

Sisekaitseakadeemia

Politseikolledž

Birgit Niin

JÄRELKOOLITUSE VAJALIKKUS  
LIIKLUSKÄITUMISE MÕJUTAMISEKS

Lõputöö

Juhendaja: Germo Kukk,  
Sisekaitseakadeemia  
Politsei- ja piirivalvekolledž  
Korralduse õppetooli assistent  
Kaasjuhendaja: Ivika Born, MA

Muraste 2013

# ANNOTATSIOON

## SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Politsei- ja piirivalvekolledž	Kuu ja aasta: mai 2013
Töö pealkiri Eesti keeles: “Järelkoolituse vajalikkus liikluskäitumise mõjutamiseks” Töö pealkiri võõrkeeles: “The necessity of the follow-up training to influence traffic behavior”	
Töö autor: Birgit Niin	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
<p>Lühikokkuvõte: Lõputöös on 61 lehekülge, millel on 10 joonist ning 7 lisa. Viidatud allikate nimekirja kuulub 21 nimetust. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja resümee inglise keeles.</p> <p>Lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada, kas järelkoolitusest oli abi järelkoolitavate mõttemaailma suunamisel seaduskuulekaks liikluskäitumiseks ning kas koolitatavad olid valmis peale järelkoolituse läbimist oma liiclusharjumusi muutma seaduskuulekamaks liiklemiseks. Intervjuude kaudu seadis autor eesmärgiks saada hinnanguid järelkoolituse vajalikkusest Eestis.</p> <p>Eesmärkide saavutamiseks kogus autor esmalt teoreetilist materjali riskikäitumise põhjustest, läbiviidud uuringutest ning erinevatest rahvusvahelistest juhtimisõiguse andmise süsteemidest. Uurimuse käigus viis autor läbi ankeetküsitluse järelkoolitavate seas, mille tulemustest tegi järeldusi järelkoolituse esialgsetest mõjudest koolitavate liikluskäitumisele. Intervjuude kaudu kogus autor eriala spetsialistidelt täiendavaid hinnanguid järelkoolitusest ja -koolitavatest.</p> <p>Lõputöö tulemusena täideti püstitatud eesmärgid, mis võimaldasid autoril teha järeldusi järelkoolituse mõjudest ning vajalikkusest Eestis. Tulemustest selgus, et järelkoolitus suunas ja mõjutas koolitavate mõttemaailma positiivselt nii, et nad peale koolituse läbimist oskasid teadvustada ja vältida riskikäitumist liikluses. Samuti toetasid läbiviidud intervjuude hinnangud järelkoolituse vajalikkust Eestis. Lähtuvalt uurimustulemustest, tegi autor omapoolsed ettepanekud edasiseks liikluskäitumise parandamiseks.</p> <p>Antud lõputööst saaks tulevikus edasi arendada kordusuuringu, mis peaks toimuma pikema aja vältel andmeid ja statistikat kogudes ning analüüsides.</p>	
Võtmesõnad: järelkoolitus, esmase juhtimisõigusega juht, riskikäitumine	
Võõrkeelsed võtmesõnad: follow-up training, novice driver, risk behavior	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor: Aivar Toompere	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Germo Kukk	Allkiri:

# SISUKORD

ANNOTATSIOON .....	2
SISUKORD.....	3
MÕISTETE LOETELU .....	5
SISSEJUHATUS.....	6
1. RISKIKÄITUMINE LIIKLUSES.....	8
1.1. Riskikäitumise põhjused ja analüüs.....	8
1.2. Juhtimisõiguse andmise ja koolituste süsteemid mujal maailmas.....	13
1.3. Sõidukijuhtide järelkoolitus Eestis .....	16
2. UURIMUSTÖÖ METOODIKA .....	20
2.1. Ankeetküsitlus ja valim .....	20
2.2. Intervjuud ja valim.....	21
3. UURIMUSTÖÖ TULEMUSED .....	23
3.1. Ankeetküsitluse analüüs .....	23
3.2. Intervjuude analüüs ja arutelu.....	31
3.3. Järeldused ja ettepanekud .....	36
KOKKUVÕTE.....	38
SUMMARY .....	40
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU.....	41
TABELITE JA JOONISTE LOETELU .....	44
LISA 1. JÄRELKOOLITATAVATE PILOOTKÜSIMUSTIK .....	45
LISA 2. JÄRELKOOLITATAVA ANKEETKÜSIMUSTIK.....	47
LISA 3. INTERVJUU POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMETI KORRAKAITSEPOLITSEIOSAKONNA LIIKLUSBÜROO	

LIIKLUSJÄRELEVALVETALITUSE JUHTIVKORRAKAITSEAMETNIK RIHO TÄNAK'IGA .....	50
LISA 4. KIRJALIK INTERVJUU LIIKLUSPSÜHHOLOOG GUNNAR MEINHARD'IGA .....	52
LISA 5. KIRJALIK INTERVJUU TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOLI EHITUSTEADUSKONNA TEEDEINSTITUUDI TEADUR TIIT METSVAHI'GA.....	55
LISA 6. KIRJALIK INTERVJUU MAANTEEAMETI EKSAMIOSAKONNA JUHATAJA TOIVO KANGUR'IGA.....	57
LISA 7. KIRJALIK INTERVJUU SOTSIAALMINISTEERIUMI RAHVATERVISE OSAKONNA PEASPETSIALIST TRIINU TÄHT'IGA .....	60

## MÕISTETE LOETELU

**Juht** on isik, kes juhib sõidukit või maastikusõidukit, juhib või ajab teel loomi. Õppesõidu või sõidupraktika ajal loetakse juhiks ka mootorsõidukijuhi õpetajat või -juhendajat, eksamisõidul loetakse juhiks eksamineeritav.

**Liiklus** on jalakäija(te) või sõiduki(te) liikumine ja paiknemine teel. Liikluseks loetakse ka kariloomade ajamist ja ratsutamist.

**Liiklusohu** on olukord, mis sunnib liiklejat ohu vältimiseks järsult muutma liikumissuunda või -kiirust või peatuma.

**Liiklusõnnetus** on juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada, surma või tekib varaline kahju.

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

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

**Sõiduk** on teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori või muul jõul.

**Sõitja** on isik, kes kasutab liiklemiseks sõidukit, kuid ei juhi seda.<sup>1</sup>

**Juhtimisõigus** - mootorsõidukit võib juhtida isik, kellel on vastava kategooria mootorsõiduki juhtimisõigus ning kelle juhtimisõigust ei ole peatatud, ära võetud või kehtetuks tunnistatud või keda ei ole juhtimiselt kõrvaldatud.<sup>2</sup>

**Juhi järelkoolitus** - selle eesmärk on esmast juhiluba omava juhi seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine läbi nõustamise protsessi kaasliiklejaid arvestava ja ohutu liikluskäitumise taastamiseks.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Liiklusseadus § 2; Vastu võetud 17.06.2010, RT I 2010, 44, 261 jõustumine 01.07.2011

<sup>2</sup> Liiklusseadus § 94 lg 1; Vastu võetud 17.06.2010, RT I 2010, 44, 261 jõustumine 01.07.2011

<sup>3</sup> Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad § 41 lg 1; vastu võetud 27.06.2011 nr 60, RT I, 28.06.2011, 39; jõustunud 01.07.2011

## SISSEJUHATUS

Noored ning algajad sõidukijuhid (esmise juhiloa omajad) on üks kõrgema riskitasemega grupp liiklejaid. Fakti kinnitab asjaolu, et neil sõidukijuhtidel ei ole liikluses eelnevalt piisavaid kogemusi ja situatsioonide ettenägemise oskust. See probleem on pälvinud rahvusvahelise tähelepanu ning tõstatunud esile paljudes riikides, sealhulgas ka Eestis.

Et teadvustada noortele ja algajatele korrarikkujatele liikluses aset leidvaid riske ning tagajärgi, toodi liiklusseaduse muutmiselega sinna säte järelkoolituse kohta. Selle eesmärgiks oli juhi seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine kaasliiklejaid arvestava ja ohutu liikluskäitumise edendamiseks. Nimetatud säte oli käesoleva lõputöö koostamise ajaks kehtinud ligi kaks aastat ning seega uudne ja aktuaalne. Analoogset uuringut varem Eestis läbi viidud ei ole.

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada, kas järelkoolitusest oli abi järelkoolitavate mõttemaailma suunamisel seaduskuulekaks liikluskäitumiseks selliselt, et nad oskasid teadvustada ja rakendada riskikäitumise vältimiseks koolituselt omandatud teadmisi. Samuti seadis autor eesmärgiks välja selgitada, kas koolitavad olid valmis oma liiklusharjumusi muutma seaduskuulekama liiklemise osas.

Eesmärgi saavutamiseks püstitas autor järgmised uurimisküsimused:

1. Kas psühholoogide ja järelkoolitajate poolt läbi viidud järelkoolitus suunas esmase juhtimisõigusega isiku käitumist liikluses peale koolituse läbimist nõnda, et ta oskas õpitut teadvustada ja rakendada?
2. Missugused olid sõidukijuhtide liiklusalaste teadmiste/hoiakute muutused ja emotsioonid peale järelkoolituse läbimist?
3. Kas järelkoolitus on vajalik ning aitab kaasa liikluskultuuri parandamisele läbi riskirühma psühholoogilise mõjutamise?

Käesolev lõputöö koosneb teoreetilisest osast ja empiirilisest uurimusest. Teoreetilisest osast analüüsis autor esmise juhiloa omajate ning noorte ja algajate sõidukijuhtide kui riskirühma

tunnuseid koosmõjus liikluses riskikäitumise põhjustega, milles võttis aluseks rahvusvahelised uuringud ja statistika. Seejuures tõi autor näiteid erinevate riikide juhtimisõiguse andmise süsteemidest, millega püütakse mujal maailmas liikluskasvatust parandada. Teoreetilises osas analüüsis autor ka Eesti liikluseadusesse toodud järelkoolituse sätet ning põhjendas selle vajalikkust.

Lõputöö läbiviimisel kasutas autor erinevaid andmekogumise viise, milleks olid: rahvusvahelise statistika ja eelnevalt läbiviidud uuringute analüüs, ankeetküsitluse läbiviimine järelkoolitavate seas, ametnike ja spetsialistide intervjuerimine ja küsitlemine.

Tulemusi analüüsidest püüdis autor läbi uurimismeetodi mõista järelkoolituse psühholoogilist mõju ja selle vajalikkust järelkoolitavatele. Tulemusi seostas ja võrdles eelnevalt analüüsitud teoreetilise materjaliga.

Järelkoolitavate küsitlemise kaudu soovis autor välja selgitada, kas järelkoolitus mõjutas ja kujundas nende edasist liikluskasvatust. Samuti püüdis autor välja selgitada, kas peale järelkoolituse läbimist oli koolitavatel teadlikkus riskikäitumisest liikluses suurenenud ning missugused olid hoiakud ja emotsioonid peale koolituse läbimist. Tulemustele tuginedes, andis autor võimalikke tõlgendusi järelkoolitavate mõjutamise tulemuslikkusest ja vajalikkusest.

Autor kogus järelkoolitusest hinnanguid küsitledes erinevate organisatsioonide ametnike ja spetsialistide (Politsei- ja Piirivalveamet, Maanteeamet, Sotsiaalministeerium, Tallinna Tehnikaülikool). Intervjuude ja ametnike küsitluste tulemustest tegi autor järeldusi järelkoolituse vajalikkusest ning esmase juhtimisõigusega juhtide riskitaseme põhjendusest.

Käesolevast tööst võiksid kasu saada koolitajad ja psühholoogid, kes tegelevad järelkoolitavatega, et seejuures mõista koolitusel osalejate mõttemaailma ning emotsioone, mille põhjal edasisi koolitusi suunata või kavandada. Samuti teeb autor vastavalt uuringu tulemustest saadud infole võimalikke ettepanekuid edaspidiseks riskikäitumise efektiivsemaks ennetamiseks ning meetmete rakendamiseks, et pikemas perspektiivis liikluskäitumist parandada.

# 1. RISKIKÄITUMINE LIIKLUSES

Käesoleva lõputöö teoreetilise osa peatükis annab autor ülevaate noorte ja algajate (esmase juhtimisõigusega) sõidukijuhtide riskikäitumisest liikluses ning mootorsõidukijuhi koolituste süsteemidest maailmas. Autor võttis aluseks eelnevalt rahvusvaheliselt läbi viidud uuringud, mis tõestasid, et noortel juhtidel olid teatud iseloomumadused ja käitumismaneerid ning seega suurem tõenäosus harrastada liikluses ohtlikku sõidustiili.

Ühtlasi tõi autor näitena ülevaate erinevates riikides vastumeetmena kasutusele võetud mootorsõidukijuhtide koolituse süsteemidest, mille kaudu püüti suunata õppija liikluskäitumist tema sihtgrupist ja riskitasemest tulenevalt.

Ka Eesti on võtnud mujalt maailmast eeskujulisi sihtgrupist lähtuva järelkoolituse läbiviimisel. Selleks, et teadvustada esmase juhiloa teistkordsele taotlejale liikluses valitsevaid riske ja ohuolukordi, on Eestis seaduse tasandil kehtestatud järelkoolituse kohustus. Teoreetilise peatüki lõpus analüüsib autor nimetatud sätet ning selle eesmärki, vajalikkust ja olemust.

## 1.1. Riskikäitumise põhjused ja analüüs

Liiklemine on põhiline viis jõudmiseks ühest sihtkohast teise. Selleks on palju erinevaid võimalusi, kuid levinuim liiklemise viis on sõiduki juhtimine. Maailmas liigub igapäevaselt 555 miljonit liiklusvahendit, millele lisandub autotehastest 40 miljonit autot.<sup>4</sup>

Seega on liiklusohutus ühiskonna jaoks üks olulisemaid probleeme. Kõige esimene lüli liiklusohutuse ahelas on liikleja. Vaatamata mis tahes tehnilistele abinõudele sõltub liiklusohutuspoliitika tulemuslikkus lõppkokkuvõttes ikkagi just neist. Seetõttu on äärmiselt oluline liiklejate väljaõpe, koolitamine ja liiklusjärelvalve.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Jüssi, M., „Transport ja säästlik eluviis“, Maailmakooli kodulehelt: <http://www.maailmakool.ee/oppmaterjalid/saastev-areng/transport-ja-saastlik-eluviis/>

<sup>5</sup> Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020, Euroopa Komisjon Brüssel KOM (2012) 389/3; [http://www.mnt.ee/public/com\\_20072010\\_et.pdf](http://www.mnt.ee/public/com_20072010_et.pdf)



Tänapäeval on noored ja algajad sõidukijuhid mobiilsemad ning nende võimalus sõidukit omada või juhtida lihtsam kui kunagi varem. Ühtlasi toob see kaasa võimalusi riskikäitumiseks liikluses ja suurema vabaduse, kuid ka olulisel määral sellega kaasnevaid riske. Enamikes riikides on võimalik mootorsõiduki juhtimisõigust taotleda juba alates 16-aastaselt. Noored sõidukijuhid, vanuses 16-24, eluaastat moodustavad vähemuse kõigist juhtimisõigusega isikutest, kuid on ühtlasi riskigrupiks liikluses. Selles vanuses sõidukijuhtidel on riskikäitumiseks mitmeid põhjuseid, millest enim tõstatuvad esile vähesed sõidukogemused, vanus, sugu ning üha enam ka tarbitavad meelemürgid (alkohol ja narkootikum). Eeltoodut väitis Scully (2004) oma raportis.<sup>6</sup>

Saksamaa tuntud liiklusekspert ja mootorsõiduki juhtimisõiguse tehnoloogiate arendaja Jürgen Bönninger väitis, et oluline oleks juhtimisõiguse omandajate seas eristada erinevaid riskiastmeid. Individuaalsete faktorite järgi liigitas need kahte gruppi: esiteks algajad juhid, kelle hulgas võisid olla vanuselt ka vanemad ja elukogenumad inimesed, kuid kes liikluses sõitma õppides olid siiski algajad ja väheste juhtimiskogemustega. Teise osa moodustasid algajad noored juhid, kes olid tunduvalt kõrgema riskiastmega kuna lisaks algaja ohule omasid nad ka noorte riski, mis tulenes isikute eluetapist lähtuvalt soolisustest ja vanuselistest iseärasustest. Neile olid omased noorukieast tulenevad omadused ja käitumismaneerid ning moraali hinnangud.<sup>7</sup>

Riskantse liikluskäitumise üheks laialdaselt levinud põhjuseks oli noorte ja algajate juhtide **eelnev sõidukogemuse puudumine.**

Tõestamaks noorte ja algajate juhtide riskikäitumist põhjustavaid tegureid ning nende põhjuslike seoseid tagajärgedega, oli rahvusvaheliselt läbiviidud mitmeid uuringuid. Üks taoline viidi läbi McCartt jt poolt USA erinevates osariikides, mille tulemused näitasid, et algajad juhid peale juhtimisõiguse saamist olid kõrgeima riskikäitumisega, mistõttu oli neil ka suurem tõenäosus liiklusõnnetustesse sattuda. Uuringust selgus, et kõige riskantsema liikluskäitumisega olid esmase juhtimisõigusega 16-aastased sõidukijuhid, kellest tuhandest sõidukijuhist juhtus õnnetus ning sattus liiklusohu 385 juhti. Vanuse ja kogemuste kasvades vähenes ühtlasi ka liiklusõnnetuste ja ohuolukordade arv. Veidi vanemate, 17 ja 18-aastaste

---

<sup>6</sup> Scully, C., „Improving safety for young drivers“, (2004), 3-4; <http://www.brake.org.au/LinkClick.aspx?fileticket=L4IIT15AtCs%3D&tabid=62&mid=550>

<sup>7</sup> Bönninger, J. ja Sturzbecher, D., „Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung. Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung“, (2005), 9-11; <http://bast.opus.hbz-rw.de/volltexte/2011/248/pdf/M168.pdf>

sõidukijuhtide puhul langes õnnetuste arv vastavalt 320 ja 286-ni. Vanemas ja keskeas sõidukijuhtide puhul oli nende kogemustest tulenevalt näha märgatavamalt väiksemaid numbreid liiklusõnnetuste statistikas. Seejuures oli 35-39-aastaste sõidukijuhtide põhjustatud liiklusõnnetuste arv tuhande juhi hulgas 104. Seda oli kolmandiku võrra vähem kui noorte juhtide puhul. Pikema sõidustaažiga juhtide korral, kes olid vanuses 50-54 eluaastat langes see arvnäitaja 75-ni.<sup>8</sup>

Eeltoodut võis autori arvates põhjendada asjaoluga, et suur osa inimesi õppis autot juhtima just noores eas, omamata liikluses piisavat kogemustepagasit ja tegutsemisoskust erinevates riskiolukordades. Noor või esmase juhtimisõigusega juht ei suutnud sageli liiklusohete ette näha ja tegevusi vastavalt liiklusoludele kohandada. Tihtipeale kiputi oma võimeid liikluses ülehindama, mis võis kaasa tuua fataalseid tagajärgi nii juhile endile kui ka kaasliiklejatele. Kuna vanemas eas sõidukijuhid sooritasid oluliselt vähem liiklusohetlike olukordi, oli neil ka tõenäosus õnnetusse sattuda väiksem. Seega võis järeldada, et noored sõidukijuhid olid riskantsema liikluskäitumisega kui aastate pikkuste kogemustega staažikad autojuhid.

Noorte ja algajate sõidukijuhtide sõidustiil on mõjutatud ka **kaasreisijate olemasolust ning soolistest ja vanuselistest iseärasustest.**

Selgitamaks kaasreisijate mõju algajale sõidukijuhile, on Williams (2003) läbi viinud uuringu, kus selgus, et noori sõidukijuhte oli kaasreisijate poolt lihtne mõjutada. Tulemustest nähtus, et noored sõidukijuhid vanuses 16-17 eluaastat, kelle autos viibis kolm või enam reisijat, panid toime enim kannatanute või hukkunutega liiklusõnnetusi. Kaasreisijatest olid märgatavalt mõjutatud ka 18-19-aastased sõidukijuhid. Vanemate, 30-59-aastaste juhtide seas oli õnnetustesse sattumise tõenäosus väiksem. See oli tingitud eelnevatest kogemustest, mis olid teiste tegurite poolt vähem mõjutatavad. Koosmõjus vanuseliste iseärasustega uuriti liiklusrikkumise toimepanemise riski ja õnnetustesse sattumise ohu vahel ka soolisi erisusi. Selgus, et noortel meesjuhtidel oli riskitegur kõrgeim vanuses 16-17 eluaastat. Ühtlasi oli neil ka sel ajal suurem tõenäosus liiklusõnnetustesse sattuda kui samas vanuses naisjuhtidel. Vanuse kasvades nii mees- kui naisjuhtidel langes ka liiklusõnnetustesse sattumise oht.

---

<sup>8</sup> McCartt, A. T., Shabanova, V. I., & Leaf, W. A. „Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers. Accident Analysis and Prevention“, (2003), 35, 311-320

Murdeline langus liiklusõnnetustesse sattumises toimus juhtidel, kes olid üle 30 aasta vanused.<sup>9</sup>

Analoogilist on tõestanud ka Simons-Morton jt (2005) uuringus, millest selgus, et noored juhid ületasid rohkem kiirust ja tegid äkilisemaid manöövreid kui kaasreisijaks oli noor meesterahvas. Samuti leidis tõendust asjaolu, et iga kaasreisija lisandumisega tõusis sõidukijuhi risk mitmekordselt. See-eest oli üksinda sõidukit juhtides noortel juhtidel riskeeriv sõidustiil 40% madalam.<sup>10</sup>

Autor nõustub asjaoluga, et noored ja algajad sõidukijuhid on liiklemisel mõjutatud paljudest erinevatest teguritest, sealhulgas kaasreisijatest. Seda võib pidada faktoriks, mis soodustab liiklusrikkumise toimepanemist või liiklusõnnetusse sattumist. Reisijad mõjutavad sõidukijuhti omapoolse survestamise ja julgustusega, kallutades teda liiklusrikkumise toimepanemisele. Sel puhul jäävad ka juhi poolt rikkumised märkamatuks ning õnnetusse sattumise risk on suurem. Tulemusi võis autori arvates põhjendada asjaoluga, et noored mehed olid nende loomusest tulenevalt altimad ja avatumad väljakutsetele, võtmaks riske ka liikluses sõidukiirust arendades või äkilisi sõidumanöövreid sooritades. Samas vanuses naisjuhid olid pigem alahindavamad oma sõiduuskuste suhtes, olles seejuures ettevaatlikumad ja tagasihoidlikumad, kontsentreerumaks ümbritsevale olukorrale. Autori arvates võrdväärselt äkiliste manöövritega võis ka amatöörlik kramplikkus ning liigne juhtimisvõtetele pühendumus kujutada liikluses ohtu. Seepärast olid samas vanuseklassis noortel juhtidel soost lähtuvalt erinevused sõidustiilis, kuid siiski jäid valdavaks riskirühmaks esmase juhiloa omajad. Seejuures omab põhilist rolli ohuteguri kujunemisel sõidukijuhtide noorest east tulenevad vähesed kogemused. Siinkohal peab autor oluliseks tegeleda riskirühmast lähtuva probleemiga. Eelkõige tuleks selle ohtusid ka sihtrühmale endale teadvustada. Samuti peaks suunama tähelepanu ja kontrolli riskirühmas olevatele liiklejatele.

Lisaks eelpool nimetatud faktoritele, on sõidukijuhid negatiivselt mõjutatud ka **meelemürkidest**.

Erinevates Euroopa Liidu riikides on kinnitust leidnud fakt, et noored sõidukijuhid on võrreldes teiste liiklejatega kahekordse riskiteguriga liiklusõnnetusse sattumises. On kindlaks

---

<sup>9</sup> Williams A. F., „Teenage drivers: patterns of a risk“, Journal of Safety Research 34 (2003) 5-15

<sup>10</sup> Simons-Morton B., Lerner N., Singer J., „The observed effects of teebage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers.“ (2005), 8; <http://www.cipp.org/teleconf/0509-aa.pdf>

tehtud, et enamuse liiklussurmade põhjustajad olid noored alkoholijoores sõidukijuhid. Seejuures oli põhjuseks noorte sõidukijuhtide vähene sõidukogemus koosmõjus alkoholi toimega. Üheks peamiseks probleemi põhjustajaks oli ka uimastite tarbimine, mis avaldus eriti noorte meesjuhtide seas.<sup>11</sup>

Liikluses alkoholi või narkootiliste ainete tarvitamisest tuleneva riskikäitumise kohta tegi Keall jt (2011) uuringu, kus nähtus, et alkohol koosmõjus vanusest tulenevatest iseärasustest tõstis riskitaset mitmekordselt. Uuringust selgus, et liiklusõnnetusi põhjustasid kõige rohkem noorimad sõidukijuhid vanuses 15-19 eluaastat, mille juures piisas juba väikesest alkoholisaldusest veres – alates 0,1-st promillist. Samas seisundis, kuid veidi vanemate juhtide, kelle vanus oli 20-29 eluaastat, jäid riskiteguri arvnäitajad alla kõige nooremas eas sõidukijuhtidele. Sõidukijuhtide vanuse kasvades risk langes veelgi. Vanemate kui 30-aastaste sõidukijuhtide risk liiklusohtu tekitada oli tunduvalt madalam ning nad sattusid liiklusõnnetustesse seisundis, kui alkoholisaldus veres oli alates 0,7 promillist. Ühtlasi nähtus, et joobeastme tugevus oli võrdelises seoses juhi vanusega. Tõenäosus oli suurim ilma joobetagi liiklusõnnetustesse sattuda 15-19-aastastel sõidukijuhtidel. Riskiastet tõstis omakorda joobeseisund, mille tõttu kasvas riskitegur noorte juhtide puhul kiiremini kui juhtidel vanuses üle 30 eluaasta.<sup>12</sup>

Autori arvates on meelemürgid riskikäitumise oluliseks ajendiks, mistõttu nõrgeneb selle tarbijal reaalne ohutunnetus, keskendumisvõime ning kontroll sõiduki üle, alaneb reageerimisvõime ning juhtimisvõtted muutuvad ebakindlamaks. Kombineerituna teiste teguritega, nagu näiteks vähene sõidukogemus, kaasreisijad sõidukis, kiiruse ületamine ja öisel ajal sõitmine, kujutab alkoholi- või narkojoobes juhtimine kõrgendatud riski. Selletagi püsib esmase juhtimisõigusega sõidukijuhtide ohutase kõrgel. Tulenevalt esmase juhiloa omaja vähestest sõidukogemustest ning vanuselistest ja soolistest iseärasustest, on autori arvates nende riskirühmaks pidamine põhjendatud. Ühtlasi võib järeldada, et nimetatud probleem on mastaapse tähtsusega, kuna sellele on paljudes riikides pööratud hulgaliselt tähelepanu ja on välja töötatud erinevaid meetmeid ning koolitusmudeleid.

---

<sup>11</sup> Stewart, K., Sweedler, B., „The young impaired driver problem: recent developments and future progress” (2009), Lafayette, California USA; <http://resources.prev.org/documents/YoungImpairedDriverProblem.pdf>

<sup>12</sup> Keall, M., Frith, W. & Patterson, T., „The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time rate of driver fatal injury in New Zealand.” (2004) In: Accident Analysis & Prevention, vol. 36, nr. 1, 49-61

## 1.2. Juhtimisõiguse andmise ja koolituste süsteemid mujal maailmas

Noorte sõidukijuhtide kohta on Ameerika Ühendriikide alaealiste komitee raportis välja toodud, et üha enam muutuvad nende riskantsed käitumismaneerid ning liiklusõnnetused järjest sagedasemaks. Liikluses riskikäitumise ilmingud, mis esinevad noortel ja algajatel sõidukijuhtidel, võivad tekkida paljudes olukordades ning erinevates riskiastmetes. Selles valdkonnas on tehtud rahvusvaheliselt mitmeid uuringuid, kus on tõestatud, et esmase juhiloa omajatel oli õppesõidul või autokoolis õppimise ajal riskiaste madalaim ning kalduvus liiklusrikkumiste toime panemisele väikseim. Vastupidiselt eeltoodule oli see tegur kõrgeim koheselt peale juhtimisõiguse omandamist ning hilisõhtustel tundidel või öisel ajal sõidukit juhtides. On tõestust leidnud, et lisaks eeltoodule, avaldas juhile suurt mõju ka sõidukis kaasreisijate olemasolu ning nende meeleolu ja surveamine.<sup>13</sup>

Eelpool nimetatud riskitegurid on võetud aluseks USA-s juhtimisõiguse andmise praktikas, kirjeldas Williams oma raportis. Selle eesmärgiks oli liikluses ohuolukordade minimaliseerimine ja vältimine. Varasemalt ei toiminud ainuüksi reeglite õppimise kesksed koolitused ning juhtimisõiguse andmise protsess liikluskuulekate kodanike koolitamisel eesmärgipäraselt. Juhtimisõigus saadi kohe peale koolituse läbimist ning liikluseksamid olid lihtsad ja jõukohased igauhele. Juhtimisõiguse koolitus oli lühiajaline ning minimaliseeritud programmiga. Koolitajate poolt pöörati vähe tähelepanu vanusest või kogenumatusest tulenevatele teguritele, mis kujunesid tänapäeva liikluses riskikäitumise peamiseks põhjusteks.<sup>14</sup>

Lähtudes eeltoodust, tõi Williams (2006) oma raportis välja, et muuta liikluskeskkond võimalikult ohutuks ning kujundada edukaid lähenemiseviise algajate juhtide koolitamisel, hakati rohkem rõhku panema sotsiaalsete oskuste ning käitumisnormide psühholoogilisele arendamisele. Seejärel kehtestati astmelise juhtimisõiguse andmise süsteem. Koolitamise meetod oli suunatud algajatele ja noortele sõidukijuhtidele, misjuures arvestati riskirühma vajaduste ja psühholoogiliste tegurite ning füsioloogiliste oskustega. Olulise tähtsusega oli ka õppijate eelneva puuduliku sõidukogemuse arvestamine. Koosmõjus sotsiaalse

---

<sup>13</sup> „The Teen Driver“, (2006) Pediatrics (Official Journal of the American Academy of Pediatrics); <http://pediatrics.aappublications.org/content/118/6/2570.full.html>

<sup>14</sup> Williams, A. F., Weinberg, K., Fields, M., „Current requirements for getting a drivers license in the United States.“ (1996), Journal of Safety Research; 27:93–101

liikluskäitumise kujundamisega suunati tähelepanu ja praktika sõiduki juhtimisvõttesse. Süsteem sisaldas ka sanktsioone, mis olid pigem preventiivsed ja käitumist suunavad. Eesmärgiks oli ära hoida esmase juhtimisõiguse ajal ohtliku sõidustiili praktiseerimise harjumus ning liiklusrikkumiste toimepanemine.<sup>15</sup>

Peale astmelise ja sihtrühmale suunatud juhtimisõiguse andmise süsteemi rakendamist viis Simpson (2003) läbi uuringu, mille tulemused tõestasid, et nimetatud juhtimisõiguse taotlemise süsteem vähendas noorte ja algajate juhtidega tekkinud liiklusõnnetusi üldjoontes 20-30%. Selgus, et peale juhtimisõiguse koolitussüsteemi astmeliseks muutumist vähenes 16-aastaste juhtidega õnnetuste arv koguni 37%. Vanemate juhtimisõiguse taotlejate seas, kes olid vanuses 17-24-aastat, langesid tulemused 21%. Üle 25-aastaste juhtimisõigust taotlevate isikute süül toimepandud liiklusõnnetuste arv vähenes koguni 43%.<sup>16</sup>

Autori arvates on eelpool toodud tulemused märkimisväärsed, et teha järeldusi suunatud ning riskitasemest tuleneva juhtimisõiguse andmise protsessist ja koolitussüsteemi sanktsioonide tõhususest. Protsentuaalselt nähtus, et vanemas eas algajad sõidukijuhid olid uute teadmiste ja suunitluste osas kõige vastuvõtlikumad ning kasutasid õpitud oskusi edaspidises praktikas rohkem kui noored juhid. Siiski oli koolituse metoodika efektiivsus märgatav ka nooremate seas, näidates positiivseid muutusi selles riskirühmas vähenenud liiklusõnnetuste osas.

Poolas on Wegrzyn jt (2010) poolt läbi viidud uuring sõidukijuhtide täiendkoolituse kohta, mille kohaselt küsitleti esmase juhtimisõigusega sõidukijuhte staažiga kuni 3 aastat. Uuringu läbiviimise ajendiks oli asjaolu, et igapäevaselt juhtus surmaga või tõsiste tagajärgedega liiklusõnnetusi Poola teedel, millest enamuse moodustasid esmase juhtimisõigusega juhid. Uuringu käigus viidi sihtrühmas läbi küsitlus täiendkoolituse vajalikkuse kohta, mille valimi moodustasid vähese sõiduki juhtimise kogemusega juhid, kellest enamus olid esmase juhtimisõigusega. Seega peeti valimit riskigrupiks.

Tulemustest selgus, et täiendkoolitust hinnati noorte juhtide poolt oluliseks, saamaks rohkem kogemusi ja hinnanguid erinevates olukordades käitumisest. Suurem osa vastanutest avaldas valmisolekut osaleda edaspidi analoogilistel täiendkoolitustel. Esmaste juhilubade omajad, kelle sõidustaaž jäi alla 2 aasta, avaldasid 100%-liselt soovi osaleda sihtgrupi põhistel

---

<sup>15</sup> Williams, A. F., „Young driver risk factors: successful and unsuccessful approaches for dealing with them and an agenda for the future“ (2006), Injury Prevention; June; 12(Suppl 1): i4–i8

<sup>16</sup> Simpson, Herb, M., „The evolution and effectiveness of graduated licensing.“ (2003), Journal of Safety Research, 34, 25-34

koolitustel. Seejuures toodi välja seisukoht, et taolised täiendkoolitused võiksid olla suisa kohustuslikud. Ühtlasi selgus, et sõidukijuhtide vanus ja vähene sõidukogemus mõjutab oskuste ülehindamist ning vastajad pidasid enda oskusi heal tasemel olevaks. Teadvustades seda probleemi, näitas valim suurt valmisolekut osalemaks täiendavatel järelkoolitustel.<sup>17</sup>

Tuginedes eeltoodule, peab autor võimalikuks, et riskirühmast lähtuv ning astmeline juhtimisõiguse süsteem võivad olla efektiivsed meetodid liikluskasvatuse muutmiseks. Seepärast tõi autor käesolevas lõputöös näiteid erinevates riikides sõidukijuhtide koolitustel kasutusele võetud meetmetest. Autor pidas oluliseks välja tuua, et üha enam pööratakse mitmetes rahvusvahelistes juhtimisõiguse andmise süsteemides tähelepanu erinevate tasemete eristamisele, et riskikäitumisega isikuid selekteerida ning vastava suunitlusega koolitusi korraldada. Autor on arvamusel, et fookuseeritud tähelepanu täiend- ja järelkoolituste osas vajavad enim esmase juhiloa omajad ja taotlejad. Seejuures võib üheks põhjuseks olla nende ohutunnetus, mis ei ole vähese või puuduva sõidukogemuse tõttu piisav, et liikluses riskantseid olukordi vältida. Lisanduvad veel paljud teised eelpool väljatoodud mõjutegurid, mis on tingitud soost, vanusest ja kaasreisijatest. Seepärast on autori arvates oluline korraldada sõidukijuhi koolitusi erinevatele tasanditele nende diferentsist tulenevalt.

Kuna esmase juhiloa omajad on riskirühmaks rahvusvahelisel tasandil, siis on neile tähelepanu pööratud Ameerika Ühendriikides ja Euroopa Liidu liikmesriikides, sealhulgas ka Eestis. Seejuures on eesmärgiks noorte sõidukijuhtidega toimuvate õnnetuste ja liiklusrikkumiste arvu vähendamine ning ennetamine. Selleks on kehtestatud erinevaid piiranguid ja juhtimisõiguse süsteeme alates erinevatest koolitusmudelitest kuni alkoholi nulltolerantsini.<sup>18</sup>

Lähtudes eeltoodust, pidas autor vajalikuks käesolevas lõputöös välja tuua teistest riikidest eeskjuju võtnud Eestis toimuva sõidukijuhtide järelkoolituse olemuse ja visiooni. Mujal maailmas on analoogsed koolitused edukalt toimunud juba aastaid.

---

<sup>17</sup> Wegrzyn, T., Szczucka-Lasota, B., Kaminska, J. „Additional training of drivers.“ (2010); volume 6 issue 2, 89-92; <http://web.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=33bf7755-8760-43d5-b13c6d08be271200%40sessionmgr12&vid=15&hid=11>

<sup>18</sup> Nickel, W., Meinhard, G., Born, I., “Fit to Drive: Proceedings of the 4th International Traffic Expert Congress” Tallinn, Estonia (2009), Kirschbaum Verlag, Bonn, (2009), 20-24

### 1.3.Sõidukijuhtide järelkoolitus Eestis

Liiklusohutusest peab saama transpordipoliitika üks olulisemaid märksõnu. Oluliselt peab paranema liiklusalane kasvatus, kõik liikluses osalejad peavad tajuma oma rolli ja vastutust ohutuse tagamisel. Liikluses hukkunute ja vigastatute arv peaks oluliselt vähenema ning ei tohiks ületada pikemas perspektiivis Põhjamaade keskmist taset. Olulist tähelepanu tuleb pöörata liiklusohutusele ja turvalisusele, sealhulgas pidada silmas riskirühmade vajadusi.<sup>19</sup>

Eelpool kirjeldatud visioon on loodud Eesti sõidukijuhtide tuleviku liikluskasvatusest. Turvalise liikluse ja infrastruktuuri kujundamine eeldab erinevate meetmete rakendamist õnnetuste ja liiklusrikkumiste põhjuste kõrvaldamiseks. Kuna ka Eesti liikluses on üheks riskigrupiks esmase juhtimisõigusega sõidukijuhid koosmõjus nende poolt toime pandavate liiklusrikkumiste või -õnnetustega, siis on vaja riskigrupiga süvitsi tegeleda. Et parandada algajate sõidukijuhtide visiooni liiklusest ja reaalset sõidu- ning eneseoskuste hindamist, toimib mitmete riikide juhtimisõiguse süsteemides järelkoolitus, mille eesmärgiks on algajatele juhtidele anda läbi psühholoogilise nõustamisprotsessi liiklustunnetuslik ülevaade, parandada ohtude äratundmist ning õiget enesehindamiseoskust erinevates situatsioonides.

Üheks mõjutusvahendiks Eestis on liiklusseaduse § 106 lg 6, mille järgi esmase juhiloa omajal, kellel on juhtimisõigus karistuseks ära võetud, tunnistatakse tema mootorsõiduki juhtimisõigus ja talle väljastatud esmane juhiluba kehtetuks. Mootorsõiduki juhtimisõigust ja uut esmast juhiluba võib ta taotleda pärast järelkoolituse läbimist ning liiklusteooria- ja sõidueksami edukat sooritamist.<sup>20</sup>

Nimetatud sätte eesmärgiks on esmast juhiluba omava juhi seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine läbi nõustamisprotsessi kaasliiklejaid arvestava ja ohutu liikluskäitumise taastamiseks. Järelkoolituse käigus toimub juhi eneseregulatsiooni oskuste arendamine, isiklike riskitegurite hindamine, erinevate konfliktolukordade läbimängimine, vastutustunde tõstmine liikluses käitumise osas ja sellega seotud probleemide tajumise parandamine,

---

<sup>19</sup> Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium; Transpordi arengukava 2006-2013; jõustunud 26.01.2007, RT I 2007, 11, 54

<sup>20</sup> Liiklusseadus § 106 lg 6, vastu võetud 17.06.2010, RT I 2010, 44, 261 jõustumine 01.07.2011



käitumise korrigeerimine joobnuna liikluses osalemise vältimiseks ja ohutu liiklemise aluseks olevate teadmiste laiendamine ning süvendamine.<sup>21</sup>

Eestis läbiviidav järelkoolitus põhineb liikluspühholoogilisel koolitusprogrammil KOJU (lühendina sõnaühendist “Korralik Juht”). Nimetatud mudeli raames töötatakse põhjustega, mis tingisid järelkoolitusel osalejate liiklusalase väärkäitumise. Seejuures keskendutakse alkoholi tarbimisharjumuste muutmisele, vääradele liikluskäitumistele ning nende põhjuste kõrvaldamisele, isiklikele hoiakutele ja nende muutmistele. Eesmärgid saavutatakse hoiakute ja suhtumise muutmise kaudu, mis viib käitumise muutmiseni.<sup>22</sup>

Järelkoolitused toimuvad väikestes gruppides, mille suurus on 6-12 inimest. See annab koolitajale parema võimaluse süvitsi loengut pidada asjaosalistele keskkonnas, kus viibivad sarnaste tunnustega isikud. Seejuures võib pidada üsna tõenäoliseks, et koolitusel käsitletav info ja metoodika on sihipärane ning jõuab sihtrühma iga liikmeni. Ühtlasi on väikeses grupis võimalus kõigil oma arvamust avaldada ning probleemküsimuste üle argumenteerides vastuseid saada. Isikutele, kes grupiloengutes osaleda ei soovi, on antud võimalus osaleda personaalselt individuaalsel koolitusel. Seejuures on tähtis roll liikluspedaagoogi kompetentsuses ja teemasse pühendumises, et koolitatavaga personaalselt probleemkohti diskuteerida.

Riskiva liikluskäitumise uurimiseks on Eestis läbi viidud projekt: „Autojuhtide riskiva liikluskäitumise vähendamise võimalused psühholoogilise sekkumisega“. Projekti käigus tehtud uuringu riskide analüüsimisel ilmnas, et nii alkoholijoobes juhtinud isikud, kiiruspiirangute ületajad, kui ka algajad sõidukijuhid, kes võtsid sõidukit juhtides ülemääraselt riske, hindasid oma sõidukijuhtimise oskusi kõrgelt. Siinkohal tekkis vajadus riskeeriva liikluskäitumise ennetamiseks sõidukijuhtide hulgas, et nad teadvustaksid, millised riskid on just nende liikluskäitumises iseloomulikud. Samuti teadvustamaks, kuidas riske maandada ning õigesti sõidukijuhtimise oskusi hinnata. Lisaks selgitamaks, millised oskused on neil teiste liiklejatega võrreldes.<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad vastu võetud 27.06.2011 nr 60, RT I, 28.06.2011, 39; jõustunud 01.07.2011

<sup>22</sup> Meinhard, G. Ja Schubert, W. “Järelkoolituse osaleja tugimaterjal” (2012), 6

<sup>23</sup> Harro, J., Eensoo, D., „Autojuhtide riskiv liikluskäitumine: psühholoogilise sekkumise kaugmõju sõltuvalt sotsio-demograafilistest, bioloogilistest ja isiksuslikest teguritest.“ (2011); [http://www.mnt.ee/public/Aruanne\\_LSOPH09132\\_lopp.pdf](http://www.mnt.ee/public/Aruanne_LSOPH09132_lopp.pdf)

Lähtudes asjaolust, et riskeeriva sõidustiili harrastajateks on esmase juhtimisõigusega juhid, võib järeldada, et selles grupis sõidukijuhid hindavad oma liiklemisuskusi üle ning on lihtsamini mõjutatavad mitmetest lisateguritest. Seepärast peab autor oluliseks psühholoogilise nõustamisprotsessi kaudu riskikäitumisega sõidukijuhtidele teadvustada nende hoiakuid ning luua sobivad käitumismustreid liikluses. Kuna järelkoolitusel osalejad on toime pannud raskema liiklusrikkumise või isegi mitu, siis on oluline koolituse kaudu teadvustada väärkäitumise vältimist.

Vigadest õppimist tähtsustab ka oma enesetõhususe teoorias psühholoogia erialal sotsiaalteaduste emeriitprofessor Bandura, milles väidab, et oluline oleks õppida ja teha järeldusi kogetud vigadest, mis aitaks neid edaspidi vältida. Suurt tähtsust omavad õppetunni kujundamisel läbielatud riskid ja negatiivsed kogemused. Need annavad suurema efektiivsuse tunnetuste piirile, et järgmine kord varem tehtud vigu vältida.<sup>24</sup>

Paralleelselt enesetõhususe teooriaga toob autor näiteks järelkoolituse, millest võtavad osa esmase juhtimisõiguse ajal alkoholi- või narkojoobes juhtimise eest karistatud, või need, kellel on muu liiklusrikkumise tõttu juhtimisõigus ära võetud. Seejuures arvab autor, et pelgalt trahvidega karistamine ei pruugi tagada ohutut ja seaduskuulekat liikluskäitumist. Tuginedes Bandura enesetõhususe teorialle, peab autor võimalikuks, et läbi koolitusprotsessi saab sihtrühmale teadvustada riske seejuures suunates nende edasist liikluskäitumist sõltuvalt koolitusel osalemise põhjusest.

Tuginedes teorialle ja erinevatele rahvusvahelistele uuringutele ning raportitele sõidukijuhtide koolituste osas, on autori arvates järelkoolituse korraldamine ka Eestis esmase juhiloa omajatele eesmärgipärane ja vajalik, mille kaudu suunata isikut õigete otsuste tegemisele läbi psühholoogilise nõustamisprotsessi.

Autor peab tõenäoliseks, et rahalised sanktsioonid võivad tihtipeale jääda vaid materiaalsuse tasemele või saavutada hoopis vastupidise efekti mittesobivate käitumismaneeride kujul. Seega, nende tegude toimepanijatel võib puududa reaalne tajutagajärgede üle, millega ei aktsepteerita formaalset karistust. Taolises olukorras ei pruugi vaid rahalised sanktsioonid täita mõjusat eesmärki, mis võib kergendada sõidukijuhi poolt liiklusrikkumise toimepanemist. Seejuures peab autor oluliseks, et raskema rikkumise toime pannud

---

<sup>24</sup> Bandura, A., „Self-efficacy“ (1994); [http://www.happyheartfamilies.citymax.com/f/Self\\_Efficacy.pdf](http://www.happyheartfamilies.citymax.com/f/Self_Efficacy.pdf)

sõidukijuhti püütakse läbi psühholoogilise nõustamisprotsessi seaduskuulekamale liikluskäitumisele suunata.

Siiski kehtib Eestis järelkoolituse kohustus vaid alkoholi- või narkojoobes sõidukit juhtinud esmase juhiloaga omajatele, kelle juhtimisõigus on karistusena ära võetud. Toetudes käeolevas lõputöös eelpool analüüsitud uuringutele ning kinnitatud faktidele, võib autori arvates liikluses ohuallikaks pidada kõiki alkoholi- või narkojoobes juhte, sõltumata kogemustest, soost, vanusest või muudest teguritest. Esmase juhtimisõigusega juhid tulenevalt riskirühma iseärasustest kujutavad seejuures lihtsalt kõrgendatud riski.

## 2. UURIMUSTÖÖ METOODIKA

Empiirilise uurimuse käigus läbiviidud ankeetküsitlus toetus küsimustele, mille abil oli autor seadnud eesmärgiks välja selgitada, mis põhjustel ja missuguse profiiliga isikud järelkoolitusel osalesid. Samuti püüdis autor teada saada, kas järelkoolitusest oli abi järelkoolitavate mõttemaailma suunamisel seaduskuulekaks liikluskäitumiseks selliselt, et nad oskaksid teadvustada ja rakendada riskikäitumise vältimiseks koolituselt omandatud teadmisi. Lisaks uurida, kas koolitavad olid valmis oma liiklusharjumusi muutma seaduskuulekama liiklemise osas. Autor pidas oluliseks välja selgitada, kas järelkoolitus on vajalik ning aitab kaasa liikluskultuuri parandamisele läbi riskirühma psühholoogilise mõjutamise. Uurimuse käigus kogus autor andmeid ankeetküsitluste ja intervjuude kaudu.

### 2.1. Ankeetküsitlus ja valim

Käesoleva lõputöö ankeetküsitluse sihtgrupiks olid järelkoolitavad, kelle koolitusel osalemise põhjuseks oli alkoholi- või narkojoobes sõiduki juhtimine või liiklusrikkumine, mille eest oli juhtimisõigus ära võetud.

Autor küsitles järelkoolitavaid alates 2012 aasta septembrist kuni 2013 aasta märtsini.

Eelnevalt oli autor koolitajatega pidanud läbirääkimisi ning teinud koostööd ankeetküsitluse väljatöötamise ja vastamise osas. Ankeetküsitlus jagati vastajatele tagasiside saamiseks viimase koolitustunni lõpus koolitaja poolt. Autor pidas vajalikuks ankeetküsitlusele vastamist koolitustsükli viimases tunnis kuna selleks ajaks oli koolitus läbitud ning vastajail kujunenud sellest hinnang ja arvamus. Küsitlusele vastamine oli anonüümne ja vabatahtlik.

Küsitluse ankeet koosnes avatud ja valikvastustega küsimustest (kokku 15 küsimust). Küsimustik algas autori sissejuhatava pöördumisega. Järgnesid küsimused vastaja tausta kohta üldiste tunnuste põhjal, iseloomustamiseks vastaja profiili (vanus, sugu, haridus, varasem karistatus, koolitusel osalemise põhjus). Nimetatud taustainfo võimaldas autoril hiljem seoseid teha eelneva teoreetilise osa ning varasemate uuringute vahel. Seejärel olid emotsioonide põhised küsimused, mis kajastasid järelkoolituse mõjusid koolitavatele.

Nende kaudu oli autoril võimalik järeldusi teha koolituselt saadud hoiakutest ja kogemustest, mis olid kujunenud peale koolituse läbimist.

Enamik küsimusi oli suletud iseloomuga järjestusskaala näitel, mis võimaldasid mõõta individuaalset hinnangut või hoiakut omaduse intensiivsusest väljendamiseks. Sel puhul oli autor ette andnud viis vastusevarianti. Vastusevariantidest kaks olid positiivsuse, kaks negatiivsuse ning üks neutraalsuse iseloomustamiseks. Küsimuse järel oli jäetud täpsustamiseks ka suunav küsimus ning tühi rida, mis ühtlasi andis vastajale võimaluse enda emotsioone vabas vormis kirja panna. Ankeedi lõpus oli vastajale jäetud märkuste lahter omapoolsete kommentaaride, mõtete või tagasiside väljendamiseks. (LISA 1)

## 2.2. Intervjuud ja valim

Intervjueeritavate valikul lähtus autor noorte ja algajate sõidukijuhtide kui riskirühma temaatikaga kokkupuudet omavate isikute aspektist. Intervjuude valimiks olid ametnikud/spetsialistid erinevatest ameti- ja valitsusasutustest. Eesmärgiks oli erinevate organisatsioonide esindajatelt saada hinnanguid järelkoolituse vajalikkusest Eestis ning arvamust esmase juhtimisõigusega juhtide kui riskigrupi kohta.

Et hinnangud oleksid asjakohased ja tõepärased, valis autor intervjueeritavateks eriala professionaalid, kelleks olid esindajad järgnevatest valdkondadest või organisatsioonidest: Politsei- ja Piirivalveamet, Sotsiaalministeerium, Maanteeamet, Tallinna Tehnikaülikool, liikluspsühholoogia.

Eesmärgiks oli läbi viia intervjuud kas suuliselt või eelnevalt kokku leppides kirjaliku küsitluse kaudu. Suuliselt läbi viidud intervjuud autor lindistas ja hiljem transkribeeris.

Liiklusvaldkonnast hinnangu saamiseks intervjueeriti Politsei- ja Piirivalveameti korrakaitsepolitseiosakonna liiklusbüroo liiklusjärelvalvetalituse juhtivkorrakaitseametnikku Riho Tänakut (Tänak) (edaspidi PPA juhtivkorrakaitseametnik). Eesmärgiks oli saada politseipoolne nägemus esmase juhiloa omaja riskikäitumisest liikluses ning ülevaade liiklusseadusesse toodud järelkoolituse olemusest ja vajalikkusest. Intervjuu viidi läbi 2012.a. detsembris. (LISA 3)

Omapoolse hinnangu andis liikluspsühholoog Gunnar Meinhard (edaspidi liikluspsühholoog), kelle töövaldkonnaks on liiklusohutusalane arendus- ja koolitustegevus ning kutseliste juhtide

täiendkoolitus. Ühtlasi oli ta ka üks järelkoolituse väljatöötajatest Eestis. Küsitlusele vastas Gunnar Meinhard kirjalikult e-posti teel 2012a. novembris. (LISA 4)

Erinevate hinnangute saamiseks liiklusohutuse valdkonnast, küsitles autor Tallinna Tehnikaülikooli Ehitusteaduskonna Teedeinstituudi teadurit Tiit Metsvahi (Metsvahi) (edaspidi TTÜ teadur), kelle peamisteks ülesanneteks on liiklusohutuse üldküsimumused ning teede ja liikluskorralduse projekteerimine. Küsitlusele vastas Tiit Metsvahi kirjalikult e-posti teel 2012.a. detsembris. (LISA 5)

Koostöös teiste ametkondadega tegeleb sõidukijuhtide koolitamisega ka Maanteeamet, mistõttu pidas autor vajalikuks küsitleda Maanteeameti Eksamiosakonna juhatajat Toivo Kangurit (Kangur) (edaspidi MNT Eksamiosakonna juhataja). Küsitlusele vastas Toivo Kangur 2012.a. detsembris kirjalikult e-posti teel. (LISA 6)

Sotsiaalkaitse tegevusvaldkonnast arvamuste saamiseks küsitles autor kirjalikult Sotsiaalministeeriumi Rahvatervise osakonna peaspetsialisti Triinu Tähte (Täht) (edaspidi Sotsiaalministeeriumi peaspetsialist), kes vastas küsitlusankeedile kirjalikult e-posti teel 2013a. veebruaris. (LISA 7)

### 3. UURIMUSTÖÖ TULEMUSED

Tulemusi analüüsidest oli autori eesmärgiks ankeetküsitluse vastuste kaudu tõlgendada järelkoolituse psühholoogilist mõju ning selle vajalikkust järelkoolitavatele. Samuti teada saada, mis profiiliga isikud koolitusel osalesid ning kas ja mis suunas mõjutab järelkoolitus järelkoolitavate edasist liikluskasvatust nende endi arvates. Eesmärgiks oli anda võimalikke tõlgendusi järelkoolitavate mõjutamise tulemuslikkusest ja vajalikkusest peale järelkoolituse läbimist. Tuginedes tulemustele, tegi autor omapoolsed ettepanekud.

#### 3.1. Ankeetküsitluse analüüs

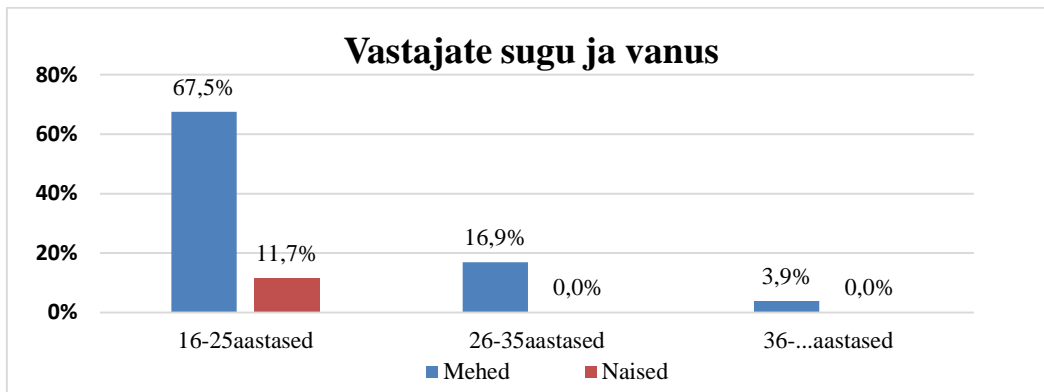
Esimesed ankeetküsimused jagati järelkoolitavate grupile vastamiseks 2012.a septembris, millest võttis osa 10 inimest. Koolitavatele vastamiseks oli eelnevalt autori poolt välja töötatud küsitluslehtede esialgne variant nn pilootküsitlus, mille suurema osa küsimustest moodustasid avatud küsimused. (LISA 1)

Esimeste vastatud küsitluslehtede analüüsil selgus, et koolitusel osalenud jäävad liiga napsõnaliseks ning ei vaevu küsimustele vastama. Paljud lahtised küsimused jäeti vastamata. Taoline ankeetküsimustele vastamise viis ei andnud autorile piisavalt vajalikku informatsiooni, mis võimaldaks teha terviklikku analüüsi. Seejärel muutis autor koostöös koolitajaga küsimustiku vastusevariandid kinniseks. Autor töötles avatud küsimusi nõnda, et lisas küsimustele vastusevariandid näiliselt 5-palli skaalal. Lisaks jäi iga küsimuse järele vaba rida soovi korral täpsustamiseks. Nimetatud variant kajastas vastamise osas soovitud tulemusi ning autor jagas seda edaspidi vastamiseks. (LISA 2)

Kokku vastas küsitlusele 77 järelkoolitavat (sealhulgas pilootküsitluse 10 vastanut), kellest 88% moodustasid mehed ning 12% naised. (vt Joonis 1)

Kuna järelkoolitusel osalejad olid erinevates vanustes, jagas autor need kolme rühma. Noorimaks vanuseklassiks olid 16-25-aastased koolitavad, kuhu kuulus kõige rohkem järelkoolitavaid. Nimetatud vanuserühma moodustas ligi 68% noormehi ning samas vanuseklassis olid ligi 12%-lise osalusega esindatud ka kõik koolitusel osalenud naissoost

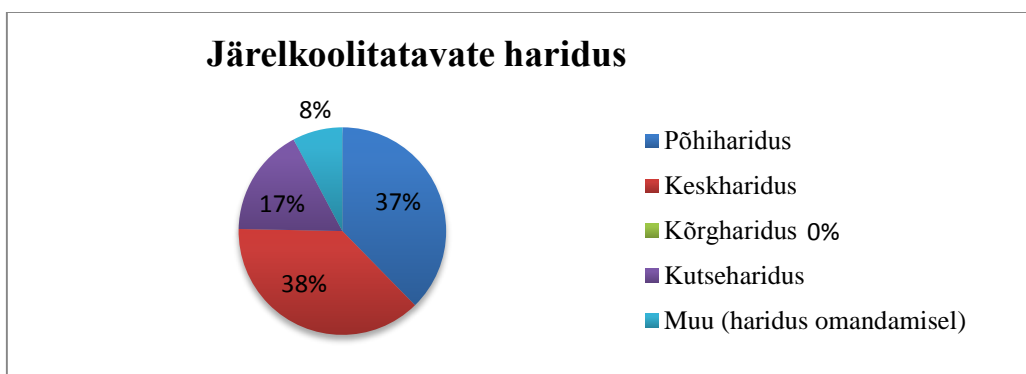
vastajad. Veidi vanema vanuseklassi, kelle vanus jäi vahemikku 26-35 eluaastat moodustasid ligi 17% vastanuist. Vanemaid kui 36-aastaseid vastanuid oli vaid ligi 4% (vt Joonis 1).



Joonis 1. Vastajate vanuseline ja sooline jaotus

Tuginedes järelkoolitavate seas läbiviidud küsitlusele, selgus, et domineerivad järelkoolitusel osalejad olid 16-25aastased noormehed. Kui autor tõi käesoleva töö teoreetilises osas mitmeid näiteid teistest riikidest, kus selgus, et kõige riskantsemad liiklejad olid noored mehed, siis sama võis väita ka Eesti kohta.

Vastanute haridustaseme tulemustest nähtus, et koolitusel osalejatest oli 38% keskharidusega ning 37% põhiharidusega. Kutsehariduse omandanuid oli järelkoolitavate seas 17%. Koolitusel ei osalenud ühtegi kõrgharidusega isikut. Neid, kelle koolituse ajal oli mõni muu haridus (kesk-eri, lõpetamata põhiharidus) või haridus alles omandamisel, oli kokku vastanutest 8%. (vt Joonis 2)



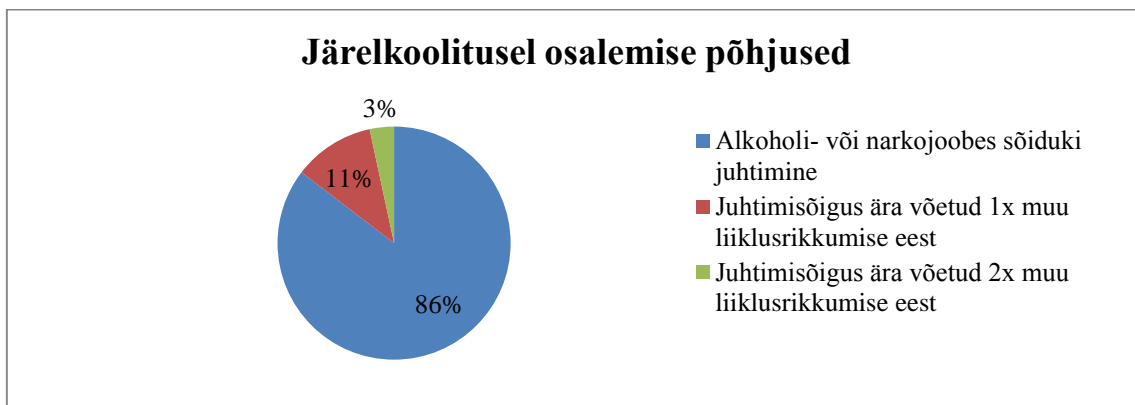
Joonis 2. Järelkoolitavate haridustase

Tulemustest võis järeldada, et haridustase oli omavahel seoses rikkumiste arvu ja riskikäitumisega. Nähtus, et madalama haridustasemega vastanud olid ka varasemalt rohkem liiklussüütegusid toime pannud. Ühtlasi ei olnud järelkoolitusel ühtegi kõrgharidusega



koolitatavat. Seega võis järeldada, et kõrgharidusega liiklejad olid tõenäoliselt haritumad ka liikluskäitumises ning püüdsid teadlikult raskemaid liiklusrikkumisi vältida.

Järgnevalt tõi autor välja järelkoolitusel osalemise põhjused (vt Joonis 3). Domineerivaimaks põhjuseks oli alkoholi- või narkojoobes mootorsõiduki juhtimine. Nimetatud põhjusega koolitatavad moodustasid 86% kõigist osalejatest. Järelkoolitatavatest 11% olid pannud toime muu liiklussüüteo, mille eest oli juhtimisõigus esmakordselt ära võetud. Koolitatavate hulgas oli 3%-lise osalusega sõidukijuhte, kellel oli muu liiklusrikkumise eest teistkordselt juhtimisõigus ära võetud.

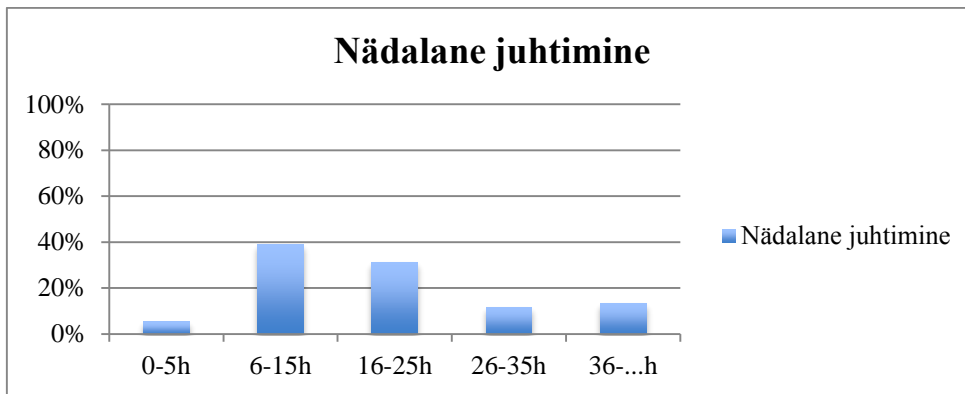


*Joonis 3. Järelkoolitusel osalemise põhjus ja osalusprotsent*

Arvestades eelpool väljatoodud järelkoolitusel osalejate sõidukijuhtide vanust (vt Joonis 1), võis probleemseks pidada asjaolu, et noored panid juba esmase juhtimisõiguse ajal toime üsna raskeid liiklusrikkumisi, misjärel tekkis järelkoolitusel osalemise kohustus, et juhtimisõigust taastada.

Järelkoolitusel osalemine ning toime pandud rikkumised olid omavahel seoses sõidukijuhtide sagedase liiklemisega. Seetõttu suurenes ka tõenäosus liiklusõnnetusse sattuda või liiklusrikkumine toime panna. Küsitlustest selgus, et paljud järelkoolitusel osalejad juhtisid mootorsõidukit igapäevaselt, mistõttu oli nädalane sõidukijuhtimise tundide arv kõigi vastanute hulgas märkimisväärselt suur.

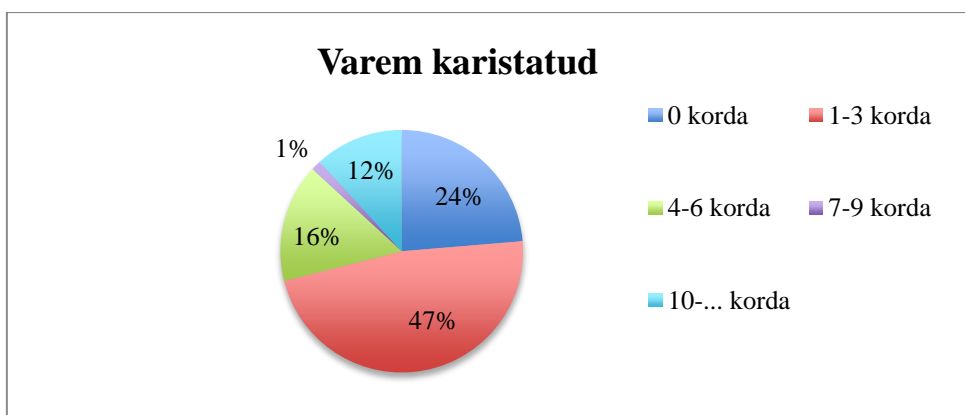
Enim vastanuist juhtisid mootorsõidukit 6-15 tundi nädalas, kes moodustasid kokku 39%. Veidi rohkem - 16-25 tundi juhtisid 31% vastanutest. Märkimisväärselt suur oli ka näitaja nädalas üle 36 tunni sõidukit juhtinutel, kes moodustasid kokku 13%. Uuringust selgus, et 26-35 tundi nädalas juhtisid sõidukit 12% kogu vastanutest. Kuid siiski oli ka neid, kes juhina vähem liikluses osalesid ning keskmine nädalane mootorsõiduki juhtimine jäi kuni 5 tunnini nädalas. Koguarvust moodustasid viimased 5%. (vt Joonis 4)



Joonis 4. Keskmine nädalane sõiduki juhtimine tundides

Arvestades järelkoolitusel osalejate suhteliselt noort vanust ning üsna sagedast mootorsõiduki juhtimist, võis pidada problemaatiliseks riskirühma sõitmisarjumusi, mis kajastusid liiklusrikkumistes. Küsitlusest selgus, et järelkoolitusel osalemise põhjus ei olnud enamuse esimene liiklusrikkumine. Suur osa vastanuist olid ka eelnevalt liiklusrikkumisi toime pannud.

Koolitusel osalenutest moodustasid 47% need, kes olid varem 1-3 korral liiklusrikkumise eest karistatud. Märkimisväärselt suur oli ka 4-6 korral karistatud liiklusrikkujate hulk, kes moodustasid vastanuist 16%. Varasemalt 10 või enam liiklusrikkumist toime pannud moodustasid koolitatavatest kokku 12%. 1%-lise osalusega olid 7-9 korral liiklussüüteo eest karistatud sõidukijuhid. Kuid 24% oli ka neid, kelle jaoks koolitusele sattumise põhjus oli esimene liiklusrikkumine ning varasemalt liikluskaristust ei olnud. (vt Joonis 5)

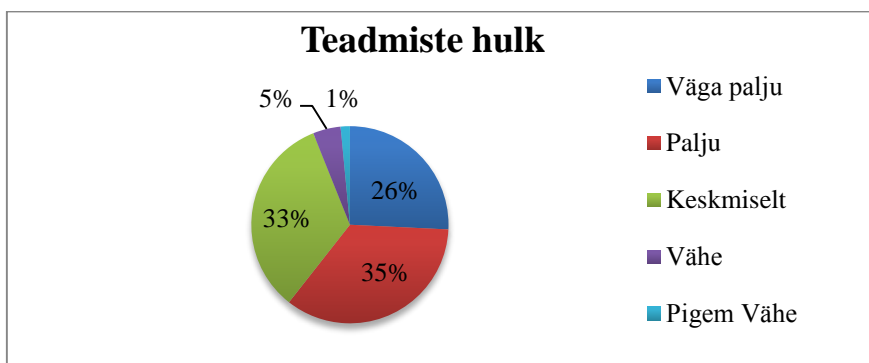


Joonis 5. Varem liiklusrikkumiste eest karistatud kordade arv

Tuginedes tulemustele, võis järeldada, et need, kes olid juba varasemalt liiklussüüteo eest karistatud, panid toime ka järgmise rikkumise. On üsna tõenäoline, et taoline rikkumiste ahel võib jätkuda ka tulevikus ning kaasa tuua fataalseid tagajärgi sõidukijuhtidele endile kui ka kaasliiklejatele.

Autor peab tõenäoliseks, et kui kõigi autojuhtide esmasel koolitamisel võtavad osa liikluspühholoogid, riskikäitujate arv väheneb. Järelkoolitusel tegeletakse põhjustega, mis tingisid sealsete osalejate väärkäitumise. Samuti probleemidega, mis on seotud mitmete ohtudega ja avaldavad mõju liikluskäitumisele. Lisaks veel teiste aspektidega, mis jäävad tunnete, harjumuste ja käitumise tasandile. Kui autokoolide õppekavad sisaldaksid peale liiklusreeglite õppimise ka eespool mainitud psühholoogilisi nüansse, arvab autor, et see oleks alus ennetustööks riskikäitumisele liikluses. Seda kinnitas asjaolu, et ka järelkoolitavate endi vastustest nähtus positiivselt koolituselt omandatud teadmiste hulk seadusekuulekast liiklemisest. (vt Joonis 6)

Suurem osa vastanuist, koguni 35%, pidasid järelkoolituselt saadud teadmisi seadusekuulekast liiklemisest paljuks. Järelkoolituse väärtust tõstsid oluliselt 26% vastanuist, kes hindasid sealt saadud informatsiooni kõrgelt ning pidasid teadmiste hulka koguni väga paljuks. See oli märk faktist, et siiski juhtimisõiguse omandamisel autokoolides seadusekuulekat liiklemist psühholoogilisel tasandil ei õpetatud. Samas andis järelkoolitusel osalejate suur hulk märku probleemist, et riskikäitumise alustega oleks vaja tegeleda. Siiski leidis 33% osalusega koolitavaid, kes hindasid koolituselt saadud uut infot keskmisel määral tähtsaks. Kuid 5% pidasid koolituselt omandatud teadmisi väheseks. Samuti 1% vastanuist arvasid järelkoolituselt uut infot pigem vähe omandavat. (vt Joonis 6)

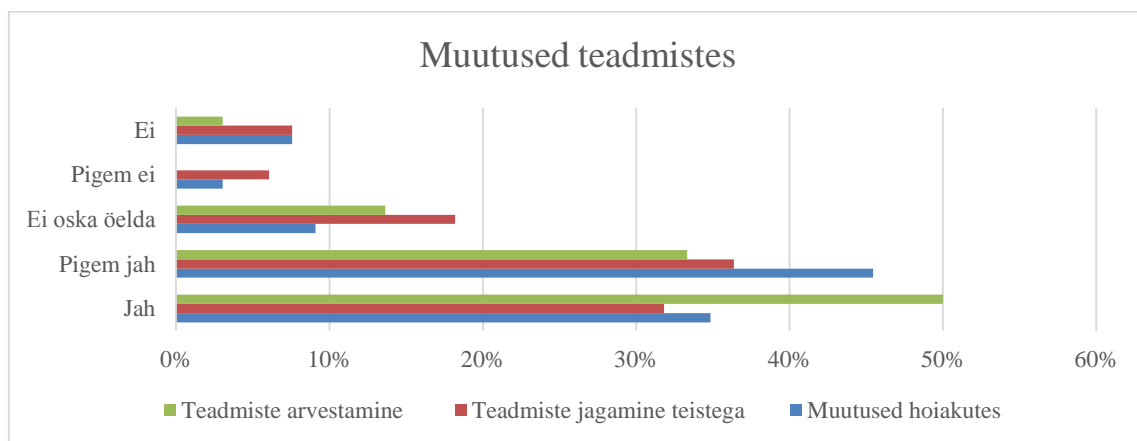


*Joonis 6. Järelkoolituselt omandatud teadmiste hulk*

Tulemustest võis järeldada, et enamus vastajaid pidasid järelkoolituselt saadud teadmiste hulka, mis toetas seaduskuulekat liiklemist, märkimisväärselt suureks. Samuti nähtus, et järelkoolituselt omandatud teadmiste hulk oli omavahel seoses ka nende edaspidise rakendamise ja arvestamisega.

Vaadates joonist (vt Joonis 7), nähtus, et koolitavavad olid edaspidi valmis arvesse võtma koolituselt saadud teadmisi ja suunitlusi. Suurem tõusutendents oli märgata positiivsuse

suunas. Koguni 50% vastanuist olid valmis edaspidi koolituselt saadud teadmisi arvesse võtma. Seejuures 33% vastanuid vastasid „pigem jah“ selle kohta, et võiksid edaspidi järelkoolituselt saadud kogemusi/teadmisi konfliktiolukordades arvestada. Siinkohal olid vastajate poolt toodud näited muutustest mõne liiklussituatsiooni põhjenduseks: „*Ma ei sõida enam alkoholihoobes ning ei põgene sündmuskohalt.*” Koolituselt omandatud teadmiste arvestamisest on toodud ka näide: „*Pigem ennetavas situatsioonis – joobes juhtimine.*” Samuti väitis üks vastanuist: „*Kui liiklusvool liigub lubatust kiiremini, siis ei lähe sellega kaasa!*” Kuid ligi 14% oli ka vastajaid, kes ei osanud veel koolituse lõpuks oma seisukohast hinnangut anda ning vastasid „ei oska öelda“, seejuures üldsõnaline näite vastusest: „*Ei tohi mitte mingil juhul seadust rikkuda!*” Siiski ei olnud 3% järelkoolitatavaid peale koolitust valmis seal õpitut edaspidi arvesse võtma.



Joonis 7. Hoiakute muutused peale järelkoolitust

Koos uute teadmiste rakendamisega, oli suur osa vastanuist valmis ka saadud infot teistega jagama. Seejuures vastas ligi 32% „jah“ ning ligi 37% „pigem jah“ selle kohta, et jagavad järelkoolituselt saadud kasulikku infot oma tuttavatele. Näiteks vastati seejuures: „*Ka sõbrad ja tuttavad on sirvinud seda vihikut ja öelnud, et ka nemad on nüüd tunduvalt targemad.*” Samuti märkis üks vastajaist: „*Räägin kõigest, mida koolitusel õppisin.*” Mõni koolitatu aga peab oluliseks detailsemalt rääkida: „*Jagan uut infot, näiteks joobe arvutamise osas,*” ning: „*Seoses pidurdusmaa pikkuse ja ohtudega libedal teel.*” Siiski ei osanud 18% oma hinnangut anda, kas millestki tuttavatele räägivad. Seejuures 6% ja 7% vastati teadmiste jagamisest teistele vastavalt „pigem ei“ ja „ei“. (vt Joonis 7)

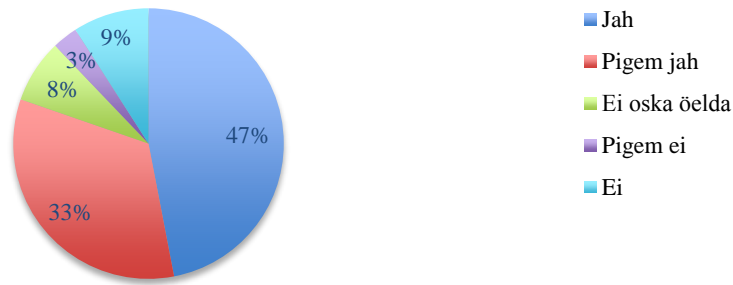
Koosmõjus koolituselt saadud teadmiste arvestamise ja teistele jagamisega, nähtus küsitluste tulemustest, et koolitatavate üldised hoiakute muutused toimusid positiivsuse suunas. Seejuures vastas ligi 35% „jah“ ning ligi 46% „pigem jah“ selle kohta, et peale järelkoolituse

läbimist olid koolitavatel mõttemaailm ja edasised hoiakud lii kluses muutunud. Seejuures oli vastatud: „*Muutus toimus paremuse suunas, enne mõtlen kui teen!*” Samuti tõi üks vastaja näite muutustest: „*Karistamatuse tunne kadus!*” Järgnevalt näide vastusest: „*Enam ei riski eludega, vabadusega.*“ Ühtlasi täpsustas üks vastaja: „*Muutuse toimumine oli enesedistsipliini osas.*“ Siiski 9% vastanuist ei osanud muutuste kohta vastust anda. Vastajate hulgas oli 3% ja 7% neid, kes vastasid mõttemaailma ja hoiakute muutuste kohta vastavalt „pigem ei“ ja „ei“, misjuures põhjendust ei lisatud. (vt Joonis 7)

Lähtudes eeltoodust, võis järeldada, et järelkoolituselt saadud informatsioon oli praktiliselt vajalik ning osalejad olid valmis seda peale koolituse läbimist arvesse võtma ning ka tuttavatele jagama. Tuginedes vastustele, suutsid autori arvates järelkoolituse läbides seal osalenud sõidukijuhid hoiakute ja mõttemaailma muutuseid arvestada, kus vastaja täpsustas: „*Ei tee seda, mida enne oleks teinud edasi.*” Taolisi näiteid võimalikest muutustest oli vastuste seas hulgaliselt, mis andis autorile aluse teha esialgseid järeldusi järelkoolituse positiivsetest mõjudest. Ühtlasi jäid autori arvates enamik koolitavaid rahule ka saadud teadmistega erinevatest konfliktiolukordadest, mida edaspidi lii kluses arvesse võtta. Seega võis väita, et peale järelkoolituse läbimist olid koolitavad valmis oma hoiakuid muutma, teistele jagama ning koolituselt õpitud hiljem liiklemisel arvestama. (vt Joonis 7)

Küsitluse vastustest nähtus, et peale järelkoolituse läbimist hindasid koolitavad juhi vastutuse tajumist lii kluses paremini. Seda kinnitas asjaolu, et koguni 47% vastas jaatavalt positiivsete muutuste suunas peale järelkoolituse läbimist. Siinkohal tõi üks vastaja näite: „*Olen nüüd aru saanud, et lii kluses ei ole me üksi ning vastutame mitmete elude eest.*” Üks vastaja täpsustas: „*Olen hakanud aru saama, et liiklen avalikel teedel.*” Seejuures vastas 33% koolitavatest “pigem jah” selle kohta, et tajusid peale järelkoolitust paremini sõidukjuhi suurt vastutust. Seejuures oli vastaja poolt täiendatud küsimust järgmiselt: „*Kindlasti mõtlen mida teen. Mitte teen ja siis mõtlen, kas oli vaja.*” Kuid siiski oli 8% vastanuid, kes ei osanud vastamise hetkel öelda, kas peale järelkoolitust oli neil juhi rolli vastutus paremini tajutav. Siiski 9% ning 3% vastas peale järelkoolituse läbimist taju ja teadmiste muudatuste kohta vastavalt „ei“ ja „pigem ei“. Näitena võis siin tuua järgneva põhjenduse: „*Tajun seda niikuinii, see oli mu ainus rikkumine peaaegu, nii et ei leia enda käitumises reaalseid probleeme.*” (vt Joonis 8)

## Muutused ohtude ja juhi vastutuse tajumises

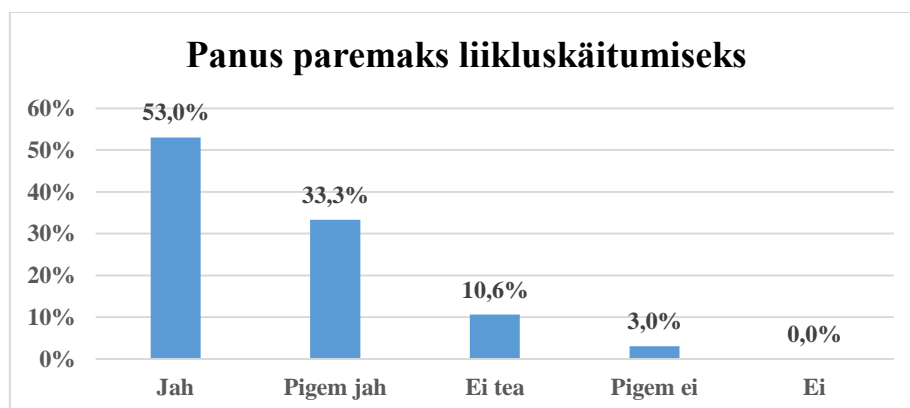


Joonis 8. Järelkoolituse läbinutel toimunud muutused ohtude ja vastutuse tajumises

Autori arvates avaldas järelkoolitus positiivset mõju viisil, mis suutis riskeeriva käitumisega sõidukijuhte panna mõistma reaalseid ohte ja tagajärgi. Ühtlasi väljendus see ka suures osas vastajate valmisolekust anda omapoolne panus liikluskuulekaks käitumiseks ja kaasliiklejaid arvestava hoiaku võtmiseks.

Koguni 53% vastanutest näitasid peale koolituse läbimist positiivset valmisolekut andmaks omapoolse panuse seaduskuulekaks liikluskäitumiseks. Seejuures oli vastatud: „*Ei lähe enam edaspidi endast välja, kui mõni jobu tekitab liiklusohtliku olukorra.*“ Samuti tõi üks vastaja välja: „*Pean arvestama, et reeglid on paika pandud, et meil kõigil turvalisem oleks.*“ Suur osa vastanutest vastas „pigem jah“, moodustades seega ligi 34%. Seejuures oli näide vastusest: „*Arvestan ka teiste liiklejatega edaspidi.*“ Samuti on ühe vastaja poolt välja toodud: „*Mõistan, et ei vastuta ainult enda elu eest.*“ Siiski oli ka ligi 11% neid, kes ei osanud oma seisukohta koolituse lõpuks võtta ning vastasid seejuures „ei tea“. Konkreetselt eitavat vastust edaspidise seaduskuuleka käitumise kohta ei olnud, kuid 3% siiski vastas oma panustamise osas seaduskuulekaks käitumiseks „pigem ei“. (vt Joonis 9)

## Panus paremaks liikluskäitumiseks

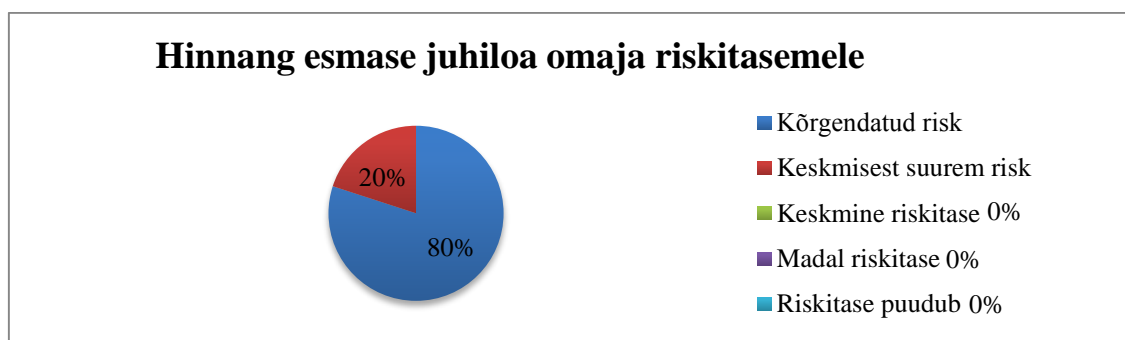


Joonis 9. Järelkoolitavate valmisolek panustada seaduskuulekasse liikluskäitumisse peale koolituse läbimist

Lähtudes eeltoodust ja küsitluse vastustest, võis järeldada, et järelkoolitus mõjutas positiivses suunas koolitatavate hoiakuid ja teadmisi seaduskuulekast liiklemisest. Ühtlasi oldi peale koolituse läbimist teadlikumad, kuidas sealt saadud teadmisi ja kogemusi edaspidi liigeldes arvestada. Samuti olid koolitatavad valmis neid teadmisi ka tuttavate kaasliiklejatega arutama ja jagama. Küsitlusest selgus veel, et suur osa koolitatavaid tajusid peale koolituse läbimist oma vastutust ja rolli sõidukijuhina liikluses paremini, mis loob eeldused seaduskuulekaks liikluskäitumiseks. Samuti näitasid vastuste tulemused vastajate positiivset valmisolekut peale järelkoolituse läbimist omapoolse panuse andmiseks seaduskuulekamaks liiklemiseks.

### 3.2. Intervjuude analüüs ja arutelu

Intervjuude käigus selgus, et 80% vastanute arvates omasid esmase juhtimisõigusega isikud liikluses kõrgendatud riski. Nimetatud liiklejates keskmisest suuremaks riskiks arvas olevat 20% (vt joonis 10).



Joonis 10. Intervjueeritavate hinnang esmase juhiloa omajate riskitasemele

Esmase juhiloa omaja kõrgendatud riski põhjendas PPA juhtivkorrakaitseametnik järgmiselt: „Sellepärast esmase juhiloa omanik, lõpetades autokooli ja saades juhiloa kätte, ei ole veel valmis ehk selline, kes oskaks liikluses käituda.”

Seejuures tõi liikluspsühholoog välja peamised põhjused, milleks olid teadmiste ning kogemuste puudumine. Ühtlasi täpsustas nende sisu: „Noorte ettevalmistusel keskendutakse teoreetiliste teadmiste edastamisele riikliku eksami sooritamiseks. Olulisem oleks keskenduda enam praktiliste oskuste edastamisele, mis eeldaks kogu liikluskasvatuse viimist täiesti uuele kvalitatiivsele tasemele.”

Siinkohal täpsustas TTÜ teadur: „Kogemuste puudumine tingib seda, et pole kogetud ekstreemseid liiklussituatsioone ega osata neid ette aimata, samuti ei suudeta ette aimata teiste liiklejate võimalikku käitumist.”

MNT Eksamiosakonna juhataja põhjendab esmase juhtimisõigusega juhi riskikäitumist järgmiselt: „Eakohane riskikäitumine on seotud noorukitel keskkonna ning rollide kiirest muutumisest. Samuti vähese juhi liikluskogemuse tõttu on õnnetused samuti kerged tulema.“

Sotsiaalministeeriumi peaspetsialist põhjendas esmase juhiloa omaja riski põhjuseid järgmiselt: „Kogemuse puudumises, oma võimete ülehindamises, pahatihti ka noorusest tulenevas uljuses ja mõtlematuses.”

Lähtudes eeltoodust, võis järeldada, et esmase juhtimisõigusega sõidukijuhtide riskitase tulenes nende teadmiste ja kogemuste puudumisest ning vanuselistest iseärasustest. Seejuures omamata erinevates situatsioonides ettenägemise oskust, võisid nimetatud isikud olla ohuallikaks nii endile kui ka kaasliiklejatele. Nimetatud asjaolud tõi autor näiteks ka käesoleva lõputöö teoreetilises osas, mis olid pärit eelnevatest rahvusvahelistest uuringutest.

Intervjuudest selgus veel, et Eesti liikluskultuuris on probleemiks esmase juhtimisõigusega sõidukijuhtide riskist tulenev liikluskäitumine. Seejuures väitis TTÜ teadur: „Liiklusõnnetuste analüüs näitab, et esmase juhtimisõigusega sõidukijuhtide õnnetusse sattumise tõenäosus on suurem kui staažikatel juhtidel.”

Seejuures lisas Sotsiaalministeeriumi peaspetsialist oma seisukoha: „Kuid probleem on riskikäitumine ja joobes juhtimine noorte meeste hulgas, kellest paljud on ka east tulenevalt esmase juhtimisõigusega.”

Samuti väitis ka liikluspsühholoog: „Enim saab liikluses vigastada isikuid vanuses 18-30 eluaasta vahel. Ka esmase juhiloa omanike hulk on selles vanuses suurim. Sellest tulenevalt saab väita, et esmase juhiloa omanikud on väga riskeeriva käitumisega liikluses.”

Maanteeameti Eksamiosakonna juhataja täpsustas siinkohal: „Probleemideks on ikka need samad vanad asjad: sõiduki joobes juhtimine ja sõidukiiruse ületamine, samuti oma võimete ülehindamine.”



Autor pidas oluliseks, et esmase juhiloa omaja riskikäitumisest tulenevate probleemidega peaks tegelema. Seda kinnitas ka liiklusseadusesse tehtud muudatus järelkoolituse osas.<sup>25</sup> Kuna nimetatud seadusemuudatus on üsna uudne, siis soovis autor intervjuueeritavatelt selle kohta hinnanguid koguda.

Nimetatud sätte olemust põhjendas PPA juhtivkorrakaitseametnik: „*Olemus kindlasti see, et me saaksime välja filtreerida neid juhte, kes ei oska liikluses käituda.*”

Järelkoolituse olemust defineeris MNT Eksamiosakonna juhataja: „*Nõustamine on vajalik isiku hoiakute muutmiseks ehk kui tema liikluskäitumine ei vasta kehtestatud normidele ja tavadele. Selle käigus tehakse kindlaks isiku probleemi alge ehk väärkäitumise põhjus ja harjutatakse isikuid kasutama strateegiaid, millega vältida tulevikus riskeerivat liikluskäitumist. Nõustamise eesmärgiks on anda juhile teadmised ja kujundada käitumismudelid, kuidas tagada enda ja teiste liiklejate ohutus lähtuvalt tema riskikäitumise iseloomust.*“

Autor nõustub, et eelpool nimetatud liiklusseadusesse viidud säte on olulise tähtsusega, mille abil oleks võimalik läbi psühholoogilise nõustamisprotsessi liikluskasvatust parandada. Järelkoolitus on positiivset mõju avaldanud mitmetes riikides ning seetõttu rakendust leidnud ka Eestis.

Intervjuudest selgus, et järelkoolituse väljatöötamine Eestis sai eeskuju teistest Euroopa riikidest, eelkõige Saksamaalt. „*Täna sel päeval Eestis toimiv mehhanism on sarnane Saksamaalt toimiva ühe mudeliga ca kuuest erinevast*” - väitis liikluspühholoog, kes oli ka üks järelkoolituse väljatöötajatest Eestis.

Saksamaal toimiva järelkoolituse kohta oskas täpsustada PPA juhtivkorrakaitseametnik: „*Ühtlasi tean, et seal tulemused on suhteliselt head. Tegelikult võiks see koolitus lõppeda ka spetsialisti arvamusega, et kindlaks teha, kas see inimene üldse sobib liiklusesse, või peaks ta eluks ajaks kõrvaldama liiklusest, ehk siis juhtimisõiguse eluks ajaks ära võtma.*”

Seejuures täiendas liikluspühholoog: „*40 aastat Saksamaa ja Austria kogemust on tõestanud, et järelkoolitused on efektiivsed.*”

---

<sup>25</sup> Liiklusseadus § 106 lg 6, vastu võetud 17.06.2010, RT I 2010, 44, 261 jõustumine 01.07.2011

MNT Eksamiosakonna juhataja täpsustas: „*Psühholoogiliste järelkoolituste uuringud Euroopas (nt Austrias) on näidanud, et vähemalt 60% nõustatutest ei satu järgmise viie aasta jooksul sama probleemiga karistusregistrisse.*“

Tuginedes intervjuudele ning järelkoolitavate endi hinnangutele, arwab autor, et pikemas perspektiivis on järelkoolitusega võimalik mõjutada üldist liikluskultuuri. Järelkoolituse kaudu sekkutakse sõidukijuhi riskikäitumisse psühholoogilise koolitusega. Sellise taktikaga püütakse koolitajate poolt suunata liikleja riskikäitumist seaduskuulekaks liiklemiseks. Kõik intervjueeritavad pidasid võimalikuks asjaolu, et esmase juhtimisõigusega isikut, kellel oli juhtimisõigus karistuseks ära võetud, oleks võimalik järelkoolituse kaudu mõjutada või suunata.

Seejuures täpsustas MNT Eksamiosakonna juhataja: „*Igal rikkumisel on mingi põhjus ja suure tõenäosusega saab järelkoolitusel osaleja teada, miks see nii juhtus ning kuidas seda edaspidi vältida, ehk ta saab tekkinud olukorda põhjalikult analüüsida.*”

TTÜ teadur lisas koolitavate suunamisest: „*Kõige tähtsam on see, et inimene hakkaks mõtlema, et areneks tema enesekriitika meel ja enda kõrvaltvaatamise oskus.*”

Juhtivkorrakaitseametnik tõi välja omapoolse arvamuse: „*Neile, kes sihilikult rikuvad liikluseeskirju, neile peaks koolitusprogramm olema pikem, näiteks aasta. Ja need, kellest koolitaja või psühholoog näeb ette, et ta muudab enda käitumist peale koolitust, võiksid läbida koolituse lühema ajaga.*”

Järelkoolituse kaudu mõjutamisest oli Sotsiaalministeeriumi peaspetsialistil järgmine arvamus: „*Loomulikult sõltub mõjutamise võimalikkus inimese enda suhtumisest, kuid suurem või väiksem kasutegur koolitusel igal juhul on.*”

Seejuures liikluspühholoog täpsustas: „*Järelkoolituste efektiivsust on võimalik põhjendada arvukate teadusuuringutega Euroopast. Eestis järelkoolitusel käinute andmeid andmebaasist välja võttes võib öelda, et 380-st osalenust on korduvosalejaid 3%.*”

Tuginedes eeltoodule, pidas autor võimalikuks, et esmase juhtimisõigusega isikut, kellel oli juhtimisõigus karistuseks ära võetud, oli võimalik järelkoolituse kaudu mõjutada või suunata. Seejuures võisid järelkoolituse mõjud koolitavatele olla erinevad - äärmisel juhul minimaalsed, kuid siiski positiivsed.

Kõik intervjueeritavad pidasid võimalikuks pikemas perspektiivis järelkoolituse positiivseid mõjusid liikluskultuurile ning ühtlasi ühiskonnale terviklikult.

Siinkohal andis liikluspsühholoog omapoolse hinnangu: „*Järelkoolituse liikluspsühholoogilise sekkumise mõju on kindlasti laiem kui ainult liikluskultuuri mõjutamine, sest inimene käitub liikluses selliselt nagu ta oma igapäevast elugi elab. Sekkumised aitaksid parandada Eesti ühiskonda laiemalt, kitsamalt parandaksid liikluskultuuri.*”

Seejuures esitas oma arvamuse PPA juhtivkorrakaitseametnik: „*Kindlasti peaks järelkoolitus välja filtreerima inimesed, kes ei tohiksi liikluses osaleda. Ja teisi siis õpetama kuidas seal käituda.*”

Sotsiaalministeeriumi peaspetsialist täpsustas järelkoolituse võimalikke mõjusid järgmiselt: „*Väiksem korduvrikkumiste arv, pikemas perspektiivis ka suurenenud teadlikkus alkoholi tervisemõjude osas.*”

MNT Eksamiosakonna juhataja lisas: „*Seega peaks järelkoolitus kindlasti aitama parandada meie liiklusohutust ja ka liikluskultuuri.*”

Seejuures väitis järelkoolituse kui psühholoogilise nõustamisprotsessi mõjususest TTÜ teadur järgmist: „*Ilma psühholoogilise nõustamiseta, arvan, et mõju on tagasihoidlik.*”

Tuginedes lõputöö käigus kogutud informatsioonile, järeldab autor, et küsitletud järelkoolitavad olid peale koolituse läbimist valmis oma hoiakuid ja arvamusi muutma ning õpitut edaspidi liikluses arvestama. Ühtlasi kinnitasid ka selle valdkonna ametnike ja spetsialistidega läbi viidud intervjuud, et järelkoolitus peaks olema positiivsete mõjudega nii liikluskultuurile kui ühiskonnale terviklikult.

Kuigi intervjuude tulemustest nähtus, et järelkoolituse mõjususe võiks pikemas perspektiivis olla positiivne, arvab autor, et käesoleva lõputöö raames lõpliku efektiivust ja tulemit mõõta veel ei saa. See peaks toimuma pikema aja vältel andmete ja statistika kogumise ning analüüsimisega. Käesoleva lõputöö koostamise ajaks oli järelkoolitus kestnud vaid ligi 1,5 aastat, mille jooksul ei olnud autoril võimalik teaduslikke järeldusi teha. Siiski on käesolev lõputöö andnud positiivsete tulemustega esmahinnangu järelkoolituse mõjudest ja vajalikkusest järelkoolitavate liikluskäitumise mõjutamiseks.

### 3.3. Järeldused ja ettepanekud

Enne lõplike järelduste tegemist soovib autor rõhutada, et käesoleva lõputöö raames selgunud tulemuste põhjal ei ole siiski võimalik teha lõplike järeldusi järelkoolituse mõjudest nii koolitavate käitumisele kui üldise liikluskultuuri hindamisele. Nimetatud eesmärgiga andmete kogumine peaks toimima pikema aja jooksul. Kuna aga järelkoolitus on Eestis üsna uudne, siis selle teaduslikke mõjusid on autori arvates veel vara hinnata. Küll aga andis järelkoolituse aktuaalsus autorile ajendi, et nimetatud teemat lõputöös käsitleda. Siinkohal teeb autor lõputöö raames kogutud andmete järeldustele tuginedes järgmised ettepanekud:

- Järelkoolituse läbimise kohustuse kehtestamine kõigile alkoholi- või narkojoobes sõidukit juhtinud isikutele. Joobes juht liikluses kujutab ohtu nii endale kui ka kaasliiklejatele. Taolisesse rikkumisse ei tohiks suhtuda kergekäeliselt, mille karistus peadib vaid rahatrahviga. Siinkohal oleks autori arvates oluline kehtestada järelkoolituse kohustus kõigile mootorsõidukit joobes juhtinud isikutele. Oluline oleks kõigi raskete rikkumiste toime pannud juhtide hoiakute ja suhtumiste mõjutamine läbi järelkoolituse, et toimepandud rikkumisi edaspidi vältida.
- Sihtrühmast lähtuvat ja riskitasemest tulenevat koolituse analoogiat võiks kasutada ka Eestis, et liikluses riskikäitumisest tulenevaid probleeme välistada. Lisades kõikide sõidukijuhtide koolitamisel autokoolide õppekavasse liikluspühholoogilise nüansi, võiks see anda positiivseid tulemusi pikemas perspektiivis liikluskasvatuse kujundamise osas.
- Autokoolidesse õppima asumisel tuleks eristada juhilubade taotlejate hulgas sarnaste riskiteguritega koolitavaid. Vajalik oleks eelnevalt psühholoogide ja koolitajate poolt välja töötatud erinevate profiilidega õppematerjalid, mida koolitavate grupi iseärasusi arvestades kasutatakse. Koolituse funktsiooniks oleks juhtimisõiguse saamine läbi sihtrühmast tulenevate erisuste. Ühtlasi peaks koolitamisel arvestama ka muid füsioloogilisi ja psühholoogilisi faktoreid, mis sihtrühmaks olevatel koolitavatel võivad ilmned. Taoline sihtrühmast lähtuva koolitusmudeli rakendamine juhtimisõiguse andmisel oleks preventiivse eesmärgiga, kuna seejuures püütakse juhiloa taotlejat suunata seaduskuulekamale liiklemisele tema riskiastmest tulenevaid iseärasusi arvestades.
- Kõrgendatud riskiga mootorsõidukijuhid tuleks juba enne juhiloa saamist välja selekteerida. Autor peab oluliseks juhtimisõiguse andmise protsessi juures arvestada

juhiloa taotleja psühholoogiliste ja füsioloogiliste iseärasustega, mis võivad liikluses sõidukijuhina ohtu kujutada. Seejuures peaks juhiloa taotlejaisse suhtuma ennatlikult arvestades nende võimalikke riskitegureid või hilisemat kalduvust raske liiklusrikkumine sooritamiseks. Vajadusel tuleks protsessi kaasata psühholoogid, eksperdid või meditsiinivaldkonna spetsialistid, kes annaksid omapoolse hinnangu isiku võimele mootorsõidukit juhtida. Taolise juhtimisõiguse andmise protsess oleks keerukas ja aeganõudev, kuid selle eduka toimimise korral võiks tulevikus jõuda soovitud eesmärkideni.

## KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö eesmärk oli uurida, kas järelkoolitusest oli abi järelkoolitavate mõttemaailma suunamisel seaduskuulekaks liikluskäitumiseks selliselt, et nad oskasid teadvustada ja rakendada riskikäitumise vältimiseks koolituselt omandatud teadmisi. Samuti oli eesmärgiks empiirilise uurimuse kaudu välja selgitada, kas koolitavad olid valmis peale järelkoolituse läbimist oma hoiakuid muutma seaduskuulekama liiklemise osas. Intervjuude kaudu seadis autor eesmärgiks saada hinnanguid järelkoolituse vajalikkusest Eestis.

Lõputöö eesmärgist lähtuvalt püstitas autor uurimisküsimused, et kas järelkoolitus võiks suunata esmase juhtimisõigusega isiku käitumist liikluses peale koolituse läbimist nõnda, et ta oskas õpitud teadvustada ja rakendada. Samuti soovis autor välja selgitada, missugused olid sõidukijuhtide liiklusalaste teadmiste/hoiakute muutused ja emotsioonid peale järelkoolituse läbimist. Intervjuude kaudu seadis autor eesmärgiks uurida, kui vajalik oli järelkoolitus ning kas see aitaks kaasa liikluskultuuri parandamisele läbi riskirühma psühholoogilise mõjutamise.

Eesmärkide saavutamiseks viis autor järelkoolitavate seas läbi ankeetküsitluse. Kuna järelkoolitus Eestis on uudne teema, siis on autori arvates küsitlusest saadud info põhjal paika panevaid teaduslikke järeldusi veel ennatlik teha. Siiski võimaldasid ankeetküsitlustest saadud vastused teha esialgseid järeldusi järelkoolituse mõjudest koolitavatele. Hinnangute kogumiseks küsitles autor intervjuude kaudu nii suuliselt kui kirjalikult ametnike ja spetsialiste, kes järelkoolituse või koolitavatega oma töös kokku puutusid.

Ankeetküsitlusest selgus, et järelkoolitus mõjus koolitavatele positiivselt. Ühtlasi nähtus vastustest, et oldi valmis koolituselt saadud teadmisi ja suunitlusi ka edaspidi liikluses arvesse võtma ning tuttavatega jagama. Peale järelkoolituse läbimist hindasid koolitavad oma vastutuse ja rolli tajumist liikluses paremini ning positiivset valmisolekut andmaks omapoolse panuse seaduskuulekaks liikluskäitumiseks.

Spetsialistide ja ametnikega läbiviidud intervjuudes leidis kinnitust asjaolu, et järelkoolitus oli mujalt maailmast näitena kasutusele võetud meede, mis oli suunatud riskikäitumisega sõidukijuhtide hoiakute muutmiseks. Selgus, et kuna riskigruppi kuulusid just esmase

juhtimisõigusega isikud, siis pidi järelkoolituse kaudu suutma kujundada nende edasist seadusekuulekat liikluskäitumist. Spetsialistide arvates oleksid pikemas perspektiivis järelkoolituse mõjud positiivsed nii liikluskäitumisele kui ühiskonnale terviklikult.

Liikluskäitumise parandamiseks ja järelkoolitusest saadud idee edasi arendamiseks tegi autor järgnevad ettepanekud:

- Järelkoolituse läbimise kohustuse kehtestamine kõigile alkoholi- või narkojoobes sõidukit juhtinud isikutele;
- Kõrgendatud riskiga mootorsõidukijuhid tuleks juba enne juhiloa saamist välja selekteerida;
- Autokoolidesse õppima asumisel tuleks eristada juhilubade taotlejate hulgas sarnaste riskiteguritega koolitavad ühte gruppi;
- Sihtrühmast lähtuvat ja riskitasemest tulenevat koolituse analoogiat võiks kasutada Eestis kõikide sõidukijuhtide koolitamisel.

Antud tööst saab edasi arendada kordusuuringu, saamaks ülevaate järelkoolituse mõjudest pikema aja jooksul. Kordusuuringu võiks läbi viia vähemalt viie aasta jooksul. Selle käigus võiks jälgida ka alates järelkoolituse toimumisest Eestis riskirühma poolt toime pandud liiklusrikkumiste ja õnnetuste statistikat, et teha teaduslikke järeldusi järelkoolituse tulemuslikkusest.

Käesolevast tööst võiksid kasu saada koolitajad ja psühholoogid, kes tegelevad järelkoolitavatega, et seejuures mõista koolitusel osalejate mõttemaailma, emotsioone ning koolituselt saadud info kasulikkust, mille põhjal edasisi koolitusi suunata või kavandada.

Vastavalt uuringu tulemustest saadud infole võiksid erinevad ametkonnad kasutada autori poolt tehtud ettepanekuid edaspidi riskikäitumise efektiivsemaks ennetamiseks ning meetmete rakendamiseks, et pikemas perspektiivis liikluskäitumist parandada.

## SUMMARY

The present thesis with annexes is presented on 61 pages. There are 21 sources in the list of references and the paper contains 10 charts. The thesis is written in Estonian and the summary in English.

The aim of this research was to investigate whether the follow-up training can help to change the thinking of the follow-up trainees to increase their law-abiding behavior in traffic and to find out whether participants are willing to improve their attitudes of the law-abiding driving after participating in the follow-up training. The purpose of the interviews was to understand the need of the follow-up training in Estonia.

To achieve the objectives of the thesis, first author collected the theoretical material about risk behavior, the information about issuing the driving license in the other countries and data about similar studies that has been put through before.

Through an empirical study the author conducted questionnaire survey among the follow-up trainees, through which it was possible to make conclusions about effects to its participant's traffic behavior. To gather different opinions about the follow-up training from specialists, author questioned through interviews with officials who have been working with follow-up training or its participants.

The result of the thesis fulfilled the stated objectives, which enabled the author to make conclusions about the effects and necessity of the follow-up training in Estonia. Results showed that the follow-up training guides and influences the trainees thinking in a positive way, so that after the training they are able to become aware of and avoid risk-taking behavior in traffic. Also the interviews supported the need for the follow-up training in Estonia. Based on the study results, the author made a proposals to further improve the traffic behavior.

Based on this thesis, there could be a repeated study in the future, which should take place over a longer period of time by collecting and analyzing data and statistics.



## VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Bandura, A. „Self-efficacy.“ (1994). Välja otsitud 15.10.2012.

<[http://www.happyheartfamilies.citymax.com/f/Self\\_Efficacy.pdf](http://www.happyheartfamilies.citymax.com/f/Self_Efficacy.pdf)>.

Bönninger, J; Sturzbecher, D. „Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung. Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung.“ (2005): 9-11. Välja otsitud 15.10.2012.

<<http://bast.opus.hbz-rw.de/volltexte/2011/248/pdf/M168.pdf>>.

„Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020.“ (2012): 389/3. Välja otsitud 01.11.2012.

<[http://www.mnt.ee/public/com\\_20072010\\_et.pdf](http://www.mnt.ee/public/com_20072010_et.pdf)>.

Harro, J; Eensoo, D. „Autojuhtide riskiv liikluskäitumine: psühholoogilise sekkumise kaugmõju sõltuvalt sotsio-demograafilistest, bioloogilistest ja isiksuslikest teguritest.“ (2011). Välja otsitud 01.11.2012.

<[http://www.mnt.ee/public/Aruanne\\_LSOPH09132\\_lopp.pdf](http://www.mnt.ee/public/Aruanne_LSOPH09132_lopp.pdf)>.

Jüssi, M. „Transport ja säästlik eluviis.“ *Maailmakooli koduleht* (kuupäev puudub). Välja otsitud 19.11.2012. <<http://www.maailmakool.ee/oppematerjalid/saastev-areng/transport-ja-saastlik-eluviis/>>.

Keall, M; Frith, W; Patterson, T. „The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time rate of driver fatal injury in New Zealand.“ *Accident Analysis & Prevention*, vol. 36, nr. 1, 49-61 (2004). Välja otsitud 19.11.2012.

„Liiklusseadus.“ Vastu võetud 17.06.2010. RT I 2010, 44, 261. Jõustunud 01.07.2011.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. „Transpordi arengukava 2006-2013.“

Jõustunud 26.01.2007. RT I 2007, 11, 54. Välja otsitud 01.11.2012.

<<https://www.riigiteataja.ee/akt/12784604>>.

McCartt, A. T; Shabanova, V. I; Leaf, W. A. „Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers. *Accident Analysis and Prevention*.“ (2003): 35, 311-320. Välja otsitud 29.10.2012.

- Meinhard, G; Schubert, W. „Järelkoolituse osaleja tugimaterjal.“ (2012): 6.
- „Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad.“ Vastu võetud 27.06.2011. nr 60, RT I, 28.06.2011, 39. Jõustunud 01.07.2011. Välja otsitud 01.09.2012.
- Nickel, W; Meinhard, G; Born, I. „Fit to Drive.“ Bonn: Kirschbaum Verlag, 2009. 20-24.
- Scully, C. „Improving safety for young drivers.“ (2004): 3-4. Välja otsitud 15.11.2012.  
<<http://www.brake.org.au/LinkClick.aspx?fileticket=L4lIT15AtCs%3D&tabid=62&mid=550>>.
- Simons-Morton, B; Lerner, N; Singer, J. „The observed effects of teebage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers.“ (2005): 8. Välja otsitud 15.11.2012.  
<<http://www.cipp.org/teleconf/0509-aa.pdf>>.
- Simpson, Herb M. „The evolution and effectiveness of graduated licensing.“ *Journal of Safety Research* (2003): 34, 25-34. Välja otsitud 29.10.2012.  
<[http://www.nsc.org/safety\\_road/TeenDriving/Documents/The Evolution and Effectiveness of GDL.pdf](http://www.nsc.org/safety_road/TeenDriving/Documents/The Evolution and Effectiveness of GDL.pdf)>.
- Stewart, K; Sweedler, B. „The young impaired driver problem: recent developments and future progress.“ (2009). Välja otsitud 15.11.2012.  
<<http://resources.prev.org/documents/YoungImpairedDriverProblem.pdf>>.
- „The Teen Driver.“ *Pediatrics (Official Journal of the American Academy of Pediatrics)* (2012). Välja otsitud 27.03.2012.  
<<http://pediatrics.aappublications.org/content/118/6/2570.full.html>>.
- Wegrzyn, T; Szczucka-Lasota, B; Kaminska, J. „Additional training of drivers.“ 6.2 (2010): 89-92. Välja otsitud 03.12.2012.  
<<http://web.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=33bf7755-8760-43d5-b13c6d08be271200%40sessionmgr12&vid=15&hid=11>>.
- Williams, A F. „Teenage drivers: patterns of a risk.“ *Journal of Safety Research* 34 (2003): 5-15. Välja otsitud 15.10.2012.

—. „Young driver risk factors: successful and unsuccessful approaches for dealing with them and an agenda for the future.“ *Injury Prevention Suppl 1* (2006): i4-i8. Välja otsitud 15.10.2012.

Williams, A F; Weinberg, K; Fields, M. „Current requirements for getting a drivers license in the United States.“ *Journal of Safety Research* 27 (1996): 93-101. Välja otsitud 15.10.2012.

## TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Joonis 1. Vastajate vanuseline ja sooline jaotus.....	24
Joonis 2. Järelkoolitavate haridustase .....	24
Joonis 3. Järelkoolitusel osalemise põhjus ja osalusprotsent .....	25
Joonis 4. Keskmine nädalane sõiduki juhtimine tundides.....	26
Joonis 5. Varem liiklusrikkumiste eest karistatud kordade arv.....	26
Joonis 6. Järelkoolituselt omandatud teadmiste hulk .....	27
Joonis 7. Hoiakute muutused peale järelkoolitust .....	28
Joonis 8. Järelkoolituse läbinutel toimunud muutused ohtude ja vastutuse tajumises.....	30
Joonis 9. Järelkoolitavate valmisolek panustada seaduskuulekasse liikluskäitumisse peale koolituse läbimist .....	30
Joonis 10. Intervjueeritavate hinnang esmase juhiloa omajate riskitasemele .....	31

## LISA 1. JÄRELKOOLITATAVATE PILOOTKÜSIMUSTIK

Hea vastaja,

Käesolev ankeetküsimustik on mõeldud sulle, kes sa osalesid mootorsõidukijuhtide järelkoolituse programmis. Küsimustiku on koostanud Sisekaitseakadeemia Politsei- ja Piirivalvekolledži kaugõpperühma üliõpilane oma lõputöö raames. Ankeetküsimustik on anonüümne. See on koostatud eesmärgiga teada saada järelkoolituse mõjudest ja tulemuslikkusest edaspidiseks liikluskäitumiseks. Iga vastaja on oluline ning annab suure panuse üldistava analüüsi koostamisel. Palun küsimustele ausalt vastata, et teada saada Teie emotsioonidest peale järelkoolituse läbimist. Küsitluse lõpus on jäetud märkuste koht, kuhu soovi korral võite omapoolse kommentaari lisada.

1. Palun märkige oma sugu:
  - mees
  - naine
2. Palun märkige oma vanus:  
.....
3. Palun märkige, mis vanuses omandasite juhtimisõiguse:  
.....
4. Palun märkige oma haridustase:
  - põhiharidus
  - keskharidus
  - kõrgharidus
  - kutseharidus
  - muu: .....
5. Järelkoolitusel osalemise põhjus on:
  - varem alkoholi- või narkojoobes juhtimise eest karistatud
  - juhtimisõigus on esmakordselt ära võetud
  - juhtimisõigus on korduvalt ära võetud
6. Ligikaudselt mitu tundi nädalas juhite mootorsõidukit?  
.....
7. Kui tihti panete toime liiklusrikkumisi (ka politsei poolt fikseerimata)?
  - iga päev
  - kord nädalas
  - kord kuus
  - mõne kuu tagant
  - mõne aasta tagant
8. Mitmel korral olete varem karistatud liiklusrikkumiste eest?

.....

9. Järelkoolitusel omandasite teadmisi seaduskuulekast liiklemisest:

- väga palju
- palju
- keskmiselt
- vähe
- väga vähe

10. Millises liiklussituatsioonis saate edaspidi arvesse võtta koolituselt saadud teadmisi ja suunitlusi?

.....

11. Mis osas jagate järelkoolituselt saadud infot ka oma eakaaslastele / tuttavatele liiklejatele?

.....

12. Mil viisil muutis järelkoolitus Teie mõttemaailma ja edasisi hoiakuid liikluses?

.....

13. Tooge näiteks järelkoolituselt saadud kogemusi / teadmisi erinevate konfliktiolukordade kohta, mida edaspidi liikluses arvesse võtta?

.....

14. Kuidas mõistate ja tajute peale järelkoolituse läbimist oma vastutust ja rolli juhina liikluses?

.....

15. Kas olete edaspidi juhina valmis panustama liiklusesse omapoolse seaduskuuleka käitumise ning kaasliiklejaid arvestava hoiaku?

- jah
- pigem jah
- ei
- pigem ei
- ei oska öelda

Märkused:

.....  
.....  
.....

Täna vastamast!

## LISA 2. JÄRELKOOLITATAVA ANKEETKÜSIMUSTIK

Hea vastaja,

Käesolev ankeetküsimustik on mõeldud sulle, kes sa osalesid mootorsõidukijuhtide järelkoolituse programmis. Küsimustiku on koostanud Sisekaitseakadeemia Politsei- ja Piirivalvekolledži kaugõpperühma üliõpilane oma lõputöö raames. Ankeetküsimustik on anonüümne. See on koostatud eesmärgiga teada saada järelkoolituse mõjudest ja tulemuslikkusest edaspidiseks liikluskäitumiseks. Iga vastaja on oluline ning annab suure panuse üldistava analüüsi koostamisel. Palun küsimustele ausalt vastata, et teada saada Teie emotsioonidest peale järelkoolituse läbimist. Küsitluse lõpus on jäetud märkuste koht, kuhu soovi korral võite omapoolse kommentaari lisada.

16. Palun märkige oma sugu:

- mees
- naine

17. Palun märkige oma vanus:

.....

18. Palun märkige, mis vanuses omandasite juhtimisõiguse:

.....

19. Palun märkige oma haridustase:

- põhiharidus
- keskharidus
- kõrgharidus
- kutseharidus
- muu: .....

20. Järelkoolitusel osalemise põhjus on:

- alkoholi- või narkojoobes juhtimise eest karistatud
- muu rikkumise eest juhtimisõigus on esmakordselt ära võetud
- muu rikkumise eest juhtimisõigus on korduvalt ära võetud

21. Ligikaudselt mitu tundi nädalas juhite mootorsõidukit?

.....

22. Mitmel korral olete varem karistatud liiklusrikkumiste eest?

.....

23. Kui tihti panete toime liiklusrikkumisi (ka politsei poolt fikseerimata)?

- iga päev
- kord nädalas
- kord kuus
- mõne kuu tagant
- mõne aasta tagant

24. Järelkoolitusel omandasite teadmisi seaduskuulekast liiklemisest:

- väga palju
- palju
- keskmiselt
- vähe
- väga vähe

25. Edaspidi võtate liiklemisel arvesse koolituselt saadud teadmisi ja suunitlusi:

- jah
- pigem jah
- ei
- pigem ei
- ei oska öelda

Näiteks, millises liiklussituatsioonis?

.....  
.....

26. Jagate järelkoolituselt saadud infot ka oma eakaaslastele / tuttavatele liiklejatele?

- jah
- pigem jah
- ei
- pigem ei
- ei oska öelda

Mis osas seda infot jagate?

.....  
.....

27. Kas järelkoolitus muutis Teie mõttemaailma ja edasisi hoiakuid liikluses?

- jah
- pigem jah
- ei
- pigem ei
- ei oska öelda

Täpsustage palun, mis suunas muutus toimus:



.....  
.....  
28. Kas saite järelkoolituselt kogemusi / teadmisi erinevate konfliktiolukordade kohta, mida edaspidi liikluses arvesse võtta?

- jah
- pigem jah
- ei
- pigem ei
- ei oska öelda

Tooge selle kohta näiteid:

.....  
.....

29. Kas mõistate ja tajute peale järelkoolituse läbimist oma vastutust ja rolli juhina liikluses paremini?

- jah
- pigem jah
- ei
- pigem ei
- ei oska öelda

Kuidas?

.....  
.....

30. Kas olete juhina valmis panustama liiklusesse omapoolse seaduskuuleka käitumise ning kaasliiklejaid arvestava hoiaku?

- jah
- pigem jah
- ei
- pigem ei
- ei oska öelda

Märkused:

.....  
.....  
.....

Täna vastamast!

# LISA 3. INTERVJUU POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMETI KORRAKAITSEPOLITSEIOSAKONNA LIIKLUSBÜROO LIIKLUSJÄRELEVALVETALITUSE JUHTIVKORRAKAITSEAMETNIK RIHO TÄNAK'IGA

## **1. Töövaldkond, millega tegelete ning kui palju puutute kokku sõidukijuhtide teemaga (sh esmase juhiloa omajad)?**

Töövaldkond on kogu liikluse koordineerimine Vabariigis. Otseselt ei puutu nendega kokku aga nende probleemidega, mida nad tekitavad puutumete kokku kõik.

## **2. Missugusena näete esmase juhiloa omaja riskitaset liikluses?**

Ma arvan, et see on kõrgendatud risk. Sellepärast esmase juhiloa omanik, lõpetades autokooli ja saades juhiloa kätte, ei ole veel valmis ehk selline, kes oskaks liikluses käituda. Sellist liikluskäitumise õpetust meie autokoolides ei õpetata.

## **3. Milles seisneb/väljendub esmase juhtimisõigusega isiku riskikäitumine liikluses?**

Kõigepealt selles, et kogemuse puudumine on üks asi, mis kindlasti suurendab seda riski. Teine asi selles, et kogemuse puudumine teadmatuses, milline asi võib olla liikluses ohtlik, milline mitte. Samuti õige sõidukiiruse valik või siis sõidukiiruse ületamine, mis võib põhjustada nii liiklusõnnetuse kui ka liiklusohu teistele. Või veel punase fooritulega ristmiku ületamine ning teised liiklusrikkumised, mida ei osata ette näha. Seda ei ole kõike eelnevalt õpetatud niipalju, kui seda peaks olema.

## **4. Kui suure osa moodustavad esmase juhtimisõigusega isikud meie tänavapildis?**

Arvan, et mitte enamuse, pigem vähemuse. Kuid nad paistavad silma rohkem, ehk häirivad teisi liiklejaid rohkem.

## **5. Mis on teie arvates alates 01.07.2011 liiklusseadusesse toodud § 106 lg 6 järelkoolituse olemus ja eesmärk?**

Olemus kindlasti see, et me saaksime välja filtreerida neid juhte, kes ei oska liikluses käituda. Ehk siis need, kes on toime pandud rikkumise eest saanud karistada, on selge see, et ta ei austa reegleid, rikub neid meelega, või on tal juhtunud see kogemata. Ja neid, kes seda meelega rikuvad, ma arvan, et neid peaks järelkoolitama. Ja nendega, kes kogemata rikuvad ja sellest aru saavad, ma arvan, et peaks leebemalt hakkama saama. Võib-olla on see arusaam olemas, et kui nendega tegeletakse siis nende käitumine muutub.

## **6. Oskate tuua näiteid mujalt maailmas järelkoolituse olemuse/toimimise/mõjude kohta?**

Järelkoolituse süsteemidest kõige kuulsam ja palju räägitum on Saksamaal, kus siis järelkoolitatakse kõiki, mitte ainult esmaseid juhte, vaid kõiki, kes on mingisuguse riskikäitumisega silma paistnud. Ja punktide kogumisega teatud tasemele jõudes tehakse järelkoolitus. Ühtlasi tean, et seal tulemused on suhteliselt head aga tegelikult võiks see koolitus mõnes mõttes lõppeda ka spetsialisti arvamusega, et kas see inimene üldse sobib

liiklusesse või peaks ta eluks ajaks kõrvaldama liiklusest ehk siis juhtimisõigus eluks ajaks ära võtma.

**7. Kas teie arvates on esmase juhtimisõigusega isikut, kellel on juhtimisõigus karistuseks ära võetud, võimalik järelkoolituse kaudu mõjutada? Põhjendage.**

Kindlasti on. Ja nagu enne ütlesin, neid on üldjuhul kahte tüüpi. Neile, kes sihilikult rikuvad liikluseeskirju, neile peaks koolitusprogramm olema pikem, näiteks aasta. Ja need, kellest koolitaja või psühholoog näeb ette, et ta muudab enda käitumist peale koolitust, võiksid läbida koolituse lühema ajaga.

**8. Missugused peaksid olema pikemas perspektiivis järelkoolituse mõjud üldisele Eesti liikluskultuurile?**

Kas järelkoolitus liikluskultuuri mõjutab, seda ma ei oska praegu öelda. Kindlasti peaks järelkoolitus välja filtreerima inimesed, kes ei tohikski liikluses osaleda. Ja teisi siis õpetama kuidas seal käituda. Kuigi liikluskäitumine tuleb välja ja hakkab pihta juba lapseeas. Võib väita, et liiklus on kodu peegel – kuidas lapsed kasvatatud on, niimoodi käituvad ka liikluses.

**9. Kas võiks olla autokoolides õppijate seas selekteerimine, et juba eos välistada riskikäitumisega sõidukijuhte liiklusesse sattumast?**

Minu arvates peaks olema juba enne autokooli minekut seleksioon, et kas inimene on võimeline liikluses üldse osalema. Liiklus on ju ka tegelikult mõnes mõttes selline ühiskonna mudel, et kui riskikäitumisega ei ole võimeline ühiskonnas normaalselt osalema, siis ta ei ole seda ka liikluses. Kuna liikluses on just teiste liiklejatega arvestamine ja ettenägemisoskus see, mis hoiab ära konflikte.

## LISA 4. KIRJALIK INTERVJU LIIKLUSPSÜHHOLOOG GUNNAR MEINHARD'IGA

### 1. Töövaldkond, millega tegelete ning kui palju puutute kokku sõidukijuhtide teemaga (sh esmase juhiloa omajad)?

Töövaldkonnaks on liiklusohutusala arendus- ja koolitustegevus rõhuasetusega gümnaasiumiastme õpilastele- ja üliõpilastele, kutseliste juhtide täiendkoolitusele. Esmase juhiloa omanikega puutun kokku seadusega ettenähtud järelkoolituse regulatsioonist tulenevalt. Juhtimisõigusega jäänud esmase juhiloa omanikele töötasin koostöös Wolfgang Schubertiga (Saksamaa Liikluspsühholoogide liit) välja järelkoolituse nõustamisprogrammi ja vajalikud õppematerjalid. Seda programmi rakendavad Maanteeameti tunnustuse saanud liikluspsühholoogid keda tuli valmistada ette töötamaks juhtimisõigusega jäävate isikutega. Täna haldan kõnealuste liikluspsühholoogide sisulist ja vormilist (dokumentide täitmine) tööd ning vajadusel asendan (nt haigestumisel) liikluspsühholoogid ning puutun seeläbi sisuliselt igapäevaselt kokku juhtimisõigusega jäänud esmase juhiloa omanikega.

### 2. Missugusena näete esmase juhiloa omaja riskitaset liikluses?

- kõrgendatud riski
- keskmisest suuremat riski**
- keskmist riski
- madalat riski
- risk puudub

### 3. Milles seisneb/väljendub esmase juhtimisõigusega isiku riskikäitumine liikluses?

Noorte puhul nimetan kaks olulist riskikäitumise põhjust:

- Teadmiste puudus, täpsemalt väljendades teadmiste sügavus ja seoste loomise suutmatuse/oskamatus

- Kogemuse puudus.

Lühidalt väljendudes tähendab kahe nimetatud punkti sisu järgmist: noorte ettevalmistusel keskendutakse teoreetiliste teadmiste edastamisele riikliku eksami sooritamiseks. Olulisem oleks keskenduda enam praktiliste oskuste edastamisele mis eeldaks kogu liikluskasvatuse viimist täiesti uuele kvalitatiivsele.

### 4. Ligikaudselt kui suure osa moodustavad teie arvates esmase juhtimisõigusega isikud meie tänavapildis?

- enamusest suurema
- enamuse
- keskmiselt pool teistest sõidukijuhtidest
- vähemuse**
- väga väikese

## **5. Kas ja kui suur on teie arvates Eesti liikluskultuuris probleem esmase juhtimisõigusega sõidukijuhtide riskist tulenev liikluskäitumine?**

Ühe tähtsaima argumendina nimetaksin liikluses vigastatute hulka ja vanust. Enim saab liikluses vigastada isikuid vanuses 18- 30 eluaasta vahel. Ka esmase juhiloa omanike hulk on selles vanuses suurim. Sellest tulenevalt saab väita, et esmase juhiloa omanikud on väga riskeeriva käitumisega liikluses.

Teisest küljest olen oma aastatepikkuse praktika jooksul puutunud kokku üsna suure hulga (enam kui 5 tuhat) Eesti noortega (gümnaasiumi aste ja üliõpilased). Lisaks mitme tuhande keskeas oleva juhiga (kutselised juhid, vedude eest vastutava isikud, autokoolide õpetajad jne). Kahe sihtgrupi võrdlusena olen mõistnud, et nooremad juhid huvituvad märksa enam võimalustest ohtusid vähendada ja riske maandada kui kogenud juhid. Lihtsaim näide on turvavarustuse kasulikkuse selgitus mille efektiivsust on märksa lihtsam selgitada noortele kui kogenud juhtidele. Kogenud juhid hakkavad üldiselt „linnalegendidega“ vastu argumenteerima igale soovitusel mis nõuab neilt natuke mõtlemist või kasvõi isteasendi muutmist. Näiteid võiks selles valdkonnas palju tuua kuid noored ei ole üldiselt enesehävituslikud. Lühidalt kokku võetuna: noorte liikluskäitumine on riskeerivam kuna neil puudub kogemus või on nende ettevalmistus teatud osas puudulik.

## **6. Kuidas nimetatud probleemiga tegeleda?**

Rakendada esmase juhiloa omanikele mitme astmelist riskikäitumiskursust, mis oleks paralleelselt teooriaõpingutega toimiv kuid metoodiliselt grupitööpõhine, vastava ettevalmistuse saanud ekspertide poolt läbiviidav. Sisult on seda väga raske teostada kuna nõuaks suures osas oskusteave importimist.

Lisaks oleks Eestis mõistlik reformida juhtimisõiguse saamiseks vajaliku (nii füüsilise- kui vaimse) tervise kontrollimist. Täna toimiv tervisenõuete kontroll on pigem formaalne. Noormeeste osas on võimalik siduda ajateenistus ja juhiloa korelatsiooni.

## **7. Mis on teie arvates alates 01.07.2011 liikluseadusesse toodud § 106 lg 6 järelkoolituse olemus ja eesmärk?**

Väljavõtte järelkoolituse normdokumentidest: Järelkoolituse eesmärk on esmast juhiluba omava juhi seaduskuuleka liikluskäitumise kujundamine läbi nõustamise protsessi kaasliiklejaid arvestava ja ohutu liikluskäitumise taastamiseks. Järelkoolituse käigus toimub juhi eneseregulatsiooni oskuste arendamine, isiklike riskitegurite hindamine, erinevate konfliktolukordade läbimängimine, liikluses käitumise osas vastutustunde tõstmine ja sellega seotud probleemide tajumise parandamine, jobnuna liikluses osalemise vältimiseks oma käitumise korrigeerimine ja ohutu liiklemise aluseks olevate teadmiste laiendamine ning süvendamine.

## **8. Oskate tuua näiteid mujalt maailmas järelkoolituse olemuse/toimimise/mõjude kohta?**

Järelkoolituste pikim traditsioon on Saksamaal ja Austrias kus on seda tegevust rakendatud enam kui 40 aastat. Täna sel päeval Eestis toimiv mehhanism on sarnane Saksamaalt toimiva ühe mudeliga ca kuuest erinevast.

Saksamaa eeskujul on hakatud sarnaseid koolitusi rakendama Hollandis, Itaalias, Ungaris, Poolas, Sloveenias. Kuna liikluspühholoogilisi sekkumisi läbiviivad organisatsioonid ja eksperdid on viimastel aastatel hakanud koopereeruma, võib eeldada uute riikide lisandumist nimekirja. Lisaks on eksperdid ja organisatsioonid viinud selles valdkonnas läbi

suuremahulisi uuringuid ja nende põhjal on tehtud ka rahvusvaheliste liiklusohutuses oluliste normdokumentide muudatus- ja täiendusettepanekuid EL nõukogule. Annex III sisaldab mitmeid meetmeid mida kasutada üle-euroopaliselt, sh järelkoolituse raamistikus nõustamiste rakendamist. Mõjude kohta on hetkel väga palju erinevaid uuringuid, mis keskenduvad erinevatele aspektidele, kuid:

- Järelkoolitused mida viivad läbi autokoolide õpetajad keskenduvad ainult liiklusoskuste lihvimisele, liiklusnormi õpetamisele, vajadusel juhtimisoskuste lihvimisele;
- Järelkoolituse psühholoogilised sekkumised keskenduvad osalejate hoiakute mõjutamisele, puudulike teadmiste edastamisele, alkoholi- ja psühhotropsete ainete esmatasandi preventioonile ja rehabilitatsioonile;
- Järelkoolituste raames ei tegeleta sõltuvushäirete ega haiguslike nähtude kõrvaldamisega mis vajavad sekkumist enne järelkoolitusele tulemist, üldjuhul kliinilist.

Lühidalt mõjude kohta. Järelkoolituste efektiivsuse kohta on mitu lähenemist. Hetkel peetakse efektiivseks sellist järelkoolitust milles osalenutest 30% ei satu sarnase probleemiga järgmise 3a jooksul uuesti järelkoolitusele.

### **9. Kas teie arvates on esmase juhtimisõigusega isikut, kellel on juhtimisõigus karistuseks ära võetud, võimalik järelkoolituse kaudu mõjutada/suunata? Põhjendage.**

40 aastat Saksamaa ja Austria kogemust on tõestanud, et järelkoolitused on efektiivsed. Järelkoolitused on ainult 1 osa riiklikest lähenemistest. Preventsioon, liiklusmeditsiinilis-psühholoogiline kontroll ja sõltuvusravid peavad olema tugimehhanismidena kasutusel, et moodustuks ühtne süsteem. Lisaks mehhanismid mis aitavad isikuid selekteerida ja suunata ühte või teise tegevusse, vastavalt probleemi olemusele.

Järelkoolituste efektiivsust on võimalik põhjendada arvukate teadusuuringutega Euroopast. Kuna Eestis 2012 aasta seisuga ei olnud läbiviidud ühtegi järelkoolituse efektiivsuse teadusuuringut, ei saa teaduslikku kinnitust avaldada. Eestis järelkoolitusel käinute andmeid andmebaasist välja võttes võib öelda, et 380-st osalenust on korduvasalejaid 3%. Korrektsama vastuse Eestis toimiva järelkoolituse efektiivsuse kohta võib anda mitte enne 2015 aastat ja teadusliku uuringu läbiviimisel.

### **10. Missugused peaksid olema pikemas perspektiivis järelkoolituse mõjud üldisele Eesti liikluskultuurile?**

Järelkoolituse liikluspsühholoogilise sekkumise mõju on kindlasti laiem kui ainult liikluskultuuri mõjutamine, sest inimene käitub liikluses selliselt nagu ta oma igapäevast elugi elab.

Järelkoolituse liikluspsühholoogilise sekkumise rakendamisel kõikidele joores juhtimise karistatutele oleks võimalik jõuliselt mõjutada isikute alkoholi tarbimist, vähendada joores juhtimiste hulka jms. Alkoholi sõltuvushäiretega (haiguslikud ilmingud) isikutele kliinilise sekkumise pakkumisega on võimalik mõjutada kogu ühiskonna alkoholi tarbimist.

Liiklusmeditsiinilis-psühholoogilise kontrolli abil on võimalik filtreerida kõrgema riskikäitumisastmega isikuid ja neile liikluspsühholoogilisi sekkumisi pakkudes on võimalik vähendada üldist retsidiivsust ja seeläbi agressiivsust liikluses.

Lühidalt kirjeldatud sekkumised aitaksid parandada Eesti ühiskonda laiemalt, kitsamalt parandaksid liikluskultuuri.

LISA 5. KIRJALIK INTERVJUU TALLINNA  
TEHNIKAÜLIKOOLI E HITUSTEADUSKONNA  
TEEDEINSTITUUDI TEADUR TIIT METSVAHI'GA

**1. Töövaldkond, millega tegelete ning kui palju puutute kokku sõidukijuhtide teemaga (sh esmase juhiloa omajad)?**

Tegevusvaldkonnaks on teede ja liikluskorralduse projekteerimine, aga ka liiklusohutuse üldküsimumused. Nendes valdkondades olen olnud tegev nii õppejõuna kui ka uuringute teostajana. Otsest seost sõidukijuhtide koolitusega ei ole.

**2. Missugusena näete esmase juhiloa omaja riskitaset liikluses?**

- kõrgendatud riski**
- keskmisest suuremat riski
- keskmist riski
- madalat riski
- risk puudub

**3. Milles seisneb/väljendub esmase juhtimisõigusega isiku riskikäitumine liikluses?**

Siin on õige mitu aspekti:

- a. Ei taju üldist eesootavat liiklussituatsiooni – keskendub vaid eessõitvale sõidukile;
- b. Kogemuste puudumise tõttu oma võimete väärhindamine (enamasti ülehindamine, aga aeg-ajalt ka alahindamine, mis ka kätkeb endas riski);
- c. Kogemuste puudumine tingib seda, et pole kogetud ekstreemseid liiklussituatsioone ega osata neid ette aimata, samuti ei suudeta ette aimata teiste liiklejate võimalikku käitumist;

Seda loetelu saaks pikendada, aga loodan, et peamised on siin fikseeritud.

**4. Ligikaudselt kui suure osa moodustavad teie arvates esmase juhtimisõigusega isikud meie tänavapildis?**

- enamusest suurema
- enamuse
- keskmiselt pool teistest sõidukijuhtidest
- vähemuse**
- väga väikese

**5. Kas ja kui suur on teie arvates Eesti liikluskultuuris probleem esmase juhtimisõigusega sõidukijuhtide riskist tulenev liikluskäitumine?**

Liiklusõnnetuste analüüs näitab, et esmase juhtimisõigusega sõidukijuhtide õnnetusse sattumise tõenäosus on suurem kui staažikatel juhtidel. Seda võib tajuda ka liikluspildis riskantseid möödasõite ja muid ohtlikke manöövreid tegevate noorte sõidukijuhtide osa tundub olema suur – sageli ka „vahtralehega“ tähistatud sõidukiga.

## **6. Kuidas nimetatud probleemiga tegeleda?**

Liikluskomisjon on asjaga tegelenud ja soovitus on rikkumiste korral kohaldada neile teistsuguseid karistusi. Osalt ka karmimaid, aga see ei peaks olema esmane – pigem tuleks rakendada kasvatuslikke meetmeid. Kui me püüame lihtsalt neid juhte liiklusest kõrvale hoida, siis sellega kaasneb tõenäoliselt juhtimisõigusega (juhtimisõigus peatatud) juhtide osa liikluses. Seega võiks mõelda psühholoogilisele nõustamisele ja sellele kuidas seda teha tulemuslikult.

## **7. Mis on teie arvates alates 01.07.2011 liiklusseadusesse toodud § 106 lg 6 järelkoolituse olemus ja eesmärk?**

Arvan, et eesmärgiks on panna inimest sundkorras mõtlema – selle õnnestumises ei ole ma väga veendunud – pigem käsitletakse seda karistusena (peedistamisena) ja enamikele tekitab see tõrke või vastuseisu. Parem oleks mingil moel pehmem lähenemine – tähtis oleks tulemus ja see tulemus saavutatakse ilmselt siis, kui inimene suunatakse mõtteradadele, kus ta ise jõuab arusaamisele, et tema käitumine on olnud väär ja liiklusohhtlik.

## **8. Oskate tuua näiteid mujalt maailmas järelkoolituse olemuse/toimimise/mõjude kohta?**

Ma olen kuulnud, et mingites riikides selline psühholoogiline nõustamine koos järelkoolitusega toimib, kuid konkreetseid näiteid ei tea.

## **9. Kas teie arvates on esmase juhtimisõigusega isikut, kellel on juhtimisõigus karistuseks ära võetud, võimalik järelkoolituse kaudu mõjutada/suunata? Põhjendage.**

Ma ei ole päris kindel, et juhtimisõiguse äravõtmist peab väga kergelt ära võtma, pigem jah see psühholoogiline nõustamine koos järelkoolitusega. Kusjuures oluline on see, milline on järelkoolituse programm. Efekti võiks anda kaunis individuaalne programm, aga see ei hakka ilmselt toimima. Programm ei tohiks kindlasti olla selline, kus lihtsalt korratakse varemõpitud. Programm võib, ja ilmselt peabki ka neid asju sisaldama, kuid see tuleb anda teissuguses „soustis“ ja teisel meetodil. Kõige tähtsam on see, et inimene hakkaks mõtlema, et areneks tema enesekriitika meel ja enda kõrvaltvaatamise oskus. Keerulisem on raskete rikkumiste puhul (joores juhtimine, raske liiklusõnnetuse põhjustamine) – siis ilmselt tuleb juhtimisõigus ära võtta, aga sel juhul selle tagasisaamine peaks toimuma vast isegi samasuguste protseduuride kaudu, kuid mitte koheselt vaid oluliselt hiljem.

## **10. Missugused peaksid olema pikemas perspektiivis järelkoolituse mõjud üldisele Eesti liikluskultuurile?**

Neid on pagana raske hinnata. Ilma psühholoogilise nõustamiseta arvan, et mõju on tagasihoidlik. Loomulikult sooviks positiivset mõju, kuid mõjureid on palju:

- Koolitusprogrammi sisu
- Koolitaja isik ja oskused
- Nõustaja isik ja oskused
- Milline atmosfäär suudetakse luua



## LISA 6. KIRJALIK INTERVJUU MAANTEEMETI EKSAMIOSAKONNA JUHATAJA TOIVO KANGURIGA

### 1. Töövaldkond, millega tegelete ning kui palju puutute kokku sõidukijuhtide teemaga (sh esmase juhiloa omajad)?

Mootorsõidukijuhtide eksamineerimise korraldamine. Juhtimisõigust tõendavate dokumentide väljastamise korraldamine. Sõidukijuhtide teemaga, sh juhi ettevalmistamine ja eksamineerimine, puutun kokku igapäevaselt.

### 2. Missugusena näete esmase juhiloa omaja riskitaset liikluses?

- kõrgendatud riski**
- keskmisest suuremat riski
- keskmist riski
- madalat riski
- risk puudub

### 3. Milles seisneb/väljendub esmase juhtimisõigusega isiku riskikäitumine liikluses?

Kõigepealt eakohane riskikäitumine, sest suurem osa esmase juhiloa saajatest on alla 24 a vanused isikud. Euroopa liiklusalane statistika peab probleemseks vanuseks liikluses just alla 24aastaseid noori isikuid. Nii on see ka Eestis, kuigi viimastel aastatel on nii õnnetuste kui ja hukkunute arv selles vanuserühmas vähenenud. Eakohane riskikäitumine on seotud noorukitel keskkonna ning rollide kiirest muutumisest. Noor inimene on sattunud mitmetesse elulistesse tähtsatesse keskkonna muutustesse (esimene töökoht, kõrgkool, kaitsevägi jne), milles tal tuleb ennast tõestada, sh ka liikluses. Samuti vähese juhi liikluskogemuse tõttu on õnnetused samuti kerged tulema.

### 4. Ligikaudselt kui suure osa moodustavad teie arvates esmase juhtimisõigusega isikud meie tänavapildis?

- enamusest suurema
- enamuse
- keskmiselt pool teistest sõidukijuhtidest
- vähemuse**
- väga väikese

### 5. Kas ja kui suur on teie arvates Eesti liikluskultuuris probleem esmase juhtimisõigusega sõidukijuhtide riskist tulenev liikluskäitumine?

Kui analüüsida viimaste aastate liiklusõnnetusi ja surmaga lõppenud õnnetusi, siis nende kogu arv on jäänud väiksemaks, sh esmase juhiloa omanike hulgas. Kuid esmase juhiloa omanike osakaal õnnetuste statistikas võiks veel väiksem olla, sest selleks on eeldused olemas. Võin öelda, et juhi ettevalmistamise tase on viimase 10 aasta jooksul tunduvalt muutunud ja seda positiivses suunas ning kindlasti muutub see veelgi paremaks. Seda toetavad näiteks uued suunad ja õppemeetodid juhi koolitamisel ja eksamineerimisel ning ka muutused

mootorsõidukijuhi õpetaja ettevalmistamises. Probleemideks on ikka need samad vanad asjad: sõiduki joores juhtimine ja sõidukiiruse ületamine, samuti oma võimete ülehindamine.

## **6. Kuidas nimetatud probleemiga tegeleda?**

Eelkõige tuleks muuta juhi koolitus efektiivsemaks, samuti on väga tähtis roll mootorsõidukijuhi õpetajal, kelle ülesanne on koolitada heade teadmiste ja oskustega ning vastutustundlik juht. Juhi koolitus ei seisne ainult autosõidu tehnilises õppimises, vaid selle käigus tuleb puudutada ka kõrgemaid väärtusi, nagu juhi elustiil, kuhu juht tahab jõuda 5 või 10 aasta pärast, sõbrad ja grupp, kuhu juht kuulub; juht on teadlik enda isiksuseomadustest, hoiakutest ja elustiilist tulenevatest võimalikest riskidest liikluskäitumisele jne – see kõik on oluline. Inimene on tähtis, kõige tähtsam! Tuleb suhtuda lugupidavalt kõikidesse liiklejatesse. Ka järelevalve teedel (politsei) on tähtis, ilma selleta ei saa hetkel kuidagi.

## **7. Mis on teie arvates alates 01.07.2011 liikluseadusesse toodud § 106 lg 6 järelkoolituse olemus ja eesmärk?**

Sisult on järelkoolituse näol tegemist psühholoogilise nõustamisega. Nõustamine on vajalik isiku hoiakute muutmiseks ehk kui tema liikluskäitumine ei vasta kehtestatud normidele ja tavadele. Selle käigus tehakse kindlaks isiku probleemi alge ehk väärkäitumise põhjus ja harjutatakse isikuid kasutama strateegiaid, millega vältida tulevikus riskeerivat liikluskäitumist. Nõustamise eesmärgiks on anda juhile teadmised ja kujundada käitumismudelid, kuidas tagada enda ja teiste liiklejate ohutus lähtuvalt tema riskikäitumise iseloomust.

## **8. Oskate tuua näiteid mujalt maailmas järelkoolituse olemuse/toimimise/mõjude kohta?**

Järelkoolitust või õigemini psühholoogilist nõustamist rakendatakse minu andmetel järgmistes Euroopa riikides: Austrias, Itaalias, Poolas, Saksamaal, Tšehhis, Ungaris. 2010. a seisuga valmistatakse psühholoogiliste järelkoolituste käivitamist ette Hollandis, Inglismaal, Prantsusmaal ja Šveitsis.

Psühholoogiliste järelkoolituste uuringud Euroopas (n Austrias) on näidanud, et vähemalt 60% nõustatutest ei satu järgmise viia aasta jooksul sama probleemiga karistusregistrisse.

## **9. Kas teie arvates on esmase juhtimisõigusega isikut, kellel on juhtimisõigus karistuseks ära võetud, võimalik järelkoolituse kaudu mõjutada/suunata? Põhjendage.**

Kindlasti on. Igal rikkumisel on mingi põhjus ja suure tõenäosusega saab järelkoolitusel osalejatel teada, miks see nii juhtus ning kuidas seda edaspidi vältida ehk ta saab tekkinud olukorda põhjalikult analüüsida. Võib-olla on probleem hoopis kusagil mujal, näiteks kodus oma lähedastega või tööl jne. Või on juht hoopis agressiivse käitumise ja sõidustiiliga. On teada, et agressiivsus on millegi saavutamise vahend. Noor juht tahab teistega võrdne olla. Nii on ka liikluses, kus agressiivse käitumise tagajärjel on võimalik teatud edu saavutada. Näitena võib siinkohal tuua kehtestatud kiirusepiirangute eiramist, kus juht loodab saavutada ajalist võitu ning olla teistega (kiiruseületajatega) võrdne. Pealegi sõidavad noored juhid sageli “vanade” autodega ning võibolla aitab kiiruse ületamine “kompenseerida” auto vanust. Agressiivne käitumine põhineb suuresti vaatlusõppimisel, mille põhjal jäljendatakse eeskujusid või edukaid eakaaslasi.

Koolituse käigus harjutatakse isikuid kasutama strateegiaid, millega vältida tulevikus riskeerivat liikluskäitumist. Nõustamise eesmärgiks on anda juhile teadmised ja kujundada

käitumismudelid, kuidas tagada enda ja teiste liiklejate ohutus lähtuvalt tema riskikäitumise iseloomust ehk suurendada tema teadlikkust.

Järelkoolituse käigus toimub juhi eneseregulatsiooni oskuste arendamine, isiklike riskitegurite hindamine, erinevate konfliktolukordade läbimängimine, liikluses käitumise vastutuse tõstmine ja sellega seotud probleemide tajumise parandamine, joobnuna liikluses osalemise vältimise strateegia arendamine ja ohutu liiklemise aluseks olevate teadmiste laiendamine ning süvendamine.

#### **10. Missugused peaksid olema pikemas perspektiivis järelkoolituse mõjud üldisele Eesti liikluskultuurile?**

Hea oleks, kui keegi ei satuks järelkoolitusele, ehk juht oleks juba juhtimisõiguse andmisel ja esmase juhiloa saades vastutustundlik, käitub riske vältivalt ja teisi liiklejaid arvestavalt ning lugupidavalt. Siin on suur roll juhi koolitusel ja eelkõige mootorsõidukijuhi õpetajal.

Juhul kui juht satub järelkoolitusele, siis saab teada, mis on olnud tema riskeeriva käitumise põhjuseks ning ta oskab seda edaspidi vältida. Seega peaks järelkoolitus kindlasti aitama parandada meie liiklusohutust ja ka liikluskultuuri.

## LISA 7. KIRJALIK INTERVJUU SOTSIAALMINISTEERIUMI RAHVATERVISE OSAKONNA PEASPETSIALIST TRIINU TÄHTIGA

### 1. Töövaldkond, millega tegelete ning kui palju puutute kokku sõidukijuhtide teemaga (sh esmase juhiloa omajad)?

Vigastuste ennetamine ja alkoholipoliitika, kokkupuuted sõidukijuhtide teemaga puudutavad liiklusvigastuste ja joobes juhtimise ennetamist.

### 2. Missugusena näete esmase juhiloa omaja riskitaset liikluses?

- kõrgendatud riski**
- keskmisest suuremat riski
- keskmist riski
- madalat riski
- risk puudub

### 3. Milles seisneb/väljendub esmase juhtimisõigusega isiku riskikäitumine liikluses?

Kogemuse puudumises, oma võimete ülehindamises, pahatihti ka noorusest tulenevas uljuses ja mõtlematuses.

### 4. Ligikaudselt kui suure osa moodustavad teie arvates esmase juhtimisõigusega isikud meie tänavapildis?

- enamusest suurema
- enamuse
- keskmiselt pool teistest sõidukijuhtidest
- vähemuse**
- väga väikese

### 5. Kas ja kui suur on teie arvates Eesti liikluskultuuris probleem esmase juhtimisõigusega sõidukijuhtide riskist tulenev liikluskäitumine?

Üldiselt mitte väga suur, kuid probleem on riskikäitumine ja joobes juhtimine noorte meeste hulgas, kellest paljud on ka east tulenevalt esmase juhtimisõigusega.

### 6. Kuidas nimetatud probleemiga tegeleda?

Täiendada juhikoolitust, pöörata riskikäitumisele ja impulsiivsusele tähelepanu juba kooli inimõpetuse tundides, jätkata kohustusliku koolitusega joobes juhtimisega vahelejäänud esmase juhiloa omanikele ja teha see kohustuslikuks ka teistele vahelejäänutele, käsitleda joobes juhtimise teemat tavalises järelkoolituses (see, kus praegu käsitletakse libedasõitu jms. Isiklikust kogemusest ütlen, et järelkoolitusel saadud teadmised kinnistuvad palju paremini, kuna juht oskab neid reaalse eluga seostada).

**7. Mis on teie arvates alates 01.07.2011 liikluseadusesse toodud § 106 lg 6 järelkoolituse olemus ja eesmärk?**

Esiteks, harida juhte, kes eksisid reeglite vastu vaid teadmatuses, teiseks mõjutada kõikuvate väärtushinnangutega või impulsiivsusele kalduvaid juhte selliselt, et neis kinnistuks seaduskuulekas hoiak, kolmandaks survestada hoolimatuid juhte, kelle jaoks rahaline karistus ei ole mõjuv, kuid ajakulu võib seda olla.

**8. Oskate tuua näiteid mujalt maailmas järelkoolituse olemuse/toimimise/mõjude kohta?**

Kahjuks mitte.

**9. Kas teie arvates on esmase juhtimisõigusega isikut, kellel on juhtimisõigus karistuseks ära võetud, võimalik järelkoolituse kaudu mõjutada/suunata? Põhjendage.**

Enamikel juhtudel küll. Loomulikult sõltub mõjutamise võimalikkus inimese enda suhtumisest, kuid suurem või väiksem kasutegur koolitusel igal juhul on. Koolitus ei toimi vaid neil inimestel, kel on alkoholisõltuvus.

**10. Missugused peaksid olema pikemas perspektiivis järelkoolituse mõjud üldisele Eesti liikluskultuurile?**

Väiksem korduvrikkumiste arv, pikemas perspektiivis ka suurenenud teadlikkus alkoholi tervisemõjude osas.