

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Keity Ader

**NOORTE LIIKLUSKÄITUMINE JA EESKUJU
LAPSEVANEMANA**

Bakalaureusetöö

Õppekava EALB02/14, peaeriala logistika

Juhendaja: Dago Antov, PhD

Tallinn 2019

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 10 661 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Keity Ader

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 164279EALB

Üliõpilase e-posti aadress: keityader97@gmail.com

Juhendaja: Dago Antov, PhD:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	4
SISSEJUHATUS	5
1. LIIKLUSOHUTUS- JA KÄITUMINE	7
1.1. Liiklusohutuslik olukord.....	7
1.1.1. Liiklusõnnetused ja nende põhjused.....	8
1.1.2. Noorte juhtide liikluskäitumise iseärasused	10
1.1.3. Pere ja sugulaste mõju noorte liikluskäitumisele	12
1.2. Eesti olukord – liiklusohutus ja liikluskäitumine	14
2. METOODIKA	17
2.1. Uuritava juhtumi taust	17
2.2. Uurimisprobleem, -küsimused ja meetod.....	18
2.3. Valim	19
3. TULEMUSTE ANALÜÜS JA KOKKUVÕTE.....	21
3.1. Noorte liikluskäitumise analüüs	21
3.2. Riskikäitumine juhi või kaassõitja rollis	23
3.2.1. Kõrvalised tegevused roolis.....	23
3.2.2. Lapse viibimine autos.....	29
3.2.3. Liikluseeskirja järgimine roolis ning isiklikud hoiakud	32
3.3. Noorte lapsevanemate ja lasteta noorte liikluskäitumise analüüs	34
3.4. Arutelu.....	43
KOKKUVÕTE	47
SUMMARY	49
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	51
LISAD	54
Lisa 1. Ankeet.....	54

LÜHIKOKKUVÕTE

Kõige enam on noorte inimeste surmad seotud liiklusõnnetustega, samuti on noorte osalus liiklusõnnetustes suurim. Eestis pole palju informatsiooni ega läbi viidud uuringuid, mis keskenduks noorte sõidukijuhtide liikluskäitumisele. Praktiliselt üldse pole uuritud seda, kuidas erineb noorte lapsevanemate liikluskäitumine samaealiste lasteta noorte liikluskäitumisest. Käesoleva uuringu eesmärgiks on välja selgitada, mis mõjutab noorte liikluskäitumist ning kuidas mängib selles rolli pere olemasolu või lapsevanemana eeskujuks olemine. Töös on püstitatud kolm uurimisküsimust. Esmalt, milline on liikluskäitumise seis tänases liikluses. Teiseks, milline on noorte ja noorte lapsevanemate liikluskäitumine ning riskitunnetus. Kolmandaks, kui palju ja kuidas mõjutab noorte liikluskäitumist lapsele eeskujuks olemine või lapsevanemaks saamine. Meetodina kasutatakse kvantitatiivset uurimismeetodit, milleks on ankeetküsitlus. Uuringuobjektiks olid Eesti noored vanuses 18-28 aastat, valimiks kujunes 197 vastust.

Tulemustest selgub, et ligi 90% noortest juhtidest kasutab roolis telefoni. Kõige tihedamini satutakse liiklusohklikku olukorda telefoni kasutamise tõttu. Küll aga enamik noori peab seda ohtlikuks tegevuseks. Lapsevanemad kasutavad roolis telefoni 10% vähem kui lasteta noored. Lapsevanemad satuvad ohtlikesse olukordadesse ka lapsega (lastega) tegelemise tõttu. Kiiruseületust rohkem kui 10 km/h peavad ohtlikuks suurem osa noortest, kuid seda ületab 69%. 10 km/h piires ületab 96%, kuid ainult 39% peavad seda ohtlikuks. Kuni 10 km/h kiirust ületavad lapsevanemad 11% vähem kui lasteta noored. Samuti peavad lapsevanemad seda ohtlikumaks. Rohkem kui 10 km/h kiirust ületavad lapsevanemad 18% vähem kui lasteta noored. Samas mõlemad peavad seda võrdselt ohtlikuks. Saab järeldada, et noorte seas on suureks probleemiks roolis telefoni kasutamine ning kiiruse ületamine. Lapsevanemate ja lasteta noorte võrdlusest selgub, et lapsevanemad on liikluses korralikumad ja tähelepanelikumad.

Võtmesõnad: Noored, lapsevanemad, liikluskäitumine, eeskuju

SISSEJUHATUS

Tänapäeval on sõiduvahendi omamine, olgu see mootorratas või auto, täiesti tavapärane nähtus ning luksuseks seda suures osas enam pidada ei saa. Pigem on auto tarbeese, mis on muutunud asendamatuks abivahendiks. Viimastel aastatel on sõiduautode arv olulisel määral kasvanud, mis aga tähendab, et ka liikluses on sõidukeid rohkem kui kunagi varem. See omakorda põhjustab seda, et liiklejad peavad liiklusruumi üksteisega jagama ning suurenenud liikluskooormuse tõttu ka teistega rohkem arvestama. Tagamaks liikluse toimimist ja ohutust, on liikluskorraldusega kehtestatud ka rida piiranguid, kuid selline olukord ei meeldi kõigile liiklejatele ja tihtipeale muutuvad juhid liikluses rahutuks. Juhtide poolt ebaadekvaatne reageerimine, reeglite eiramine ning teistega mitte arvestamine tekitab kaasliiklejatele ja ka ühiskonnale üleüldiselt kahju - liiklusõnnetuste tõttu vara kahjustumise, vigastada või isegi surma saanud inimeste näol.

Üldjuhul on levinud arusaam, et noored sõidavad riskantsemalt ning võib olla tekitavad seeläbi nii endale kui kaasliiklejatele rohkem liiklusohutlikke olukordi. Seda toetab ka tõsiasi, et noorte peamiseks surmapõhjuseks on just liiklusõnnetused ning nende osalus liiklusõnnetustes on samuti suur. Ka Eestis on antud probleem aktuaalne ja tõsine. Samas pole väga suurel määral uuringuid läbi viidud, mis keskenduks just noorte, sealhulgas näiteks noorte perede, liikluskäitumisele.

Käesolevas töös käsitletaksegi noorte liikluskäitumist, sealjuures võrreldakse noori, kel lapsi pole ning neid, kes on juba lapsevanemad. Eesmärgiks on välja selgitada, millised faktorid mõjutavad noorte liikluskäitumist ning kuidas mängib selles rolli pere või eeskujuks olemine. Töö käigus püütakse leida vastused kolmele peamisele uurimisküsimusele. Kõigepealt leitakse nii kirjanduse kui ka tulemuste abil, milline seis on liiklusviisakusega tänasel hetkel liikluses. Sellest tulenevalt selgitatakse välja, milline on noorte, sealhulgas noorte lapsevanemate liikluskäitumine ning riskitunnetus. Viimasena analüüsitakse, kui palju ja kuidas mõjutab noorte liikluskäitumist pere olemasolu või lapsevanemaks saamine.

Töö koostamisel kasutatakse kvantitatiivset uurimismeetodit, milleks on ankeetküsitlus. Koostatud küsimustik koosnes 16 küsimusest ning andmeid koguti elektroonselt interneti

vahendusel. Üldkogumiks olid Eesti noored vanusevahemikus 18-28. Arvesse võeti vanust, mil on võimalik omandada juhtimisõigus auto juhtimiseks. Üldkogumi abil oli planeeritavaks valimiks määratud minimaalselt 100-200 noort. Valimisse kuulusid lasteta noored ja samuti noored lapsevanemad.

Töö koosneb kolmest põhipeatükist. Esmalt teoreetiline osa, kus käsitletakse liikluskäitumist ja liiklusohutuslikku olukorda nii maailmas tervikuna kui ka Eestis. Seal selgitatakse varasemate uuringute põhjal noorte liikluskäitumist, samuti pere ja sugulaste mõju noorte käitumisele ning kirjeldatakse, millised trendid on viimasel ajal Eesti liikluses ja juhtide liikluskäitumises. Sellele järgneb töö osa, kus on välja toodud uuritava juhtumi taust ja uuringu läbiviimise metoodika. Lisaks tuuakse veel kord välja uurimisprobleem ja –küsimused ning kirjeldatakse uurimismeetodi valikut ning valimit. Viimane osa on tulemuste analüüs ja kokkuvõte, kus kirjeldatakse küsimustiku abil saadud tulemusi ning analüüsitakse neid. Esmalt analüüsitakse üldiselt noorte liikluskäitumist ning siis juba võrreldakse eraldi lasteta ning lastega noori. Sellele järgneb tulemuste arutelu. Töö tulemused võivad tulla kasuks Maanteeametile uute ennetuskampaaniate välja töötamisel, aga ka arengukavade ja strateegiate kavandamisel. Kindlasti võiksid töö tulemused huvi pakkuda ka kohalikele omavalitsustele, kuid ka näiteks Politsei- ja Piirivalveametile oma liiklusalase järelevalvetegevuse huvides.

1. LIIKLUSOHUTUS- JA KÄITUMINE

1.1. Liiklusohutuslik olukord

Viimase 10 aasta jooksul on maailmas üldiselt liiklussurmade arv vähenenud. Kuigi vahepeal on olnud kõikumisi, kus surmade arv on aasta lõikes tõusnud, siis viimasel paaril aastal on see siiski vähesemal määral taas langenud. (Road Safety Annual ... 2018) Euroopa Liit püstitas 2010. aastal eesmärgiks vähendada liiklussurmade arvu järgneva 10 aasta jooksul, 2020. aastaks, 50% võrra. 2017. aasta seisuga oli see arv vähenenud 20%, mis tähendab, et arvatavasti selle eesmärgini õigeks ajaks ei jõuta. (Adminaite *et al.* 2018)

Euroopas sureb liikluses endiselt iga aasta üle 25 000 inimese, mis on kõhedust tekitav number. Seega on väga oluline võtta kasutusele erinevaid meetmeid, et parandada seda olukorda. Lisaks liiklusjärelvalve, sõidukite ohutusnõuete karmistamisele ja infrastruktuuri parandamisele on väga suur roll haridusel. See on oluline just seetõttu, et juba lapsed ja noored võtavad igapäevaselt osa liiklusest kas siis kõrvalistujana, jalakäijana või jalgratturina. Kui juba noores eas kujunevad välja head käitumisharjumused liikluses, siis on suurem tõenäosus, et ka hilisemas eas ollakse korralikud liiklejad. (Mütze, De Dobbeleer 2019)

2018. aastal tuli Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu välja uue strateegiaplaaniga tulevikuks, kus üheks pikemaajaliseks eesmärgiks on vähendada 2030. aastaks liiklussurmasid taaskord poole võrra. Samuti plaanitakse suurendada laste ohutust liikluses, kuna laste surmade peamiseks põhjuseks on just liiklusõnnetused. Peale selle püstitati esmakordselt eesmärgiks vähendada õnnetustest tulenevaid raskeid vigastusi ka sama palju ehk poole võrra. (Road Safety Priorities... 2019; Briefing EU ... 2018) Nende eesmärkide saavutamiseks on oluline täiustada liiklusohutuse juhtimist ning motiveerida riike andmaks endast parima olukorra parandamiseks. Lisaks on vaja suuremat rahalist toetust, muuta nii sõiduteid kui ka sõidukeid ohutumaks, erinevate kampaaniate kaudu parandada inimeste liikluskäitumist, et juhid läheksid autorooli adekvaatses seisundis. Peale selle peab hädaolukordadele reageerimine olema kiire ja efektiivne ning liiklusohutust tuleks propageerida ka globaalsel tasandil Euroopa Liidust väljapoole, kus toimub samuti palju

liiklussurmasid. Sealhulgas toimub palju liiklussurmasid just Euroopa Liidu riikide inimestega. (Briefing EU ... 2018)

1.1.1. Liiklusõnnetused ja nende põhjused

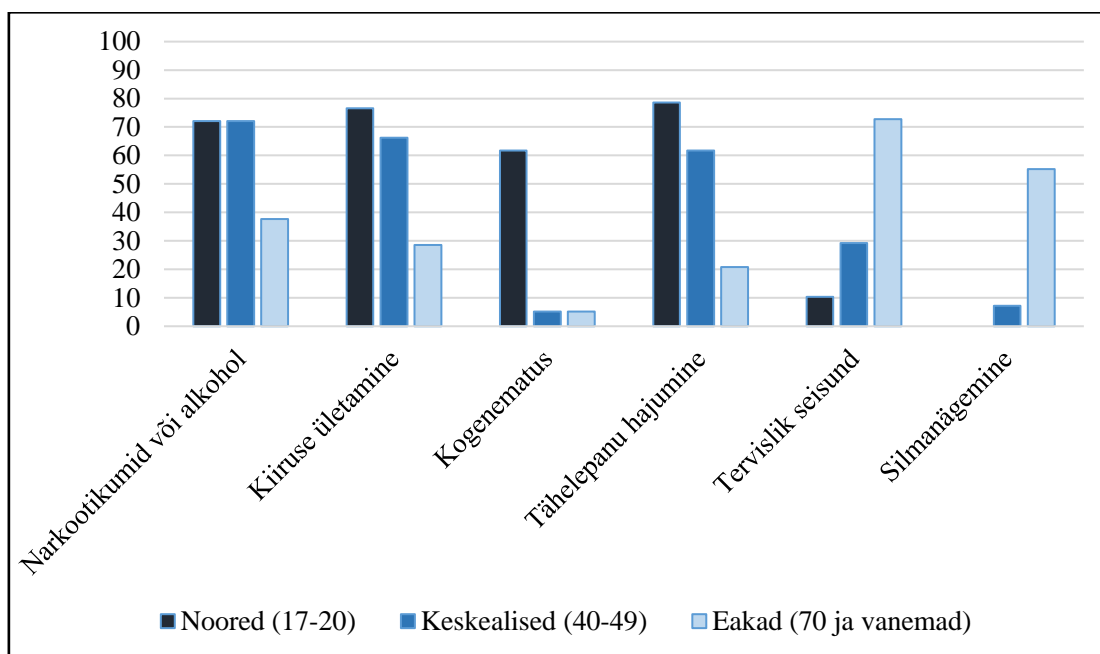
Statistika näitab, et enamik surmaga lõppevatest liiklusõnnetustest toimuvad maanteedel. 2016. aasta andmetel oli maanteeõnnetuste osakaal suurim Soomes, järgnesid Iirimaa ja Hispaania. Samas on ka riike, kus toimub rohkem liiklussurmi just linnatänavatel, nendeks on näiteks Kreeka ja Portugal. (Road Safety Annual ... 2018)

Liikluskoormuse kasvu peamiseks põhjuseks on ilmselt majandusolukorra paranemine, mis võimaldab inimestel aina enam autot omada ning sellega liigelda. Samas võib kiire autostumine kaasa tuua ka ohutuse languse, seda eriti just vähemkaitstud liiklejate, jalakäijate ja ratturite, seas. Näiteks, kui leiab aset jalgrattaga liiklejate arvu suurenemine ning samas ei ole tingimused ja infrastruktuur kergliiklejate jaoks veel nii hästi välja arenenud, siis see toob kaasa liiklusõnnetuste arvu suurenemise. (Road Safety Annual ... 2018) On ilmne, et liiklusõnnetuste puhul mängivad olulist rolli ka ilmastikutingimused, mis teatud juhtudel kindlasti suurendavad õnnetuste juhtumise tõenäosust. Hollandis, Prantsusmaal ja Kreekas, Ateena piirkonnas, uuriti ilmastikust sõltuvalt kokkupõrgete suurenemist või vähenemist. Tulemustest selgus, et liiklusõnnetuste arv on korrelatsioonis sademete ja temperatuuriga. Paraku on halvemad ilmastikutingimused aga paratamatus. Oluline on, et juhid ise oleksid teadlikud liiklustingimuste muutumisega seotud riskidest ja oskaksid reageerida vastavalt. (Bergel-Hayat *et al.* 2013)

Üks olulisemaid liiklusohutuse momente seondub käitumisega liikluses, eriti autoroolis olles. Tänapäeval on üks enim levinud õnnetuste põhjustajaks nutiseadmete kasutamine roolis, olgu see mobiiltelefon või isegi tahvelarvuti (Road Safety Annual ... 2018). Ameerika Ühendriikides läbi viidud vaatlusuuring näitas, et 31,4% autojuhtidest rääkisid sõidukit juhtides telefoniga ning 16,6% saatsid sõnumeid või valisid numbrit. Telefoniga rääkimist juhtimise ajal tuli rohkem ette just naiste seas, umbes 14% rohkem. (Huisingh *et al.* 2015) Lisaks on Ameerika Ühendriikides kuues regioonis 3500 osalejaga läbi viidud uuring, kus samuti uuriti mobiiltelefonide kasutamise üldist levimust. Antud uuringus olid osalejad jagatud vanusegruppidesse ning sealt selgus, et vanusegruppides 16-19 ja 20-29 oli sõnumite kirjutamist ja helistamist kõige rohkem. Samuti võrreldi seost telefoni kasutamise ja õnnetusse sattumise vahel ning see näitas, kui sõnumite kirjutamiste arv suureneb, kasvab ka õnnetuste arv. Küll aga ei seostunud õnnetuste risk olulisel määral telefonikõnede arvuga. (Atwood *et al.* 2018)

Itaalias viidi 2015. aastal läbi uuring, mille raames koguti infot liiklusõnnetuste kohta seitsmes erinevas linnas. Uurimiseks valiti 7939 liiklusõnnetust, millega kaasnesid vigastused või surmad. Samuti saadi andmeid mobiilsidemastide abil autojuhtide telefoni kasutuse kohta ning püüti leida seoseid õnnetuste ja telefoni kasutamise vahel. Tulemused ja analüüs näitas, et juhtide poolt telefoni kasutamise ja õnnetuste toimumise vahel on väga tugev seos, telefoni kasutamisega suureneb risk õnnetuseks 17,2%. (Gariazzo *et al.* 2018)

Liiklusõnnetused kujutavad endast olulist sotsiaalset ja majanduslikku kahju ühiskonnale. Eriti oluline on see aspekt laste ja noorte puhul, kelle surmade üheks suurimaks põhjuseks on liiklusõnnetused. Viimase kümne aasta jooksul on Euroopa Liidus rohkem kui 19 500 alla 18-aastast last ja noort surnud liikluses. Selle sisse ei ole aga veel arvestatud püsivaid eluaegseid vigastusi, mille arv on veelgi suurem. (Mütze, De Dobbeleer 2019) Inglismaal läbi viidud uuringus paluti politseinikel anda endapoolne hinnang ja võimalik põhjus liiklusõnnetusele. Selgus, et noorte seas, vanuses 17-20, on peamised põhjused kiiruse ületamine, kogenematus ja tähelepanu hajumine liikluses. Samas vanemaealiste juhtide seas, vanuses 70 või rohkem, on põhilisteks ohtudeks õnnetuste esinemisel tervislik seisund, sealhulgas nägemine. Seda näitab ka järgnev joonis (vt Joonis 1). (Rolison *et al.* 2018)



Joonis 1. Võimalikud põhjused liiklusõnnetusteks
Allikas: Rolison *et al.* (2018), autori koostatud

Ameerika Ühendriikides New Jerseys viidi läbi uuring, mille eesmärgiks oli uurida seoseid juhiloa saamise vanusel, sõidukogemuse pikkuse ja õnnetuste vahel. Esmalt selgus, et risk õnnetusse sattumiseks on kõrgeim just kõige noorematel juhtidel, kes saavad juhiloa varaseimas eas, mil see seadusega lubatud on. Teisalt tuli uuringust välja, et liiklusõnnetusse sattumise tõenäosus väheneb sõidukogemuse suurenemisel. (Curry *et al.* 2015) Ka muud varasemad uuringud on selgelt näidanud, et noorte seas on õnnetusjuhtumite arv palju suurem kui vanematel juhtidel, üle 25-aastastel. (McCartt *et al.* 2009) Samas selgus aga tõsiasi, et olenemata sõidukogemuse pikkusest ja vanusest, mil juhiluba saadi, suureneb noorte juhtide õnnetustesse sattumine olulisel määral, kui algaja juhi periood läbi saab ning omandatakse nn täisjuhiluba. Seda võivad selgitada asjaolud, et hakatakse pikemaid vahemaid sõitma, julgetakse sõita ohtlikumates tingimustes või piirkondades. Lisaks muutub ajaga riskantsemaks sõidustiil, sest ollakse oma oskustes enesekindlam. (Curry *et al.* 2015)

1.1.2. Noorte juhtide liikluskäitumise iseärasused

Nii nagu liiklusõnnetuste statistika ja erinevad uuringud näitavad, siis noorte seas on liiklusõnnetused tihe nähtus. Üldjuhul liiklussurmade arv laste ja noorte seas kasvab vanuse kasvades. Euroopas moodustavad keskmiselt alla 1-aastaste laste liiklussurmad kõigest 2% kõikidest alla 18-aastaste liiklussurmadest, vanusegrupp 5-9 umbes 15% ning vanusegrupp 14-17 juba 50%. See on paljultki tingitud sellest, et vanemaks saades muutuvad lapsed iseseisvamaks ning enam ei liigelda liikluses täiskasvanu silme all. Sealjuures, kui jõutakse vanusesse, mil võimaldub ligipääs mootorsõidukile, kasvab nende hulgas suremus teedel veelgi järsumalt. (Mütze, De Dobbeleer 2019)

Paljuski mängib siin rolli noorte kogematus, kuid kindlasti on ka põhjuseks asjaolu, et noored on riskantsemad ja hulljulgemad. Seda riskantset käitumist võivad olulisel määral mõjutada noore inimese isiksus, ühiskondlikud normid ja riski tunnetamine. Üldjuhul ei tunneta noored juhid riske veel nii hästi. (Falco *et al.* 2013) On leitud, et isikuomadused ja hoiakud on küll nõrgalt, kuid järjepidevalt seotud noorte juhtide õnnetustega. Küll aga on õnnetuste juhtumisel juhi iseloomust tulenevaid riske või süüd raske avastada. (Dorn 2008) Mida rohkem usub noor inimene, et õnnetused „on tingitud saatusest“ või mida rohkem püütakse õigustada teatud illegaalset käitumist, seda kergemakäeliselt ja suurema tõenäosusega rikutakse sõidureegleid (Falco *et al.* 2013).

Austraalias viidi läbi uuring, mis uuris noorte juhtide riskantset käitumist mõjutavaid sotsiaaldemograafilisi ja psühhosotsiaalseid tegureid. Uuringus osales 165 juhti, kõik vanuses 17-

24, ning vastustest selgus, et riskantset käitumist mõjutavad teiste juhtide jäljendamine, aga ka eeldatavad karistused. Lisaks oli oluline mõju ka nn grupi identiteedil, mis toob kaasa selle, et nii nagu käituvad sõbrad, tahetakse ka ise roolis käituda või soovitakse sõpradele näidata, mida osatakse, eirates riske. (Scott-Parker *et al.* 2009)

Noored on suurimad nutiseadmete kasutajad. Ameerika Autoühingu Liiklusohutuse Sihtasutuse (*AAA Foundation for Traffic Safety*) poolt tellitud uuringust selgus, et ligi 7% noortest roolis olijatest kasutasid mingit elektroonikaseadet juhtimise ajal ning veel kaks korda rohkem oli arvatavaid elektroonikaseadmega tegelejaid. Kui nutiseadmeid kasutatakse roolis ning ollakse veel kogenematud, siis võib see kooslus viia kurbade tagajärgedeni. Küll aga näitas uuringu tulemus veel muid tegevusi, mis sõidukijuhtide tähelepanu hajutas, näiteks autos erinevate seadistuste reguleerimine juhtimise ajal, personaalse hügieeniga seotud tegevused, aga ka söömine ja joomine. (Goodwin *et al.* 2012)

Lisaks viidi 2015. aastal Austraalias läbi uuring, kus osalesid 17-25-aastased, kellel oli nii juhtimisõigus kui omasid ka nutitelefoni. Selle uuringu raames uuriti samamoodi nutiseadme kasutamist roolis olles, seda kas siis helistamiseks, sõnumite saatmiseks või muudeks tegevusteks. Tulemused näitasid, et 80% osalejatest saatsid juhtimise ajal sõnumeid, umbes 74% rääkisid telefoniga ning vähemalt pooled toimetasid sõidu ajal sotsiaalmeedias. Samas selgus veel, et noorte käitumist, mis viib või siis just ei vii juhtides telefoni kasutamiseni, mõjutab isiklik suhtumine nutiseadme kasutamisse, käitumisnormid, mida noored juhivad peavad normaalseks, aga ka kontroll, mida küll peljatakse, kuid mis ei too kaasa käitumismuutusi, sest tegelikult on telefoni kasutamine roolis keelatud. (Gauld *et al.* 2017)

Alkoholi- või narkojoobes juhtimine kujutab liikluses suurt ohtu ning keelatud ainete kasutamine kasvab tavaliselt vanusevahemikus 15-25. Just selles vanuses omandavad paljud noored ka värskelt juhiloa ning Hollandis läbi viidud uuring näitas, et narkojoobes juhtimine suurendab 25% raskesse liiklusõnnetusse sattumise ohtu võrreldes kainete juhtidega. (Twisk, Stacey 2007) Ameerika Ühendriikides 18-24-aastaste seas toimunud õnnetustes mängib kuni 50% juhtudel rolli alkohol (Hingson *et al.* 2009), mis näitab, kui suureks ohuks võib alkoholi tarbinud juht olla nii iseendale kui teistele.

Ameerikas ja Austraalias küsitleti ühe uuringu raames noori, kui nad olid veel alaealised ning hiljem ka siis, kui need samad noored olid saanud juhiloa. Selgus, et 34% nendest olid viimase

aasta jooksul sõidukit juhtinud, olles ise tarvitanud alkoholi. Kusjuures 26% nendest olid samad noored, kes alaealisena olid viimase aasta jooksul sõitnud sõidukis, kus juht oli tarvitanud alkoholi. (Evans-Whipp *et al.* 2013) Kindlasti ei saa seda pidada ainukeseks põhjuseks, miks noored on läinud sama rada ja juhtinud sõidukit alkoholihoobes. Küll aga on see suurus märkimisväärne ning selle probleemiga tuleb ühiskonnas tegeleda.

1.1.3. Pere ja sugulaste mõju noorte liikluskäitumisele

Tahes tahtmata loob täiskasvanute käitumine noorte silmis mingisuguse normi. Paljud lähtuvad tulevikus sarnastest põhimõtetest, sest nooremana on nähtud, kuidas eeskujud ja vanemad selliselt on käitunud. Noorte inimeste käitumismallide ja suhtumise välja kujunemisel mängivadki suurt rolli nende vanemad, sest sotsiaalsed normid arenevad just sugulaste ja pere mõjul ning eeskujul. (Dorn 2008)

Inglismaal läbi viidud uuringust selgus seos isa ja poja sõidustiilide vahel. 20% uuringus osalenutest ütlesid, et tunnevad isaga sõites end turvaliselt. Samuti selgitati, et isad on roolis alati väga enesekindlad ning seega võetakse neid suure eeskujuna. Küll aga tõdesid noored, et paljud nende isad siiski eiravad teatud reegleid, näiteks ületavad sagedasti kiirust. Samas selgus emade kohta, et emad on küll korralikud juhid, kuid tihtipeale liiga ettevaatlikud ning hajameelsed, mis samuti võib tekitada rohkem ohtlikke olukordi. Seetõttu ei soovita ka teadlikult väga oma ema moodi juhtida. (Dorn 2008)

Samas, näiteks Itaalias läbi viidud uuringu tulemused osutavad sellele, et naissoost noorukid on täheldanud rohkem emalikkust hoolitsust ning seega ülekaitsvat käitumist ema poolt esineb vähem. Samuti sõidavad naissoost noored vähem riskantsemalt, kui seda teevad meessoost noorukid. Sellest tulenevalt võib osaliselt väita, et emadel võib kaudselt olla suurem roll oma laste liikluskäitumise väljakujunemises. Paljuski võib see tuleneda sellest, et tihtipeale tegelevad lapsega tema nooremas eas rohkem just emad. Seega noorukite riskikäitumise muutmiseks tuleks meeles pidada, et selle üheks eelduseks võib olla asjaolu, et neil oleks positiivsed suhted oma emaga. (Smorti *et al.* 2014)

Kui võrrelda Inglismaal läbi viidud uuringut Itaalia uuringuga, siis võib öelda, et kuigi noored soovivad vanemas eas rohkem isa moodi mootorsõidukit juhtida, siis alateadvuses on nende hoiakud ja käitumismallid siiski välja kujunenud rohkem just ema pealt. Seega need, kellel on emaga lähedasemad sidemed olnud, on tõenäolisemalt ka liikluses ettevaatlikumad ja

eeskujulikumad. Neid noori ei mõjuta nii olulisel määral isapoolne sõidustiil. Küll aga nende kahe uuringu põhjal ei saa suuri üldistusi teha ning arvamus põhineb vaid kahe erineva riigi noorukite vastustel.

Sama Inglismaal läbi viidud uuringu raames selgus veel, et väga suur osa noortest olid kogenud seda, kui üks või mitu nende vanematest olid sõidukit juhtinud tarvitades ise eelnevalt alkoholi. Teismelised tunnistasid, et see on mõjutanud ka nende endi käitumist näiteks seetõttu, et paljud vanemad ei ole jäänud sellega vahele ega sattunud õnnetustesse, mistõttu jääb noortele mulje nagu oleks tegu ohutu käitumisviisiga. Kuigi enamiku noorte sõnul on tegu ainult vähesel määral alkoholi joomisega ning vanemad ei ole olnud juhtides täiesti purjus, siis sellegipoolest juba ka see mõjutab noorte hoiakuid. (Dorn 2008) Veel enam, ka vähene alkohol muudab inimese reageerimisvõimet ja taju suurel määral.

Teise 18-25-aastaste sõidukijuhtide seas läbi viidud uuringu kohaselt on alkoholi tarvitanud juhtide nähtus vanemate ja nende laste seas harvem kui näiteks kiiruse ületamine ja punase fooritule eiramine. Pigem toimub alkoholijoobes juhtimist rohkem enda eakaaslaste või sõprade seas. (Gheorghiu 2015)

Vanemad ja sõbrad ei ole ainukesed mõjutajad. Ka lähedased sugulased, näiteks õed-vennad, võivad paljultki mõjutada noore juhi käitumist. Uuringud on näidanud tugevaid seoseid sugulaste sõidustiilides. Samas on täheldatud, et mida lähedasem ja soojem on omavaheline suhe, seda rahulikam ja hoolikam on noorem juht. Kui sugulaste omavaheline suhe on konfliktide rohkem, siis mõjutab see ka nooruki käitumist suuremal määral ning liikluses ollakse pigem vaenulikumad, hooletumad ja rahutumad. (Taubman – Ben-Ari 2018)

Üheks liiklusohutuse tagamise edasiviivaks sammuks võib olla lapsevanemate jätkuv harimine teemal, kuidas oma lapsi paremale teele suunata ja nende liikluskäitumist positiivselt mõjutada. (Dorn 2008) Küll aga lisaks vanematele on suurteks mõjutajateks ka sõbrad ning lähedasemad sugulased nagu õed-vennad. See nõuab teistpidi lähenemist, et noored tunnetaks siiski riske rohkem ja ei aktsepteeriks sellist liikluskäitumist.

1.2. Eesti olukord – liiklusohutus ja liikluskäitumine

Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu andmete järgi vähenes Eestis 2017. aastal liiklussurmade arv 32% võrreldes sellele eelneva aastaga. Nii tugev langus oli suurim võrreldes teiste Euroopa riikidega. Liiklussurmade arv ühe miljoni elaniku kohta 2017. aasta seisuga on Eestis samuti vähenenud. Nimelt oli see arv siis 36 inimest miljoni elaniku kohta, mis on väiksem kui Euroopa Liidu keskmine, milleks on 50 surma miljoni elaniku kohta. Sellegipoolest liiklusõnnetustest saadud tõsiste vigastuste arv on kasvanud 1% võrreldes eelneva aastaga. (Adminaite *et al.* 2018)

2018. aastal paraku selline positiivne trend ei jätkunud. 2018. aastal oli liikluses hukkunute arv taas tõusnud ning peaaegu sarnasele tasemele, mis oli aastal 2016. Kui 2016. aastal oli liikluses hukkunuid 71, 2017. aastal 48, siis 2018. aastal juba taas 67 hukkunut. Kannatanutega liiklusõnnetusi oli 1466, kuid vigastatuid veelgi rohkem, 1825. (Maanteeameti liiklusaasta 2018 ...) Teatud määral on hukkunute arvu kõikumine aset leidnud ka statistilise vea piires, sest Eestis on väikese absoluutarvu tõttu kõikumise protsent päris suur.

Sellegipoolest, võrreldes mitmete aastate taguse olukorraga, on näitajad pigem paranenud. Sellele on kaasa aidanud pidev taristu paranemine, ka autod on turvalisemaks ja paremaks muutunud. Samuti muutused liiklejate käitumises, kuid see on pikemaajalisem protsess. Just seetõttu, et inimese hoiakute muutmine on kordades keerulisem ja aeganõudvam, kui näiteks lihtsalt sõidukipargi ohutumaks muutmine. (Maanteeameti liiklusaasta 2017 ...)

Endiselt on probleemiks joobes juhtimine. 2015. aastal oli tee ääres läbi viidavate puhumistestide arv 1000 elaniku kohta suurim kõigist 32 riigist, kes on liiklusohutuse tulemuslikkuse indeksi programmi liikmed. 2010. ja 2017. aasta vahel on see arv kasvanud 5 korda. See tähendab, et Eesti on hakanud joobes juhtide tuvastamisele suuremat tähelepanu pöörama. (Adminaite *et al.* 2018) Maanteeameti poolt koostatud aruanne näitab, et varasema ajaga võrreldes on joobes juhtimine mõningal määral vähenemas. Sellegipoolest pole olnud nendes arvudes väga suurt kukkumist ning probleemiga tuleks jõudsalt edasi tegeleda. (Maanteeameti liiklusaasta 2018 ...) 2017. aastal oli 182 inimkannatanuga liiklusõnnetust, kus oli kaasatud ka joobes juht. Samal põhjusel hukkunuid oli 13. (Maanteeameti liiklusaasta 2017 ...)

Samuti on Eestis jõudsalt paigaldatud kiiruskaameraid. Esimesed kiiruskaamerad paigaldati 2010. aastal ning 8 aastat hiljem, 2018. aasta seisuga, oli üle Eesti kokku 68 kaamerat. See on

vähendanud ka kiirusületamisi. Kui 2011. aastal oli kiirusületamisi rohkem kui 5 km/h veel 55%, siis 2017. aastal oli see vähenenud 22%-le. (Adminaite *et al.* 2018)

2017. aastal kinnitati valitsuse poolt uus liiklusohutusprogramm aastateks 2016-2025. Uue programmi raames määratakse peamised liiklusohutuse põhimõtted, millest riik peab liiklusohutuse kujundamisel lähtuma. Peamiseks eesmärgiks on liiklussurmade ja raskelt vigastatute arvu vähendamine. Eesmärkide tagamisel lähtutakse nullvisiooni lähenemisviisist. Kolm peamist valdkonda, millele programmi eesmärkide saavutamiseks keskendutakse, on järgmised: vastutustundlik ja ohte tajuv liikleja, ohutu keskkond ning ohutu sõiduk. (Eesti liiklusohutusprogramm ...)

Üle maailma erinevates riikides läbi viidud uuringud näitasid selgelt, et 16-24-aastaste noorte surmade põhiliseks põhjuseks on liiklusõnnetused. Ka nende osalus liiklusõnnetustes on suurim, seda ka Eestis. Tõenäosus sattuda õnnetustesse suureneb täisealiseks saamisel ja üldjuhul mootorsõidukiga sõites. Näiteks vanusegrupis 16-24 on nii hukkunuid kui ka vigastatuid miljoni elaniku kohta pea poole rohkem kui nendest nooremates või vanemates vanusegruppides. (Eesti liiklusohutusprogramm ...)

Liiklusõnnetuste tagajärgede vähendamiseks on oluline kasutada toimivat turvavarustust. Vaatlused näitavad, et enamik Eesti sõidukijuhte kasutavad juhtides turvavarustust. Küll aga kaasreisijate seas on selle kasutusaktiivsus veidike madalam, seda veel enam tagaistmel reisijate suhtes. Kui tagaistmel olevatele lastele pannakse peaaegu alati turvavöö peale, siis täiskasvanud otsustavad seda ise ning sel juhul jääb turvavarustus tihti tahaplaanile. Võrreldes eelnevate aastatega on aga turvavarustuse kasutus olnud pigem ühtlaselt positiivses tõusujoones. (Maanteeameti liikluskäitumise 2018)

Tänavapildis võib tihti kohata olukorda, kus fooris kollase tule vilkumisel sõidukijuhid gaasi lisavad, et selle alt veel enne punaseks minemist läbi jõuda. 2018. aasta vaatlustulemus on näidanud, et keskmiselt 55% juhtidest eiravad kollast foorituld. Sealjuures punast foorituld eirab 14% autojuhtidest. (Maanteeameti liikluskäitumise ... 2018) See, et üle poolte juhtidest eirab kollast tuld fooris, on hirmuäratav. Kollase tule eiramisel võib muidugi olla ohutuid põhjuseid, näiteks kui sõidukikiirus ei võimalda ilma äkkpidurduseta enam foori taha seisma jääda. Kahjuks on rohkem siiski neid olukordi, kus juht soovib lihtsalt enne punast tuld foori alt läbi pääseda.

Kuigi eelneva aastaga jäi fooritule järgimine üsna sarnasele tasemele, siis varasema perioodiga on olukord siiski paranenud. (Maanteeameti liiklusaasta 2018 ...)

Vähesel määral on paranenud ka piirkiiruse järgimine teedel. Sellegipoolest, vähemalt kolmandik juhtidest ületab kiirust kuni 10 km/h. Selle põhjuseks peetakse juhtide poolt enamasti möödasõidu tegemist, teiste liiklejate kiiruse järgimist ning häid sõidutingimusi. Maanteedel on olukord küll paranenud, kuid asulasisestel teedel pole paranemise muutus väga tõusuteel enam olnud, pigem on see pidurdunud. (Maanteeameti liiklusaasta 2017 ...)

Liikluskäitumise kohta, eriti rõhuasetusega noortele, on Eestis läbi viidud ka mõningaid uuringuid. 2012. aastal koostas Sisekaitseakadeemia magistrant Tarmo Miilits lõputöö teemal „Noorte sõidukijuhtide riskikäitumine Eestis“, mille eesmärgiks oli välja selgitada Eesti noorte juhtide riskikäitumise hoiakud, iseärasused ja sellest tulenevalt põhilised tagajärjed. Uuringus osalesid noored vanuses 16-30. Saadud andmetest selgus, et meestel on riskitunnetus õnnetuste osas madalam, kui seda on naistel. Seda nii joobes juhtimise kui ka piirkiiruse ületamise tõttu toimuvate õnnetuste osas. Samuti tuli välja, et kiiruse ületamist peetakse üsna aktsepteeritavaks käitumisviisiks ning kiiruskaameratesse suhtutakse pigem negatiivselt. (Miilits 2012)

2016. aastal viis Tallinna Tehnikaülikooli tudeng Hedi Peetermann läbi uurimuse, mille keskmeks olid noored sõidukijuhid ning soov välja uurida nende hoiakud liiklusohutuse suhtes. Antud uuringu valimiks oli valitud natuke kitsam vanusegrupp, nimelt õpilased vanuses 18-25. Vastanute tulemustest sai järeldada, et kõige riskialtimad on noored mehed. (Peetermann 2016)

2018. aastal viis Maanteeamet läbi uuringu tähelepanematuses liikluses, kus küsitleti Eesti elanikkonda. Antud uuring ei ole küll keskendunud noortele, kuid tegu on olulise temaga tänapäevases ühiskonnas, kus nutitelefonid võtavad üle rahva elu. See tähendab, et aina enam tegeletakse roolis kõrvaliste tegevustega. Ka saadud tulemustest selgus, et viimasel aastal on 24% sõidukijuhtidest sattunud liiklusohutlikku olukorda ning selle peamiseks põhjuseks on olnud telefoni kasutamine juhtimise ajal. Peale selle tuli välja, et kõige tihedamini esineb telefoni kasutust just noorema vanusegrupi seas ehk 15-34-aastased. (Maanteeameti uuring ... 2018) Seetõttu on sama uuringut kasutatud ka käesoleva bakalaureusetöö ankeedi koostamisel ning võrdluste tegemisel.

2. METOODIKA

2.1. Uuritava juhtumi taust

Nii nagu eelnevalt on mitmeid kordi välja toodud, on väga oluline uurida, miks just noorem põlvkond satub sageli liiklusõnnetustesse. Samuti on oluline teada erinevust, kuidas käituvad noored liikluses teistmoodi, kui seda teevad nendest vanemad inimesed. See annaks otsustajatele parema võimaluse ennetada selliseid probleeme, luua toimivamaid arengukavasid ning seeläbi vähendada noorte suremust liikluses. Sellest tulenevalt on ühe uurimisküsimusena püstitatud, et milline on tänasel päeval liiklusviisakus tänavatel, sest oluline on teadvustada hetkeolukorda enne muudatuste läbi viimist.

Käesolevas uurimistöös sai lisaks noortele sihikule võetud ka noored lapsevanemad. Põhjuseks see, et paratamatult muudavad uued pisikesed ilmakodanikud inimese maailmavaadet ning see võib mõjutada hoiakuid ja käitumist, seda muidugi positiivses suunas. Seda enam, et liiklus ei ole alati kõige turvalisem, kuid oma lapsele soovitakse siiski luua võimalikult turvaline keskkond. Seega on huvitav võrrelda, kuidas erinevad lapsevanemate arvamused ja hoiakud teiste noorte arvamustest ja hoiakutest. Toetudes sellele, sai püstitatud ka teised uurimisküsimused. Esmalt, et milline on noorte, sealhulgas noorte lapsevanemate liikluskäitumine, riskitunnetus aga ka hoiakud. Teisalt, kui palju mõjutab noore liikluskäitumist lapsevanemaks saamine või selleks olemine.

Antud kontekstis, kus uuringu eesmärgiks on tuvastada nooremate inimeste liiklushoiakuid, võivad mõningad asjaolud mõjutada tegelikke vastuseid ja käitumist. Peamine faktor võib olla see, et tihti inimesed hindavad ennast paremini kui nad tegelikud teatud olukorras käituvad. See tähendab, et küsimustele vastates võivad vastajad ilustada oma vastuseid ning nende tegelikud käitumismallid ja hoiakud jäävad varju. Samas teisi liiklejaid kritiseeritakse väga tihti ja julgelt, vaatamata sellele, et enda käitumine võib sageli olla samasugune.

2.2. Uurimisprobleem, -küsimused ja meetod

Erinevate uuringute kohaselt on noorte liikluskäitumine oluliselt riskantsem ning nende peamiseks surmapõhjuseks just liiklusõnnetused. Teadaolevalt pole Eestis seni väga suurel määral läbi viidud uuringuid, mis keskendus noorte, sealhulgas noorte perede, liikluskäitumisele. Antud uuring keskendub just selle välja selgitamisele. Töö eesmärgiks ongi välja selgitada faktorid, mis mõjutavad noorte liikluskäitumist. Lisaks, kuidas mängivad nendes käitumismallides rolli enda pisipere olemasolu või eeskujuks olemine.

Tuginedes eelnevale peatükile, püstitas töö autor kolm olulisemat uurimisküsimust, millele kogutud andmete põhjal vastused püüti leida:

1. Milline seis on liiklusviisakusega tänasel hetkel liikluses?
2. Milline on noorte, sealhulgas noorte lapsevanemate liikluskäitumine ning riskitunnetus?
3. Kui palju ja kuidas mõjutab noorte liikluskäitumist pere olemasolu või lapsevanemaks saamine?

Meetodina on antud töös kasutatud kvantitatiivset uurimismeetodit, milleks on ankeetküsitlus. Ankeetküsitluse puhul on tegemist küsimuste kogumiga, kus uuringus osalejad vastavad nendele ette antud küsimustele. Tegu on konkreetsete küsimustega, kus mänguruumi väga ei ole ning vastama peab võimalikult arusaadavalt. See eeldab, et küsimused on vastaja jaoks võimalikult selgelt ja arusaadavalt koostatud. Sellisel juhul ei teki olukorda, kus vastaja vastab küsimusele hoopis teistmoodi kui uuringu läbiviija on oodanud, sest küsimusest on teisiti aru saadud. Küsimustiku on võimalik läbi viia paber kandjal kui ka interneti vahendusel.

Ankeetküsitlus sai eelkõige valitud seetõttu, et see loob hea võimaluse saada suurem uuringus osalenute arv. Lisaks on küsimustiku abil võimalik saada teada informatsiooni inimeste hoiakute ja käitumismallide kohta. Käesolevas uuringus teostatud küsimustik oli anonüümne ning vastanul oli kergem jääda ausaks ja iseendaks. Küsitlus koostati rakenduse Google Docs abil ja oli sejärel ka sama tarkvara kaudu edasi jagatud. Ankeet koosnes põhiliselt kahest osast. Esimeses osas olid üldküsimused, mis täpsustasid vastaja soo, vanuse ja laste olemasolu, samuti juhilubade olemasolu. Teine osa keskendus uuringus osalenute liikluskäitumisele ning hoiakutele teatud liikluskäitumiste suhtes.

Enne ankeedi täielikku valmimist viidi 4 inimese peal läbi pilootuuring. Pilootuuringu eesmärgiks oli välja selgitada, kui arusaadavalt on küsimused sõnastatud ning kas kõik soovitud vastusevariandid on välja toodud. Töö autor viibis piloodi läbi viibimise ajal vastanu kõrval ning märkis üles kõik arvamused ja soovitused, mida vastajad mainisid. Selle abil sai hiljem ankeedi vormi täpsustatud, küsimusi ümber sõnastatud ja osasid vastusevariante juurde lisatud.

Küsimustiku jagamine toimus sotsiaalmeedia kaudu, sealhulgas postitati ankeet erinevatesse sotsiaalmeedia kanalite nn beebigruppidesse, et see jõuaks kergemini noorte vanemateni. Küsitluse andmeid koguti kahe nädala jooksul. Laiali jagamisega alustati 1. aprill ning viimased vastused võeti vastu 14.aprill. Ankeeti tuli pidevalt uuesti laiali jagada ja uusi vastajaid leida, sest esimese korraga piisavalt vastanuid ei tulnud. Küsimustik koosnes 16 küsimusest ning selle eesmärgiks oli välja selgitada noorte liikluskäitumise iseärasused, seda mõjutavad faktorid ning isiklikud hoiakud liiklusreeglite või kõrvaliste tegevuste kohta roolis.

2.3. Valim

Statistikaameti 2018. aasta andmete põhjal on Eestis noori vanuses 15-29 kokku 220 149. Nendest mehi on 113 871 ning üllatuslikult veidike vähem on naisi, nimelt 106 278. Käesoleva uurimistöö üldkogumiks on määratud noored vanusevahemikus 18-28, keda võib Eestis kokku olla alla 200 000. (Eesti Statistikaamet, tabel RV021)

Valimi koostamisel kasutati internetis avalikult kättesaadavat valimi kalkulaatorit, kus usaldusnivoo 95% juures võeti arvesse lubatud viga ning üldkogumi arv. Selle järgi arvutatakse välja vajalik valimi suurus. Seega antud töö planeeritavaks valimiks sai määratud minimaalselt 100-200 noort, sealjuures kujunes uuringutulemuste veaks 7-8%. Valimisse kuulusid noored ning sealjuures ka noored, kel juba üks või rohkem last.

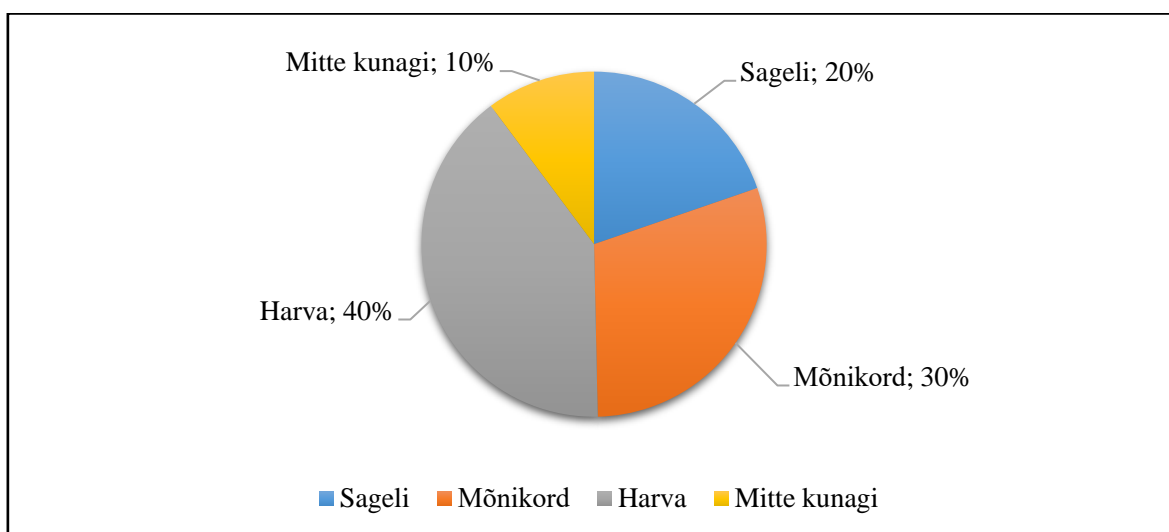
Vanusevahemiku alampiir sai valitud eelkõige seetõttu, et Eestis on võimalik täisjuhiluba omandada 18-aastaseks saamisel. Selles vanuses astuvad mitmed noored esmakordselt üksinda rooli. Ülempiiriks jäi 28 põhjusel, et mitmetes läbi töötatud uuringutes oli noorte vanusevahemikuks määratud sarnane vahemik. Samuti just selles vanusegrupis toimub enim liiklusõnnetusi. Vanematel juhtidel on õnnetuste arv väiksem ning suurem liikluses samuti juba väiksem.

Küsimustikule sai autor kokku 197 vastust. Vastanute seas oli noorim vanuses 18 ning vanim vastaja 28-aastane. Keskmise vanus oli 22,2, sealjuures enim vastanuid oli vanuses 21, koguni 20,2%. Natuke vähem, nimelt 18,7%, oli vastajaid ka vanuses 22. Uuringus osalenute aktiivsus oli suurem naiste seas, neid oli kokku 150, see on 71,1% ning mehi kõigest 47 ehk 23,9%. Nende hulgas lastega noori oli 19,8% ehk arvuliselt 39 vastanut. Keskmiselt on vastanud lapsevanematel 1-2 last ja suurem osa lastest on kuni 4-aastased. Enamik lastest on 1- ja 2-aastased. Samas juhilubadega vastajate seis oli märksa parem. Nimelt lausa 73,1% vastanutest omasid juhiluba ning kõigest 26,9% on pigem kaassõitja rollis. See näitab, et noorte liiklejate osakaal liikluses on suur, sest enamik tänapäeva noori omavad juba noores eas juhtimisõigust.

3. TULEMUSTE ANALÜÜS JA KOKKUVÕTE

3.1. Noorte liikluskäitumise analüüs

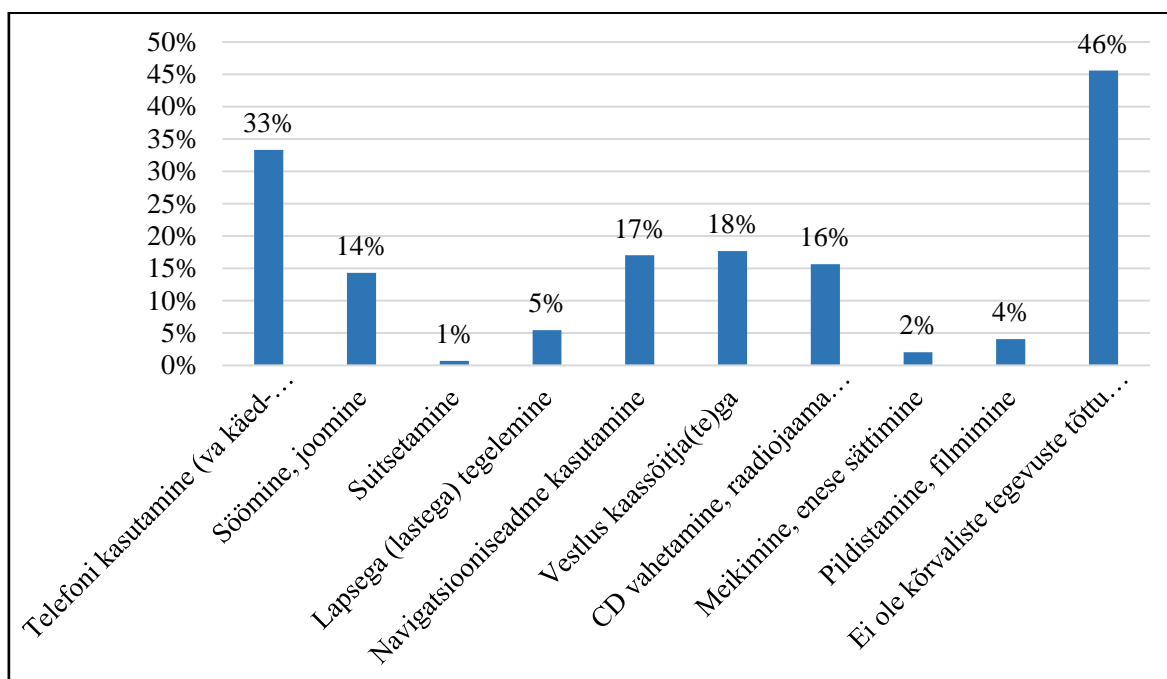
Käesoleva uuringu tulemused võimaldavad selgitada mitmeid liikluskäitumise aspekte. Nagu uuringust selgus, siis üldiselt noored kasutavad roolis olles telefoni, seda teeb kuni 90% juhtidest. Neid, kes seda enda sõnul mitte kunagi ei tee, on vaid kümnendik. Suur osa noortest kasutab sõidukit juhtides telefoni harva, neid on 40%. Küll aga on ka neid, kes kasutavad seda tihedamini. Nimelt 30% vastanutest nimetasid, et teevad seda mõnikord ning lausa 20% noortest kasutavad telefoni sageli (vt Joonis 2). Maanteeameti uuringu (2018) kohaselt oli samuti telefoni kasutamise protsent suur, kuid väiksem kui antud uuringus, 69% juhtidest. Sealhulgas nendest 15% teevad seda sageli, mis on mõni protsent vähem käesoleva uuringu tulemusest. Samas tuli välja, et rohkem teevad seda 25-34-aastased, kuhu vanusevahemikku jääb ka osa käesoleva uuringu vanusegrupist.



Joonis 2. Telefoni kasutamine sõidukit juhtides viimase 12 kuu jooksul
Allikas: Autori arvutused

Antud töö uuringus osalenutel paluti ära märkida põhjused, mille tulemusel on satunud viimase 12 kuu jooksul liiklusohtrikku olukorda. Kui võrrelda tulemusi Huisingh *et al* (2015) poolt läbi viidud uuringuga Ameerika Ühendriikide juhtide seas, siis võib öelda, et tulemused on sarnased. Sealsed tulemused näitasid, et 31,4% uuringus osalejatest kasutasid roolis telefoni rääkimiseks ja umbes

17% sõnumite saatmiseks. Lisaks on Ameerika Ühendriikides uuritud seost telefoni kasutamise ja õnnetuste arvu vahel, kust selgus, et sõnumite kirjutamise arvu suurenemisel, suureneb ka liiklusõnnetuste arv (Atwood *et al.* 2018). Niisamuti näitas ka Maanteeameti uuring, kus uuriti kogu elanikkonda ning millest selgus, et 24% juhtidest oli sattunud liiklusohhtlikku olukorda. Kusjuures olukordade peamiseks põhjuseks oli telefoni kasutamine ning seda kõige tihedamini 15-34-aastaste seas. (Maanteeameti uuring ... 2018)



Joonis 3. Kõrvaliste tegevuste tõttu liiklusohhtlikesse olukordadesse sattumine viimase 12 kuu jooksul
Allikas: Autori arvutused

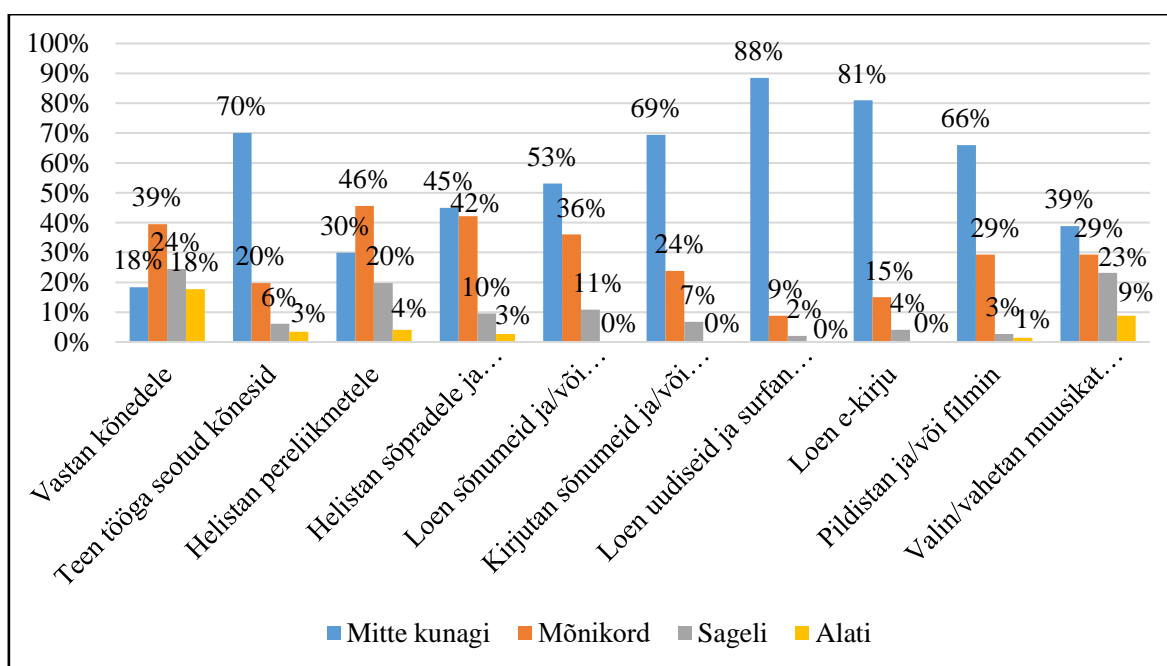
Käesoleva uuringu tulemused (vt Joonis 3) näitavad samuti, et suur osa liiklusohhtlike olukordi, nimelt 33%, on tekkinud just telefoni kasutamise tõttu. Olgu see kõnede tegemiseks, sõnumite saatmiseks või niisama sotsiaalmeedias olemine. Telefoni kasutamisenä ei ole arvesse võetud käed-vabad-süsteemi kasutamist. Ohtlike olukordade põhjuseks on olnud ka elav vestlus kaassõitjatega, seda 18% juhtudest, lisaks veel navigatsiooniseadme kasutamine ja CD või raadiojaama vahetamine, vastavalt 17% ja 16% olukordadest. 14% vastanute sõnul on liiklusohhtliku olukorra põhjuseks olnud ka söömine ja joomine. Seda näitas ka Goodwin *et al.* (2012) uuringu tulemus, et sõidukijuhtide tähelepanu hajutab lisaks nutiseadmetele erinevate seadistuste reguleerimine autos ja söömine, joomine. Sellest tulenevalt võib öelda, et Eesti noorte käitumine juhtimise ajal ei paista olevat väga palju erinev teiste riikide noortest. Samas on

positiivne, et peaaegu pooled, 46%, ei ole viimase 12 kuu jooksul kõrvaliste tegevuste tõttu üldse ohtlikku olukorda sattunud.

3.2. Riskikäitumine juhi või kaassõitja rollis

3.2.1. Kõrvalised tegevused roolis

Eelnevalt sai välja toodud, kui suurel määral telefoni sõidukit juhtides kasutatakse. Samuti selgus, et liikluses ohtlikusse olukorda sattumisel mängib suurt rolli just telefoni kasutamine. Sellest tulenevalt saab uuringus tulemuste alusel näidata, millisel eesmärgil noored juhid põhiliselt mobiiltelefoni kasutavad (Joonis 4). Ka sel korral pole arvesse võetud käed-vabad-süsteemi kasutamist. Paistab selgelt silma, et suur osa noortest vastab roolis alati kõnedele, 18% juhtidest. Kõnedele vastamisel on võrreldes teiste tegevustega neid noori märgatavalt vähem, kes ei tee seda kunagi. Kunagi ei vasta kõnele ainult 18% vastanutest.



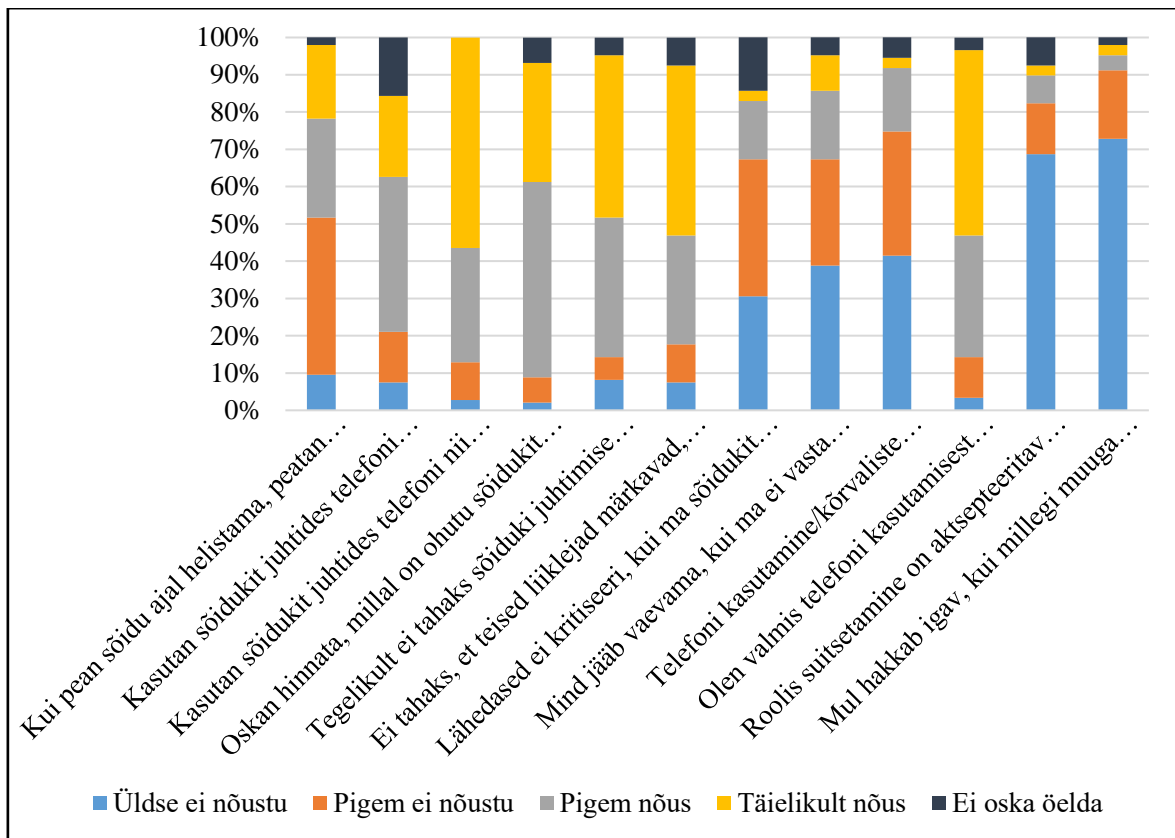
Joonis 4. Telefoni kasutamise eesmärk sõidukit juhtides

Allikas: Autori koostatud

Tulemused näitavad, et tihti kasutavad noored vastajad mobiiltelefoni muusika valimiseks või vahetamiseks. 23% juhtidest teevad seda sageli ning 29% mõnikord. Lisaks kasutatakse mõnikord telefoni helistamiseks nii pereliikmetele kui ka sõpradele ja tuttavatele, nimelt teevad seda natuke vähem kui pooled, umbes 45%, veel aga ka sõnumite ja/või sotsiaalmeedia postituste lugemiseks,

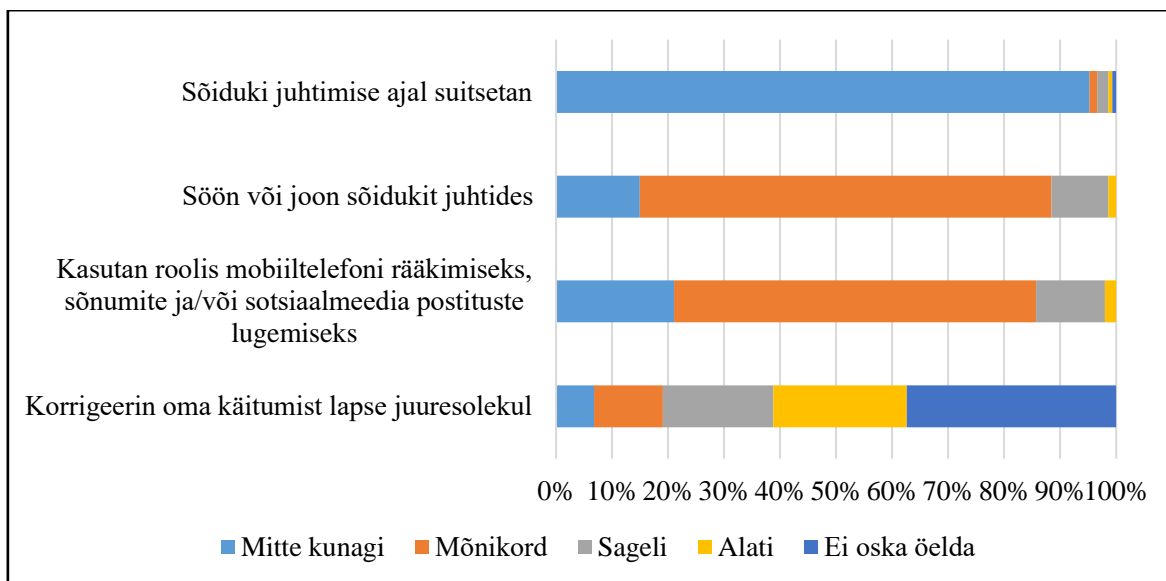
kuskil 36% vastanutest. Need võivad olla olukorrad, kus suureneb oluliselt risk õnnetuseks, sest pilk on tee pealt pikemaks ajaks ära. On ka tegevusi, mida osad sõidukijuhid siiski mõnikord teevad, kuid suurem osa vastanutest ei kasuta sel eesmärgil kunagi roolis telefoni. Nendeks on näiteks tööga seotud kõnede tegemine, internetis surfamine ja uudiste lugemine, e-kirjade lugemine, sõnumite ja/või sotsiaalmeedia postituste lugemine, aga ka pildistamist ja filmimist esineb roolis vähe.

Noortele vastajatele anti ankeedis ette erinevad väited, millega noorukid kas nõustusid täielikult või mitte üldse. Tulemusi saab näha jooniselt (vt Joonis 5). Suurem osa, 56% vastanutest, nõustusid täielikult väitega „Kasutan sõidukit juhtides telefoni nii vähe kui võimalik“. Samuti pea pooled noored on valmis telefoni kasutamisest sõiduki juhtimise ajal loobuma, neid oli 49,6%. Peale selle tunnistasid suur osa noortest, et tegelikult ei tahaks juhtimise ajal telefoni kasutada ning samuti ei tahaks, et teised liiklejad märkaksid nende telefoni kasutamist. Sellest tulenevalt võiks järeldada, et noored endi peas teadvustavad nutiseadme kasutamise kahjulikkust roolis, kuid tihti on see nende arvates vältimatu tegevus. Nii nagu eelnev joonis näitas, et enamik juhid vastavad roolis just sissetulnud kõnedele ja välja helistamist toimub vähem. Selgus, et väitega „Kui pean sõidu ajal helistama, peatan sõiduki turvalises asukohas“ suurem osa noortest pigem ei nõustunud. Sealjuures Maanteeameti uuring näitas, et helistamiseks peatab sõiduki 79% juhtidest, küll aga oli tegu pigem üle 64-aastastega (Maanteeameti uuring ... 2018). Samas vastanud pigem nõustusid sellega, et nad kasutavad sõidukit juhtides telefoni turvalisemalt kui juhid keskmiselt ja samuti, et osatakse hinnata, millal on ohutu kõrvaliste tegevustega tegeleda roolis. Sellest tulenevalt võiks järeldada, et noored hindavad enda võimeid paremaks. Arvatakse, et ollakse roolis ettevaatlikum kui mõni teine autojuht. Positiivne oli, et 72,8% autojuhtidest ei nõustunud üldse väitega, et roolis hakkab igav, kui telefoni kasutada ei saa. Samuti üle poolte, 68,7%, noortest ei aktsepteeri roolis suitsetamist.



Joonis 5. Väited kõrvaliste tegevuste kohta roolis
Allikas: Autori arvutused

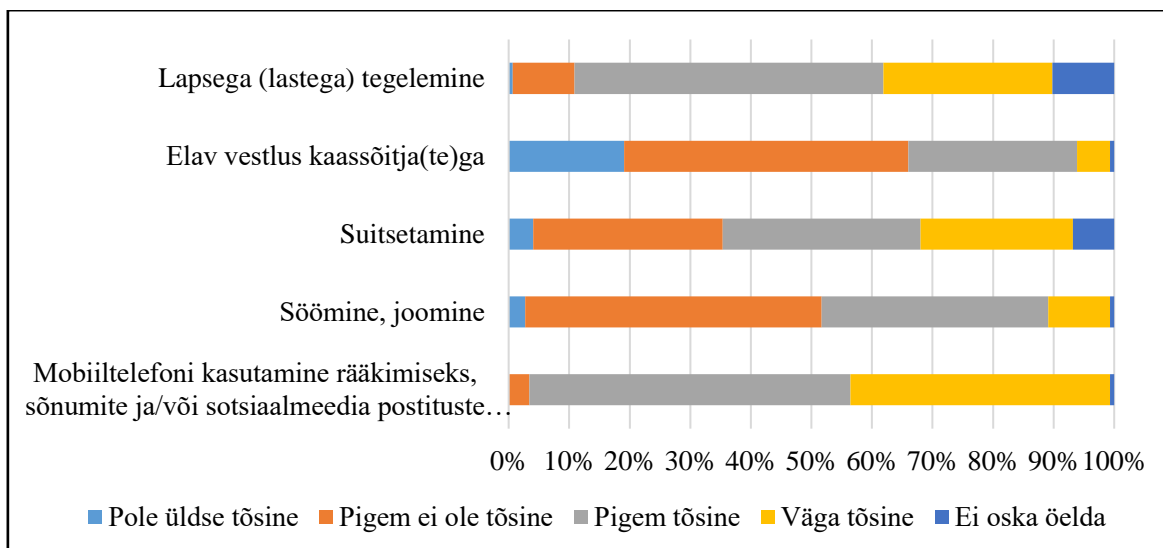
Peale nutiseadme kasutamise roolis on ka teisi kõrvalisi tegevusi, mis võivad juhi tähelepanu hajutada. Nendeks võivad olla näiteks suitsetamine, söömine ja joomine, kaassõitjatega suhtlemine, aga ka lapsega tegelemine. Küsimustikule vastajad said ise hinnata, kui tihti nemad tegelevad teatud kõrvaliste tegevustega roolis (vt Joonis 6). Selgus, et enamik juhtidest ei suitseta mitte kunagi roolis olles. Neid oli 95% ning kõigest 4% oli neid, kes seda roolis siiski teevad. Küll aga puuduvad andmed, kui suur osa nendest 95% on tegelikult regulaarsed suitsetajad ja tõesti väldivad teadlikult roolis seda tegevust. Samas jällegi neid, kes sõidu ajal söövad või joovad, on juba märgatavalt rohkem. Kokku nimelt 85%, nendest 1% teevad seda alati, 10% sageli ning 73% mõnikord. Mobiiltelefoni rääkimiseks, sõnumite ja/või sotsiaalmeedia postituste lugemiseks kasutavad 79% vastanutest, suurem osa ehk 65% teevad seda mõnikord. Kusjuures eelnevalt selgus, et viimase 12 kuu jooksul on telefoni roolis kasutanud umbes 89% noortest. Seega tundub, et 10% noori on justkui oma käitumist küsimustiku täitmise jooksul ilustanud. Sellegipoolest on nutiseadme kasutamise protsent väga suur.



Joonis 6. Noorte tegelemine kõrvaliste tegevustega sõiduki juhtimise ajal
Allikas: Autori arvutused

Osalejad hindasid ka samade kõrvaliste tegevuste ohtlikkust sõiduki juhtimise ajal ning võib öelda, et esineb mõningaid vastuolusid noorte endi käitumises ning nende hoiakutes (vt Joonis 7). Esimese näitena võib tuua välja just mobiiltelefoni kasutamise, sest seda hindasid väga tõsiseks ja pigem tõsiseks kokku 96% vastanutest. Samas eelnevalt tuli välja, et 79% seda siiski roolis kasutavad. Söömist ja joomist hindavad tõsiseks ohuks peaaegu pooled, see on 48%. Neid, kes seda pigem ohtlikuks tegevuseks ei nimeta on 52%, seega on arvamused üsna pooleks. Küll aga eelneva küsimuse põhjal selgus, et söömist ja joomist tuleb roolis ette 85% noortel. Suitsetamist enamik juhte sõidu ajal ei harrastanud ning seda peavad ohtlikuks üle poolte vastanutest, 58%. Seega on ka seljuhul palju siiski neid, kes ei arva, et suitsetamine võib sõidu ajal ohtlik olla. Enamik seda aga sõidu ajal ka ei tee, nii et see on positiivne.

Kuigi noored hindavad nutiseadme kasutust väga ohtlikuks, siis ometigi on telefoni kasutamise tõttu realselt liiklusohtlikusse olukorda sattunud tervelt iga kolmas - 33% vastanutest. Paljud vastanud hindasid ka söömist ja joomist ohtlikuks ning selle tõttu ohtlikusse olukorda on sattunud 14% juhtidest. Suitsetamine on nendest tegevustest ainus, mida peetakse ohtlikuks ning mille tõttu ei ole enamikel juhtudel ohtlikusse olukorda satunud. Üle poolte peavad sõidu ajal suitsetamist suuremaks ohuks ning sel põhjusel ohtlikut olukorda on tekkinud 1% juhtidel. Küll aga kahjuks ei ole teada, kui palju vastanutest on üldse suitsetajad.



Joonis 7. Kõrvaliste tegevuste ohtlikkus sõiduki juhtimise ajal juhtimisõigusega noorte arvates
Allikas: Autori arvutused

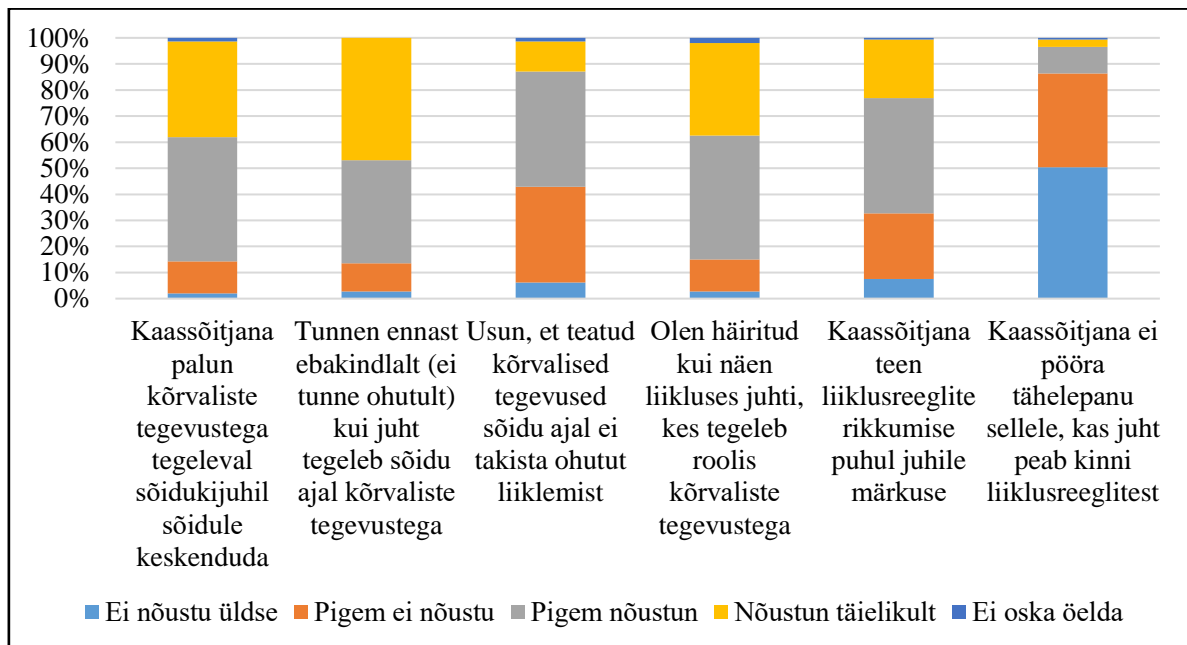
Kaassõitjana võib juhtimisõigusega noor teistmoodi käituda ja hinnata olukordi, sest ta näeb kogu juhtimistegevust kõrvalt ning võib ka ohte rohkem tunnetada. Just seetõttu, et enam ei omata ise kontrolli sõiduki üle vaid sõltutakse teisest juhust. Noored juhid vastasid, kui suurel määral nõustutakse järgnevate väidetega, olles ise kaassõitja rollis (vt Joonis 8). Oli väga positiivne, et 84% on neid, kes paluvad kõrvaliste tegevustega tegeleva juhil sõidule keskenduda ja lisaks ka 67% neid, kes liiklusreeglite rikkumise puhul teevad selle kohta juhile märkuse.

Kuigi liiklusreeglite rikkumise puhul, olgu see kiiruse ületamine või midagi muud, võiks see protsent olla märksa suurem. 33% kaassõitjatest ei maini selle kohta juhile midagi, samuti 13% juhtidest ei pööragi üldse tähelepanu sellele, kas juht peab kinni liikluseeskirjast või mitte. Küll aga enamik noori, see on 86%, sellele siiski tähelepanu pööravad. Väga suur osa vastanuid, 86%, tunnistas, et tunnevad ennast kõrvalistujana ebakindlalt samal ajal, kui juht kõrvaliste tegevustega tegeleb. 14% oli neid noori, kes ennast ebakindlalt pigem ei tunne.

Üllatusena tuli autorile see, et lausa 56% vastanutest usuvad, et teatud kõrvalised tegevused ei takista ohutut liiklemist. 37% oli neid, kes selle väitega pigem ei nõustu ning ainult 6% ei nõustunud sellega üldse. See tuli üllatusena just seetõttu, et tegelikult ju igasugune kõrvaline tegevus hajutab juhi tähelepanu vähesemal või suuremal määral. Võib järeldada, et noored ei taju teatud tegevuste ohtlikkust piisavalt ning sellest tulenevalt võib ka õnnetusse sattumise risk olla suurem. Samas jällegi 83% oli neid juhtimisõigusega noori, kes tunnevad ennast häirituna, kui

näevad liikluses teist juhti tegelemas kõrvaliste tegevustega. Vaid 3% ei tunne ennast sellise käitumise puhul üldse häirituna.

Võrreldes juhi endi liikluskäitumist selle käitumisega, kui ollakse kaassõitja, võib öelda seda, et on palju noori juhte, kes tegelevad roolis kõrvaliste tegevustega. Samas on peaaegu sama palju ka neid, kes kaassõitjana ei tunne ennast kõrvaliste tegevuste tõttu ohutult. Veel enam ollakse häiritud, kui nähakse teist juhti tegelemas kõrvaliste asjadega. Õnneks on enam vähem sama palju ka neid noori, kes paluvad sõidukijuhil rohkem sõidule keskenduda ja ka neid, kes teevad liikluseeskirja rikkumise puhul juhile märkuse. Soov, kuidas teised juhid käituvad ja enda käitumine võiks ju sellegipoolest siiski kokku langeda, et tagada tänavatel ohutu liiklus.

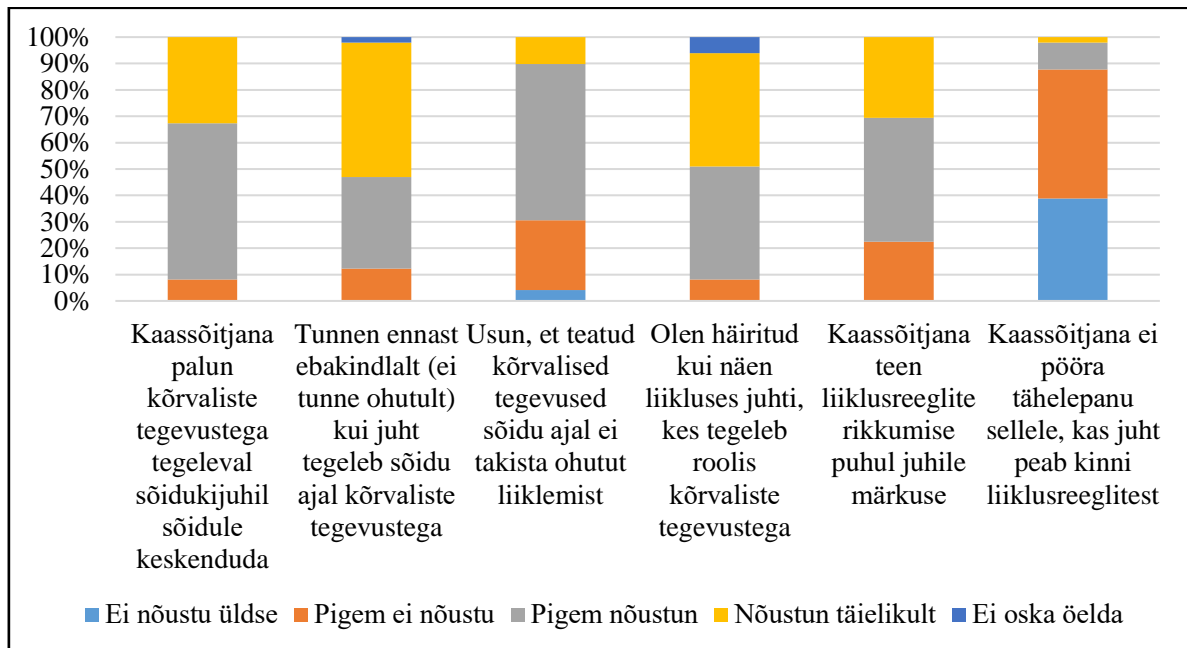


Joonis 8. Juhtimisõigusega noorte käitumine olles kaassõitja

Allikas: Autori arvutused

Niisamuti jagasid oma arvamust antud väidetega ka noored, kes ei oma juhtimisõigust. Väga suuri erinevusi juhtimisõigusega noortega võrreldes ei olnud. Küll aga eristus selgelt näiteks see, et lubadeta noortest teevad rohkem inimesi liiklusreeglite rikkumise puhul juhile märkuse (vt Joonis 9). Nimelt on neid 78%, kuid juhtimisõigusega noorte seas oli sama näitaja 67%. Niisamuti erines ka arvamus kõrvaliste tegevuste ohtlikkusest. Kui näiteks lubadega noorte seas usub 56%, et teatud kõrvalised tegevused ei takista ohutut liiklemist, siis lubadeta noorte seas on neid 69%. Lisaks oli juhtimisõigusega noorte seas 8% rohkem neid, kes paluvad kõrvaliste tegevustega tegeleva sõidukijuhil rohkem sõidule keskenduda. Kusjuures lubadeta noorte seas oli neid, kes selle väitega

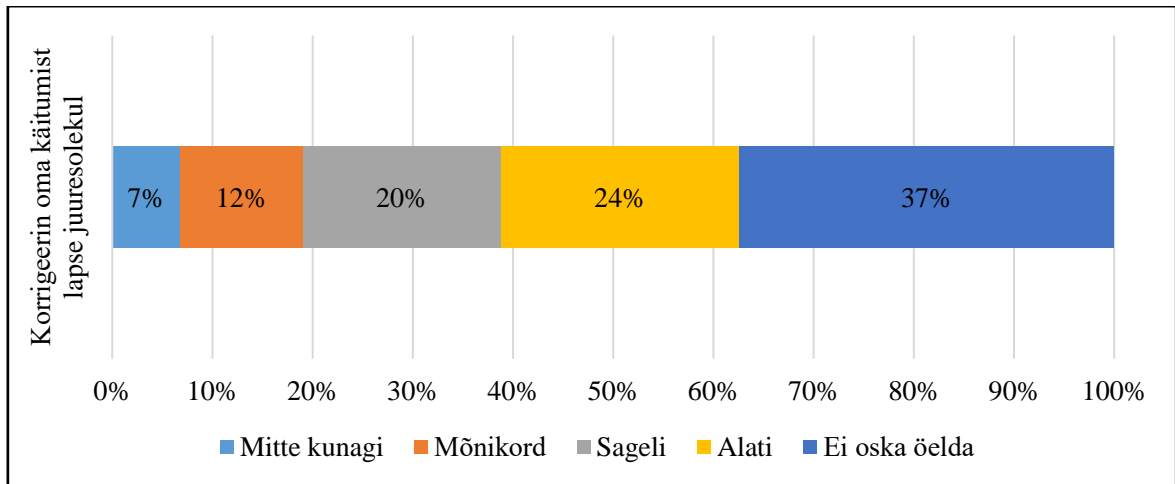
üldse ei nõustunud 0%. Seega kõigil tuleb ette neid olukordi, kus tehakse juhile märkus kõrvaliste tegevuste tõttu.



Joonis 9. Lubadeta noorte käitumine olles kaassõitja rollis
Allikas: Autori arvutused

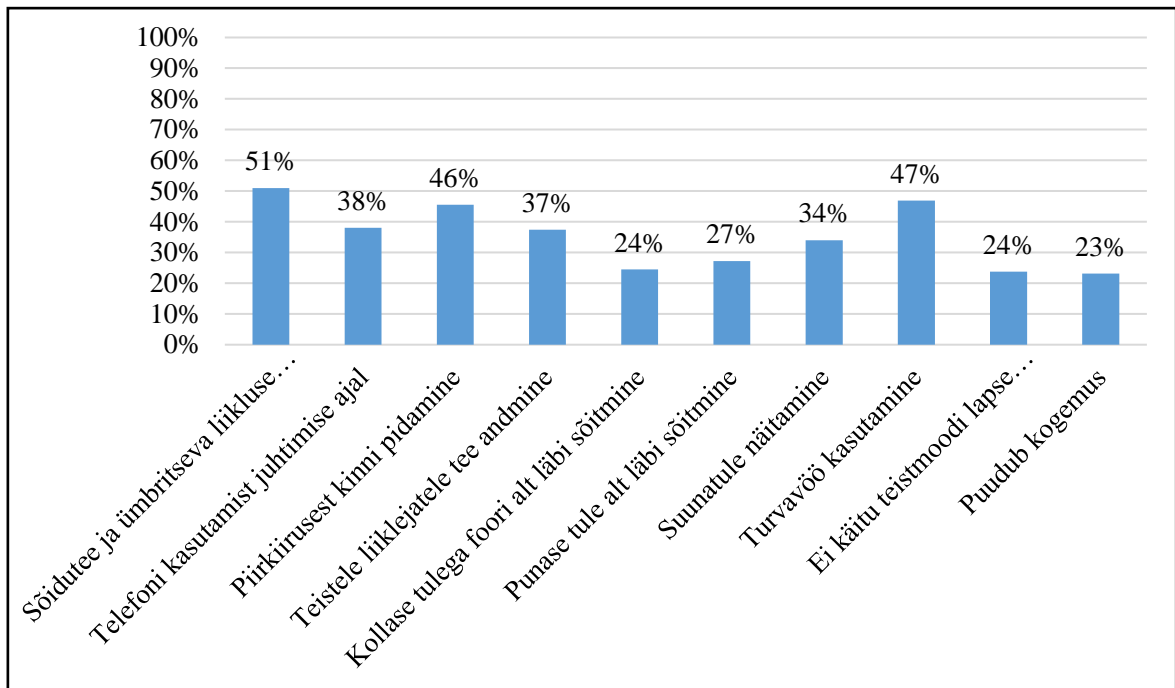
3.2.2. Lapse viibimine autos

Võib arvata, et iga lapsevanem soovib enda lapsele ainult parimat ja liikluses liigeldes hoolitsetakse lapse turvalisuse eest, nii ka autot juhtides. Seega uuriti, kui tihti noor sõidukijuht korrigeerib enda käitumist lapse juuresolekul, seda just sõidukit juhtides (vt Joonis 10). Selgus, et 56% kõikidest vastanutest seda pigem siiski teevad. Nendest 24% korrigeerivad oma käitumist alati ning 20% sageli. 12% oli neid noori, kes vastasid, et vaid mõnikord muudavad oma käitumist lapse viibimisel autos. Küll aga leidis ka neid, nimelt 7% noortest, kes lapse juuresolekul ei käitu teistmoodi. 37% oli noori, kes ei osanud antud küsimusele vastata. Arvatavasti kuulusid sellesse gruppi enamik neid, kellel ei ole olnud kogemust lapsega sõitmisel.



Joonis 10. Noorte liikluskäitumise korrigeerimine lapse juuresolekul
Allikas: Autori arvutused

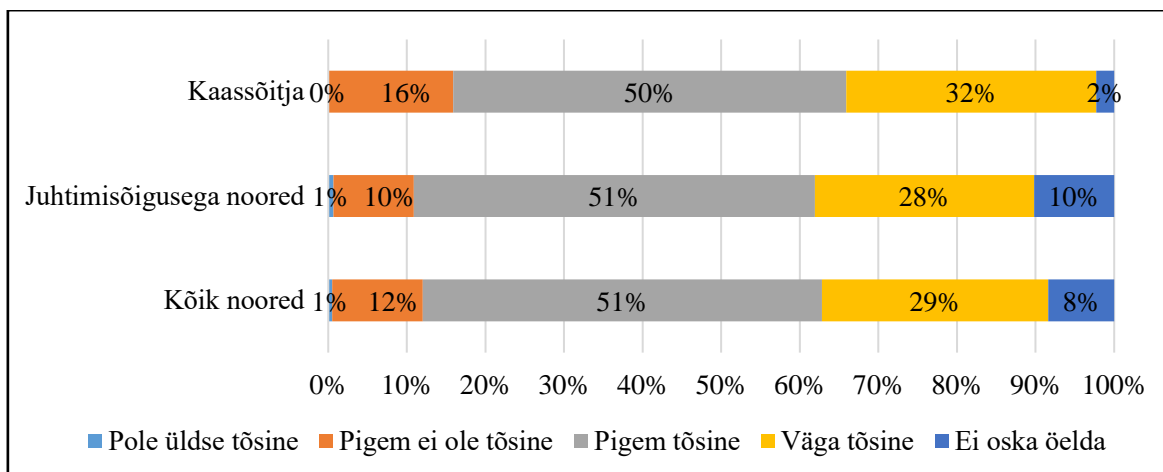
Lisaks pidid küsimustikule vastanud täpsustuseks valima kõik need tegevused, mida siis jälgitakse juhtimisel rohkem, kui nende autos viibib samal ajal laps (vt Joonis 11). 51% noortest ehk üle poolte vastasid, et jälgivad sellisel juhul enam sõiduteed ja ümbritsevat liiklust. Natuke vähem, kuid siiski suur osa, 47%, jälgib turvavöö kasutamist ja 46% piirkiirusest kinni pidamist. Veidi üle kolmandiku noortest on neid, kes pööravad rohkem tähelepanu telefoni kasutamisele juhtimise ajal, teistele liiklejatele tee andmisele ja ka suunatule näitamisele liiklemisel. Punase tule alt ja kollase tulega foori alt läbi sõitmist jälgivad noored rohkem vastavalt 27% ja 24% vastanutest. 24% oli ka neid, kes arvasid, et ei käitu lapse juuresolekul üldse teistmoodi ja 23% noortest puudus selline kogemus, kus nende juhtimise ajal oleks autos laps. Töö autori jaoks ei tulnud üllatusena asjaolu, et kollase foori alt läbi sõitmisele kõige vähem tähelepanu pööratakse. Küll aga tuli üllatusena, et ka punase tulega läbi sõitmist ei jälgita oluliselt rohkem. Selline käitumine kujutab ristmikel suurt ohtu ja kokkupõrked on kerged tulema, kui tegelikult on eesõigus teistel.



Joonis 11. Tegevuste jälgimine sõidukit juhtides, kui autos viibib laps
Allikas: Autori arvutused

Kuigi eelnevad vastused näitasid, et paljud noored muudavad ja jälgivad oma käitumist rohkem, kui nende autos viibib ka laps, siis samas võib see tekitada ka lisaohu juhile ja teistele liiklejatele. See ei tähenda seda, et laps ise kujutaks ohtu, küll aga soovib väike laps pidevalt tähelepanu, mis võib häirida juhti.

Noored uuringus osalenud pidid hindama, kui ohtlik võib lapsega tegelemine olla sõiduki juhtimise ajal (vt Joonis 12). Üleüldiselt kõikide vastanute seast arvasid 80% noortest, et see oht on tõsine. Nendest 29% usuvad, et lapsega tegelemine sõidu ajal võib olla väga tõsine oht. Küll aga 12% pigem ei arva, et see ohtlik võiks olla. Samas kui võrrelda juhtimisõigusega ja pigem kaassõitjana reisivate liiklejate arvamusi, siis väga suuri erinevusi samuti ei esine. Suurim erinevus seisneb selles, et 16% kaassõitjatena liiklejatest arvavad, et pigem ei ole see tõsine oht. Juhtimisõigusega noortest arvab samamoodi vaid 10%. Erinevus võib tuleneda sellest, et noor, kellel ei ole juhina kogemust, ei pruugi ka teadvustada niivõrd hästi seda ohtu, mida see kujutab. Just seetõttu, et puudub endal kogemus ja teadmine sellest, kui palju võib see tegelikult juhi keskendumist sõitmisele segada. Huvitav oli aga, et väga tõsiseks ohuks pidasid seda samuti lubadeta noored rohkem, nimelt 32%. Juhtimisõigusega noortest pidasid seda väga tõsiseks ohuks 28%.



Joonis 12. Lapsega (lastega) tegelemise ohtlikkus sõiduki juhtimise ajal
Allikas: Autori arvutused

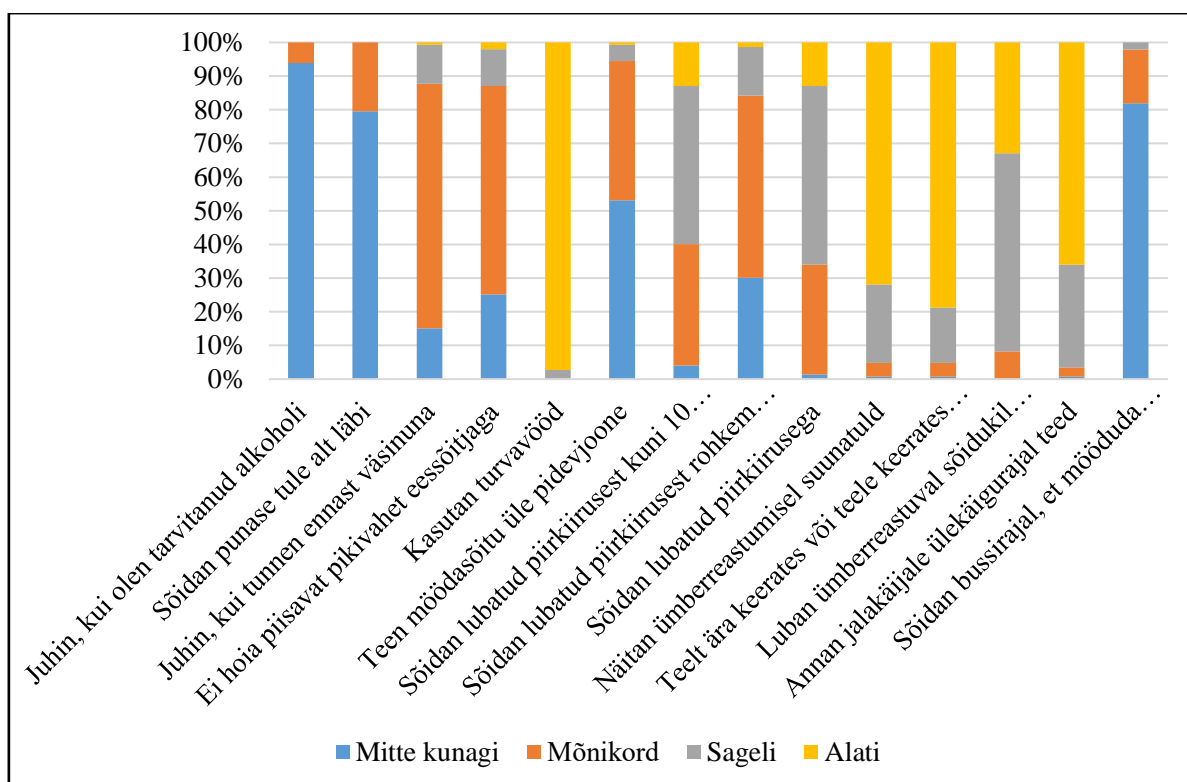
3.2.3. Liikluseeskirja järgimine roolis ning isiklikud hoiakud

Töö alguses oli juttu, kuidas viimastel aastatel on Eestis turvavarustuse kasutus sõidukites paranenud, lisaks ka piirkiiruse järgimine. Samamoodi on mõningal määral vähenenud joobes juhtimine. Uuringus osalejad hindasid, kui sageli nemad teatud viisil liikluses käituvad (tulemused vt Joonis 13). Sinna hulka kuulusid samuti ka turvavarustuse kasutamine, piirkiiruse järgimine ja joobes juhtimine, peale nende aga ka muud tegevused. Selgus, et tõepoolest on turvavarustus aukohal ja seda kasutab alati 97% vastanutest. Ka joobes juhtimist reeglina ei tolereerita ning 94% noortest ei juhi autot joobes olekus enda väitel mitte kunagi.

99% noortest juhtidest jälgib üldjuhul ka piirkiirust. Küll aga nendest ainult 13% teevad seda alati, 53% sageli ja 33% mõnikord. Üsna samasugused näitajad on kiiruse ületamisel 10 km/h piires. Kuni 10 km/h ületab alati samuti 13%, sageli 47% ja mõnikord 36%. Selline tulemus on üllatav, sest Maanteeameti liiklusaasta aruande (2017) andmetel ületab kuni 10 km/h kiirust kolmandik sõidukijuhtidest, kuid antud uuringu tulemused näitavad, et seda teeb rohkem juhte.

Rohkem kui 10 km/h ületab kiirust vähem sõidukijuhte, 30% noortest ei tee seda mitte kunagi, 54% ületab siiski mõnikord. Punase tulega foori alt sõidab läbi mõnikord 20% vastanutest, ülejäänud 80% ei tee seda mitte kunagi. Väsinuna sõidab suur osa noortest, nimelt kokku 84%, kellest enamik ehk 72% teevad seda mõnikord. Ka piisavat pikivahet hoiavad vähesed, ainult 25% hoiavad enda sõnul alati piisavat pikivahet eesoleva sõidukiga. Üle poolte ehk 62% ei hoiava pikivahet mõnikord ja 11% sageli. Möödasõidul üle pidevjoone on vastanud jagunud põhiliselt

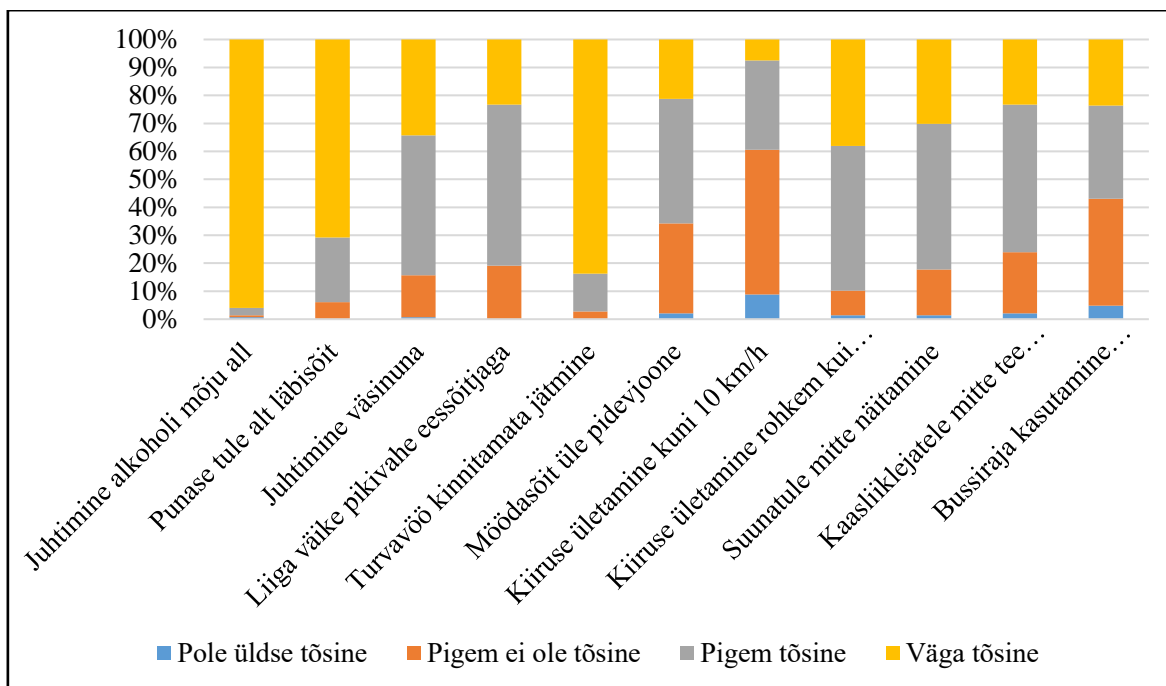
kaheks. 52% on neid, kes ei käitu nii kunagi ning 47% neid, kellel tuleb seda siiski ette. On positiivne, et suunatule näitamine on andmete järgi enamikel noortest harjumuseks. Nimelt nii ümberreastumisel kui ka teele või teelt ära keerates näitavad suunatuld 99% sõidukijuhtidest. Vastuste järgi võib eeldada, et juhid on liikluses ka viisakad ja annavad kaasliiklejatele ilusasti teed. Seda seetõttu, et ümberreastuval sõidukil lubab enda ette tulla 99% noortest ning samuti annavad jalakäijale teed 97% noorukitest. Peale selle toimub vastuste põhjal bussirajal sõitmist teistest autodest möödumiseks pigem vähem. 80% vastanutest ei tee nii enda sõnul kunagi, kuigi 16% mõnikord siiski nii toimib.



Joonis 13. Noorte käitumine sõiduki juhtimise ajal

Allikas: Autori arvutused

Tihti võivad juhi hoiakud ja arvamused erineda suurel määral nende tegelikust käitumisest liikluses. See tähendab usutakse ja teatakse, et õige on käituda nii, kuid millegipärast siiski ise liikluses nii ei käituta. Juhtimisõigusega noored hindasid erinevate tegevuste ohtlikkust sõiduki juhtimise ajal ning tulemusi on näha ka jooniselt (vt Joonis 14). Kõige suuremaks ohuks hindasid noorukid alkoholi mõju all juhtimist, lausa 95% vastanutest pidasid seda väga tõsiseks. Niisamuti on nende arvates väga tõsiseks ohuks turvavöö kinnitamata jätmine, seda usuvad 79%.



Joonis 14. Tegevuste ohtlikkus sõiduki juhtimise ajal juhtimisõigusega noorte arvates
Allikas: Autori arvutused

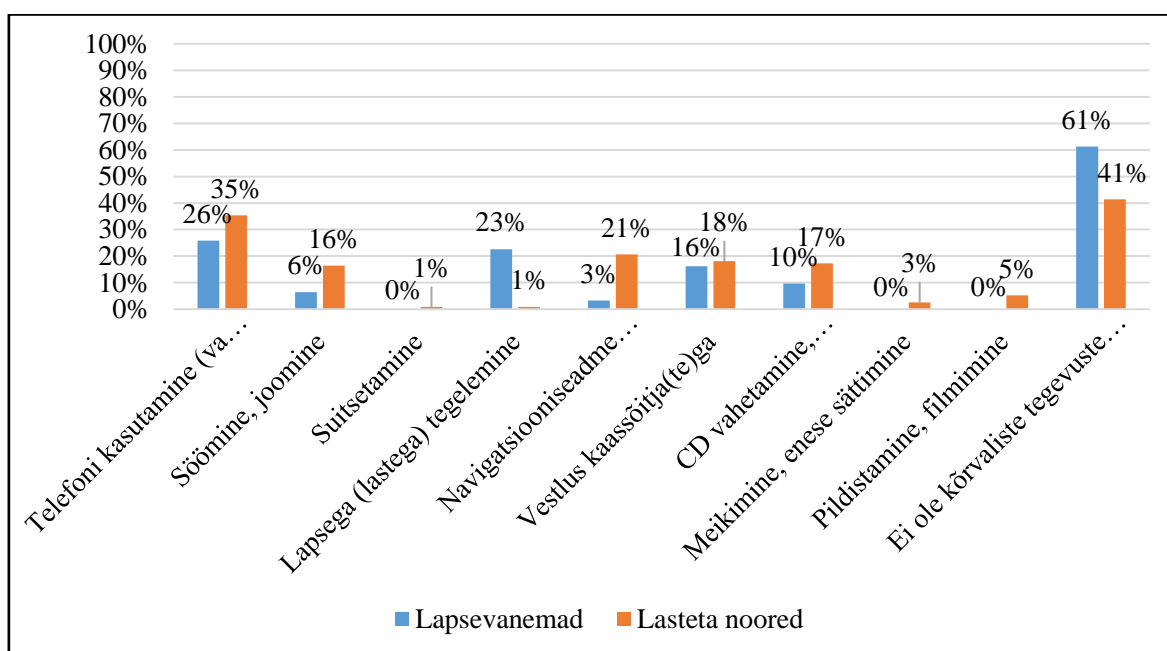
Kahte eelnevat joonist ja tulemusi võrreldes näeb, et on palju kooskõlasid, kuid samas esineb ka mõningaid vastuolusid hoiakutes ja reaalses käitumises. Üks ebakõla on näiteks väsinuna juhtimise osas, kus tuli välja, et 84% seda vahel teevad, küll aga peavad sama palju noori seda ka tõsiseks ohuks liigeldes. Niisamuti erineb noorte tegelik käitumine nende hoiakust ka pikivahet hoidmise puhul. Nimelt kui 75% oli neid, kes alati ei hoi piisavat pikivahet eessõitjaga, siis ohtlikuks pidasid seda 80% noortest. Väga selgelt eristusid kaks tegevust, mida suurem enamus noortest juhtidest järgib ja samu tegevusi peetakse ka ülekaalukalt võrreldes teistega väga tõsiseks ohuks, milleks on juhtimine alkoholi mõju all ning turvavöö kasutamine. 94% noortest ei juhi enda sõnul kunagi alkoholi mõju all ning 97% kasutab alati sõidukit juhtides turvavööd. Sealjuures alkoholi mõju all juhtimist ning turvavöö kinnitamata jätmist peavad väga tõsiseks ohuks vastavalt 96% ja 84%. Töö autor usub, et kuna nende teemadega on viimastel aegadel liiklusohutuse parandamiseks väga palju tööd tehtud ja reklaamitud, siis on see sõnum nähtavasti ka noorte juhtideni jõudnud.

3.3. Noorte lapsevanemate ja lasteta noorte liikluskäitumise analüüs

Töö autor usub, et eeskujuks olemine mõjutab oluliselt juhi liikluskäitumist. Antud töö puhul just lapsevanemaks olemine, sest enda lapsele püütakse olla siiski suurimaks ja parimaks eeskujuks.

Järgnevalt võrreldakse noorte lapsevanemate vastuseid teiste noorte vastustega, kellel veel lapsi ei ole. Just selleks, et välja selgitada, kas ja kui palju lapsevanemaks olemine muudab või mõjutab noore liikluskäitumist.

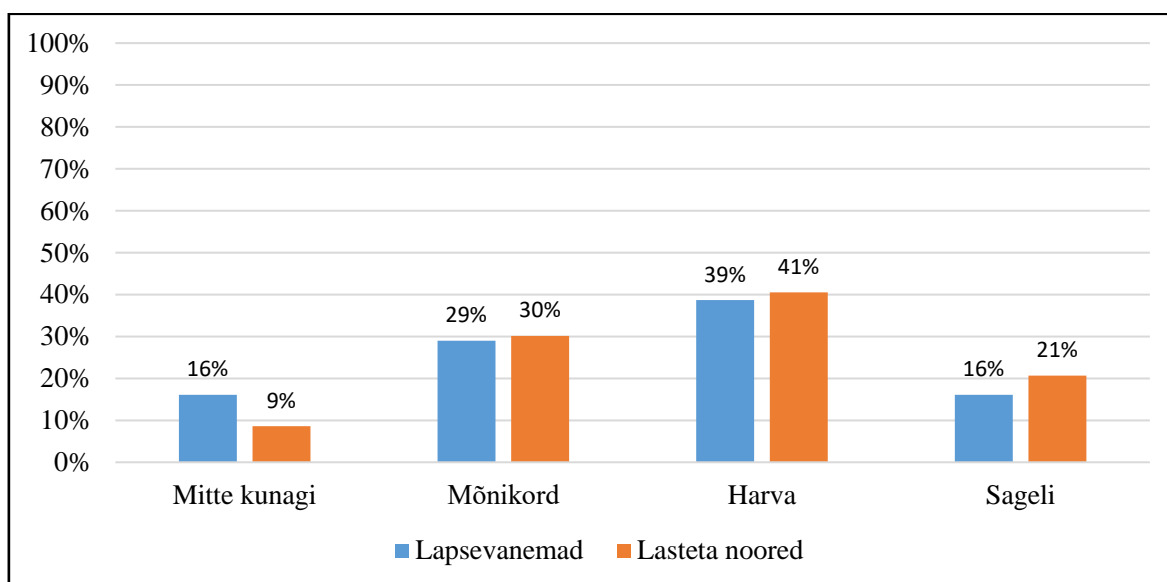
Esmalt selgus uuringust, et nii lapsevanematel kui lasteta noortel on enim liiklusohhtlike olukordi tekkinud telefoni kasutamise tõttu (vt Joonis 15). Lapsevanematel aga natuke vähem, kuna neid oli 26%, kuid teisi noori 35%. Selgelt eristub, et lapsevanematel on rohkem olukordi tekkinud lapsega tegelemise tõttu. Kui 23% lapsevanematest on seetõttu viimasel aastal liiklusohhtlikusse olukorda sattunud, siis lasteta noortest on neid vaid 1%. Samuti oli suur erinevus ka navigatsiooni kasutamisel ja söömisel, joomisel juhtimise ajal. Navigatsiooniseadme kasutamise tõttu on ohtlikut olukorda kogunud 21% lasteta noortest, kuid lapsevanematest 3%. Söömise ja joomise tõttu on ohtlik olukord lapsevanematel tekkinud ainult 6% juhtudest, kuid teistel noortel tihedamini, 16% vastanutest. Vestlus kaassõitja(te)ga on enam vähem sarnaselt mõjutanud noorte tähelepanu hajumist, nimelt on seda juhtunud lasteta noortel 18% ja lastega noortel 16%. CD või raadiojaama vahetamise tõttu ohtu tundnud lasteta noori on 17% ning lapsevanemaid 10%. Kusjuures on huvitav, et kõrvaliste tegevuste tõttu ei ole üldse liiklusohhtlikku olukorda sattunud 61% lapsevanematest, mis on 20% rohkem lasteta noortest. Nimelt lasteta noortest pole 41% sattunud viimase aasta jookul ohtlikku olukorda. Siit tuleneb ka autori järeldus, et lapsevanemad on roolis tähelepanelikumad ja keskenduvad rohkem sõidule.



Joonis 15. Kõrvaliste tegevuste tõttu liiklusohtlikesse olukordadesse sattumine viimase 12 kuu jooksul lapsevanemate ja lasteta noorte puhul

Allikas: Autori arvutused

Selgus, et liiklusohtlikku olukorda satub kõige rohkem noori just telefoni kasutamise tõttu. Seda just füüsilise kasutamise pärast, sest käed-vabad-süsteem arvesse ei läinud. Viimase aasta aja jooksul on enamik vastanuid roolis olles telefoni kasutanud (vt Joonis 16). Sageli on telefoni kätte võtnud 21% lasteta noortest ning 16% lapsevanematest. Harva on seda teinud 41% lasteta noori ja 39% lastega noori. 30% lasteta vastanutest on telefoni kasutanud viimase aasta jooksul mõnikord, lapsevanematest 29%. Muide mitte kordagi ei ole nutiseadet roolis kasutanud 16% lapsevanematest. Lasteta noortest ei ole seda aga teinud pea poole vähem ehk vaid 9%. Ka siin on näha tendentsi, et last kasvatav noor on ettevaatlikum ja ei kasuta sõidukit juhtides nii palju kõrvalisi vahendeid.

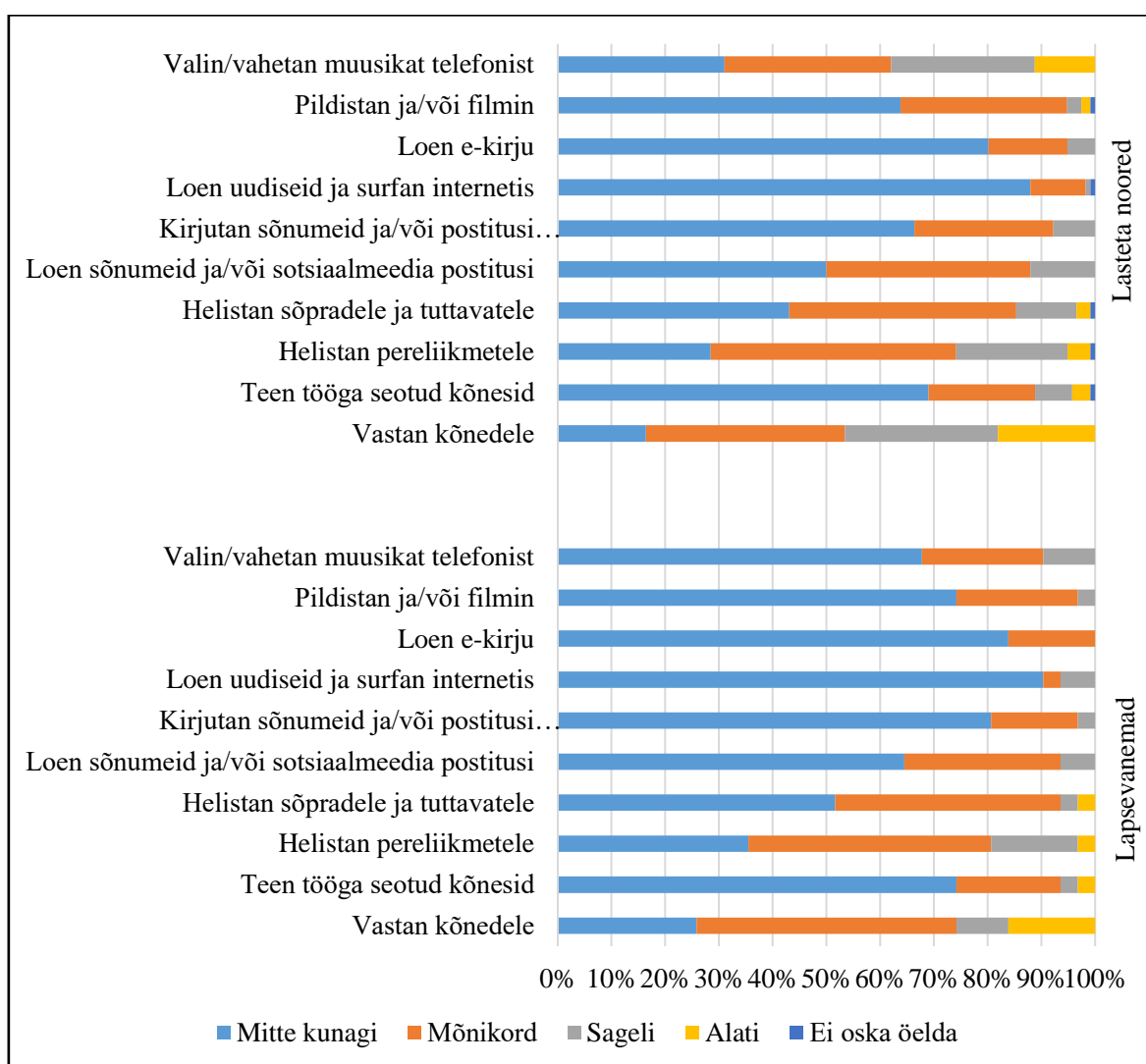


Joonis 16. Telefoni kasutamine sõidukit juhtides viimase 12 kuu jooksul lapsevanemate ja lasteta noorte puhul

Allikas: Autori arvutused

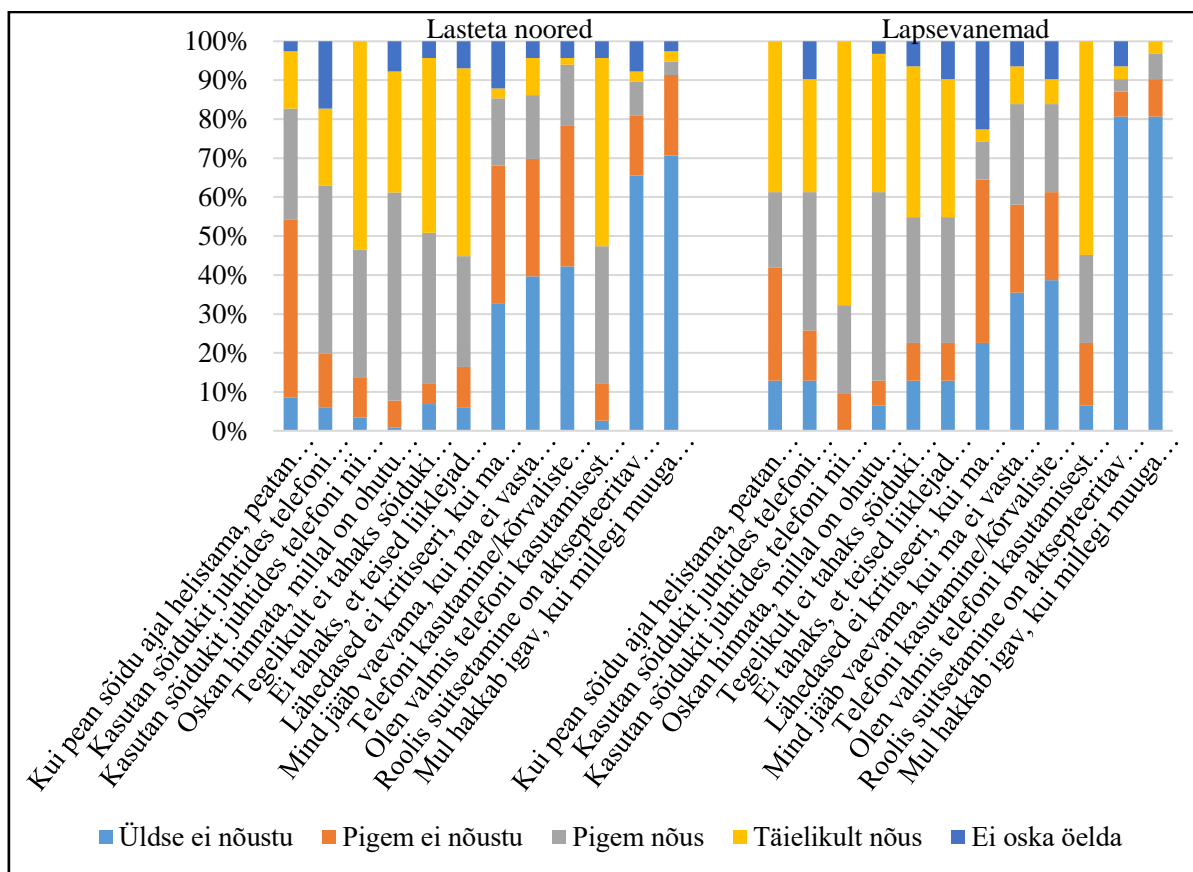
Küsitlusele vastanud valisid põhjused, mistõttu on roolis telefoni kasutatud. Peamiseks telefoni kasutamise eesmärgiks on nii lapsevanemate kui lasteta noorte puhul kõnedele vastamine (vt Joonis 17). Nimelt lapsevanematest 26% ei vasta kõnedele kunagi, ülejäänud teevad seda siis valdavalt mõnikord, sageli või harva. Suurem osa siiski, see on 48%, mõnikord. Lasteta noortest ei vasta kunagi kõnedele 16%, 37% vastavad mõnikord, 28% sageli ning 18% alati. Töoga seotud kõnede puhul olid vastused sarnased, suurem osa nii lapsevanematest kui lasteta noortest ei tee

seada kunagi, vastavalt 74% ja 69%. Suurim erinevus tuli välja seoses muusika valimise või vahetamisega telefonist. Kui lapsevanematest 68% ei tee seda kunagi, siis lasteta noortest ei kasuta sõidu ajal telefoni muusika vahetamiseks mitte kunagi pooled nendest ehk 31%. Lasteta noortest 31% teevad seda mõnikord, sageli 27% ning 11% alati. Lapsevanemate puhul ei tee seda mitte keegi juhtidest alati, küll aga mõnikord valib või vahetab muusikat 23%, sageli 10%. Samuti oli erinevus sõnumite ja/või sotsiaalmeediasse postitamise kirjutamises, aga ka nende lugemises. Kui lasteta noortest 66% ei kirjuta kunagi sõidu ajal sõnumeid või postitusi, siis lapsevanematest ei tee seda kunagi 81%. Sõnumeid või postitusi ei loe kunagi pooled vastanutest ehk 50%, lapsevanematest 65%.



Joonis 17. Telefoni kasutamise eesmärk sõiduki juhtimise ajal lapsevanemate ja lasteta noorte puhul
Allikas: Autori arvutused

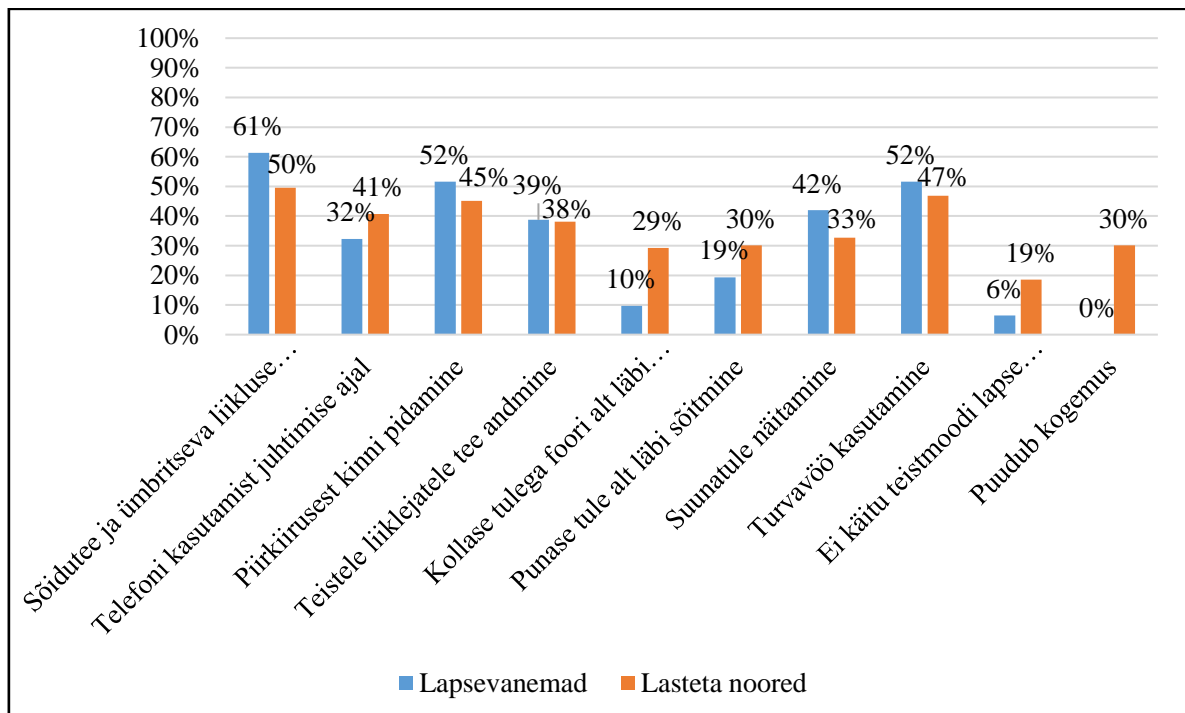
Eelnevalt tuli välja, et lastega noored kasutavad sõidukis telefoni vähem. Lisaks sellele selgus väidetest, millega noored siis kas nõustusid või mitte, et helistamiseks peatavad sõiduki alati 39% lapsevanematest (vt Joonis 18). Kusjuures lasteta noortest peatavad auto alati ainult 15%, enam kui poole vähem. 46% lasteta noortest teevad seda mõnikord. Suuremad erinevused paistsid veel välja näiteks suitsetamise väite puhul, kus 81% lapsevanematest ei pea sõidu ajal suitsetamist aktsepteeritavaks tegevuseks. Lasteta noortest ei aktsepteeri seda 66%. Peale selle oli neid lapsevanemate seas rohkem, nimelt 81%, kes üldse ei nõustunud väitega, et roolis hakkab igav, kui muude asjadega ei tegele. Lasteta noorte seas on neid veidi vähem ning nendest ei nõustunud antud väitega 71%. Küll aga on üllatav, et lapsevanemate seas on võrreldes lasteta noortega veidi rohkem neid, kes usuvad, et telefoni kasutamine või kõrvalised tegevused ei sega sõiduki juhtimist. Kui lasteta noortest on selle väitega pigem nõus või täielikult nõus 18%, siis lapsevanematest nõustuvad 29%, et need ei sega sõiduki juhtimist.



Joonis 18. Väited kõrvaliste tegevuste kohta roolis lapsevanemate ja lasteta noorte puhul
Allikas: Autori arvutused

Lapse juuresolekul võib nii mõnigi juht teisiti käituda. Nii näitavad ka tulemused, et enamik sõidukijuhte püüavad olla roolis tähelepanelikumad ja jälgivad oma käitumist rohkem juhul, kui

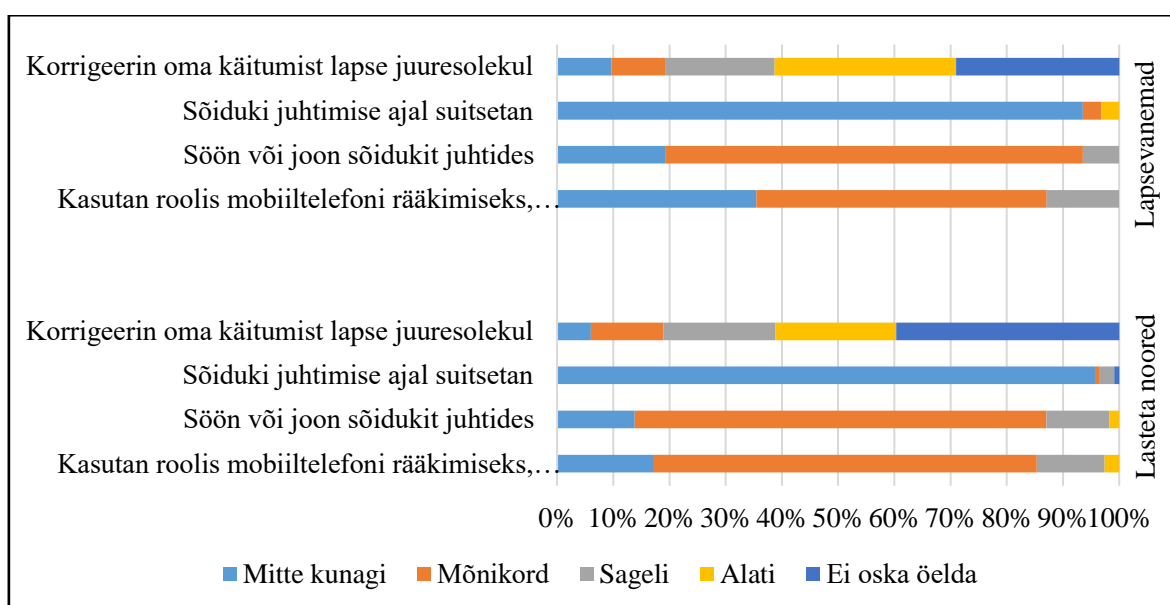
autos viibib laps. Lapsevanemate puhul pööratakse rohkem tähelepanu sõiduteele ja ümbritsevale liiklusele, 61% teevad seda (vt Joonis 19). Lasteta noorte puhul jälgivad sama asja 50%. Huvitav on, et küsimustiku vastused näitavad, et telefoni kasutamist juhtimise ajal jälgivad rohkem, 41%, lasteta noored, lapsevanemad aga 32%. Teisalt aga sellised tegevused nagu piirkiirusest kinni pidamine, suunatule näitamine ja turvavöö kasutamine on lapsevanemate jaoks lapse juuresolekul suurema tähelepanu all kui lasteta noortel. Piirkiiruse hoidmisel hoiab lastevanematest rohkem silma peal 52%, lasteta noortest 45%. Suunatule näitamisele pööravad enam tähelepanu 42% lastega noortest ning noortest, kel lapsi pole, 33%. Turvavöö kasutamisel on näitajad lapsevanematel ja lasteta noortel vastavalt 52% ning 47%. Küll aga oli üllatav see, et nii kollase kui ka punase tulega foori alt läbi sõitmist jälgivad rohkem just lasteta noored. Kui kollase tulega läbi sõitmist jälgivad 29% lasteta noortest, siis lapsevanematest ainult 10%. Punase tulega läbi sõitmist jälgivad lapsevanemad 19%, kuid siiski lasteta noored teevad seda aktiivsemalt, neid on 30%. Lapse juuresolekul ei käitu üldse teistmoodi 19% lasteta noortest, samas 30% vastanutest puudub ka kogemus. Lapsevanematest ei käitu teistmoodi vaid 6%, seega võib öelda, et peaaegu enamik lapsevanematest siiski korrigeerivad oma käitumist sõiduki juhtimise ajal ning on tähelepanelikumad.



Joonis 19. Tegevuste jälgimine sõidukit juhtides, kui autos viibib laps lapsevanemate ja lasteta noorte puhul

Allikas: Autori arvutused

Täpsemalt 61% lapsevanematest leiavad, et nad korrigeerivad oma käitumist lapse juuresolekul, nendest 32% teevad seda alati (vt Joonis 20). Lasteta noorte puhul korrigeerivad oma käitumist 54%, kellest 22% teevad seda alati. Paistab, et ka kõrvaliste tegevustega tegelevad lasteta noored rohkem. Söövad või joovad roolis 86% noortest, kel lapsi ei ole. Nendest 73% sööb või joob mõnikord. Lapsevanematest söövad või joovad summaarselt 81% juhtidest, kellest 74% teeb seda mõnikord. Suitsetamist toimub noorte seas võrdselt minimaalselt. Lapsevanematest 94% ei suitseta sõidukit juhtides kunagi, kuid 3% teevad seda mõnikord ja sama palju alati. Lasteta noortest ei suitseta aga kunagi 96%, 1% siiski teeb seda mõnikord ning 3% suitsetab sageli. Eelnevalt on juba palju räägitud mobiiltelefoni kasutamisest roolis. Veel kord selgus, et lapsevanemad kasutavad mobiiltelefoni vähem. Kui lasteta noored ei kasuta mitte kunagi mobiiltelefoni 17% juhtudest, siis lapsevanemad 35% juhtudest. Sealjuures lasteta noortest 68% kasutavad mõnikord, 12% sageli ning 3% alati. Lapsevanematest aga kasutab nutiseadet 52% mõnikord, 13% sageli ja 0% alati.

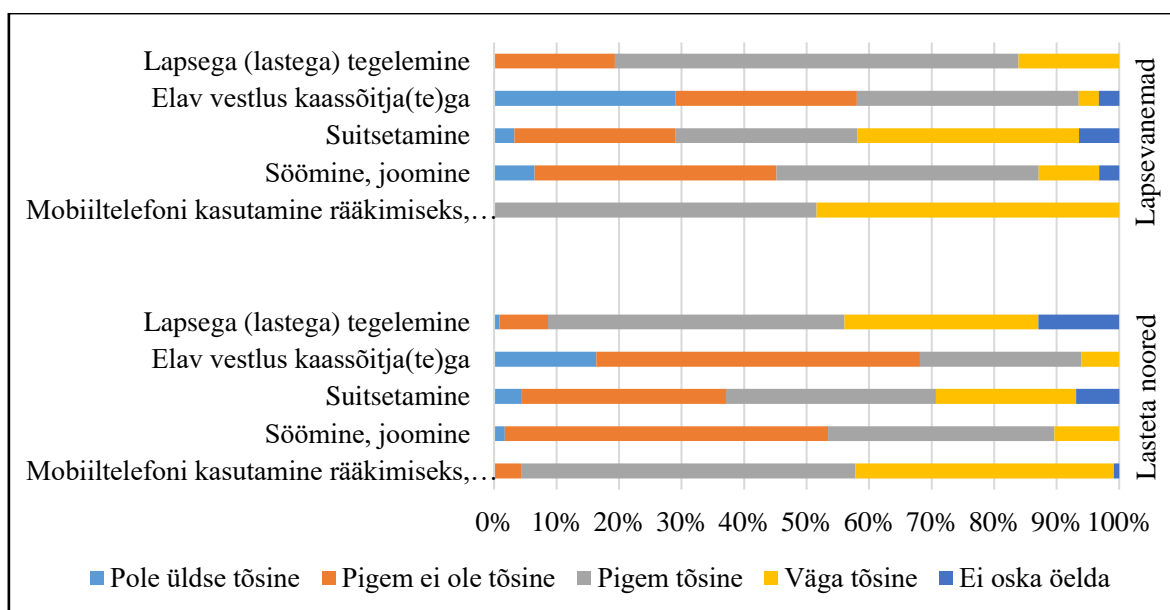


Joonis 20. Lapsevanemate ja lasteta noorte tegelemine kõrvaliste tegevustega sõiduki juhtimise ajal

Allikas: Autori arvutused

Kusjuures mobiiltelefoni kasutamist roolis peavad kõik lapsevanemad ka ohtlikuks kõrvaliseks tegevuseks, mis mõjutab oluliselt juhi tähelepanu hajumist (vt Joonis 21). Lasteta noorte seas oli 4% neid, kes arvavad, et selle kasutus pigem ei ole tõsiseks ohuks. Söömist ja joomist peavad samuti lapsevanemad suuremaks ohuks kui lasteta noored. Nimelt nendest 42% peavad seda pigem tõsiseks ohuks ning 10% väga tõsiseks. Lasteta noortest aga 36% pigem tõsiseks ning samuti 10%

väga tõsiseks ohuks. Küll aga 52% pigem ei pea söömist ja joomist tõsiseks ohuks sõidu ajal. Lapsevanemate puhul on sama näitaja 36%. Suitsetamise puhul lapsevanemate ja lasteta noorte arvamused suuremal määral ei erine. Seda ka enamik noori roolis ei harrastanud. Elava vestluse puhul kaassõitja(te)ga on aga hoiakud jällegi natuke erinevad. Lapsevanematest 29% ei pea seda üldse tõsiseks ohuks ning sama palju ehk 29% usuvad, et see pigem ei ole tõsine oht. Samas lasteta noortest ei pea elavat vestlust üldse tõsiseks ohuks 16% ning 52% pigem ei pea tõsiseks ohuks. Sellegipoolest 35% lastega noortest pigem usuvad, et see on tõsine oht, kuid lasteta noortest arvab samamoodi 26%.



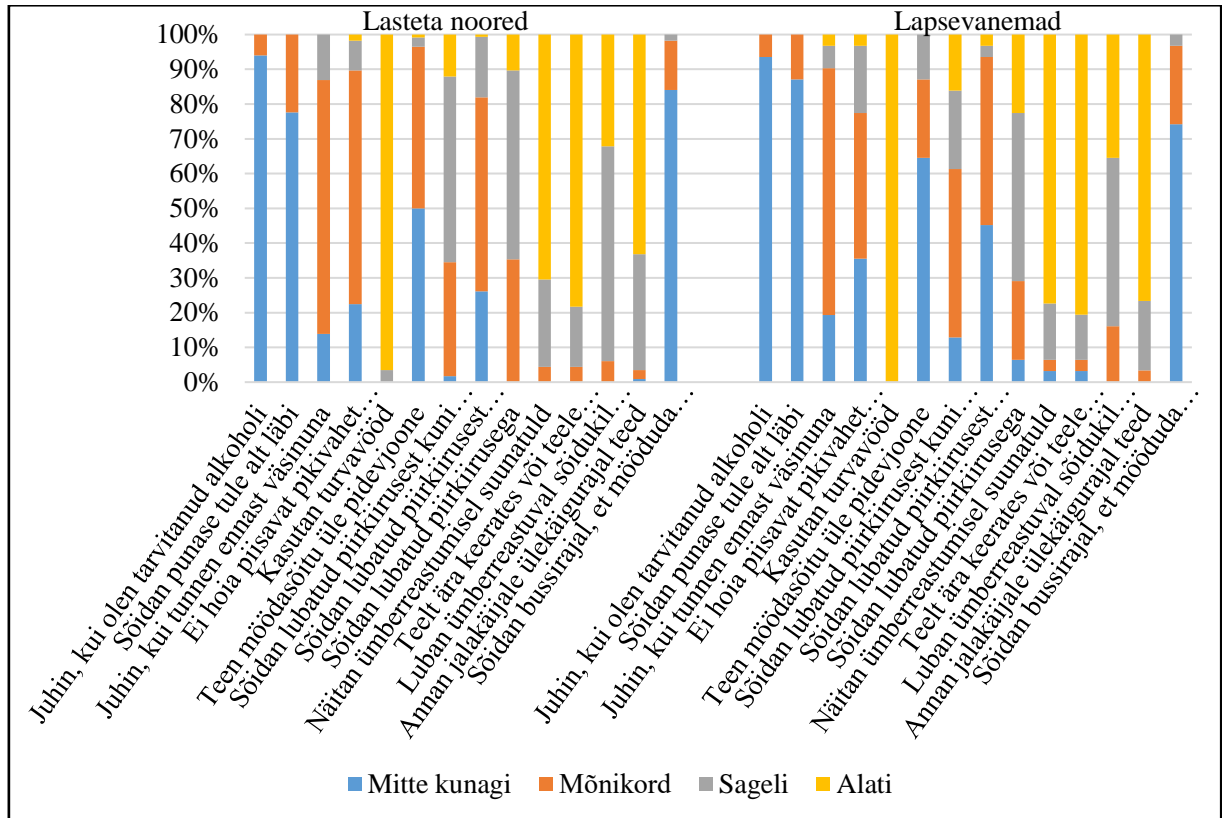
Joonis 21. Kõrvaliste tegevuste ohtlikkus sõiduki juhtimise ajal lapsevanemate ja lasteta noorte arvates

Allikas: Autori arvutused

Peale kõrvaliste tegevuste on ka teisi asju, mis mõjutavad juhi tähelepanu ja keskendumisvõimet. Näiteks joobes juhtimine, mida nii lapsevanemad kui lasteta noored ei tee enda sõnul 94% juhtudest mitte kunagi (vt Joonis 22). Mõlemal juhul juhib 6% noortest sõidukit alkoholi mõju all mõnikord.

Samuti on väga head tulemused ka turvavöö kasutamisel. Lausa kõik lapsevanemad kasutavad sõidukit juhtides turvavööd alati. Lasteta noortest kasutab alati turvavööd 96% ning sageli 3%. Märkatavat erinevust esineb kiiruse ületamisel ning seda rohkem kui 10 km/h puhul. Lapsevanematest ei ületa kunagi rohkem kui 10 km/h kiirust 45%, kuid lasteta noortest on neid 26%. Sageli ületab nii palju kiirust 17% lasteta noortest ja 3% lastega noortest, mis on märkatav

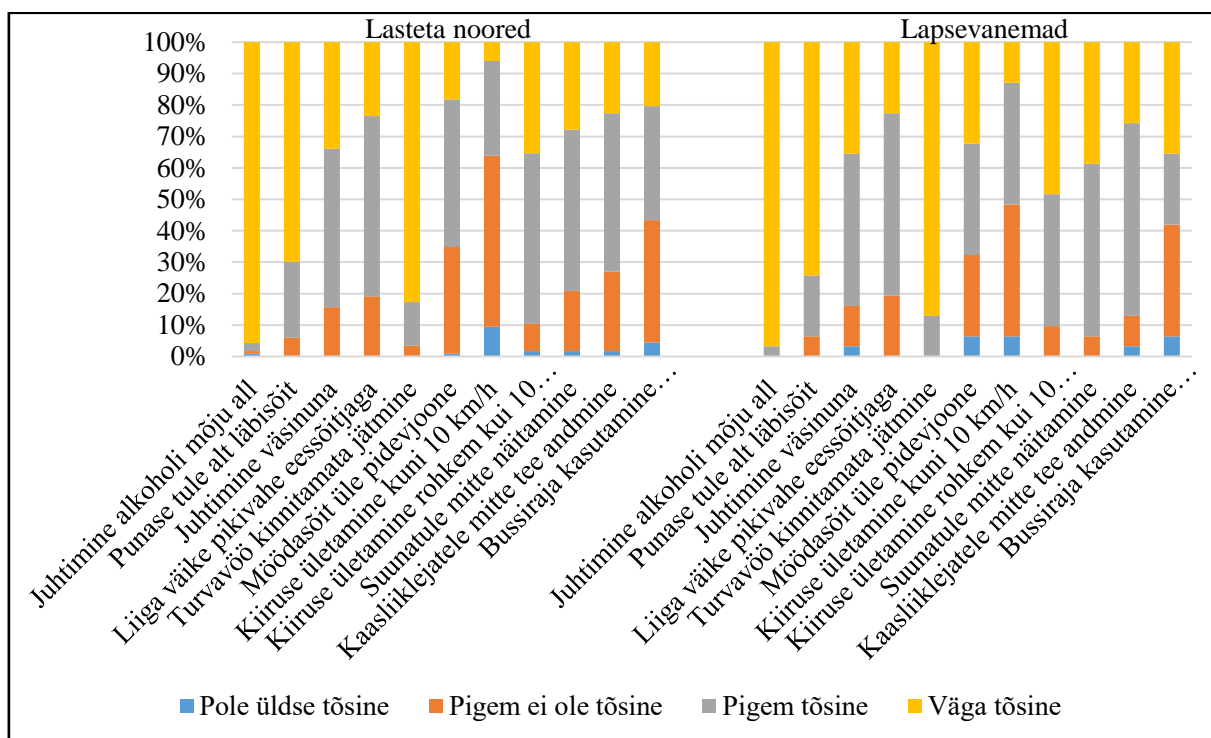
vahe. Niisamuti on kiiruse ületamisel kuni 10 km/h. Kui 13% lapsevanematest ei ületa kiirust kuni 10 km/h kunagi, siis lasteta noortest on neid vaid 2%. Kusjuures lubatud piirkiirusega sõidab alati 23% lapsevanematest, kuid lasteta noortest vaid 10%. Väga suurt erinevust teiste tegevuste puhul lapsevanemate ja lasteta noorte vahel ei tuvastatud.



Joonis 22. Lapsevanemate ja lasteta noorte käitumine sõiduki juhtimise ajal
Allikas: Autori arvutused

Rohkem kui 10 km/h kiiruse ületamist peavad lapsevanemad suuremaks ohuks (vt Joonis 23). See selgitab seda, et võrreldes lasteta noortega oli lapsevanemaid vähem, kes ise nii palju kiirust ületavad. 48% nendest peab nii suurt kiiruse ületust väga tõsiseks ohuks, 42% pigem tõsiseks ning 10% on neid, kes pigem ei pea tõsiseks ohuks seda. Samas lasteta noortest peab 35% väga tõsiseks ohuks ja 54% pigem tõsiseks. 9% nendest pigem ei pea seda tõsiseks ohuks ning 2% on neid, kes usuvad, et see pole üldse ohtlik. Kusjuures ka kiiruse ületamisel kuni 10 km/h peavad lapsevanemad seda suuremaks ohuks kui lasteta noored. Ka sel juhul oli lapsevanemaid vähem, kes ise kuni 10 km/h kiirust ületavad. Huvitav on aga, et suunatule mitte näitamist peavad lapsevanemad samuti suuremaks ohuks liikluses, kuigi nende endi käitumises suuri erinevusi

lasteta noortega võrreldes ei täheldatud. Nimelt peavad seda ohuks 78% lasteta noortest, kuid lapsevanematest 94%.



Joonis 23. Tegevuste ohtlikkus sõiduki juhtimise ajal lapsevanemate ja lasteta noorte arvates
Allikas: Autori arvutused

3.4. Arutelu

Läbi viidud uuringu tulemustest selgus kõigepealt, et üldiselt sõidavad noored juhid tõepoolest riskantsemalt ning nende tähelepanu on kergesti hajuv. Nii on näidanud ka kõik varasemad noorte juhtide käitumist käsitlevad uuringud, sealjuures ka 2018. aastal korraldatud Maanteeameti uuring (2018), mis sai võetud antud töö küsimustiku aluseks. Samas, kui seelses uuringus uuriti kogu elanikkonna tähelepanematust liikluses, siis antud töös keskenduti spetsiifilisemalt noortele. Sellest tulenevalt selgus, et näiteks telefoni kasutamine roolis on kogu Eesti elanikkonnast kõige problemaatilisem just noorte seas. Maanteeameti uuringus (2018) oli kasutusprotsent 25-34-aastaste seas kõrgeim, 89%. Antud töö valimiks olid 18-28-aastased ning nende seas kasutab telefoni 89,7%.

Veel tuli välja käesolevast uuringust, et telefonikasutus on peamiseks põhjuseks liiklusohtlikesse olukordadesse sattumisel. Nimelt 33% vastanutest on telefoni kasutamise tõttu ohtlikku olukorda sattunud. Maanteeameti uuringule (2018) vastanutest neljandik on sattunud mõnda ohtlikku olukorda ning levinumaks põhjuseks samuti mobiiltelefoni kasutamine, 13% sõidukijuhtidest. Seda sagedamini muidugi 15-34-aastaste elanike puhul. Muide sarnaselt Maanteeameti uuringule on ka käesoleva uuringu andmete põhjal teiseks ohtliku olukorra põhjustajaks elav vestlus kaassõitja(te)ga. Kuigi antud töös on protsent pea poole suurem, 18%, maanteeameti uuringus oli see näitaja 10%. Erinevus seisneb veel selles, kui paljud uuritavatest ei ole üldse liiklusohtlikku olukorda sattunud. Eesti elanikkonnast 76% ei ole sattunud (Maanteeameti uuring ... 2018), kuid 18-28-aastaste noorte seast ei ole kõrvaliste tegevuste tõttu ohtlikku olukorda sattunud 46%. See võib konkreetselt viidata ka faktile, et noored juhid tõesti satuvad tihedamini liiklusõnnetustesse ning sealjuures ka ohtlikke olukordi tuleb rohkem ette.

Põhiliselt kasutatakse telefoni kõnedele vastamiseks, summaarselt teeb seda 81% sõidukijuhtidest. Nendest 18% vastavad kõnele alati. Olulisel määral kasutatakse nutiseadet pereliikmetele helistamiseks (70% noortest), muusika valimiseks või vahetamiseks (61%), aga ka sõpradele/tuttavatele helistamiseks (55%). Sarnased tulemused olid Maanteeameti uuringus (2018) ehk kogu elanikkonna seas, kuigi sealses uuringus puudus telefonist muusika valimise/vahetamise vastusevariant, mis antud töös osutus noorte seas väga populaarseks. Antud probleemi parimaks lahenduseks on ilmselt käed-vabad-süsteemi rakendamine ja selle kasutamine. Kindlalt mõjutab ka käed-vabad-süsteemi kasutamine tähelepanu hajumist. Seda aga siiski vähesemal määral, sest vähemalt sel juhul on juhi mõlemad käed vabad ja valmisolek reageerimiseks efektiivsem.

Muude kõrvaliste tegevuste puhul palju noori veel ka sööb või joob sõidukit juhtides (85%). Kõigest 47% peab seda ohtlikuks tegevuseks sõidukiroolis, kuigi 14% juhtidest oli seetõttu liiklusohtlikku olukorda sattunud. Küll aga telefoni kasutamist peavad ohtlikuks enamik, 96%. Sellegipoolest oli selle kasutusprotsent väga suur. Noored teadvustavad nutiseadme ohtlikkust roolis, küll aga ei käitu ise vastavalt, et liiklus oleks ohutum. Nii on ka mõningate liiklusreeglite puhul. Näiteks peetakse ohtlikuks väsinuna juhtimist (84% juhtidest), küll aga täpselt sama paljud juhivad sellegipoolest ise, kui tunnevad väsimust. Lisaks suur osa juhtidest peab suureks ohuks kiiruse ületamist rohkem kui 10 km/h (90%), samas üle kahe kolmandiku noortest (69%) ületab nii suurel määral kiirust. Kusjuures kiiruse ületamist kuni 10 km/h peavad ohtlikuks ainult 39% vastanutest ning 96% noortest ületavad ise kuni 10 km/h kiirust. See on üllatav tulemus, sest

igasugune piirkiiruse ületamine võib osutuda liikluses ohtlikuks. Ka kogu elanikkonna puhul peetakse kiirusületust 10 km/h piires vähem ohtlikumaks kui kiirusületust rohkem kui 10 km/h (Maanteeameti uuring ... 2018).

Lapse viibimisel autos korrigeerib enamik noortest sõidukijuhtidest oma käitumist ning pöörab teatud tegevustele rohkem tähelepanu. Peamiselt jälgitakse rohkem sõiduteed ja ümbritsevat liiklust (51% noortest), turvavöö kasutamist (47%) ning piirkiirusest kinni pidamist (46%). Veidi vähesemad jälgivad lapse juuresolekul enam telefoni kasutamist (38%), liiklejatele tee andmist (37%) ja ka suunatule näitamist (34%). Tegelikult võiks aga ju alati nendele tegevustele rohkem tähelepanu pöörata ja roolis valvsamad olla mitte ainult laste tõttu.

Sellegipoolest selgus antud uuringust, et samas vanusevahemikus olevad noored, kellel on juba laps või lapsed, siis võrreldes teiste noortega, kes lapsi veel ei oma, on nad teatud juhtudel siiski valvsamad ja ka korralikumad sõidukit juhtides. Seda näitavad ka tulemused, et kõrvaliste tegevuste tõttu ohtlikku olukorda ei ole sattunud 61% lapsevanematest, see on 20% rohkem kui lasteta noorte puhul. Küll aga on lapsevanemate puhul telefoni kasutamise kõrval teiseks ohtlikku olukorda sattumise põhjuseks lapsega (lastega) tegelemine, mille protsent lasteta noorte puhul oli pea olematu.

Ka lastega noorte puhul on peamiseks liiklusohtliku olukorra põhjuseks telefoni kasutamine, seda küll vähesemal määral. Lapsevanemad kasutavad roolis telefoni ligikaudu 10% vähem kui lasteta noored. Kusjuures lapsevanemad peatavad helistamiseks tihedamini sõiduki (58%), lasteta noori peatub vähem (43%). Sellegipoolest on lapsevanemate seas rohkem neid, keda jääb vaevama, et kõnele jääb sõidu ajal vastamata. See võib tuleneda puhtalt ka sellest, et lapsevanemad vastavad vähem roolis olles kõnedele.

Veel selgus uuringust, et lapsevanemad jälgivad sõidukit juhtides lapse juuresolekul rohkem teatud tegevusi. Näiteks nii sõidutee ja ümbritseva liikluse jälgimist, piirkiirusest kinni pidamist, suunatule näitamist kui ka turvavöö kasutamist. Peale selle on lapsevanemaid, kes ei käitu lapse juuresolekul kuidagi teistmoodi kolm korda vähem kui lasteta noori. Üllatav oli aga, et teistel juhtudel, näiteks kollase või punase tulega foori alt läbi sõitmisel, pööravad rohkem tähelepanu just lasteta noored. Kindlasti võib erinevus tulla ka sellest, et lapsevanemad ongi ise viisakamad liikluses ja pigem jäävad foori taha seisma, kuid sellegipoolest oli selline erinevus autorile

üllatuseks. Lisaks tasub mainida, et lasteta noortest kolmandikul puudus üldse igasugune kogemus lapsega koos sõites.

Liikluseeskirja järgimisel on üldiselt eeskujulikumat samuti siiski lapsevanemad. Suurimad erinevused paistavad välja kiiruse ületamisel. 10 km/h piires ületavad lasteta noored 11% rohkem kui lastega noored. Niisamuti peavad lasteta noored kuni 10 km/h kiirusületust vähem ohtlikumaks (36%) kui lapsevanemad (52%). Kuigi rohkem kui 10 km/h kiiruse ületust peavad nii lapsevanemad kui lasteta noored võrdselt sama ohtlikuks liikluses, siis lasteta noored ületavad oluliselt rohkem, nimelt 73%, lapsevanematest aga 55%. Seega saab lapsevanemate ja lasteta noorte tulemuste võrdlusest järeldada, et lapsevanemaks saamine muudab noorte liikluskäitumist positiivses suunas. Ollakse tähelepanelikumad ja ettevaatlikumad liikluses liigeldes. See vahe lasteta noortega ei ole küll nii suur, kuid sellegipoolest on erinevus märgatav ja üsna konstantselt on lapsevanemate tulemused positiivsemad. Antud uuringus oli lastega noorte arv üsna väike, mistõttu võiks lapsevanemate liikluskäitumist veel põhjalikumalt edasi uurida.

KOKKUVÕTE

Käesoleva uurimistöö eesmärgiks oli välja selgitada, mis mõjutab noorte liikluskäitumist. Sealjuures oli üheks uuringu eesmärgiks selgitada välja, kuidas mõjutab seda eeskujuks olemine ning seda just laste olemasolul.

Tulemustest selgus, et ligi 90% noortest kasutab roolis mobiiltelefoni. Telefoni kasutamine on peamine põhjus liiklusohdlikesse olukordadesse sattumisel. Vaid 46% vastanutest ei ole üldse kõrvaliste tegevuste tõttu ohtlikku olukorda sattunud. Peamiselt kasutatakse telefoni kõnedele vastamiseks, aga ka pereliikmetele helistamiseks või muusika valimiseks. Ohtlikuks peavad telefoni kasutamist juhtimise ajal enamik noortest, 96%, seega ei kattu noorte endi käitumine nende hoiakuga.

On tähelepanuväärne, et palju noori sööb või joob juhtimise ajal. Noored ei pea seda eriti ohtlikuks tegevuseks, kuid 14% vastanuist oli just seetõttu ohtlikku olukorda sattunud. Ka kiiruse ületamine paistab noorte seas olevat probleemne. Rohkem kui 10 km/h ületab kiirust 69% noortest, ohtlikuks peab seda tegevust samas tervelt 90%. Samas kuni 10 km/h ületab kiirust 96% vastanuist ning ainult 39% peavad seda ohtlikuks.

Lasteta noorte ning lapsevanemate tulemusi võrreldes selgus, et lapsevanemate tulemused on konstantselt positiivsemad. Lapse viibimisel autos pööravad juhid suuremat tähelepanu ümbritsevatele liiklusele, turvavöö kasutamisele, piirkiirusest kinni pidamisele. Lapsevanemad kasutavad mobiiltelefoni 10% vähem kui lasteta noored ning samuti peatatakse helistamiseks sõiduk tihedamini. Lisaks telefoni kasutamisele on lapsevanemate puhul teiseks põhjuseks liiklusohdlikku olukorda sattumisel lapsega (lastega) tegelemine. Ka lapse viibimisel autos jälgivad teatud tegevusi lapsevanemad rohkem kui lasteta noored, olgu selleks ümbritseva liikluse jälgimine, suunatule näitamine või turvavöö kasutamine. Muide lapsevanemaid, kes ei käitu lapse juuresolekul roolis teistmoodi, on lasteta noortest kolm korda vähem. Liikluseeskirja järgivad samuti enam lapsevanemad. Kiirust kuni 10 km/h ületavad lapsevanemad 11% vähem lasteta

noortest ning lastevanemate arvates on see ohtlikum. Rohkem kui 10 km/h ületavad lapsevanemad 18% vähem kui lasteta noored, kuigi mõlemad peavad seda võrdselt ohtlikuks.

Tulemustest saab järeldada, et noored juhid sõidavad tõepoolest riskantsemalt, nende tähelepanu hajub kergelt ning tegeletakse palju kõrvaliste tegevustega. Paljusid tegevusi peavad noored liikluses küll suureks ohuks, kuid siiski käitutakse vastupidiselt sellel teadmisele, millega seatakse ohtu nii ennast kui kaasliiklejaid. Turvavöö kasutamisele ning joobes juhtimisega seotud ohtude tutvustamiseks on viimastel aastatel palju kampaaniaid tehtud ning seda näitavad ka tulemused, et noored peavad neid suurimateks ohtudeks, kuid sageli ei too see kaasa oma käitumise muutumist.

Lastevanemate ja lasteta noorte võrdlusest saab järeldada, et lapsevanemaks saamine, sealjuures oma lapsele eeskujuks olemine, tõepoolest muudab noore mõttemaailmat ning liikluskäitumist. Sõidukit juhtides ollakse tähelepanelikumad ja ettevaatlikumad.

Võttes arvesse käesoleva töö tulemusi, võiks Maanteeamet teha ennetuskampaaniaid, mis on suunatud konkreetsemalt noortele juhtidele. Sealjuures võiks kampaaniatega sisendada noortele, et enda käitumisega ollakse eeskujuks kõigile endist noorematele, olenemata sellest, kas ollakse lapsevanem või mitte.

Lisaks peab tegelema telefoni kasutamisega sõiduki juhtimise ajal. Esmaseks lahenduseks võib olla laialdasem käed-vabad-süsteemi rakendamine ja reklaamimine, kusjuures see ei pea tingimata olema autosse sisse ehitatud, vaid on olemas ka muid mugavaid lahendusi. Üheks võimaluseks on ka teedele lisada hoiatustahvleid, mis tuletaks juhtidele meelde, et telefoni kasutamine roolis on keelatud.

Kindlasti on oluline antud teemat veel põhjalikumalt edasi käsitleda, uurides erinevaid käitumisaspekte ja mõjureid. Näiteks võiks üheks uuringuteemaks olla noorte liikluskäitumise alaste vaatlusuuringute läbi viimine, kus on võimalus tulemus saada vahetult uuringu läbi viimisel ning seda ilustamata kujul. Selliste erinevate uuringute võrdlus (reaalne liikluskäitumine tänavatel- teedel võrreldes noorte seas läbi viidud küsitlusuuringute tulemustega) võiks anda veelgi parem pildi juhtide hoiakute ja reaalse käitumise vastuoludest ja põhjustest.

SUMMARY

TRAFFIC BEHAVIOUR OF YOUNG PEOPLE AND EXAMPLE AS A PARENT

Keity Ader

Owning a vehicle is nowadays an usual phenomenon and nothing special. It has become more an irreplaceable commodity. Number of cars have increased rapidly in the last years. That means there are more vehicles in traffic than ever before. Road users need to share traffic space but such a situation is not suitable for everyone. Often drivers become restless which could lead to sad consequences. Such as damaged property, injured or even dead people. It is common understanding that young drivers are more risky and could cause more dangerous situations in traffic. That is also because the main cause of death of young people is traffic accidents. The problem is topical and serious in Estonia as well. Although, no large scale studies have been conducted in Estonia, which focuses on young drivers', as well as young families' traffic behaviour.

This particular study analyzes young people' traffic behaviour, including youngsters who have children and those who have not. The main purpose of this research is to clarify the factors that have an effect on youngsters' traffic behaviour and to identify the influence of family or being a role model. Three main research questions have been raised in this work. Firstly, to understand the current situation of the etiquette in driving manners. Secondly, what kind of behaviour and a sense of risk is common in traffic amongst youngsters and young parents. Thirdly, how and to what extent being a role model or becoming a parent affects young people' traffic behaviour. Quantitative research method is used, which is a questionnaire. The study involved 18-28 years old estonian adolescents.

The results show that about 90% of youngsters use mobile phone behind the wheel. That is also the main reason of getting into dangerous traffic situations. The phone is mainly used to answer the calls, as well as calling to family members and to select music. 96% of drivers consider using a telephone a dangerous side activity. Although, many respondents do not consider eating and

drinking as a dangerous activity, 14% of them have gotten into dangerous situation because of it. Speeding is another main problem among young drivers. 69% of young people exceed speed over 10 km/h but 90% consider it dangerous. 96% of drivers exceed the speed limit within 10 km/h and only 39% consider it dangerous.

To compare youngsters without children and young parents, appeared that the results of parents were constantly better. Parents use mobile phone behind the wheel 10% less than those who do not have a child. In addition to mobile phone usage, dealing with a child is the second main reason getting into dangerous situations for parents. By the way, those who do not behave differently in the presence of a child are three times less among parents than other youngsters. Traffic law is also better followed by parents. Parents exceed the speed limit within 10 km/h 11% less than those who do not have children. Furthermore, they consider it more dangerous. Although, both consider exceeding the speed limit over 10 km/h equally dangerous, parents exceed that much 18% less than young people without children.

Can be concluded that young drivers are in fact more risky, attention is easily distracted and they are engaged to more side activities during a ride. There are many behavioral pattern that adolescents consider dangerous but still act the same way themselves. From the comparison of young parents and young people without children can be inferred that becoming a parent, by that means being a role model to a child, changes adolescents' mindset and traffic behaviour. Parents are more careful and more attentive when driving a vehicle.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

- Adminaite, D. Calinescu, T. Jost, G. Stipdonk, H. Ward, H. 2018. Ranking EU Progress on Road Safety. 12th Road Safety Performance Index Report.
- Atwood, J. Guo, F. Fitch, G. Dingus, T. A. (2018). The driver-level crash risk associated with daily cellphone use and cellphone use while driving – *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 119, 149-154.
- Bergel-Hayat, R. Debbarih, M. Antoniou, C. Yannis, G. (2013). Explaining the road accident risk: Weather effects. – *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 60, 456-465.
- Briefing EU strategic action plan on road safety. (2018). European Transport Safety Council (Euroopa Transpordi Ohutusnõukogu). Kättesaadav: <https://etsc.eu/wp-content/uploads/2018-06-24-eu-strategic-action-plan-etsc-response.pdf> , 25. märts 2019.
- Curry, A. E. Pfeiffer, M. R. Durbin, D. R. Elliott, M. R. (2015). Young driver crash rates by licensing age, driving experience, and license phase. – *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 80, 243-250.
- Dorn, L. (2008). Driver Behaviour and Training: Human Factors in Road and Rail Transport. Volume III. England: Ashgate Publishing Ltd.
- Eesti liiklusohutusprogramm 2016-2025.
- Eesti Statistikaamet. (2019). RV021: Rahvastik soo ja vanuse rühma järgi, 1. jaanuar. – [E-andmebaas] <http://andmebaas.stat.ee/Index.aspx?lang=et&DataSetCode=RV021> (11. aprill 2019)
- Evans-Whipp, T. J. Plenty, S. M. Toumbourou, J. W. Olsson, C. Rowland, B. Hemphill, S. A. (2013). Adolescent exposure to drink driving as a predictor of young adults' drink driving. – *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 51, 185-191.
- Falco, A. Piccirelli, A. Girardi, D. Dal Corso, L. De Carlo, N. A. (2013). Risky riding behavior on two wheels: The role of cognitive, social, and personality variables among young adolescents. – *Journal of Safety Research*, Vol. 46, 47-57.
- Gariazzo, C. Stafoggia, M. Bruzzone, S. Pelliccioni, A. Forastiere, F. (2018). Association between mobile phone traffic volume and road crash fatalities: A population-based case-crossover study – *Accident Analysis and Prevention*, Vol 115, 25-33.
- Gauld, C. S. Lewis, I. White, K. M. Fleiter, J. J. Watson, B. (2017). Smartphone use while driving: What factors predict young drivers' intentions to initiate, read, and respond to social interactive technology? – *Computers in Human Behavior*, Vol. 76, 174-183.

- Gheorghiu, A. (2015). Peers and parents influence on young risky behaviors: The case of young drivers. – *Annals of the Al. I. Cuza University, Psychology Series*, Vol. 24, 91-107. Romania: Alexandru Ioan Cuza University.
- Goodwin, A. H. Foss, R. D. Harrell, S. S. O'Brien, N. P. 2012. *Distracted Driving Among Newly Licensed Teen Drivers*. Washington: AAA Foundation for Traffic Safety.
- Hingson, R. W. Zha, W. Weitzman, E. R. (2009). Magnitude of and trends in alcohol related mortality and morbidity among U.S. College students ages 18–24, 1998–2005 - *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*, Vol. 16, 12–20.
- Huisingsh, C. Griffin, R. McGwing Jr, G. (2015). The Prevalence of Distraction Among Passenger Vehicle Drivers: A Roadside Observational Approach – *Traffic Injury Prevention*, Vol. 16, No. 2.
- International Transport Forum. Road Safety Annual Report 2018.
- Maanteeameti liiklusaasta 2017 raport.
- Maanteeameti liiklusaasta 2018 raport.
- Maanteeameti liikluskäitumise monitooring 2018.
- Maanteeameti uuring „Tähelepanematus liikluses“. (2018). Kättesaadav: https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/tahelepanematus_liikluses_06-2018_aruanne.pdf , 26. märts 2019.
- McCartt, A. T. Mayhew, D. R. Braitman, K. A. Ferguson, S. A. Simpson, H. M. (2009). Effect of Age and Experience on Young Driver Crashes: Review of Recent Literature. – *Traffic Injury Prevention*, Vol. 10, No. 3, 209-219.
- Miilits, T. (2012). Noorte sõidukijuhtide riskikäitumine Eestis. (Magistritöö). Sisekaitseakadeemia. Tallinn.
- Mütze, F. De Dobbeleer, W. 2019. *The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe*. Brussels: European Transport Safety Council.
- Peetermann, H. (2016). Noorte autojuhtide hoiakud liiklusohutuse suhtes. (Bakalaureusetöö). Tallinna Tehnikaülikool. Tallinn.
- Road safety annual report 2018. (2018). International Transport Forum (Rahvusvaheline Transpordi Foorum). Kättesaadav: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2018_2.pdf , 25. märts 2019.
- Road Safety Priorities for the EU 2020-2030. European Transport Safety Council (Euroopa Transpordi Ohutusnõukogu). Kättesaadav: https://etsc.eu/wp-content/uploads/2019_ep_elections_briefing_etsc.pdf , 25. märts 2019.

- Rolison, J. J. Regev, S. Moutari, S. Feeney, A. (2018). What are the factors that contribute to road accidents? An assessment of law enforcement views, ordinary drivers' opinions, and road accident records. – *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 115, 11-24.
- Scott-Parker, B. Watson, B. King, M. J. (2009). Understanding the psychosocial factors influencing the risky behaviour of young drivers. – *Transportation Research Part F*, Vol. 12, 470-482.
- Smorti, M. Guarnieri, S. Ingoglia, S. (2014). The parental bond, resistance to peer influence, and risky driving in adolescence. – *Transportation Research Part F*, Vol. 22, 184-195.
- Taubman – Ben-Ari, O. (2018). What potential role do siblings play in young drivers' driving styles – *Transportation Research Part F*, Vol. 58, 19-24.
- Twisk, D. A. M. Stacey, C. (2007). Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. – *Journal of Safety Research*, Vol. 38, 245-257.

LISAD

Lisa 1. Ankeet

1. Sugu

- Naine
- Mees

2. Vanus

.....

3. Kas Teil on lapsi?

- Jah
- Ei

Kui vastasite „Ei“, jätkake vastamist küsimusest number 6.

4. Mitu last Teil on?

.....

5. Vana(d) on Teie laps(ed)?

.....

6. Kas Teil on mootorsõiduki juhiluba?

- Jah
- Ei

Kui vastasite „Ei“ jätkake vastamist küsimusest number 15.

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

- Alla 1 aasta
- 1 - 2 aastat
- 3 - 4 aastat
- 5 - 7 aastat
- Enam kui 7 aastat
- Ei oska öelda

8. Kui suur on Teie viimase 12 kuu kilometraaž mootorsõidukijuhina?

- Ei ole juhtinud mootorsõidukit viimase 12 kuu jooksul (0 km)
- 1 - 5000 km

- 5001 – 10 000 km
- 10 001 – 15 000 km
- 15 001 – 20 000 km
- Üle 20 000 km
- Ei oska öelda

9. Milliste Teie poolt läbi viidud kõrvaliste tegevuste tõttu olete sattunud liiklusohhtlikesse olukordadesse viimase 12 kuu jooksul sõidukit juhtides? Võib valida mitu varianti

- Telefoni kasutamine (va käed-vabad-süsteemi kasutades)
- Söömine, joomine
- Suitsetamine
- Lapsega (lastega) tegelemine
- Navigatsiooniseadme kasutamine
- Vestlus kaassõitja(te)ga
- CD vahetamine, raadiojaama otsimine
- Meikimine, enese sättimine
- Pildistamine, filmimine
- Ei ole kõrvaliste tegevuste tõttu ohtlikku olukorda sattunud või midagi eelnimetatut teinud
- Muu

10. Kui tihti olete viimase 12 kuu jooksul kasutanud sõidukit juhtides telefoni?

- Sageli
- Mõnikord
- Harva
- Mitte kunagi

11. Kuivõrd kasutate sõidukit juhtides telefoni järgmisteks tegevusteks (mitte käed-vabad-süsteemi kasutades)? Mitte kunagi/Mõnikord/Sageli/Alati/Ei oska öelda

- Vastan kõnedele
- Teen tööga seotud kõnesid
- Helistan pereliikmetele
- Helistan sõpradele ja tuttavatele
- Loen sõnumeid ja/või sotsiaalmeedia postitusi
- Kirjutan sõnumeid ja/või postitusi sotsiaalmeediasse

- Loen uudiseid ja surfan internetis
- Loen e-kirju
- Pildistan ja/või filmin
- Valin/vahetan muusikat telefonist

12. Kuivõrd nõustute järgmiste väidetega? Üldse ei nõustu/Pigem ei nõustu/Pigem nõus/Täielikult nõus/Ei oska öelda

- Kui pean sõidu ajal helistama, peatan enne helistamist sõiduki turvalises kohas
- Kasutan sõidukit juhtides telefoni turvalisemalt kui juhid keskmiselt
- Kasutan sõidukit juhtides telefoni nii vähe kui võimalik
- Oskan hinnata, millal on ohutu sõidukit juhtides tegeleda kõrvaliste tegevustega
- Tegelikult ei tahaks sõiduki juhtimise ajal telefoni kasutada/tegeleda kõrvaliste tegevustega, aga vahel ei saa seda vältida
- Ei tahaks, et teised liiklejad märkavad, kui kasutan sõidukit juhtides telefoni
- Lähedased ei kritiseeri, kui ma sõidukit juhtides telefoni kasutan
- Mind jääb vaevama, kui ma ei vasta sõiduki juhtimise ajal telefonile
- Telefoni kasutamine/kõrvaliste tegevuste tegemine ei sega ühelgi viisil minu sõiduki juhtimist
- Olen valmis telefoni kasutamisest sõiduki juhtimise ajal loobuma (va käed-vabad-süsteemi kasutamine)
- Roolis suitsetamine on aktsepteeritav tegevus
- Mul hakkab igav, kui millegi muuga sõidukit juhtides ei tegele

13. Milliseid tegevusi jälgite sõidukit juhtides rohkem, kui autos viibib laps?

- Sõidutee ja ümbritseva liikluse jälgimine
- Telefoni kasutamist juhtimise ajal
- Piirkiirusest kinni pidamine
- Teistele liiklejatele tee andmine
- Kollase tulega foori alt läbi sõitmine
- Punase tule alt läbi sõitmine
- Suunatule näitamine
- Turvavöö kasutamine
- Ei käitu teistmoodi lapse juuresolekul
- Puudub kogemus

- Muu

14. Kui tihti Te toimite järgnevalt ... ? *Mitte kunagi/Mõnikord/Sageli/Alati/Ei oska öelda*

- Juhin, kui olen tarvitanud alkoholi
- Kasutan roolis mobiiltelefoni rääkimiseks, sõnumite ja/või sotsiaalmeedia postituste lugemiseks
- Sõidan punase tule alt läbi
- Juhin, kui tunnen ennast väsinuna
- Ei hoia piisavat pikivahet eessõitjaga
- Kasutan turvavööd
- Teen möödasõitu üle pidevjoone
- Sõidan lubatud piirkiirusest kuni 10 km/h kiiremini
- Sõidan lubatud piirkiirusest rohkem kui 10 km/h kiiremini
- Sõidan lubatud piirkiirusega
- Näitan ümberreastumisel suunatuld
- Teelt ära keerates või teele keerates näitan suunatuld
- Luban ümberreastuval sõidukil enda ette tulla
- Söön või joon sõidukit juhtides
- Sõiduki juhtimise ajal suitsetan
- Annan jalakäijale ülekäigurajal teed
- Sõidan bussirajal, et mööduda teistest sõidukitest
- Korrigeerin oma käitumist lapse juuresolekul

15. Kuidas hindate järgmiste tegevuste ohtlikkust sõiduki juhtimise ajal? *Pole üldse*

tõsine/Pigem ei ole tõsine/Pigem tõsine/Väga tõsine/Ei oska öelda

- Juhtimine alkoholi mõju all
- Mobiiltelefoni kasutamine rääkimiseks, sõnumite ja/või sotsiaalmeedia postituste lugemiseks
- Punase tule alt läbisõit
- Juhtimine väsinuna
- Liiga väike pikivahe eessõitjaga
- Turvavöö kinnitamata jätmine
- Möödasõit üle pidevjoone
- Kiiruse ületamine kuni 10 km/h

- Kiiruse ületamine rohkem kui 10 km/h
- Suunatule mitte näitamine
- Kaasliiklejatele mitte tee andmine
- Söömine, joomine
- Suitsetamine
- Bussiraja kasutamine möödasõidu tegemiseks
- Elav vestlus kaassõitja(te)ga
- Lapsega (lastega) tegelemine

16. Kuivõrd nõustute järgmiste väidetega olles kaassõitja? *Ei nõustu üldse/Pigem ei nõustu/Pigem nõustun/Nõustun täielikult/Ei oska öelda*

- Kaassõitjana palun kõrvaliste tegevustega tegeleval sõiduki juhil sõidule keskenduda
- Tunnen ennast ebakindlalt (ei tunne ohutult) kui juht tegeleb sõidu ajal kõrvaliste tegevustega
- Usun, et teatud kõrvalised tegevused sõidu ajal ei takista ohutut liiklemist
- Olen häiritud, kui näen liikluses juhti, kes tegeleb roolis kõrvaliste tegevustega
- Kaassõitjana teen liiklusreeglite rikkumise puhul juhile märkuse
- Kaassõitjana ei pööra tähelepanu sellele, kas juht peab kinni liiklusreeglitest