

Riskeeriv käitumine liikluses ja isiksuseomadused, nende seos bioloogilise markeri monoamiinide oksüdaasi (MAO) aktiivsusega

**Tartu Ülikooli teadus- ja arendustöö tellimusleping
nr LSOPH02038 Maanteeametiga**

2002. ja 2003. aastate lõpparuanne

Projektijuht: prof. Jaanus Harro

Põhitäitja: Marika Paaver, MSc

Tartu, 2003

1 SISSEJUHATUS JA UURINGU TAUST

Maailma Tervishoiuorganisatsioon (WHO) hindab haigustest, vigastustest ning enneaegsest surmast põhjustatud üldkoormust ühiskonnale väljendatuna kaotatud eluaastate mõiste kaudu. Aastaks 2020 prognoosib WHO, et ülemaailmselt põhjustavad liiklusõnnetused kaotatud eluaastaid kolmanda põhjusena südame-veresoonkonna isheemiliste haiguste ning raskete depressioonide järel (Murray ja Lopez 1997).

Eestis registreeriti 2003. aastal liiklusõnnetusi 1903 (2002. aastal 2126 ja 2001. a 1882), neis hukkus 162 (2002. aastal 221 ja 2001. aastal 197) ning sai vigastada 2509 (2002. aastal 2817 ja 2001. aastal 2435) sõidukijuhti ja sõitjat. Juhtidepoolsetest põhjustest liiklusõnnetuste tekitamisel oli oludele mittevastava sõidukiiruse valimine kõige suurema osakaaluga, moodustades 42,1% kõigist sõidukijuhtide-poolsetest põhjustest. Sel põhjusel toimunud liiklusõnnetustes hukkusid enam kui pooled –62,5%– kõigist juhtide põhjustatud liiklusõnnetustes surmasaanutest. Eesti on liiklustraumatismi näitajate alusel suurimate liiklusohutudega Euroopa riikide seas ja seda eeskätt meessoost juhtide põhjustatud õnnetuste tõttu (www.mnt.ee).

Üks levinumaid rikkumisi liikluses on lubatud sõidukiiruse ületamine. Statistika riikides, kus kiirusepiiranguid on mingil ajahetkel tõstetud, näitab, et see toob koheselt kaasa ka keskmise sõidukiiruse tõusu ning olulise liiklusõnnetuste sagedasemise (Baum jt 1989, Williams 1996). Füüsilised uuringud näitavad, et risk sõidukiiruse kasvades suureneb eksponentsiaalselt – väike vahe sõidukiiruses toob kaasa suure erinevuse tagajärgedes. Õnnetusse sattumise riski suurendab pikem reaktsiooniaeg suurel kiirusel ning pidurdusteedkonna kasv, suuremat riski õnnetuse tagajärgedes toob kaasa kineetiline energia ja suurem purustusjõud suuremal sõidukiirusel (MacInnis, 1996).

Kiiruseületamise ja riskeeriva juhtimisstiili uuringud on esile toonud mitmeid kaasaitavaid faktoreid nagu mõned isiksuseomadused: elamustejanu, impulsiivsus, agressiivsus ja vaenulikkus, ekstravertsus, tajutud kontroll ja seadusekuulekus (Iversen 2002, Jonah 1997, Burns ja Wilde 1995, Iversen 2002, Jonah 1997, Deery ja Fildes 1999, Renner ja Anderle 2000, Mayer ja Treat 1977, Beirness 1993, Williams jt 1974), samuti muud faktorid nagu elustiil (Beirness 1993) ja motivatsioon (Lajunen ja Summala 1996). Elamustejanu (*sensation seeking*) ehk kalduvus pidevalt otsida uudseid ja põnevaid kogemusi ja sattuda seetõttu riskantsetesse tegevustesse on isiksuse püsiomadus. Impulsiivsus (*impulsivity*) on enesekontrolli omadus, mis kirjeldab võimet kontrollida oma vajadusi ja impulsse laiemalt. Impulsiivsust võiks jagada omakorda düsfunktsionaalseks impulsiivsuseks ehk liigseks riskeerivuseks, mis põhjustab inimesele probleeme, ning funktsionaalseks impulsiivsuseks ehk kiireks otsustamisstiiliks, mis võib saavutustele kaasa aidata. Käesoleva uuringukokkuvõtte esitajate poolt eelmises Maanteeameti tellimisel läbi viidud uuringus “Alkoholijoobes autojuhtimist mõjustavad isiksuse-omadused, nende seos bioloogilise markeri monoamiinoksüdaasi (MAO) aktiivsusega” 2001. aastal selgus, et uuringugrupp (politsei poolt kinnipeetud alkoholijoobes juhid) oli oluliselt kõrgema riskeerivuse ehk düsfunktsionaalse impulsiivsuse keskmise skooriga kui kontrollgrupp; mitmetes muudes isiksuseomadustes aga erinevusi ei olnud.

Mono- ja disügootsete kaksikutepaaridega tehtud isiksuseomaduste pärilikkuse uuringud on aidanud välja arendada tänapäevase üldlevinud seisukoha, et pärilikkusega on seletatav umbes pool ja keskkonnast tulenevate teguritega teine pool isiksuseomaduste varieeruvusest. Isiksust peetakse lõplikult väljakujunenuks ca 30ndaks eluaastaks, enne seda on elukogemusel isiksuseomadustele oluline mõju.

Riskikäitumist mõjutavaid isiksuseomadusi ja bioloogilisi markereid tundes saab efektiivsemalt välja selgitada riskigruppi kuulujaid ning suunata tervisekasvatust. Teatud kitsapiiriliste isiksuseomaduste nagu elamustejanu, agressiivsus, impulsiivsus ja loovus bioloogiliseks markeriks peetakse trombotsüütide ensüümi monoamiinide oksüdaas-B (MAO) aktiivsust (Oreland jt 1999). Meie eespoolnimetatud uuringus selgus, et politsei poolt kinnipeetud alkoholijoobes juhtidel oli kontrollgrupist oluliselt madalam MAO aktiivsus, mis kinnitas bioloogilist komponenti sellisel riskiga seotud käitumisel.

Lähtudes teadmisest, et isiksuseomadused on seotud liikluses tehtavate otsustustega, ning et isiksuseomadused/käitumiseelistused on osalt pärilikud ja seega elu jooksul mittemuudetavad, osalt aga keskkonna poolt reguleeritavad, võib esitada praktilise tähtsusega küsimuse: kas liikluses käitumist mõjustavad isiksuseomadused on pigem muutumatud või pigem muudetavad? Vastusest sellele küsimusele sõltub liiklusõnnetuste ennetamise strateegia see osa, mis pühendub käitumiseelistuste mõjustamisele. Esimesel juhul saab liiklusõnnetuste ennetamise strateegia rajaneda eeskätt füüsilise liikluskeskkonna ohutuse suurendamisele ning järsematele käitumist reguleerivate meetmetele (karistused, tihendatud kontroll). Teisel juhul võib pidada otstarbekaks ohtliku käitumise eelsoodumustega juhtide väljaselgitamist psühholoogilise testimisega kas juba autokoolis või esmakordsel liiklusõnnetusse sattumisel, ning sellistele juhtidele nende enda käitumiseelistuste ohtlikkuse teadvustamist. Pärilike tegurite mõju on kompleksse ja sotsiaalselt mitmekesiselt reguleeritud käitumise puhul piiratud ulatusega, kuid võib osutada kaaluks.

2 EESMÄRGID JA HÜPOTEESID

Käesolev uuring jätkab 2001. aastal läbi viidud uuringut alkoholijoobes juhtimise isiksuslike ja bioloogiliste korrelaatide kohta, suurendades andmebaasi ja võttes võrdlevalt vaatluse alla teisi liiklusohutliku käitumise viise. Et joobes juhtimine seostus oluliselt mõnede isiksuseomadustega nagu impulsiivsus, ning madalama monoamiinide oksüdaasi aktiivsusega, tekib küsimus, kas teiste riskide võtmine liikluses, nagu näiteks kihutamine ja ohtlikud manöövrid, seostuvad samade või teiste isiksuseomadustega. Eelnevast tuleneb küsimus, kas on võimalik leida üleüldist korrelaati liigselt riskeerivale käitumisele liikluses. Lisaks on vaja uurimuse usaldusväärsuse suurendamiseks analüüsida eraldi korduvalt liikluseeskirja rikkujaid, kes võivad põhimõtteliselt erineda ühekordsetest rikkujatest.

Vastuse saamiseks nimetatud küsimustele püstitasime alljärgnevad uuringueesmärgid:

Võrrelda kiiruse ületamise pärast politsei poolt korduvalt kinni peetud isikute isiksuseomadusi, kognitiivseid stiile ja sotsiaaldemograafilisi näitajaid kontrollrühma ja harva kinnipeetutega.

Võrrelda ensüümi monoamiinide oksüdaasi (MAO) aktiivsust kiirust ületanud juhtidel teiste rühmadega.

3 MEETOD

3.1. Uuritavad

Uuritavateks olid autojuhtimisega tegelevad ning eesti keelt kõnelevad mehed elukohaga Tallinna linnas ja Harju

maakonnas ning Tartu linnas ja maakonnas. Uuritavaid kutsuti uuringus osalema kiiruseületamise ja muude liikluseeskirjade rikkumistega politseile vahele jäänud juhtide hulgast. Kontrollgrupp moodustati Autoregistrikeskuse juhilubade andmebaasist moodustatud valimist. Ühendust võeti nende isikutega esialgselt valimist, kelle telefoninumber leiti telefoniraamatust või Ekspress Hotline veebiandmebaasist. Uuritavale selgitati, kuidas ta valimisse sattus, ja uuringu eesmärgi. Nõusoleku korral lepiti kokku aeg. Uuringusse jõudis 37% kiiruseületamisega vahele jäänud meestest, kellega oli ühendust võetud, ning kontrollgrupi vastav osaluseprotsent oli 32%. Tartu ja Tallinna uuringus osalemiseks nõustujate protsents oli võrdne. Kontrollgrupi isikud kontrolliti üle eelneva aasta eeskirjarikkumiste kohta pealt ning 9 uuritavat viidi üle rikkujate gruppi. Uuritav täitis küsimustiku ning andis 3x4,5 ml veeniverd TÜ Biomeedikumis Tervishoiu Instituudis või Tallinnas Tervise Arengu Instituudis. Liikluseeskirjade rikkujate grupis osales 315 meest ning kontrollgrupis 305 meest.

3.2. Psühhomeetrilised skaalad

Psühhomeetrilistest skaaladest kasutati järgmisi prof Aleksander Pulveri (TPÜ) poolt käesoleva uuringu jaoks koostatud teste:

IMP – test elamustejanu ja impulsiivsuse mõõtmiseks

SSS – küsimustik elamustejanu mõõtmiseks

GSE – enesehinnangu skaala

SP – skaala riski suuruse hinnangu ning optimismi ja pessimismi mõõtmiseks

BCOPE – test stressiga toimetuleku viiside kirjeldamiseks

MSD – küsimustik kerge sotsiaalse kõrvalekalde ehk madala seadusekuulekuse mõõtmiseks

Uuritavad vastasid küsimustele, tõmmates ringi ümber õige vastusevariandi.

Testide tulemuste põhjal moodustus andmestik alljärgnevate iseloomustavate näitajatega inimese isiksuse, ja kognitiivsete stiilide kirjeldamiseks:

enesehinnang – üldistatud hinnang oma võimetele ja omadustele

impulsiivsus – kalduvus käituda aeg-ajalt ilma tagajärgedele mõtlemata

3) kiire otsustamisstiil e. funktsionaalne impulsiivsus – võime töödelda infot ja langetada otsustusi kiiresti olukordades, kus see on vajalik

4) riskeerivus e. düsfunktsionaalne impulsiivsus – kalduvus võtta suuri riske ja tegutseda mõtlematult olukordades, kus see ei ole kohane

5) elamustejanu – kalduvus püüda leida ellu vaheldust ja teravaid elamusi; sealhulgas põnevus- ja seiklusjanu, kogemuste otsimine, pidurdamatus ja igavusetalumus

6) üldine optimism – usk positiivsete elusündmuste juhtumise tõenäolisusse

7) üldine pessimism – usk negatiivsete elusündmuste juhtumise suurde tõenäolisusse

8) kaitsev optimism – kalduvus hinnata tõenäosust ise sattuda negatiivsetesse elusündmustesse madalamaks, ning tõenäosust sattuda positiivsetesse sündmustesse kõrgemaks kui teistel

9) seisundile orienteeritud stressiga toimetuleku stiil, sealhulgas psühhoaktiivsete ainete kasutamine, emotsioonide väljavalamine, enese süüdistamine, eitamine, allaandmine ja leppimine

10) probleemile orienteeritud stressiga toimetuleku stiil, sealhulgas nõuküsimine, emotsionaalse toe otsimine, probleemide aktiivne lahendamine, religioon, distantseerumine, planeerimine, huumor ja positiivne enesesisendus

11) kerge sotsiaalne kõrvalekalle ehk madal seadusekuulekus.

3.3. Sotsiaal-majandusliku olukorra, suitsetamis-, alkoholitarbimis- ja liikluskäitumis-harjumuste küsimustik

Uuritavad vastasid küsimustele oma sotsiaal-majandusliku olukorra, suitsetamis-, alkoholitarbimis- ja liikluskäitumis-harjumuste ning enese kohta käivate liiklusriskide kohta, märkides ära õige vastusevariandi valikvastuste hulgast. Liiklusohutuse ja seda mõjutavate tegurite kohta oma arvamuse avaldamiseks täitsid uuritavad lahtise küsimuse.

3.4. Vereproovide võtmine ja töötlemine

Verd võeti veenist ühekordsete nõeltega antikoagulanti K3-EDTA sisaldavatesse vaakumkatsutitesse. Katsuteid verega tsentrifuugiti 10 min kiirusel 800 pööret/min (tsentrifuug Jouan BR4i) (114 g). Vähemalt 0,5 ml trombotsüütiderikast plasmat koguti 1,5 ml plast-tuubidesse ja külmutati -20°C juures. Tartu Ülikooli Kliinikumi Ühendlaboris ning Põhja-Eesti Regionaalhaigla HTI laboris loeti külmutamata plasmas trombotsüütide arv teenustööna.

3.5. Ensüümi monoamiinide oksüdaas-B aktiivsuse määramine

Vereliistakute monoamiinide oksüdaasi aktiivsust määrati trombotsüütiderikast plasmast radioensümaatilisel meetodil kasutades substraadina ^{14}C -β-fenüületüülamiini (Hallman jt 1987 meetod, modifitseerinud Harro jt 2001). MAO aktiivsus on väljendatud ühikuga 0.

3.6. Andmete statistiline analüüs

Statistilist analüüsi teostati andmetöötluspaketiga Statistica. Nominaaltunnuste kirjeldamiseks on kasutatud sagedustabeleid, milles nominaaltunnuse jaotus gruppides on väljendatud protsentides. Protsentide võrdluse olulisuse nivoo arvutati kasutades valemit $t = \sqrt{[(N_1 \cdot N_2) / (N_1 + N_2)] \cdot |p_1 - p_2| / \sqrt{p \cdot q}}$, kus $p = (p_1 \cdot N_1 + p_2 \cdot N_2) / (N_1 + N_2)$ ning $q = 1 - p$. Gruppide võrdlemiseks pideva tunnuse suhtes kasutati dispersioonanalüüsi ANOVA. Vanuse efekti arvessevõtmiseks gruppide võrdlusel kasutati kovariaatanalüüsi ANCOVA. MAO aktiivsuse sagedusjaotuste võrdlemiseks kasutati Levene jaotuste homogeensuse testi. Kordusuuringu tulemusi analüüsides võrreldi pidevtunnuste muutust protsentides. Andmed on esitatud keskmistena (Keskm) ± standardhälve (SD). Statistilise olulisuse hindamisel kasutati kriteeriumi $p < 0.05$.

4 TULEMUSED

4.1 Uuringugruppidesse jagamine liikluseeskirjade rikkumiste mustri alusel

Tabelis 1.1 on esitatud gruppidesse jagamise kriteeriumid. Katseisikud jagati kontrollgruppi (kontroll), ühekordselt kihutamise ja vahele jäänud isikute gruppi (Rikkujad1) ning mitmekordselt kihutamise ja muude rikkumistega

vahele jäänud isikute gruppi (Rikkujad2). Tallinna ja Tartu uuringugrupid on rikkumiste muustrilt mõnevõrra erinevad – Tallinnas oli oluliselt enam korduvalt liikluseeskirjade rikkumisega vahele jäänud isikuid.

Samuti ilmnesid mõnede gruppide vahel statistiliselt olulised erinevused vanuses. Seetõttu võetakse oluliste gruppidevaheliste erinevuste korral statistilises analüüsis vanuse efekti arvesse.

4.2 Sotsiaal-majanduslikud näitajad

Tabel 2.1 võtab kokku uuringugruppide erinevused perekonnaseisus. Korduvalt liiklusnõuete rikkumisega vahelejäänute grupis oli oluliselt vähem abielus inimesi ning rohkem vabaabielus olevaid inimesi võrreldes kontrollgrupi ja ühekordsete rikkujate grupiga. Ühekordsete rikkujate grupis oli teistest gruppidest enim abielus olevaid ja vähem vallalisi uuritavaid. Tallinna ja Tartu kontrollgrupid erinesid samuti perekonnaseisu poolest – Tartu kontrollgrupi hulgas oli rohkem vallalisi, Tallinna omas rohkem abielus inimesi.

Gruppide vahel suuri erinevusi haridustasemes ei olnud (Tabel 2.2). Mitmekordsete liiklusnõuete rikkujate seas oli oluliselt vähem kõrgharidusega isikuid võrreldes ühekordsete rikkujatega. Erinevused haridustasemes olid ka Tartu ja Tallinna uuringugruppide vahel – Tartu grupis rohkem keskharidusega uuritavaid ja Tallinna grupis rohkem keskeriharidusega isikuid.

Gruppidevahelised erinevused esinesid ka tööhõive muustris (Tabel 2.3). Rikkujate hulgas oli kontrollgrupist oluliselt rohkem väikeettevõtete juhte, vähem õppureid ning vähem riigiasutuste töötajaid. Ühekordsete liiklusnõuete rikkujate grupis oli kontrollgrupist vähem töötuid ning itmekordsete liiklusnõuete rikkujatest rohkem suuremate riigiettevõtete juhte.

Erinevused netosissetulekus on esitatud tabelis 2.4. Mitmekordsete rikkujate grupis oli kontrollgrupiga võrreldes oluliselt rohkem isikuid netosissetulekuga vahemikus 8000-25000 krooni ning vähem isikuid sissetulekuga vahemikus 1000-5000 krooni. Ühekordsete eeskirjarikkujate grupis oli kontrollgrupiga võrreldes rohkem isikuid sissetulekuga vahemikus 8000-10000 krooni ning vähem isikuid sissetulekuga vahemikus 4000-5000 krooni. Tartu uuringugrupis oli Tallinna grupist vähem isikuid sissetulekuga vahemikus 10000-15000 krooni ning rohkem isikuid sissetulekuga 1000-6000 krooni. Kokkuvõtlikult, korduvalt liikluseeskirjade rikkumisega vahele jäänud isikutel on keskmiselt kõrgem sissetulek.

Rikkujate grupid ei erinenud kontrollgrupist enda usklikuks pidamise poolest (tabel 2.5). Tallinna grupis oli rohkem usklikke uuritavaid.

4.3 Liiklusohutus

4.3.1 Liikluskäitumisharjumused

Liikluseeskirjade rikkujate grupid erinesid oluliselt kontrollgrupist autojuhtimise sageduse poolest, rikkujate gruppides oli oluliselt rohkem neid, kes juhivad autot iga päev. Tartu uuringugrupis oli veidi vähem neid, kes juhivad autot iga päev ning rohkem neid, kes juhivad autot paar korda nädalas. Sellegipoolest juhib kõigis gruppides valdav enamus (üle 80%) isikuid autot peaaegu iga päev (tabel 3.1.1).

Korduvalt liikluseeskirju rikkunute seas oli rohkem 3-15-aastase juhistaazhiga isikuid ning vähem üle 26-aastase

juhistaazhiga uuritavaid kui kontrollgrupis. Ühekordselt liiklusnõudeid rikkunute grupis oli kontrollgrupist oluliselt enam 16-25-aastase juhistaazhiga uuritavaid (tabel 3.1.2).

Liikluseeskirjade rikkujate gruppides oli võrreldes kontrollgrupiga rohkem neid, kes ei kasuta enamasti turvavööd ning vähem neid, kes kasutavad turvavööd alati. Korduvalt eeskirjaderikkumistega vahelejäänute grupis oli teistest gruppidest enam neid, kes kasutavad turvavööd “kuidas juhtub (tabel 3.1.3). Samuti oli korduvalt eeskirju rikkunute grupis suhteliselt vähem neid, kes lasevad väga sageli jalakäijaid üle tee (tabel 3.1.4).

Tabelis 3.1.5 tulevad välja erinevused parkimise eest tasumises – rikkujate grupis oli teiste gruppidega võrreldes veidi vähem neid, kes tasuvad parkimise eest enamasti või alati, ning rohkem neid, kes väitsid end parkimise eest tasuvat “sageli”.

Uuritavate tavalise sõidukiiruse võtab kokku tabel 3.1.6. 40% korduvalt liiklusnõudeid rikkunutest väitis, et tavaliselt ületavad lubatud sõidukiirust kuni 10 km/h, pooled, et 11-20 km/h ning 5% mitmekordsetest rikkujatest teatas, et ületab tavaliselt kiirust 21-40 km/h. Niisiis raporteeriti, et “tavaliselt” üle 20 km/h kiirust ei ületata, kuigi politseile oldi vahele jäänud just 20 km/h võrra kiiruseületamisega. Pooled ühekordsetest rikkujatest vastasid, et ületavad tavaliselt kiirust kuni 10 km/h, 40% aga, et 11-20 km/h. Ka kontrollgrupi hulgas suhteliselt palju neid, kes raporteerisid lubatud sõidukiiruse ületamist. Ilmnes, et kuigi kontrollgrupis oli rikkujate gruppidest oluliselt vähem neid, kes ületavad kiirust üle 10 km/h, on alla 10 km/h kiiruseületamine tavaline enamiku (66%) kontrollgrupi uuritavate jaoks.

Eeskirjarikkujate gruppides oli kontrollgrupiga võrreldes enam neid, kes väitsid, et ignoreerivad sageli kiirust piiravaid liikluseeskirju (Tabel 3.1.7). Ka neid, kes ignoreerivad kiirust piiravaid eeskirju kuidas juhtub, oli mitmekordsete rikkujate seas rohkem, samas kui kontrollgrupi uuritavad vastasid sagedamini, et enamasti nad ei ignoreeri kiirusepiiranguid.

Üle poole korduvalt eeskirju rikkunutest jõuavad sageli või väga sageli eessõitvale autole järele (tabel 3.1.8), kontrollgrupi uuritavatest väitis sama kolmandik. Tartu uuritavate hulgas oli Tallinnaga võrreldes rohkem neid, kes enamasti ei jõua eessõitvale autole järele, Tallinnas jälle neid, kes jõuavad eessõitvale autole järele väga sageli.

Üle poole rikkujate gruppide uuritavaist räägivad roolis mobiiltelefoniga sageli või väga sageli (tabel 3.1.10). Korduvalt eeskirju rikkunutest pooled kuulavad roolis muusikat sageli või väga sageli (tabel 3.1.11).

Maanteel võidusõitu harrastab sageli või väga sageli 11% korduvalt eeskirju rikkunute grupist (tabel 3.1.13), ühekordsete rikkujate ja kontrollgrupi seas ei ole sageli võidusõidu harrastajaid peaaegu üldse. Neid, kes istuvad rooli selleks, et “auru välja lasta” (tabel 3.1.12) oli uuritavate seas üldiselt vähe (kaks kolmandikku uuritavatest väitis, et nad ei tee seda mitte kunagi). 5% mitmekordsetest rikkujatest siiski väitis, et nad lähevad sageli autorooli auru välja laskma, samas kui teistes gruppides selliseid indiviide peaaegu ei olnudki. Väike erinevus oli ka linnade vahel – Tartu kontrollgrupis oli mõnevõrra rohkem “auru välja laskjaid” kui Tallinna kontrollgrupis. Selline tulemus räägib vastu ettekujutusele, et suur osa rikkumistest on tingitud enda autoroolis “väljaelamisest”.

Kolmandik mõlemate rikkujate gruppide uuritavatest istuvad sageli või väga sageli väsinud peaga rooli, võrreldes 14%ga kontrollgrupi uuritavatest (tabel 3.1.14).

Neid, kes ärrituvad aeglaselt sõitjate peale, oli kõigis gruppides suhteliselt võrdselt (tabel 3.1.15), kuid rikkujate grupi uuritavad vastasid kontrollgrupist siiski rohkem, et nad ärrituvad aeglase eessõitjate peale “väga sageli”.

Korduvalt liikluseeskirjade rikkumistega vahele jäänud isikud kontrollgrupist joobes juhtimise poolest ei erinenud

(tabel 3.1.9). Veidi vähem võrreldes kontrollgrupiga oli siiski ühekordsete rikkujate grupis neid, kes kunagi elu jooksul pole joobeolekus rooli istunud – kuid selle erinevuse võib ilmselt omistada peamiselt erinevusele uuritavate vanuses (ühekordsete rikkujate grupp oli teistest veidi kõrgema keskmise vanusega). Samas oli erinevus Tartu ja Tallinna uuringugruppide vahel – Tallinnas oli pisut enam neid, kes mitte kunagi elu jooksul ei ole joobes juhtinud, Tartus neid, kes seda paaril korral viimase aasta jooksul on teinud.

4.3.2 Liiklusõnnetused

Varalist kahju põhjustanud avariide, millesse uuritavad olid sattunud autojuhina, keskmises koguarvus oli mitmekordsetel liikluseeskirjade rikkujatel oluline erinevus kontrollgrupiga (tabel 3.2.1). Samasugune erinevus ilmnis oma süü läbi tehtud liiklusavariides. Märgatavalt erinesid omavahel Tallinna ja Tartu uuringugruppide õnnetustestatistika – keskmine varalist kahju põhjustanud süüliste avariide arv oli Tallinnas oluliselt suurem. Samas ei erinenud Tallinna ja Tartu uuringugrupid oluliselt kaasasõitjana õnnetustessesattumises. Sestap ei pruugi erinevus linnade vahel peegeldada mitte ainult Tallinna suuremat liiklustihedust, vaid ka Tallinna uuringugrupi suuremat deviantsust. Viimane tuleb välja ka enam väljendunud isiksuseerinevustes just Tallinna rikkujate ja kontrollgrupi vahel. Samuti oli meie uuringus Tallinna uuringugrupi Tallinna uuringugrupis oluliselt rohkem korduvaid eeskirjarikkujaid võrreldes Tartu grupiga.

Gruppidevahelised erinevused inimvigastustega autoavariidesse sattumises ei ületanud statistilise olulisuse piirnivood (Tabel. 3.2.2).

4.3.3 Enese tajutud riskitegurid liikluses

Tabelis 3.3.1 on toodud uuritavate enese hinnang neid puudutavatele riskiteguritele liikluses. Kontrollgrupis mainitakse enesest tingitud riskiteguritena liikluses liikluseeskirjade rikkujatest oluliselt sagedamini ebapiisavaid teadmisi liikluseeskirjadest, hooletust, erutust või ärritust, ebapiisavaid juhtimisvilumusi ja ebakindlust. Mitmekordsete rikkujate grupis mainitakse enesest tingitud riskiteguritena liikluses kontrollgrupist sagedamini kihutamist, soovi võistelda, liikluseeskirjade eiramist, turvavöö mittekasutamist, tahet riskida ja autoga mängimist.

Olulisimaiks riskitegureiks peavad mitmekordsed eeskirjaderikkujad ebapiisava pikivahe hoidmist, kihutamist, hooletust, turvavöö mittekasutamist ja eeskirjade eiramist, kontrollgrupi jaoks on aga olulisimate riskitegurite järjekord pisut teistsugune – olulisim on hooletus, ebapiisava pikivahe hoidmine, erutus või ärritus ning kärsitus. Ühekordsete rikkujate riskitegurite pingerida moodustub järgmiselt: hooletus, ebapiisava pikivahe hoidmine, kärsitus, kihutamine. Endast tingitud riskitegurina nimetatakse suhteliselt harva (keskmiselt alla 10% uuritavatest) kalduvust närveerida, üleliia ettevaatlikku juhtimist, ebakindlust, ebapiisavaid teadmisi liikluseeskirjadest ning soovi ennast näidata.

4.4 Isiksus

4.4.1 Isiksuseerinevused uuringugruppides

Mitmekordsete liikluseeskirjade rikkujate grupp oli piiripealse olulisusega kõrgema impulsiivsuse ehk siis madalama enesekontrolliga võrreldes ühekordsete rikkujate ja kontrollgrupiga. Funktsionaalse impulsiivsuse, ehk kiire mõtlemise ja otsustamise stiili poolest olid samuti korduvad liiklusnõuete rikkujad teistest gruppidest kõrgema skooriga. Tallinna uuringugrupis olid aga mitme- ja ühekordsed rikkujad kiire otsustamise stiili poolest sarnased, erinedes oluliselt

kontrollgrupist. Ka düsfunktsionaalne impulsiivsus, ehk mõtlematu riskide võtmine oli korduvalt liiklusnõudeid rikkunute seas oluliselt kõrgem võrreldes teiste gruppidega (tabel 4.1.1). Võttes arvesse impulsiivsuse kahanemist vanusega ning rikkujate grupi madalamat keskmist vanust, leidsime, et hoolimata väikesest vanuse kovariaadiektist funktsionaalsele impulsiivsusele, ei taandunud gruppidevaheline erinevus seeläbi sugugi väiksemaks. Mõtlematu riskeerivust uuritavate vanus ei mõjutanud. Piiripealne gruppidevaheline erinevus NEO-PI impulsiivsuses taandus aga täielikult kui vanuse efekt võeti arvesse. Tartu uuritavate seas rikkujate ja kontrollgrupi vahel niisugusi erinevusi impulsiivsuses ei ilmnunud, kuna Tartu kontrollgrupis oli oluliselt kõrgem impulsiivsuse tase võrreldes Tallinna kontrollgrupiga. Osaliselt võib põhjus olla selles, et Tartu kontrollgrupi seas oli Tallinna grupiga võrreldes veidi enam neid isikuid, kes enese väitel ületavad tavaliselt kiirust üle 10 km/h, kuid kes pole sellega politseile vahele jäänud (tabel 3.1.6)

Elamustejanu, ehk vajadus vahelduse ja erutavate sündmuste järele oli nii mitme- kui ühekordsete rikkujate grupis kontrollgrupiga võrreldes kõrgem (tabel 4.1.2). Elamustejanu alafaktoritest tuli gruppidevaheline erinevus välja kogemustejanus ja igavuse talumatuses. Erinevus kogemustejanus taandus peale vanuse efekti arvessevõtmist – kuna rikkujate grupp oli kontrollgrupist noorem ja elamustejanu on üldiselt noorematel inimestel kõrgem, siis gruppidevaheline erinevus oli tingitud vanusest (tabel 4.2.1). Gruppidevaheline erinevus igavuse talumatuses viitab sellele, et kiiruseületamise üks olulisi põhjuseid on aeglasest sõidust põhjustatud monotoonsuse vältimine. Gruppidevahelisi erinevusi ei olnud seiklusjanus, mis mõõdab vajadust riskeerida tegeldes ohtlike spordialadega. Viimane viitab sellele, et sedasorti sportlike vajaduste liikluses väljaelajaid palju ei ole.

Olulised erinevused uuringugruppide vahel olid ka optimismis ja pessimismis (tabel 4.1.4). Optimism, ehk usk endaga juhtuvate positiivsete sündmuste suuremasse tõenäosusse. Pessimism ehk usk negatiivsete sündmuste juhtumise tõenäosusse või subjektiivne riskitaju oli samuti mitmekordsete rikkujate grupis teistest kõrgem. Optimismi ja pessimismi puhul ei ole tegemist dihhotoomsete skaaladega, seega võib sarnane käitumine olla seotud mõlema mõtlemistendentsiga. Mõlemad olidki mitmekordsete eeskirjaderikkujate grupis teistest kõrgemad. Et uuritavate hinnangud nii negatiivsete kui positiivsete elusündmuste juhtumise tõenäosusele olid kõrgemad rikkujate grupis, võib arvata, et rikkujad tajuvad enda elus võimalikumana erinevate äärmuslike elusündmuste juhtumist. Gruppide vahel ei olnud erinevusi kaitsvas optimismis, ehk ettekujutuses, et teistega juhtuvad negatiivsed sündmused lihtsamalt, samas kui vastaja endaga juhtuvad suurema tõenäosusega just positiivsed sündmused. Kuigi nii optimism kui pessimism olid noorematel inimestel oluliselt kõrgemad, ei kahanenud gruppide vahel erinevus vanusega korrigeerides. Optimismis ja pessimismis ilmnesis erinevused ka linnade vahel – Tartu uuritavad olid kõrgema optimismi tasemega võrreldes Tallinna uuritavatega.

Jagades stressiga toimetuleku stiile probleemile suunatud adaptiivseteks strateegiateks ning seisundile suunatud mitteadaptiivseteks strateegiateks gruppide vahel neis erinevusi ei ilmnunud (tabel 4.1.3). Siiski ilmnesis mõned erinevused spetsiifilistes alafaktorites, näiteks mitmekordsete eeskirjaderikkujate seas kasutati stressiga toimetulekuks ühekordsetest rikkujatest oluliselt rohkem huumorit, samas kui ühekordse rikkujate grupis tavatsetakse teistest enam probleemsetes olukordades süüdistada iseennast. Lisaks kasutati ühekordsete rikkujate grupis teistest oluliselt rohkem kõrvaltegevusi, et probleemist distantseeruda.

Üldises enesehinnangus erinevusi uuringurühmade vahel ei olnud (tabel 4.1.6). Selline tulemus räägib vastu müüdile kihutajatest kui ülemääraselt enesekindlatest tüüpidest.

Kerge sotsiaalse kõrvalekalde skoor (tabel 4.1.5) on märkimisväärselt kõrgem korduvalt liikluseeskirju rikkunute

grupis. Viimane peegeldab üleüldist madalat seadusekuulekust ning valmidust rikkuda ühiskondlikke norme ka teistel elualadel. Tartus selline erinevus välja ei tulnud, tulenevalt ka Tartu kontrollgrupi suhteliselt kõrgest sotsiaalse kõrvalekalde keskmisest skoorist.

4.4.2 Isiksus ja eneseraporteeritud liikluskäitumisharjumused

Kõik uuritud riskidevõtmised liikluses seostusid tugevalt või vähem tugevalt elamustejanuga, enim neist roolis valju muusika kuulamine, eeskirjade ignoreerimine, teise autoga võidusõitmine, mobiiltelefoniga rääkimine, ja autojuhtimine “auru välja laskmiseks”. Elamustejanu alafaktoritest seostus enese väitel liikluses riskide võtmisega kõige tugevamalt pidurdamatus. Igavuse talumatus seostus enim eeskirjade ignoreerimisega. Kogemustejanu roolis muusika kuulamisega ja teisele autole järgijõudmisega.

Mitte nii tugevalt kui üldine elamustejanu, kuid siiski eranditult seostusid riskikäitumised düsfunktsionaalse impulsiivsuse ehk mõtlematusega, võrreldes elamustejanuga ei seostunud düsfunktsionaalne impulsiivsus nii tugevalt muusika kuulamisega roolis, kihutamise ega auru välja laskmisega autoroolis. Funktsionaalne impulsiivsus ehk kiire otsustamisstiil seostus eeskätt kihutamise, eeskirjade ignoreerimisega ning ei seostunud joobes juhtimise, vöötraja ees peatumata jätmise või parkimise eest tasumata jätmisega. Funktsionaalse impulsiivsusega sarnane seostemuster liikluskäitumisharjumustega oli ka optimismil. Pessimism seostus enim väsinult auto juhtimisega ning juhtimisega “auru välja laskmiseks”. Sarnaselt pessimismiga seostus väsinult auto juhtimisega seisundile suunatud stressiga toimetuleku stiil. Eessõitva aeglase juhi peale vihostavad samuti tihemini isikud, kellel on kombeks oma stressi maandada ebakonstruktiivsel moel (kellegi peale karjumine, endale etteheidete tegemine jmt).

Kiiruseületamine seostus enim elamustejanu, pidurdamatuse ja funktsionaalse impulsiivsusega. Asulas kihutamine seostus pisut enam seisundile suunatud stressiga toimetuleku stiilide ning düsfunktsionaalse impulsiivsusega, samas kui maanteel kihutamine seostus rohkem elamustejanu, optimismi, seiklusjanu ja igavuse talumatusega.

Üldine enesehinnang seostus liikluskäitumisega väga nõrgalt, olles veidi madalam neil, kes väitsid et juhivad auto joobeolekus ning veidi kõrgem neil, kes väidavad end olevat korralikud liiklejad (kasutavad turvavööd, peatuvad vöötraja ees). Nõrgalt seostus kõrgem enesehinnang ka teise autoga võidusõitmise ja roolis pingetemaandamisega.

4.4.3 Isiksus ja autoõnnetustesse sattumine

Ilmnesid ka mõned nõrgad seosed isiksuseomaduste ja autoõnnetustesse sattumise vahel (Tabel 4.4.1). Mõnevõrra rohkem satuvad õnnetustesse autojuhina kõrgema seiklusjanu ja kogemustejanuga juhid. Süülisi õnnetusi oli enam kõrge düsfunktsionaalse impulsiivsuse ehk mõtlematuse skooriga juhtidel ning samuti kõrgema kogemustejanuga juhtidel. Kaasasõitjana liiklusõnnetustesse sattumises oli seos uuritavate vanusega - tõenäoliselt raporteerivad noored juhid rohkem õnnetusi ajast, mil neil endil juhilube ei olnud. Tõenäoliselt võib just vanusest tulenevaks hinnata ka mõned nõrgad seosed kaasasõitjana õnnetustesse sattumise ja isiksuseomaduste vahel – näiteks oli kaasasõitjatena õnnetustesse sattunutel kõrgem üldise optimismi ja kaitsva optimismi tase, pidurdamatus ja seiklusjanu.

4.5 Monoamiinide oksüdaasi aktiivsus

Keskises MAO aktiivsuses uuringugruppide vahel statistiliselt olulisi erinevusi ei ilmnunud (Tabel 5.1). Tallinna ja Tartu grappe eraldi analüüsides tuli aga välja, et Tartu grupi eeskirjaderikkujad olid kontrollgrupist statistiliselt oluliselt kõrgema MAO aktiivsusega, samas kui Tallinna rikkujatel oli pigem statistiliselt siiski ebaoluline tendents madalama MAO aktiivsuse poole (joonis 1).

Võrreldes MAO aktiivsuse sagedusjaotusi, ilmnedid erinevused sagedusjaotustes – kontrollgrupi uuritavate hulgas oli rohkem keskmise MAO aktiivsusega uuritavaid võrreldes korduvalt liikluseeskirju rikkunud isikutega (erinevus Levene jaotuste homogeensuse testis $F=4.47$, $p<.05$).

Uurides ankeedis vastatud liikluskäitumiste seoseid MAO aktiivsusega (tabel 5.3), võis täheldada marginaalset positiivset korrelatsiooni MAO aktiivsuse ja eneseraporteeritud kiiruseületamise ning liikluseeskirjade ignoreerimise vahel.

Isiksuseomadustest korreleerus MAO aktiivsus nõrgalt positiivselt seklusjanu ja kaitsva optimismiga ehk usuga, et teistega juhtub enam negatiivseid sündmusi ning iseendaga juhtub rohkem positiivseid sündmusi. Madalam MAO aktiivsus seostus pidurdamatusega ning pessimismiga.

4.6 Joobes juhtinute kordusuuringu tulemused

Kordusuuringu raames analüüsiti isiksuseomadusi ja MAO aktiivsust 1-2 aasta järel uuesti 2001. aastal uuritud isikutel. Uuringus osales 47 2001. aastal joobes juhtinute gruppi liigitatud isikut ning 57 kontrollgrupi uuritavat.

Tabel 6.1 võtab kokku korrelatsioonid 1-2 aastase vahelaega mõõdetud isiksuseomadustes ning MAO aktiivsuses. Enamik korrelatsioone on vahemikus 0.6-0.8, mis peegeldab skaalade suhteliselt suurt usaldusväärsust. Mõnevõrra väiksemad korrelatsioonid on seisundile suunatud stressiga toimetuleku stiilides. On loogiline, et toimetuleku stiilid on õpitavamad ning seetõttu enam ajas muutuvad kui pigem kaasa sündinud isiksuseomaduseks peetav impulsiivne temperament.

Tabel 6.2 näitab joobes juhtimise sageduse suhteliselt suurt vähenemist võrreldes 2001. aastaga. Kirjeldatud erinevuse taga võib olla nii vahelejäätamise kogemusest õppimine kui ka see, et kordusuuringus võisid nõustuda osalema just need uuritavad, kellel on nüüdseks vähem probleeme joobes juhtimisega.

Tabel 6.3 näitab, kuivõrd muutused joobes juhtimise sageduses viimase aasta jooksul on seotud muutustega isiksuseomadustes või kognitiivsetes stiilides. Ilmneb, et joobes juhtimise sageduse vähenedes viimase aasta jooksul on vähenenud ka probleemile suunatud stressiga toimetuleku stiilide kasutamine. Viimast tulemust võib tõlgendada läbi selle, et joobes juhtimise kui probleemkäitumise vähenedes on inimesel tõenäoliselt ka vähem stressi, millele toime tulla. Ilmneb ka piiripealse olulisusega impulsiivsuse ja pessimismi tõus ning enesehinnangu langus MAO aktiivsuse langedes.

4.7 Kommentaarid liiklusohutuse ja seda mõjutavate tegurite suhtes

Uuritavad andsid kokku 299 kommentaari, neist 152 andsid Tallinna piirkonna autojuhid ja 147 Tartu piirkonna autojuhid. Korduvate rikkumistega grupp andis 89, ühekordsete rikkujate grupp 50 ja kontrollgrupp 107 kommentaari. 46 kommentaari tuli kordusuuringuliste käest. Kommentaarid jagati teemade järgi järgnevasse rühmadesse:

1 Juhid, kes väidetakse põhjustavat suuremat riski (66) (tabel 7.1)

1.1 Ülbed ja agressiivsed juhid (16) (tabel 7.1.1)

- 1.2 Algajad ja oskamatud juhid (21) (tabel 7.1.2)
- 1.3 Joobes juhid (11) (tabel 7.1.3)
- 1.4 Aeglasel/kohmakad juhid (10) (tabel 7.1.4)
- 1.5 Kiirust ületavad ja ohtlikke manöövreid põhjustavad juhid (5) (tabel 7.1.5)
- 1.6 Eakad juhid (3) (tabel 7.1.6)
- 2 Politsei töö (37) (tabel 7.2)
 - 2.1 Liikluseeskirjade täitmise kontrolli suurendamine (20) (tabel 7.2.1)
 - 2.2 Paindlikkus liiklusjärelvalves (8) (tabel 7.2.2)
 - 2.3 Politsei kasvatuslik ja liikluskultuuri edendav funktsioon (9) (tabel 7.2.3)
- 3 Sõiduteede/autode tehniline olukord (32) (tabel 7.3)
- 4 Liikluskultuur (59) (tabel 7.4)
 - 4.1 Üldine liikluskultuur (12) (tabel 7.4.1)
 - 4.2 Liikluskultuur kui ühiskonna peegeldus (6) (tabel 7.4.2)
 - 4.3 Muud tegevused roolis (4) (tabel 7.4.3)
 - 4.4 Viisakus ja teistega arvestamine (15) (tabel 7.4.4)
 - 4.5 Sujuva liiklusvoolu tagamine (3) (tabel 7.4.5)
 - 4.6 Liikluseeskirjade eiramine (15) (tabel 7.4.6)
 - 4.7 Jalgratturite ja jalakäijate harjumused (4) (tabel 7.4.7)
- 5 Liikluskorraldus (28) (tabel 7.5)
- 6 Ebakohased piirangud (15) (tabel 7.6)
- 7 Karistused (16) (tabel 7.7)
- 8 Liikluskoolitus (20) (tabel 7.8)
- 9 Muu (24) (tabel 7.9)

Tutvudes kokkuvõttega juhtide arvamustest tuleb silmas pidada, et nii mõnigi vaatenurk on esindatud vaid ühe arvamuseavaldajaga, miska väärib tähelepanu vaid siis, kui ei ole vastuolus n-ö terve mõistusega.

Enim arvamuseavaldusi tuli konkreetsete riskigruppide kohta liikluses (tabelid 7.1.1-7.1.6), ning nendest kõige enam mainiti ülbeid, teistega mittearvestavaid, teadlikult eeskirju eiravaid juhte ning seda eriti Tartu uuringugrupis. Peaaegu sama tihti nimetati tõsise liiklusohuna noori, vähekegenud, algajaid ning oskamatud juhte. Liiga aeglast sõitmist nimetati liiklusriskina isegi sagedamini kui kihutamist.

Oluliselt järgmine teema tundus olevat Eesti üldine liikluskultuur (tabel 7.4). Nimetati, et see on võrreldes Euroopaga väga kehv. Olulise teemana jäi kõlama üldise viisakuse puudumine ja vähene arvestamine teiste liiklejatega. Eeskätt kontrollgrupi uuritavate poolt peeti ühiskonna üldise mentaliteedi peegelduseks. Eraldi tähelepanu väärib eeskirjade eiramisest suunatulede vähene kasutamine, mille kohta oli 10 kommentaari. Kurdeti ka teadliku eeskirjade eiramise üle, nagu möödasõidud pimedates kurvides ja vastutulijaid eirates, kiirendusraja mittekasutamine, punase tulega üle ristmiku sõit, aeglaselt teises reas sõit, pidev gaasi ja piduri kasutus. Lisaks kaevati jalgratturitepoolsete eeskirjarikkumiste üle.

Kommentaare oli väga palju ka politsei töö kohta (tabelid 7.2.1-7.2.3). Soovitakse tihedamat kontrolli päevasel ajal ja linnas, ning avalikult, mitte põõsastes. Arvati, et politseil peaks liikluskultuuri mõjutamisel ja suunamisel olema suurem roll. Heidetakse ette, et politsei peab autosid kinni valimata ja punkti kirja saamiseks, selle asemel, et liiklushuligaane ja nahaale püüda. Arvati ka, et liikluseeskirja käsitletakse dogmaatiliselt - teatud olukordades olevat eeskirja rikkumine liiklusolukorra seisukohalt loogilisem, ning sellistel juhtudel ei tohiks karistada.

Sõiduteede olukorra kohta oli kokku tervelt 28 kommentaari (tabel 7.3), paljude arvates on teed viletsad ja kitsad, tuleks lappida augud ning tee servades ja keskel peaksid olema nähtavad jutid ja helkurpostid. Asulasse sisenedes võiks olla tunnetatav teekatte muudatus.

Liikluskorralduses (tabel 7.5) ei olnud rahul märgistuste ja viitadega Tallinnas. Samas on segavaid plakateid ja reklaame liiga palju. Leiti, et mida paremini on teed märgistatud, seda distsiplineeritumad on ka juhid. Tartu juhid ei olnud rahul liigrohke parema käe reeglina ristmike ning nende kehva tähistamisega (märk peaks väidetavasti olema vahetult enne ristmikku) ning teede halva valgustuse ja tähistusega. Mitu korda avaldati arvamust, et võiks olla rohkem õppeplatse ja kohti, kus soovijad saaksid ohutult "rallit sõita".

Suuremaid karistumäärasid soovitati eeskätte joobes juhtinutele (tabel 7.7), näiteks lubade äravõtmise, auto konfiskeerimise või vabadusekaotuse näol. Mitmel korral pandi ette, et karistumäärasid võiks diferentseerida – näiteks algajatele juhtidele karmimad karistused. Tehti ka ettepanek, et trahvimäärad võiksid olla proportsioonis sissetuleku suurusega. Samas mainiti paar korda ka liiga kõrgeid trahvimäärasid.

Liikluskoolituse ja kasvatus osas (tabel 7.8) toodi enim välja, et autokoolides tuleks rõhku panna ka liikluskultuuri õpetamisele, samuti arvati, et liikluskultuur saab alguse kodusest kasvatuses ja liikluseeskirja tuleks õpetada juba koolides. Arvati, et ka politseil peaks liikluskultuuri mõjutamisel ja suunamisel olema oma roll. Liiklusohutuse kampaaniatelt oodatakse suuremat järjekindlust ja pidevust.

Mitmel korral toodi nii kontrollgrupi kui kiiruseületamisega vahele jäänud isikute poolt välja, et kiirusepiiranguid peaks diferentseerima vastavalt auto tehnilisele seisukorrale, juhi sõidukogemusele ja eelnevatele rikkumistele. Samuti leiti, et mitmed piirangud maanteel on mõttetud ning autode ja teede kvaliteedi arenedes võiksid ka kiirusepiirangud muutuda. Arvati ka, et liigset tähelepanu pööratakse pisirikkumistele nagu turvavöö mittekasutamine linna sees (tabel 7.6).

Lisaks leiti, et liikluskultuuri mõjutab suuresti kodune kasvatus. Nimetati, et suuresti sõltub roolikeeramise stiil sellest, millise auto roolis parajasti ollakse. Mainiti väsimust ja stressi kui riskitegureid. Pakuti välja, et autol peaks olema unedetektor roolis magamajäämise vältimiseks ja joobesoleku detektor, mis blokeeriks auto (viimane vahelejäänutele kohustuslikuna).

Tehti ka mõnesid originaalsed ettepanekud autojuhtide "kasvatamise" ja liikluskultuuri parandamise kohta – näiteks tähistada "Musta päeva", mil hukkunutega õnnetuspaigad on küünaldega märgistatud. Mitmekordselt joobes juhtimisega vahele jäänutelt soovitati auto ära võtta ja sundmüüki panna.

5 PEAMISED TULEMUSED

Korduvalt kiiruseületamise ja muude rikkumistega vahele jäänud isikud erinesid kontrollgrupist kõrgema üldise optimismi, funktsionaalse impulsiivsuse, düsfunktsionaalse impulsiivsuse, seadusekuulekuse, elamustejanu ja igavuse talumatuse poolest. Statistiliselt olulisi erinevusi ei olnud üldises enesehinnangus ega enamikus stressiga toimetuleku stiilides. Kihutamise ja ohtlike manöövritega politseile vahel jäänud isikud olid sattunud tihemini ka varalist kahju põhjustanud liiklusõnnetustesse. Uuringugrupid erinesid üksteisest ka sissetuleku, tööhõive mustri ja perekonnaseisu poolest – korduvalt liikluseeskirju rikkunud olid teistest gruppidest oluliselt kõrgema sissetulekuga, nende seas oli rohkem juhtivatel kohtadel töötavaid isikuid ning vabaabielus olevaid inimesi võrreldes teiste gruppidega.

6 ARUTELU ja SOOVITUSED

Püstitades küsimuse, miks rikutakse liikluseeskirju, võib läbiviidud uuringu tulemustest leida nii mõnegi vastuse. Riskivate käitumisviiside harrastajad liikluses tunduvad olevat teadlikud võetud riskidest. Seda kinnitab tulemus, et liikluseeskirjade rikkujad on kontrollgrupist pessimistlikumad ehk kõrgema hinnanguga elus juhtuvate negatiivsete elusündmuste juhtumise tõenäosusele; ning et samas ei ole erinevust kaitsvas optimismis - nad ei arva, et teistega võiksid juhtuda negatiivsed sündmused vähem tõenäoliselt kui nende endiga. Sama kinnitab tulemus, et rikkujad mainivad eeskirjade eiramist ja kihutamist kui neist tingitud riskitegurit.

Uuringust ilmneb, et kihutajate seas on nii neid, kes kihutavad vajadusest teravamate elamuste järele ja riski nautides (tõestuseks kõrgem elamustejanu korduvalt rikkunute grupis), neid, kes ületavad kiirust monotoonsuse vältimiseks (kõrgem igavuse talumatus korduvalt rikkunute grupis), neid, kes ületavad kiirust harjumusest mõelda, otsustada ja tegutseda kiiresti, samas uskudes, et seda suudetakse teha adekvaatselt (kõrgem funktsionaalne impulsiivsus korduvalt eeskirju rikkunute grupis), ning ka neid, kes kihutavad ja rikuvad eeskirju mõtlematusest ja soovist end välja elada (kõrgem düsfunktsionaalne impulsiivsus korduvalt eeskirju rikkunute grupis). Arvamus, et kihutajad on ülimalt enesekindlad uljaspead, ei tundu vastavalt käesolevale uurimusele aga paika pidavat – uuringugruppide vahel ei esinenud erinevusi üldises enesehinnangus.

Analüüsides bioloogilist eelsoodumust suuremate riskide võtmisele, võtame vaatluse alla MAO aktiivsuse. Meie varasemas uuringus (Eensoo, 2001) leitud joobes juhtimise seos madalama MAO aktiivsusega, kuid ilmneb, et muude alkoholiga mitteseostuvate riskide võtmine, võivad olla seotud ka keskmisest kõrgema MAO aktiivsusega. Kuigi keskmises MAO aktiivsuses gruppide vahelisi erinevusi ei olnud, toob muutuse sisse Tallinna ja Tartu uuringugruppide vaatlemine eraldi. Siit ilmneb, et Tartu kihutajad on kontrollgrupist oluliselt kõrgema MAO väärtusega, samas kui Tallinna grupil esineb pigem teistpidine tendents. Samuti võrreldes MAO aktiivsuse sagedusjaotusi, võib täheldada rikkujate seas mõnevõrra rohkem nii keskmisest kõrgema kui keskmisest madalama MAO aktiivsusega isikuid. Viimane on kooskõlas kõige uuema uuringuga teemavaldkonnas (Harro jt 2004). Seega seos MAO aktiivsusega võib ka kihutajatel olemas olla, kuid see on ilmselt mittelineaarne ning teistsugune kui joobes juhtinutel. Kõrgem MAO aktiivsus seostus mõnevõrra vajadusega riskeerivate spordialade järgi, kihutamise ning ennast kaitsva optimismikaldega. Madalam MAO aktiivsus seostus nõrgalt seevastu pessimismi ning pidurdamatusega. Pidurdamatus on elamustejanu alaskaala, mis kätkeb

eneses peamiselt tungi tarbida uimasteid ja alkoholi ning võtta seksuaalseid riske. Seega meie uuringu järgi alkoholiga seonduvate riskikäitumiste nagu näiteks joobes juhtimine markeriks tundub olevat madalam MAO aktiivsus, samas kui riskikäitumised võivad olla tingitud ka keskmisest kõrgemast MAO aktiivsusest.

Peale isiksuseomaduste tundub eeskirjadekohast käitumist liikluses mõjutavat ka inimese üldine elustiil. Erinevused rikkujate ja mitte-rikkujate sotsiaalmajanduslikus staatuses on tõestuseks, et liikluses käitumine on osalt peegeldus üldisest kultuurist ja ühiskondlikest normidest, teisalt inimese enese elustiilist, positsioonist ning majanduslikest võimalustest. Kõrgema keskmise sissetuleku ja juhipositsioonil olevate isikute suurem osakaal rikkujate gruppides võib peegeldada nende isikute kiiremat elustiili. Teiseks võivad jõukamatel ühiskonnaliikmetel olla kallimad autod, mille kerge juhitavus, sujuvus ja müratus loovad illusiooni suuremast ohutusest ja turvalisusest (Rothe 1996; Lund ja O'Neill, 1986). Subjektiivne tajumine, mida vastaval kiirusel sõitmine tegelikult tähendab, tuleks uue auto uhkel omanikul ehk alles siis, kui paluda tal vahelduseks istuda vana logiseva auto rooli ja siis sama kiiresti sõita kui oma autoga tavaliselt sõidetakse, nagu soovitaks üks uuritavatest. Ka käesolevas uuringus nimetasid mitmed uuritavad kommentaarina liikluskäitumise rikkumise sõltuvust auto tüübist. Teistest uurijates on üldise elustiili mõju riskeerivale roolikäitumisele on leidnud näiteks Beirness (1993).

Pooled korduvatest liikluskäitumise rikkujatest väidavad, et nad "tavaliselt" ületavad kiirust 11-20 km/h, 5% neist aga, et sõidavad 21-40 km/h üle lubatud kiiruse. Raporteeriti seda, mida tehakse "tavaliselt", kuid vahele oldi jäänud just üle 20 km/h kihutamise. Seega toimivad sarnased efektid, mida on eelnevalt mitmed muude riikide liiklusuurijad märkinud – 1) kihutajad alahindavad oma sõidukiirust ning 2) kihutamine on üsna tavaline liikluseeskirjade rikkumine (Varvik, 1996). Samuti on kihutajate seas enam neid, kes roolis räägivad mobiiltelefoniga, kuulavad valju muusikat ning ei kasuta turvavööd. Et kõrvaltegevused roolis hajutavad tähelepanu, teevad need suurel kiirusel sõidu veelgi riskantsemaks. Samuti on raskete tagajärgedega õnnetustesse sattumine tõenäolisem kui sõidetakse suurel kiirusel ning samas ei kanta turvavööd.

Joobes juhtimine kiiruseületamisega ei seostunud. Tuues paralleele meie eelnevast joobes juhtinuid käsitlevast uuringust (Eensoo, 2001), võib väita, et peamiselt kiiruseületamisega vahelejäänud isikud on joobeolekus autot juhtinutega võrreldes erinev riskigrupp liikluses. Meie eelneva uuringu joobes juhtinute seas oli rohkem madalama haridustasemega isikuid ja töötuid, kiiruseületajate seas aga pigem eriharidusega isikuid ning keskastme juhte. Samuti oli kiiruseületajate keskmine sissetulek keskmisest oluliselt kõrgem, samas kui joobes juhtinutel keskmises sissetulekus erinevusi ei olnud. Joobes juhtimine seostus tugevalt düsfunktsionaalse impulsiivsuse, suitsetamise, alkoholiprobleemide ja madala monoamiini oksüdaasi aktiivsusega. Kiiruseületamine seostus lisaks düsfunktsionaalsele impulsiivsusele aga elamustejanu, funktsionaalse impulsiivsuse ja optimismiga. Kihutamise seos suurema spektri isiksuseomadustega võrreldes joobes juhtinutega peegeldab, et tõenäoliselt on kihutajate grupi sees variatiivsus suurem kui joobes juhtinute seas ning erinevad isikud kihutavad erinevaid põhjustel ning erinevaist isiksuseomadustest tulenevalt.

Suured erinevused Tallinna ja Tartu eeskirjarikkujate vahel peegeldavad seda, et nende linnade vahel ei ole erinevus vaid linnakeskkonnas, rahvastiku ja autode tiheduses ning üleüldises elutempos, vaid ka isikutes. Tallinnast oli võimalik leida tunduvalt proportsionaalselt rohkem korduvalt liikluseeskirju rikkunud võrreldes Tartuga. Tallinna eeskirjaderikkujad olid kõrgema elamustejanu, düsfunktsionaalse impulsiivsuse, üldise pessimismi ning madalama MAO aktiivsusega.

Järgmisena küsime, kuivõrd on võimalik isiksuseomadustest tulenevaid käitumiskalduvusi muuta. Elustiili peegeldumist liikluskäitumises peaks olema suurema tõenäosusega võimalik muuta kui kaasasündinud isiksuseomadustest tingitud riske. Erinevusi, mis on seotud optimismi või pessimismiga võiks nimetada pigem kognitiivseks stiiliks kui kaasasündinud isiksuseomadusteks, samas kui impulsiivsust võiks pidada pigem kaasasündinud temperamendi omaduseks, mida inimesel endal on keerulisem muuta. Samas on võimalik ka impulsiivsust õppida kontrollima juhul kui inimene ise mõistab ja usub, et see talle suuremaid riske põhjustab. Selliseid individuaalsetest erinevusest tulenevaid riskitegureid, nagu on hoiakud ja subjektiivne riskitaju, peaks olema võimalik muuta läbi teadvustamise (tuues näiteks statistikat, uuringute tulemusi, lastes veenduda joobes juhtinutel simulaatori peal, kuivõrd nende reaktsioonikiirus joobeolekus väheneb, lastes kihutajatel simulaatori peal veenduda, kuivõrd suurel kiirusel nende võime autot valitseda väheneb jne). Elamustejanu on omadus, mida on võimalik õppida kanaliseerima mujal kui liikluses. Funktsionaalse impulsiivsusega seotud riski vähendamine võib osutuda keeruliseks, kuna selle omaduse kõrge tasemega isikutel võib olla veendumus, et tema kiire otsustamise stiil tuleb talle kasuks ning et ta ongi teistest kiirema reaktsiooniga, ning seetõttu võib ta endale ka kihutamist lubada. Informatsioon kihutamise üldistest füüsilistest riskidest võib nende isikute suhtumist siiski muuta. Düsfunksionaalne impulsiivsus on iseenesest madala enesekontrolli ja mõtlematusega seotud, sestap üritada sellest tingitud käitumist muuta enesekontrolli harjutamisega võib olla suhteliselt keeruline. Siiski - mida nooremalt isik teada saab, et tema impulsiivsus toob talle kaasa olulist riski, seda rohkem lootust on, et isik õpib suhtuma autojuhtimisse suurema ettevaatusega.

Autoroolis riskeeriva käitumise muutmine sõltub palju ka sellest, kuivõrd usutakse, et iseenda käitumise muutmisega on võimalik riske vähendada. Uuringud on näidanud, et isikud, kes ise oma riskikalduvust tajuvad, saavutavad koolituses paremaid tulemusi kui need, kelle on nõustamisele saatnud liikluspolitsei (Galovski ja Blanchard 2002). Keegan (1996) on toonud välja, et muutust liikluskultuuris ei saa esile kutsuda üksnes läbi vastava kitsa õpetuse autokoolides – mõjusam oleks laiemat õpetuse siseseviimine põhihariduse tasandil, mis puudutaks kodanikuõpetust, sotsioloogiat, õigusteadust ja füüsikat.

Üleüldise mentaliteedi ja hoiakute kohta kihutajate seas annavad tunnistust paljude kiirust ületanud uuritavate lisatud kommentaarid selle kohta, et politsei võiks oma töös paindlikum olla ja arvesse võtta, millistel juhtudel kihutamine riski kaasa toob. Sedalaadi vääruskumused annavad alust väita, et osa liikluseeskirjade rikkumisest on tingitud ka vähesest teadlikkusest kihutamise riskide kohta. See annab aga lootust, et põhjalikum liikluskoolitus inimesest endast tingitud riskiteguritest liiklusohutuses võiks olla tulemuslik. Kommentaarides peeti liiklusohutuses ja –käitumises olulisimaks probleemiks vähest arvestamist teistega – viimane on omadus ja mõtlemisviis, mida peaks olema võimalik koolitamisega muuta. Kommentaaride osas oli olulisel kohal teiste autojuhtide puuduste väljatoomine, sealhulgas nende isikute poolt, kes ise mitu korda viimase aastate jooksul raskete rikkumistega politsei poolt kinni on püütud. Eriti palju toodi teiste autojuhtide puuduste kohta välja ülbeid ja agressiivseid juhte, samuti vähesete juhioskustega juhte ja eeskirjade eiramist. Kuidas suhtuda sellesse, et eeskirjade rikkujad ise süüdistavad madalas liikluskultuuris teisi autojuhte, pidamata vähemalt sõnades iseennast osaliseks? Kognitiivse dissonantsi teooria väidab, et juhul kui inimese hoiak on millegi suhtes negatiivne, ent ometi ei suuda ta hoiduda vastaval moel käitumast (näiteks kui inimene arvab, et suitsetamine on ebatervislik ja teiste suhtes ebaetiline, ometi ei suuda suitsetamisest loobuda) – siis on inimesel kognitiivne dissonants ehk tunnetuslik vastuolu, mis tekitab pingeseisu. Et pingeseisust lahti saada, tuleb muuta üht kahest – kas käitumist või

hoiakut. Jääb mulje, et mitmed rikkujad on enese jaoks lahendanud selle dilemma nii, et on hakatud mõtlema kihutamisest kui millestki vältimatust - näiteks sisendades endale, et politsei on paindumatu ning reeglid liiga piiravad. Igaüks mõtleb iseenda kohta, et “mina ei põhjusta suuremat liiklusriski, sest ülbed, agressiivsed ja oskamatud juhid põhjustavad seda”. Samasest fenomenist räägib Weatherston (1996) väites, et kuigi kiiruseületajad tihti väidavad, et oskamatud ja lohakat juhid põhjustavad suuremat riski kui mõningane kiiruseületamine, pole tähelepanematut ja hoolimatut juhtimisstiili kiiruseületamisest sugugi lihtne lahku viia. Kommentaarides mainiti korduvalt vajadust liikluse sujuvuse kasvu järele, seejuures uskudes, et piirkiiruse tõus võiks liikluse sujuvamaks teha. Samas on erinevais riikides leitud, et piirkiiruse tõstmine viis nii suuremale keskmisele sõidukiirusele kui ka suuremale variatiivsusele autode kiiruses (Williams, 1996, Freedman, 1992) – seega võiks arvata, et uuritavate kommentaarides nõutud piirkiiruse tõstmine ei tooks kaasa sujuvamat liiklusvoolu.

Käesoleva uuringu tulemused näitavad, et just krooniliste kihutajate ja muude liikluseeskirjade rikkujate puhul mängivad rolli isiksuslikud faktorid, samas kui aastas ühekordselt vahelejäanute puhul võib olla tegemist pigem juhusliku rikkumisega. Samuti võib meie andmetest võib järeldada, et riskeeriv liikluskäitumine on funktsioon erinevatest teguritest, millest isiksuseomadused on üks tahk.

Eespoolöeldule tuginedes formuleerime alljärgnevad soovitusel:

1. Autokoolides võiks võtta kasutusele impulsiivsust, elamustejanu ja optimismi mõõtvad testid, mis võimaldaksid tuvastada keerulistes otsustamisolukordades kõrgema riskikalduvusega inimesi. Tulemused tehakse kõrgendatud riskikalduvusega inimestele teatavaks, koos ettepanekuga kuulata psühholoogi nõuandeid vältimaks liigseid riske auto juhtimisel.
2. Kõrgendatud riskikalduvusega inimestest võiks juba autokoolis moodustada 20-25 liikmelised rühmad, kellele peetakse 2-4 tundi loengut koos vestlusega kaasasündinud impulsiivse ja riskeeriva käitumise kalduvuste kontrollimise psühholoogilistest meetoditest. Selline konsultatsioon võiks olla otstarbekas ka korduvalt liikluseeskirjade rikkumisega vahele jäänud inimestele.
3. Liiklusohutuse temaatika tuleks viia sisse üldhariduskoolide (näiteks kodanikuõpetuse) programmi.
4. Autokoolides võiks pakkuda juhilubade taotlejatele võimalust määrata oma isiklikku v-MAO aktiivsust, käsitledes kõrvalekallet populatsiooni keskmisest kui riskikalduvuse markerit.

VIITED

Baum HM, Lund AK, and Wells JK (1989) The mortality consequences of raising the speed limit to 65 mph on rural interstates. *American Journal of Public Health* 79:1392-1395.

Beirness, DJ (1993) Do we really drive as we live? The role of personality factors in road crashes. *Alcohol, Drugs and Driving* 9:129-143.

Bell NS, Amoroso PJ, Yore MM, Smith GS, and Jones BH (2000) Self-reported risk-taking behaviors and hospitalization for motor vehicle injury among active duty army personnel. *American Journal of Preventive Medicine* 18:85-95.

Burns PC and Wilde GJS (1995) Risk taking in male taxi drivers: relationships among personality, observational data and driver records. *Personality and Individual Differences* 18:267-278.

Deery HA and Fildes BN (1999) Young novice driver subtypes: relationship to high-risk behavior, traffic accident record, and simulator driving performance. *Human Factors* 41: 628-643.

Dickman SJ (1990) Functional and dysfunctional impulsivity: Personality and cognitive correlates. *Journal of Personality and Social Psychology* 58:95-102.

Evenden JL (1999) Varieties of impulsivity. *Psychopharmacology* 146:348-361.

Fowler JS, Volkow ND, Wang GJ, Pappas N, Logan J, MacGregor R, Alexoff D, Shea C, Schlyer D, Wolf AP, Warner D, Zezulakova I, and Cllento R (1996) Inhibition of monoamine oxidase B in the brains of smokers. *Nature* 379:733-736.

Freedman M and Williams AF (1992) Speeds associated with 55-mph and 65-mph speed limits in northeastern states. *ITE Journal* 62:17-21.

Galovski TE, Blanchard EB (2002) The effectiveness of a brief psychological intervention on court-referred and self-referred aggressive drivers behaviour. *Research and Therapy* 40:1385-1402.

Harro J, Fischer K, Vansteelandt S, and Harro M (2004) Both low and high activity of platelet monoamine oxidase increase the probability of becoming a smoker. *European Neuropsychopharmacology*, 14: 65-69

Iversen H and Rundmo T (2002) Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences* 33:1251-1263.

Jonah BA (1997) Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident Analysis and Prevention* 29:651-665.

Keegan D (1996) Road citizenship *Recovery* 7:1380-1383 (online journal <http://www.icbc.com>)

Kim K, Nitz L, Richardson J and Li L (1995) Personal and behavioral predictors of automobile crash and injury severity. *Accident Analysis and Prevention* 27:469-481.

- Lajunen T and Summala H (1995) Driving experience, personality and skill-and safety-motive dimensions in drivers' self – assesament. *Personality and Individual Differences* 19:307-318.
- Lund AK and O'Neill B (1986) Perceived risks and driving behavior *Accident Analysis and Prevention*, 18: 367-370
- MacInnis, D (1996) Immutable laws *Recovery* 7:1341-1346 (online journal <http://www.icbc.com>)
- Mayer RE and Treat JR (1977) Psychological, social and cognitive characteristics of high-risk drivers: a pilot study. *Accident Analysis and Prevention* 9:1-8.
- Murray CJ and Lopez AD (1997) Alternative projections of mortality and disability by cause 1990-2020: Global Burden of Disease Study. *Lancet*. 349:1498-1504.
- Parker D, West R, Stradling S and Manstead AS (1995) Behavioural characteristics and involvement in different types of traffic accident. *Accident Analysis and Prevention* 27: 571-581.
- Stoff DM, Friedman E, Pollock L, Vitiello B, Kendall PC and Bridger W (1989) Elevated platelet MAO is related to impulsivity in disruptive behaviour disorder. *Journal of American Academy of Child and Adolescent Psychiatry* 28: 754-760.
- Vavrik J (1996) Contradictory perceptions *Recovery* 7:1371-1374 (online journal <http://www.icbc.com>)
- Weatherston, N (1996) Why Target speed? *Recovery*, 7, 2, 1359-1363 online journal <http://www.icbc.com>)
- Williams A (1996) Faster but deadlier *Recovery* 7:1352-1354 (online journal <http://www.icbc.com>)
- Wilson RJ (1991) Subtypes of DWIs and high risk drivers: Implications for differential intervention. *Alcohol, Drugs and Driving* 7:1-12.
- Zuckerman M (1994) Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking. Cambridge University Press, New York.

Lisa: Tabelid 1.1 – 6.9

1. Uuringugruppide üldine iseloomustus

Tabel 1.1 Gruppidesse jagamise kriteeriumid ja gruppide suurus, osakaal valimis ja üldised parameetrid

Kriteeriumid		Grupi suurus (N)			Keskmine vanus (sulgudes standardhälve)		
		Linn		Kokku	Linn		Kokku
		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
Kontroll	Isikud, kellele on antud välja juhiloa ja kes sõidavad autoga ning kes ei ole viimase aasta jooksul kiiruseületamisega vahele jäänud.	156	149	305	41.2 (11.0)	33.9 (10.9)§§§	37.6 (11.5)
Rikkujad1	Ühekordsed liikluseeskirjade rikkujad - viimase aasta jooksul ühekordselt kiiruseületamisega üle 20 km/h ja kõige rohkem 1 muu liikluseeskirjade rikkumisega vahele jäänud isikud.	42	96	138	37.2 (11.3)	38.0 (10.5)**	37.8 (10.7)
Rikkujad2	Korduvad liikluseeskirjade rikkujad - viimase aasta jooksul vähemalt kaks korda kiiruseületamisega üle 20 km/h, ning lisaks viimase aasta jooksul täiendavate kiiruseületamiste või muude liikluseeskirja rikkumistega vahele jäänud isikud.	122	55	177	35.2 (11.3)***	32.4 (9.4)##	34.3 (10.8)
N		320	300	620	38.4 (11.5)	34.9 (10.7)§§§	36.7 (11.2)

** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; ## - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .001$; §§§ – erinevus Tallinna grupist $p < .001$

2. Sotsiaal-majanduslik staatus

Tabel 2.1 Perekonnaseis (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Vallaline	16	34§§§	25	28	9§§	15*	23	20	22	20	23	22
2. Abielus	55	42§	49	38	63§§	56	38	34	36###*	46	48	47
3. Vabaabielus	20	19	20	28	21	23	33	42	35#**	26	24	25
4. Lesk	0	1	1	0	2	1	0	2	1	0	2	1
5. Lahutatud	8	2§	5	8	3	4	6	4	5	7	3	5
6. Abikaasast lahus elav	1	1	1		1	1	1		1	1	1	1
Vastamata (n)	9	7	16	2	1	3	2	2	4	13	10	23
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; # - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .05$; ### - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .001$; § – erinevus Tallinna grupist $p < .05$; §§ – erinevus Tallinna grupist $p < .01$; §§§ – erinevus Tallinna grupist $p < .001$

Tabel 2.2 Praeguseks hetkeks lõpetatud haridus (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Algkool (3-4 kl)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Põhikool (7-9 kl)	4	6	5	3	1	1	1	6	2	3	4	3
3. Keskkool, gümnaasium (10-12 kl)	20	37§§	28	25	26	26	30	34	31	25	33§	29
4. Kesk-eriõppeasutus (tehnikum, kutsekool)	46	24§§§	35	38	38	38	43	34	40	44	30§§§	37
5. Kõrgkool	30	34	32	35	35	35	26	26	26#	29	33	31
Vastamata (n)	9	7	16	2	1	3	2	2	4	13	10	23
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

- erinevus Rikkujad1 grupist $p < .05$; §§ – erinevus Tallinna grupist $p < .01$; §§§ – erinevus Tallinna grupist $p < .001$

Tabel 2.3 Kellena Te praegu töötate? (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Omanik, direktor, esimees vms. üle 30 töötajaga eraettevõttes	3	2	2	5	7	7**	4	4	4	4	4	4
2. Palgatöötaja üle 30 töötajaga eraettevõttes	23	20	22	26	23	24	23	21	22	24	21	23
3. Omanik, direktor, esimees vms. kuni 30 töötajaga eraettevõttes	17	14	15	26	21	22*	28*	34***#	30*** # ¹	22	20	31
4. Palgatöötaja kuni 30 töötajaga eraettevõttes	23	21	22	13	17	16	24	17	22	22	19	20
5. Direktor, esimees vms. üle 50 töötajaga munitsipaal- või riigiettevõttes	1	4	2	-	5	4	-	-	0##	1	3	2
6. Palgatöötaja üle 50 töötajaga munitsipaal- või riigiettevõttes	13	9	11	13	11	11	5#	6	5*#	10	9	9
7. Direktor, esimees vms. kuni 50 töötajaga munitsipaal- või riigiettevõttes	-	1	-	3	1	1	1	4	2	1	1	1
8. Palgatöötaja kuni 50 töötajaga munitsipaal- või riigiettevõttes	3	5	4	-	3	2	-	2	1*	2	4	3
9. Juhutööline	1	1	1	3	1	1	-	2	1	1	1	1
10. Töotu	5	4	4	-	1	1*	3	-	2	3	2	3
11. Õppur	1	13	7	-	2	1**	2	4	2**	1	8	4
12. Mittetöötav pensionär	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13. Midagi muud	7	7	7	13	7	9	10	8	9	9	7	8
Vastamata (n)	12	7	19	3	1	4	9	2	11	24	10	34
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; ** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; *** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; # - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .05$; ## - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .01$; #¹ - piiripealse olulisusega erinevus Rikkujad1 grupist $p = .056$

Tabel 2.4 Milline on olnud viimase aasta jooksul Teie reaalne keskmine neto-sissetulek kuus (ilma üksikisiku tulumaksuta, ettevõtjatel ei arvesta ka sotsiaalmaksu)?
(vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. 0-1000 krooni	1	3	2	-	-	-	-	-	-	1	1	1
2. 1001-2000 krooni	1	7	4	3	1	1*	1	2	1*	1	4§§	3
3. 2001-3000 krooni	2	8	5	0	5	4	3	4	3	2	6§§	4
4. 3001-4000 krooni	6	10	8	3	8	7	3	0	2*#	5	8	6
5. 4001-5000 krooni	8	17	12	8	5	6*	3	11	6*	6	12§§	9
6. 5001-6000 krooni	10	14	12	5	14	11	8	13	10	9	14§	11
7. 6001-8000 krooni	24	14	19	10	18	15	17	11	15	19	15	17
8. 8001-10 000 krooni	18	8	13	33	21	24**	21	17	20*	21	14§	18
9. 10 001-15 000 krooni	18	8	13	18	17	17	20	22	21*	19	14§	16
10. 15 001-25 000 krooni	7	5	6	13	7	9	15	15	15***	11	8	9
11. 25 001-50 000 krooni	3	3	3	10	4	6	5	6	5	5	4	4
12. 50 001-75 000 krooni	0	1	0	-	-	-	2	-	1	1	0	1
13. Üle 75 000	1	1	1	-	-	-	1	-	1	1	1	1
Vastamata (n)	12	3	15	2	-	2	4	1	5	18	4	22
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* kontrollgrupist p<.05; ** erinevus kontrollgrupist p<.01; *** kontrollgrupist p<.01, # - erinevus Rikkujad1 grupist p<.05; § – erinevus Tallinna grupist p<.05 §§ – erinevus Tallinna grupist p<.01

Tabel 2.5 Kas Te olete usklik? (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Ei (%)	83	91	87	85	91	89	85	91	87	86	91§	87
2. Jah (%)	14	9	12	12	9	10	13	9	11	14	9§	11
Vastamata (n)	14	4	18	3	2	3	5	-	5	14	4	26
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

§ – erinevus Tallinna grupist p<.05

3 Liiklusohutus

3.1 Käitumisharjumused liikluses

Tabel 3.1.1 Kui sageli juhite autot? (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Mõned korrad aastas või harvemini	2	3	2	-	2	1	-	-	-	1	2	2
2. 1-3 korda kuus	2	5	3	-	-	0**	2	-	1	2	2	2
3. 1-2 korda nädalas	1	5	3	-	-	0*	-	-	0*	-	3§§§	2
4. 3-4 korda nädalas	3	6	5	3	2	2	3	-	2	3	4	3
5. Peaaegu iga päev	91	80	86	98	95	97***	96	98	97***	94	89§	91
6. Enam ei sõida	-	1	0	-	-	-	-	2	1	-	1	-
Vastamata (n)	9	2		2	1	-	2	1	-	13	4	17
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist p<.05; ** erinevus kontrollgrupist p<.01;*** erinevus kontrollgrupist p<.001; § – erinevus Tallinna grupist p<.05 ; §§§ – erinevus Tallinna grupist p<.001

Tabel 3.1.2 Kui kaua on Teil juhiloa olnud? (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Kokku		Kokku	Tartu		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn			Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Kuni 2 aastat	2	8	5	-	1	1*	2	4	2	2	5§	3
2. 3-5 aastat	-	16	8	13	8	10	11	17	13*	6	14§§§	10
3. 6-15 aastat	39	44	41	53	37	41	52	46	50*	46	42	44
4. 16-25 aastat	30	17§§	23	25	33	30	21	20	21#	26	23	24
5. 26 aastat või rohkem	27	14§§	21	10	20	17	15	13	14*	20	16	18

6.	Sõidan	1	1	1	-	1	1	-	-	-	1	1	1
lubadeta													
Vastamata (n)		9	2	11	2	1	3	2	1	3	13	4	17
Kokku (n)		156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$, # - Rikkujad1 grupist $p < .05$; § - erinevus Tallinna grupist $p < .05$; §§ erinevus Tallinna grupist $p < .01$; §§§ – erinevus Tallinna grupist $p < .001$

Tabel 3.1.3 Kas kasutate turvavööd autot juhtides? (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Mitte kunagi	1	-	-	3		1	3	-	2	2	-	1
2. Enamasti mitte	3	3	3	5	13	10**	7	9	8**	5	7	6
3. Kuidas kunagi	7	14§	11	13	12	12	17	26	20**	12	16	13
4. Sageli	2	7§	5	5	7	7	10	13	11**	6	8	10
5. Enamasti	26	35§	31	18	37§§	31	32	38	34	27	36§§	32
6. Alati	61	41§§§	51	56	32§§	39**	32	13§§	26***	49	33§§§	41
Vastamata (n)	9	2	11	3	1	4	2	2	4	14	5	19
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; ** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; *** erinevus kontrollgrupist $p < .001$, § – erinevus Tallinna grupist $p < .05$; §§ – erinevus Tallinna grupist $p < .01$; §§§ – erinevus Tallinna grupist $p < .001$

Tabel 3.1.4. Kas peatute jalakäijate ülekäigu raja ees, et lasta jalakäijaid üle sõidutee? (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll		Rikkujad1		Rikkujad2		Kokku	
	Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku

	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Mitte kunagi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Enamasti mitte	-	1	-	-	1	1	2	2	2	1	1	1
3. Kuidas kunagi	14	16	15	18	14	15	20	20	20	17	16	17
4. Sageli	50	41	46	40	44	43	44	52	47	46	44	45
5. Väga sageli	36	41	39	43	41	42	34	26	32#	36	39	37
Vastamata (n)	9	2	11	2	2	4	2	1	3	13	5	18
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

- erinevus Rikkujad1 grupist p<.05

Tabel 3.1.5 Kas Te tasute tasulises parkimiskohas parkimise eest? (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Mitte kunagi	1	1	1	-	-	-	2	-	1	1	1	1
2. Enamasti mitte	3	1	2	5	4	4	5	-	3	4	2	3
3. Kuidas kunagi	8	5	7	10	5	7	10	5	9	9	5§	7
4. Sageli	5	7	6	13	10	11	15	16	15***	10	10	10
5. Enamasti	34	46	40	38	47	44	33	35	33#	34	44§§	39
6. Alati	48	39	44	35	33	34	35	44	38	41	38	40

Vastamata (n)	9	2	11	2	-	2	2	-	2	13	2	15
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

*** erinevus kontrollgrupist $p < .001$; # - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .05$; § - erinevus Tallinna grupist $p < .05$; §§ - erinevus Tallinna grupist $p < .01$

Tabel 3.1.6 Kui palju Te tavaliselt ületate kiirust autot juhtides? (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Ei ületa lubatud sõidukiirust	3	7	5	3	2	2	3	2	2	3	4	4
2. Kuni 10 km/h	72	59§	66	48**	53	51**	45***	35*	42***	58	53	56
3. 11-20 km/h	24	31	27	40*	39	40**	48***	55**	50***	35	38	36
4. 21-40 km/h	1	3	2	10	4	6*	4	5	5	3	4	4
5. Rohkem kui 40 km/h üle lubatud sõidukiiruse	-	-	-	-	1	1	1	4	2	-	1	1
Vastamata (n)	9	2	11	2	2	4	2	-	2	13	4	17
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; ** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; *** erinevus kontrollgrupist $p < .001$

Tabel 3.1.7 Kas Te ignoreerite kiirust piiravaid liikluseeskirju? (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll		Rikkujad1		Rikkujad2		Kokku	
	Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku

	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Mitte kunagi	9	7	8	3	5	4	2	-	1	5	5	5
2. Enamasti mitte	65	67	65	65	53	57*	53	45	50***	60	58	59
3. Kuidas kunagi	18	19	18	18	25	23	30	35	31***	22	24	23
4. Sageli	8	4	6	15	14	14**	11	13	11*	10	9	9
5. Enamasti	-	3	2	-	3	2	4	7	5	2	4	3
6. Alati	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vastamata (n)	9	2	11	2	3	2	2	-	2	14	2	15
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; ** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; *** erinevus kontrollgrupist $p < .001$

Tabel 3.1.8 Kas Te tavaliselt jõuate eessõitvale autole järele kui see sõidab lubatud kiirusega? (vastusevariantide sagedus grupiti, sulgudes %)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Mitte kunagi	2	2	2	-	3	2	1	-	1	1	2	2
2. Enamasti mitte	12	20§	16	10	16	14	9	5	8***	11	16§	13
3. Kuidas kunagi	50	46	48	33	40	38*	36	35	35**	42	42	42
4. Sageli	21	24	22	30	29	29	34	38	35**	27	28	28
5. Väga sageli	14	9	12	28	13§	17	18	22	18*	18	12§	15
Vastamata (n)	9	2	11	2	-	2	2	-	2	13	2	15
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; ** erinevus kontrollgrupist $p < .05$; # - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .05$; § - erinevus Tallinna grupist $p < .05$

Tabel 3.1.9 Kas olete juhtinud autot alkoholi joobeseisundis? (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
Mitte kordagi elu jooksul	43	32	38	31	25	26*	34	24	30	38	28§§	32
Mitte kordagi viimase aasta jooksul	38	38	38	45	46	46	39	36	38	39	40	41
Paaril korral viimase aasta jooksul	17	28§	22	21	29	27	27	40	31	22	30§	26
1-3 korda kuus viimase aasta jooksul	1	2	1	3	-	1	-	-	-	1	1	1
1-2 korda nädalas viimase aasta jooksul	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Peaaegu iga päev	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vastamata (n)	9	1	10	2	-	2	2	-	2	13	1	14
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; § - erinevus Tallinna grupist $p < .05$; §§ - erinevus Tallinna grupist $p < .01$

Tabel 3.1.10 Nimetage, kas/kui sageli olete viimase aasta jooksul rääkinud roolis käsi mitte vabaks jätva mobiiltelefoniga?

	Kontroll		Rikkujad1		Rikkujad2		Kokku	
	Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku

1. Mitte kunagi	Tallinn 6	Tartu 6	6	Tallinn 5	Tartu 5	5	Tallinn 0	Tartu 2	1	Tallinn 4	Tartu 5	5
2. Enamasti mitte	27	26	26	10	15	13**	20	2	14**	22	18	18
3. Kuidas kunagi	32	27	29	25	20	21	17	33	22*	25	26	26
4. Sageli	23	26	24	40	44	43***	33	35	34*	29	33	33
5. Väga sageli	11	16	13	17	17	17	29	28	29***##	19	18	18
Vastamata (n)	9	2	11	2	-	2	2	-	2	13	2	15
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; ** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; *** erinevus kontrollgrupist $p < .001$; # - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .05$; ## - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .01$

Tabel 3.1.11 Nimetage kas/kui sageli olete viimase aasta jooksul kuulanud roolis valju ja rütmikat muusikat?

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Mitte kunagi	17	18	17	5	5	5***	5	4	5***	11	11	11
2. Enamasti mitte	32	23	28	18	34	29	24	25	24	27	27	27
3. Kuidas kunagi	25	30	27	40	29	33	23	28	25	26	29	29
4. Sageli	18	19	18	28	27	27*	28	34	29**	23	25	25
5. Väga sageli	7	10	9	10	4	6	20	10	17***##	13	8	8
Vastamata (n)	9	2	11	2	-	2	2	-	2	13	2	15

Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620
-----------	-----	-----	-----	----	----	-----	-----	----	-----	-----	-----	-----

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; ** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; *** erinevus kontrollgrupist $p < .001$; ## - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .01$

Tabel 3.1.12 Nimetage kas/kui sageli olete viimase aasta jooksul läinud autot juhtima et “auru välja lasta”?

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Mitte kunagi	71	62§	67	50	66	61	62	56	60	65	62	64
2. Enamasti mitte	23	25	24	35	25	28	24	26	25	25	25	65
3. Kuidas kunagi	2	9§§	6	10	6	7	5	11	7	5	9	7
4. Sageli	0	3	1	0	1	1	6	7	6**	2	3	3
5. Väga sageli	1	1	1	5	1	2	3	-	2	2	1	2
Vastamata (n)	9	2	11	2	-	2	2	-	2	13	2	15
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; § - erinevus Tallinna grupist $p < .05$; §§ - erinevus Tallinna grupist $p < .01$

Tabel 3.1.13 Nimetage kas/kui sageli olete viimase aasta jooksul teise autoga võidu sõitnud?

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	

1. Mitte kunagi	57	54	55	45	50	49	43*	42	43*	50	50	50
2. Enamasti mitte	28	29	28	33	33	33	29	34	31	29	31	30
3. Kuidas kunagi	9	16	12	23	14	16	13	19	16	13	16	14
4. Sageli	3	1	2	-	2	1	7	0§	5#	4	1§	3
5. Väga sageli	-	-	-	-	1	1	6	6	6*#	2	1	2
Vastamata (n)	9	2	11	2	-	2	2	-	2	13	2	15
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist p<.05; # - erinevus Rikkujad1 grupist p<.05; § – erinevus Tallinna grupist p<.05

Tabel 3.1.14 Nimetage, kas/kui sageli olete viimase aasta jooksul juhtinud autot olles väsinud?

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn Tallinn	Linn Tartu	Kokku	Linn Tallinn	Linn Tartu	Kokku	Linn Tallinn	Linn Tartu	Kokku	Linn Tallinn	Linn Tartu	Kokku
1. Mitte kunagi	14	6§	10	3	3	3*	5		3**	9	4§	1
2. Enamasti mitte	41	40	41	40	39	39	29	31	32*	37	38	38
3. Kuidas kunagi	30	38	34	28	30	29	32	46	34	29	37§	33
4. Sageli	11	14	12	28	26	26***	24	19	22**	18	19	18
5. Väga sageli	2	2	2	3	2	2	10	4	8*#	5	2§	4
Vastamata (n)	9	2	11	2	-	2	2	-	2	13	2	15
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist p<.05; ** erinevus kontrollgrupist p<.01; *** erinevus kontrollgrupist p<.001; # – erinevus Rikkujad1 grupist p<.05; § – erinevus Tallinna grupist p<.05

Tabel 3.1.15 Nimetage, kas/kui sageli olete viimase aasta jooksul ärritunud, kui Teie ees sõitev auto on sõitnud aeglasemalt kui kiirusepiirang võimaldab?

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. Mitte kunagi	7	8	8	5	9	8	5	6	5	6	8	7
2. Enamasti mitte	33	28	30	30	24	26	29	26	28	31	26	29
3. Kuidas kunagi	37	33	35	28	39	35	25	36	28*	31	35	33
4. Sageli	20	25	22	28	21	23	27	24	26	23	23	23
5. Väga sageli	3	6	4	10	7	8	14	9	13***	8	7	8
Vastamata (n)	9	2	11	2	-	2	2	-	2	13	2	15
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; *** erinevus kontrollgrupist $p < .001$

3.2 Liiklusõnnetused

Tabel 3.2.1 Autojuhina läbi tehtud varalist kahju põhjustanud avariide arv (vastusevariantide sagedus protsentides)

Kontroll		Rikkujad1		Rikkujad2		Kokku	
Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku

Mitte ühtegi	Tallinn 24	Tartu 41	32	Tallinn 17	Tartu 32	28	Tallinn 25	Tartu 31	27	Tallinn 24	Tartu 36	30
1	34	29	32	35	40	38	26	35	29	31	34	32
2	20	18	19	30	13	18	16	15	15	20	15	18
3	7	5	6	7	6	7	10	4	8	8	5	7
rohkem kui 3	9	5	7	8	4	6	16	11	16***##	12	6§§	9
Keskmine	1.40	1.04§	1.22	1.55	1.07	1.21	1.78*	1.42	1.66***#	1.57	1.12§§§	1.35
SD	1.4	1.3	1.4	1.3	1.4	1.4	1.9	2.2	2.0	1.6	1.5	1.6
Vastamata (n)	9	1	10	2	-	2	2	-	2	13	1	14
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; ## - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .01$; § - erinevusTallinna grupist $p < .05$; §§ - erinevusTallinna grupist $p < .01$; §§§ - erinevusTallinna grupist $p < .001$

Tabel 3.2.2 Oma süü läbi tekitatud varalist kahju põhjustanud avariide arv (vastusevariantide sagedus protsentides)

Kontroll		Rikkujad1		Rikkujad2		Kokku	
Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku

Mitte ühtegi	Tallinn 42	Tartu 54	48	Tallinn 30	Tartu 51	45	Tallinn 42	Tartu 53	46	Tallinn 41	Tartu 53§§	47
1	36	33	34	48	33	38	25	29	26#	33	32	33
2	17	11	14	13	14	13	18	11	16	17	12	14
3	3	2	3	5	2	3	9	4	7*	6	2	4
rohkem kui 3	1	-	1	5	-	2	5	4	5**	3	-	1
Keskmine	0.86	0.61	0.73	1.10	0.67	0.79	1.13*	0.78	1.02*#	1.00	0.66§§§	0.83
SD	0.91	0.76	0.85	1.13	0.79	0.92	1.35	1.10	1.28	1.13	0.84	1.01
Vastamata (n)	9	1	10	2	-	2	2	-	2	13	1	14
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; # - erinevus Rikkujad1 grupist $p < .05$; §§ - erinevus Tallinna grupist $p < .01$; §§§ - erinevus Tallinna grupist $p < .001$

Tabel 3.2.3 Kaasasõitjana läbi tehtud varalist kahju põhjustanud avariide arv (vastusevariantide sagedus protsentides)

Kontroll		Rikkujad1		Rikkujad2		Kokku	
Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku	Linn	Kokku

Mitte ühtegi	Tallinn 68	Tartu 62	65	Tallinn 58	Tartu 71	67	Tallinn 67	Tartu 53	62	Tallinn 66	Tartu 63	65
1	19	26	22	20	14	15	23	25	24	21	22	21
2	10	10	10	18	14	15	8	16	10	10	12	11
3	1	1	1	2	2	3	2	4	2	2	2	2
rohkem kui 3	1	2	1	5	-	-	1	2	1	1	1	1
Keskmine	0.48	0.54	0.51	0.7	0.46	0.58	0.47	0.76	0.62	0.55	0.59	0.53
SD	0.83	0.86	0.85	0.94	0.91	0.85	0.78	0.98	0.85	0.83	0.87	0.85
Vastamata (n)	9	1	10	2	-	2	2	-	2	13	1	14
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

Tabel 3.2.4 Autojuhina läbi tehtud inimvigastustega avariide arv (vastusevariantide sagedus protsentides)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
Mitte ühtegi	Tallinn 95	Tartu 96	96	Tallinn 93	Tartu 94	93	Tallinn 92	Tartu 93	92	Tallinn 93	Tartu 95	94
1	5	4	4	8	6	7	8	7	7	6	5	6
Rohkem kui 1	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-
Vastamata (n)	9	1	10	2	-	2	2	-	2	13	1	14
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

3.3 Enese raporteeritud iseendast tingitud riskitegurid liikluses

Tabel 3.3.1 Enese raporteeritud iseendast tingitud riskitegurid liikluses (riskitegurit nimetanute protsent)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn			Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
1. ebapiisavad teadmised liikluseeskirjadest	10	9	9	10	9	9	2	6	3**#	7	8	7
2. kihutamine	24	26	25	38	31	33	33	44	36**	29	31	30
3. roolis magamajäämine	25	18	22	25	20	22	23	33	26	24	22	23
4. üleliia ettevaatlik juhtimine	7	5	6	3	6	5	2	2	2*	5	5	5
5. soov võistelda	7	10	8	10	11	10	13	20	16**	10	12	10
6. ebapiisava pikivahe hoidmine	35	37	36	43	45	44	40	39	40	38	40	39
7. hooletus	44	45	46	48	54	52	34	37	35***##	41	46	44
8. erutus või ärritus	33	36	34	18	28	26	21	19	20***	26	30	28
9. ülemäärane enesekindlus	22	22	22	28	21	23	19	26	21	22	23	22
10. alkoholitarbimine	14	14	14	13	13	13	8	17	11	12	14	13
11. ebapiisavad juhtimisvilumused	13	19	16	5	7	7**	2	6	3***#	7	13§§	10
12.liikluseeskirjade eiramine	14	17	15	18	18	18	23	37	28***#	18	21	20
13. soov ennast näidata	7	6	7	8	6	7	6	11	7	7	7	7
14. turvavöö mittekasutamine	11	16	13	18	28	25***	28	33	29***	18	23	21
15. kalduvus närveerida	9	8	8	5	7	7	9	11	10	8	8	3
16. kärsitus	27	33	30	35	33	34	28	39	32	28	34	31
17. riskide mitteteadvustamine	12	15	13	10	14	13	12	15	13	11	15	13

18. tahe riskida	8	9	9	8	9	8	13	26	17**##	10	12	11
19. autoga mängimine	7	10	9	20	10	13	15	13	14*	12	11	11
20. kergesti ägestumine	10	13	11	10	14	13	13	13	13	11	13	12
21. ebakindlus	9	8	9	0	6	4*	3	6	3**	5	7	6
Vastamata (n)	9	4	13	2	2	4	2	1	3	13	7	20
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist p<.05; ** erinevus kontrollgrupist p<.01;*** erinevus kontrollgrupist p<.001; # – erinevus Rikkujad1 grupist p<.05; ## – erinevus Rikkujad1 grupist p<.01; §§ – erinevus Tallinna grupist p<.01

4. Isiksus

Tabel 4.1.1 Impulsiivsus (keskmine, sulgudes standardhälve)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
Impulsiivsus	16.2 (4.3)	17.5 (4.3)	16.8 (4.4)	16.9 (5.2)	16.4 (4.7)	16.6 (4.8)	17.9(4.6) **	17.3 (4.6)	17.7 (4.6)	17.0 (4.6)	17.1 (4.5)	17.0 (4.6)
Kiire otsustamisstiil (funktsionaalne impulsiivsus)	18.5 (4.7)	19.6 (4.5)	19.0 (4.6)	21.2 (3.9)	19.5 (4.4)	20.0 (4.3)	21.4 (4.7) ***	21.3 (4.5) **	21.4 (4.6)***	20.0 (4.8)	19.9 (4.5)	19.8 (4.7)
Riskeerivus (düsfunksionaalne impulsiivsus)	14.6 (4.5)	14.9 (4.9)	14.7 (4.7)	15.3 (5.3)	14.2 (4.5)	14.5 (4.8)	16.5 (5.0) ***	14.9 (4.8) §	16.0 (5.0) ***##	15.4 (5.0)	14.7 (4.5) § ¹	15.0 (4.8)
Vastamata (n)	9	3	12	3	1	4	2	-	2	14	4	18
Kokku	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist p<.05; ** erinevus kontrollgrupist p<.01;*** erinevus kontrollgrupist p<.001; # – erinevus Rikkujad1 grupist p<.05; ## – erinevus Rikkujad1 grupist p<.01; § – erinevus Tallinna grupist p<.05; §¹ – statistiliselt piiripealse olulisusega erinevus Tallinna grupist p=.056

Tabel 4.1.2 Elamustejanu (SSS) (keskmine, sulgudes standrardhälve)

	Kontroll		Kokku	Rikkujad1		Kokku	Rikkujad2		Kokku
	Linn			Linn			Linn		

	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
Elamustejanu (NEO-PI)	19.0 (5.3)	20.0(5.6)	19.5 (5.5)	21.5 (5.7) **	20.4 (4.8)	20.7 (5.1)*	22.4 (5.2) ***	21.0 (5.7)	22.0 (5.4) ***	20.7 (5.6)	20.3 (5.4)	20.5 (5.5)
Elamustejanu (SSS)	11.1 (4.1)	11.6 (4.2)	11.3 (4.1)	11.7 (4.3)	10.9 (3.8)	11.2 (4.0)	12.3 (3.6)*	12.2 (4.2)	12.2 (3.8) *#	11.6 (4.0)	11.5 (4.1)	11.2 (4.0)
Seiklusjanu	3.6 (1.5)	3.9 (1.5)	3.8 (1.5)	3.8 (1.3)	3.9 (1.4)	3.9 (1.3)	4.0 (1.4)	4.2 (1.3)	4.0 (1.3)	3.8 (1.4)	4.0 (1.4)	3.9 (1.4)
Kogemustejanu	3.4 (1.6)	3.5 (1.8)	3.5 (1.7)	3.5 (1.8)	3.2(1.7)	3.3 (1.7)	3.9 (1.6) *	3.4 (1.7)	3.8 (1.6) #	3.6 (1.7)	3.4 (1.8)	3.5 (1.8)
Pidurdamatus	2.5 (1.8)	2.6 (1.8)	2.6 (1.8)	2.6 (1.8)	2.4 (1.8)	2.4 (1.8)	2.6 (1.8)	2.8 (1.7)	2.7 (1.7)	2.6 (1.8)	2.6 (1.8)	2.5 (2.8)
Igavuse talumatus	1.5 (1.2)	1.5 (1.2)	1.5 (1.2)	1.8 (1.3)	1.5 (1.2)	1.6 (1.2)	1.8 (1.0) *	1.7 (1.4)	1.8 (1.2)*	1.7 (1.1)	1.5 (1.2)	1.5 (2.0)
Vastamata (n)	11	8	19	5	4	7	4	2	4	22	4	26
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist $p < .05$; ** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; *** erinevus kontrollgrupist $p < .001$; # – erinevus Rikkujad1 grupist $p < .05$; ## – erinevus Rikkujad1 grupist $p < .01$

Tabel 4.1.3 Stressiolukorraga toimetuleku stiilid (keskmine, sulgudes standardhälve)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
Probleemile suunatud	39.7 (6.1)	40.5 (5.6)	40.1 (5.8)	42.1 (5.1) *	39.8 (5.9) §	40.5 (5.7)	40.6 (6.3)	40.6 (4.1)	40.6 (5.7)	40.4 (6.1)	40.3 (5.4)	40.3 (5.8)
Aktiivne probleemilahendus	5.8 (1.1)	5.9 (1.1)	5.9 (1.1)	6.1 (1.1)	5.9 (1.2)	6.0 (1.1)	6.0 (1.3)	6.1 (1.0)	6.0 (1.2)	5.9 (1.2)	5.9 (1.1)	5.9 (1.2)
Planeerimine	6.3 (1.1)	6.3 (1.1)	6.3 (1.1)	6.6 (0.9)	6.3 (1.0)	6.4 (0.9)	6.3 (1.1)	6.3 (1.0)	6.3 (1.1)	6.3 (1.1)	6.3 (1.0)	6.3 (1.1)
Emotsionaalse toe otsimine	4.2 (1.3)	4.6 (1.5)	4.4 (1.4)	4.6 (1.3)	4.3 (1.4)	4.4 (1.4)	4.3 (1.5)	4.4 (1.1)	4.3 (1.4)	4.2 (1.4)	4.5 (1.4)	4.4 (1.4)
Nõuküsimine	4.9 (1.4)	5.1 (1.4)	5.5 (1.4)	5.1 (1.4)	5.0 (1.5)	5.0 (1.5)	5.3 (1.6)	5.3 (1.3)	5.3 (1.5)*¹	5.1 (1.5)	5.1 (1.4)	5.1 (1.4)
Huumor	5.1 (1.7)	5.2 (1.5)	5.1 (1.6)	5.3 (1.7)	4.9 (1.7)	5.0 (1.7)	5.6 (1.6)*	5.2 (1.4)	5.4 (1.6)*¹#	5.3 (1.7)	5.1 (1.6)	5.2 (1.6)
Positiivne enesesisendus	5.2 (1.4)	5.2 (1.2)	5.2 (1.3)	5.3 (1.4)	5.0 (1.4)	5.1 (1.4)	5.3 (1.4)	5.2 (1.2)	5.2 (1.3)	5.2 (1.4)	5.1 (1.3)	5.2 (1.3)
Religioon	2.9 (1.2)	2.9 (1.3)	2.9 (1.2)	2.8 (1.5)	2.8 (1.1)	2.8 (1.1)	2.8 (1.2)	2.6 (0.9)	2.7 (1.2)	2.8 (1.2)	2.8 (1.1)	2.8 (1.2)
Distantseerumine	5.4 (1.3)	5.3 (1.3)	5.4 (1.3)	5.8 (1.2)	5.6 (1.2)	5.7 (1.2) *	5.2 (1.4)	5.4 (1.2)	5.3 (1.3) ##	5.4 (1.3)	5.4 (1.3)	5.4 (1.3)

Seisundile suunatud	22.7 (4.4)	23.1 (3.9)	22.9 (4.2)	22.5 (4.2)	23.4 (3.9)	23.2 (4.0)	23.1 (4.3)	23.3 (3.6)	23.2 (4.1)	22.8 (4.3)	23.2 (3.8)	23.0 4.1)
Psühhoaktiivsete ainete kasutamine	3.4 (1.5)	3.5 (1.4)	3.5 (1.4)	3.1 (1.2)	3.4 (1.1)	3.3 (1.1)	3.3 (1.4)	3.3 (1.3)	3.3 (1.4)	3.3 (1.4)	3.5 (1.3)	3.4 (1.3)
Väljavalamine	4.3 (1.4)	4.3 (1.3)	4.3 (1.3)	4.3 (1.2)	4.4 (1.2)	4.4 (1.2)	4.4 (1.5)	4.5 (1.1)	4.4 (1.4)	4.3 (1.4)	4.4 (1.2)	4.4 (1.3)
Leppimine	4.7 (1.3)	4.8 (1.3)	4.8 (1.3)	4.7 (1.3)	4.8 (1.2)	4.8 (1.3)	4.9 (1.5)	5.0 (1.5)	4.9 (1.5)	4.8 (1.4)	4.8 (1.4)	4.8 (1.4)
Allaandmine	2.7 (0.9)	2.9 (1.0)	2.8 (1.0)	2.7 (1.0)	2.8 (1.0)	2.7 (1.0)	2.8 (1.1)	2.6 (0.8)	2.8 (1.0)	2.7 (1.0)	2.8 (1.0)	2.8 (1.0)
Eitamine	3.1 (1.2)	3.0 (1.0)	3.0 (1.1)	3.0 (1.2)	3.2 (1.2)	3.1 (1.2)	3.1 (1.3)	2.9 (1.1)	3.0 (1.2)	3.1 (1.1)	3.0 (1.2)	3.1 (1.1)
Enesesüüdistus	4.6 (1.2)	4.5 (1.2)	4.5 (1.2)	4.8 (1.3)	4.9 (1.3)*	4.8 (1.3)*	4.6 (1.3)	4.9 (1.0)*	4.7 (1.2)	4.6 (1.2)	4.7 (1.2)	4.7 (1.2)
Vastamata (n)	9	5	14	4	2	6	4	1	5	17	8	25
Kokku	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

* erinevus kontrollgrupist p<.05; *¹ piiripealse olulisusega erinevus kontrollgrupist p=.056; # - erinevus Rikkujad1 grupist p<.05; ## - erinevus Rikkujad1 grupist p<.01

Tabel 4.1.4 Optimism ja pessimism (keskmine, sulgudes standardhälve)

	Kontroll		Kokku	Rikkujad1		Kokku	Rikkujad2		Kokku	Kokku	
	Linn			Linn			Linn			Linn	
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu
Üldine optimism	42.4 (11.0)	46.7 (7.2)	44.5 (9.6)	47.4 (9.0)	47.1 (7.7)	47.2 (8.0)	48.1 (8.4)	50.1 (6.7)	48.6 (7.9)	45.2 (10.1)	47.5 (7.4)§§
		§		**		**	***	*#	***		
Üldine pessimism	29.8 (8.7)	32.2 (7.6)	31 (8.2)	31.4 (8.8)	29.4 (7.4)	30 (7.9)	33.1 (7.5)	31.7 (5.2)	32.7 (6.9)	31.3 (8.4)	31.2 (7.3)
		§§			**		***		***		
Kaitsev optimism	33.6 (4.3)	33.9 (4.1)	33.1 (4.6)	34.8 (7.2)	33.8 (5.2)	34.1 (5.8)	33.5 (6.5)	34.7 (3.7)	33.8 (5.8)	33.7 (5.6)	34.0 (4.8)
Vastamata (n)	9	7	16	4	1	5	4	3	7	17	11
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300

* statistiliselt oluline erinevus kontrollgrupist p<.05; ** statistiliselt oluline erinevus kontrollgrupist p<.01; ## - statistiliselt oluline erinevus Rikkujad1 grupist p<.01;
§ – erinevus Tallinna grupist p<.05; §§ – erinevus Tallinna grupist p<.01

Tabel 4.1.5 Kerge sotsiaalne kõrvalekalle (keskmine, sulgudes standardhälve)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
Kerge sotsiaalne kõrvalekalle	11.2 (3.4)	12.6 (3.2)	11.9 (3.4)	13.1 (3.9)	12.4 (3.2)	12.6 (3.4)	13.7 (3.9)	13.0 (3.2)	13.5 (3.7)	12.4 (3.9)	12.6 (3.2)	12.5 (3.6)
		§§		**			***		***#			
Vastamata (n)	9	3	12	3	-	3	2	-	2	14	3	17
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; *** erinevus kontrollgrupist $p < .001$; # – erinevus Rikkujad1 grupist $p < .05$; §§ – erinevus Tallinna grupist $p < .01$

Tabel 4.1.6 Üldine enesehinnang (keskmine, sulgudes standardhälve)

	Kontroll			Rikkujad1			Rikkujad2			Kokku		
	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku	Linn		Kokku
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
Enesehinnang	31.2 (4.4)	31.2 (4.5)	31.2 (4.5)	31.2 (4.8)	31.5 (4.5)	31.4 (4.6)	31.2 (4.5)	31.0 (3.9)	31.1 (4.3)	31.2 (4.5)	31.3 (4.4)	31.3 (4.4)
Vastamata (n)	10	6	16	3	-	3	3	2	5	16	8	24
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

4.2 Gruppide erinevused isiksuseomadustes arvestades uuritavate vanust kovariaadina

Tabel 4.2.1 Isiksuserinevused uuringugruppides peale vanuse efekti arvessevõtmist

	Kontroll	Rikkujad 1	Rikkujad 2	Gruppide erinevuse üldefekt	Kovariaadiefektid	
					Vanuse kovariaadiefekt	Gruppide erinevuse üldefekt peale kovariaadi arvestamist
Impulsiivsus (NEO)	16.8	16.6	17.7 *#	$F(2,599)=2.95; p=.053$	$F(1,598) = 26.2; p = .001$	-
Kiire otsustamisstiil (funktsionaalne impulsiivsus)	19.0	20.0	21.4 ***	$F(2,599)=14.58; p<.001$	$F(1,598) = 10.7; p = .01$	$F(2,598)=12.64; p<.001$
Riskeerivus (düsfunktsionaalne impulsiivsus)	14.7	14.5	16.0 ***#	$F(2,598)=5.18; p<.01$	-	$F(2,597)=4.91; p<.01$
Elamustejanu I (NEO)	19.5	20.7 *	22.0 ***	$F(2,592)=11.70; p<.001$	$F(1,591) = 123.7; p = .001$	$F(2,591)=8.41; p<.001$

Elamustejanu II (SSS)														
Seiklusjanu	3.8	3.9	4.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kogemustejanu	4.5	3.3	3.8 #	F(2,580)=2.90; p=.0560	F(1,579) = 67.9; p = .001	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pidurdamatus	2.6	2.4	2.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Igavuse talumatus	1.5	1.6	1.8 *	F(2,581)=3.23; p<.05	-	-	-	-	-	-	-	-	F(2,580)=3.44; p<.05	-
Optimism	44.5	47.2 **	48.6 ***	F(2,589)=12.93; p<.001	F(1,588) = 71.2; p = .001	-	-	-	-	-	-	-	F(2,588)=10.48; p<.001	-
Kaitsev optimism	33.1	34.1	33.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pessimism	31	30	32.7 ***	F(2,589)=4.83; p<.01	F(1,588) = 17.1; p = .001	-	-	-	-	-	-	-	F(2,588)=3.51; p<.05	-
Stressiga toimetuleku stiilid														
Probleemile suunatud	40.1	40.5	40.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seisundile suunatud	22.9	23.2	23.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kerge sotsiaalne kõrvalekalle	11.9	12.6	13.5	F(2,600)=11.38; p<.001	F(1,599) = 113.56; p = .001	-	-	-	-	-	-	-	F(2,599)=7.72; p<.001	-
Enesehinnang	31.2	31.4	31.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* statistiliselt oluline erinevus kontrollgrupist p<.05; ** statistiliselt oluline erinevus kontrollgrupist p<.01; *** statistiliselt oluline erinevus kontrollgrupist p<.001;

-statistiliselt oluline erinevus Rikkujad1 grupist p<.05; ## - statistiliselt oluline erinevus Rikkujad1 grupist p<.01

4.3 Isiksuseomaduste korrelatsioonid eneseraporteeritud lii kluskäitumisharjumustega

Tabel 4.3.1 Eneseraporteeritud lii kluskäitumisharjumuste seos vanuse ja isiksusega (Spearmani statistiliselt olulised korrelatsioonid)

	Vanus	Enese-h innang	Funkts. imp	Düs.f. imp	Elam- janu I	Elam- janu II SSS				Optimism	Kaitsev optimism	Pessimism	Stressiga toimetulekustiilid	
						Seiklus- janu	Koge-mus tejanu	Pidur-d amatus	Igavuse talumatus				Probl-le suunatud	Seis-le suunatud
Turvavöö kasutamine	.15**	.11*	-.17**	-.16*	-.22**	-.14*	-	-.18**	-.10*	-.12*	-	-.10*	-	-.10*
Vöötraja ees peatumine	.27**	.08*	-	-.08*	-.16**	-	-	-.18**	-.11*	-	-	-.12*	-	-.13*
Kiiruseületamine maanteel	-.30	-	.27**	.16*	.45**	.22**	.19**	.32**	.16**	.24**	.10	.14	-	.10*
Kiiruseületamine asulas	-.30	-	.23**	.19**	.37**	.17**	.26**	.31**	.12*	.17*	-	.14	-	.18**
Liikluseeskirjade	-.24**	-	.22**	.18**	.36**	.15*	.15*	.26**	.18**	.12*	-	.10*	-	.13*

ignoreerimine														
Parkimise eest mittetasumine	.16**	-	-	-.16*	-.16*	-	-.12*	-.15*	-.15	-	-	-.16*	-	-.08*
Teise autoga võidu sõitmine	-.22**	.15*	.19**	.19**	.33**	.09*	-	.21**	.10*	.14*	-	.13*	-	.13*
Väsinult auto juhtimine	-.22**	-	.09*	.16*	.28**	.11*	.11*	.25**	.09*	.12*	-	.27**	.10*	.23**
Roolis valju ja rütmika muusika kuulamine	-.42**	-	.21**	.16*	.42**	.18**	.28**	.30**	.10*	.30**	-	.19**	.17*	.17**
Roolis mobiiltelefoniga rääkimine	-.23**	-	.21**	.19**	.30**	.13*	.14*	.24**	.14*	.17**	.08*	.15*	.12*	-
Autoga sõitmine “auru välja laskmiseks”	-.33**	.10*	.10*	.18**	.30**	.11*	.11*	.18**	-	.12*	-	.21**	.11*	.16*
Ärritumine ees sõitva aeglase juhi peale	-.20**	-	.15**	.17**	.27**	.09*	-	.22**	.13*	.09*	-	.17**	.09*	.19**
Joobes juhtimine	.20**	-.08*	-	.17**	.22**	.13*	.12*	.30**	-	-	.13*	-	-	0.23**

Lühendid: Funkts imp - Kiire otsustamisstiil (funktsionaalne impulsiivsus), Düsf imp - Riskeerivus (düsfunksionaalne impulsiivsus) Elam-janu – elamustejanu *p<.05 ** p<.001

4.4 Isiksuseomaduste seos liiklusõnnetustesse sattumisega

Tabel 4.4.1 Vanuse ja isiksuseomaduste seos liiklusõnnetustesse sattumisega (Spearmani korrelatsioonikoeffitsient)

	Varalist kahju põhjustanud õnnetused			Inimvigastustega õnnetused		
	autojuhina	kaasa-sõitjana	oma süü läbi	autojuhina	kaasasõitjana	oma süü läbi
Vanus	-	-.17**	-	-	-	-
Funktsionaalne impulsiivsus	-	-	-	-	-	-
Düsfunktsionaalne impulsiivsus	-	-	.09*	-	-	-
Impulsiivsus (NEO-PI)	-	-	-	-	-	-
Elamustejanu (NEO-PI)	-	.10*	-	-	-	-
Elamustejanu (SSS-V)	.13**	-	.17**	-	-	-
Seiklusjanu	.10*	.09*	-	-	-	-
Kogemustejanu	.18**	-	.17**	-	-	-
Pidurdamatus	-	.09*	-	-	-	-
Igavuse talumatus	-	-	-	-	-	-
Optimism	-	.09*	-	-	-	-
Kaitsev optimism	-	.09*	-	-	-	-
Pessimism	-	-	-	-	-	-
Stressile toimetuleku stiilid	-	-	-	-	-	-
Probleemile suunatud	-	-	-	-	-	-
Seisundile suunatud	-	-	-	-	-	-
Enesehinnang	-	-	-	-	-	-

* p<.05; ** p<.01

5 Monoamiinide oksüdaasi aktiivsus

Tabel 5.1 Monoamiinide oksüdaasi aktiivsus (keskmine, sulgudes standardhälve)

	Kontroll		Kokku	Rikkujad1		Kokku	Rikkujad2		Kokku	Kokku		Kokku
	Linn			Linn			Linn			Linn		
	Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu		Tallinn	Tartu	
Suitsetajad + mittesuitsetajad n	7.2 (2.9)	8.0 (3.0)	7.6 (2.9)	6.6 (2.7)	8.4 (3.0)	7.9 (3.0)	6.7 (3.1)	9.3 (3.4)	7.5 (3.4)	6.9 (2.9)	8.3 (3.1)	7.6 (3.1)
		§			§§			**§§§			§§§	
	152	145	297	39	95	134	120	54	174	311	294	605
Mittesuitsetajad n	8.1 (2.8)	9.1 (3.1)	8.7 (3.0)	6.9 (3.3)	9.0 (2.5)§	8.6 (2.7)	7.6 (3.9)	10.2 (2.9)	9.0 (3.6)	7.8 (3.3)	9.3 (2.9)	8.7 (3.1)
		§ ¹						* ¹ §§§				
	49	73	122	14	61	75	29	32	61	92	166	258
Suitsetajad n	6.7 (2.5)	6.8 (2.3)	6.7 (2.4)	6.3 (2.4)	7.3 (3.4)	6.9 (3.1)	6.4 (3.9)	7.8 (3.6)§	6.7 (3.1)	6.5 (2.6)	7.1 (2.9)	6.7 (2.7)
	94	69	163	23	34	57	88	22	110	205	125	330
Suitsetamise andmed puudu (n)	10	4	14	2	-	2	3	-	3	15	4	19
MAO andmed puudu (n)	4	4	8	3	1	4	2	1	3	9	6	15
Kokku (n)	156	149	305	42	96	138	122	55	177	320	300	620

** erinevus kontrollgrupist $p < .01$; *¹ erinevus kontrollgrupist $p = .059$; § – erinevus Tallinna grupist $p < .05$; §§ – erinevus Tallinna grupist $p < .01$; §§§ – erinevus Tallinna grupist $p < .001$; §¹ erinevus Tallinna grupist $p = .056$

Joonis 1. MAO aktiivsus uuringugruppides (interaktsioon $F(2,599)=4.26$; $p<.05$)

** erinevus kontrollgrupist $p<0.01$

Tabel 5.2 Eneseraporteeritud liikluskäitumisharjumuste seos MAO aktiivsusega (Spearmani korrelatsioonikoefitsiendid)

	korrelatsioon MAO aktiivsusega (Spearmani R)	Olulisuse nivoo (p)
Turvavöö kasutamine	-	-
Vöötraja ees peatumine	-	-
Teisele autole järgi jõudmine kui see sõidab piirangust aeglasemalt	-	-
Kiirust piiravate liikluseeskirjade ignoreerimine	.13	.001
Parkimise eest tasumine	-	-
Teise autoga võidu sõitmine	-	-
Väsinult auto juhtimine	-	-
Roolis valju ja rütmika muusika kuulamine	-	-
Roolis mobiiltelefoniga rääkimine	-	-
Autoga sõitmine "auru välja laskmiseks"	-	-
Ärritumine ees sõitva aeglase juhi peale	-	-
Joobes juhtimine	-	-

Tabel 5.3 Enese kohta mainitud liiklusriskitegurite seos MAO aktiivsusega (Spearmani korrelatsioonikoefitsiendid)

	korrelatsioon MAO aktiivsusega (Spearmani R)	olulisuse nivoo (p)
1. ebapiisavad teadmised liikluseeskirjadest	-	-
2. kihutamine	.11**	.01
3. roolis magamajäämine	-	-
4. üleliia ettevaatlik juhtimine	-	-
5. soov võistelda	-	-
6. ebapiisava pikivahe hoidmine	-	-
7. hooletus	-	-
8. erutus või ärritus	-	-
9. ülemäärane enesekindlus	-	-
10. alkoholarbimine	-	-
11. ebapiisavad juhtimisvilumused	-	-
12. liikluseeskirjade eiramine	-	-
13. soov ennast näidata	-	-
14. turvavöö mittekasutamine	-	-
15. kalduvus närveerida	-	-
16. kärsitus	-	-
17. riskide mitteteadvustamine	-	-
18. tahe riskida	-	-
19. autoga mängimine	-	-
20. kergesti ägestumine	-	-
21. ebakindlus	-	-

Tabel 5.4 MAO aktiivsuse korrelatsioonid isiksuseomadustega (Spearmani korrelatsioonikoefitsient)
korrelatsioon MAO aktiivsusega (Spearmani R)

Funktsionaalne impulsiivsus	-
Düsfunksionaalne impulsiivsus	-
Impulsiivsus (NEO-PI)	-
Elamustejanu (NEO-PI)	-
Elamustejanu (SSS-V)	-
Seiklusjanu	.09*
Kogemustejanu	-
Pidurdamatus	-.09*
Igavuse talumatus	-
Optimism	-
Kaitsev optimism	.13*
Pessimism	-.13
Stressile toimetuleku stiilid	-
Probleemile suunatud	-
Seisundile suunatud	-
Enesehinnang	-

* p<.05; ** p<.01

6 Joobes juhtinute kordusuuringu analüüs

Tabel 6.1 Isiksuseomaduste ja MAO aktiivsuse korrelatsioon 1-2 aastat tagasi mõõdetud väärtusega Spearmani R

Enesehinnang	.68*
Elamustejanu (NEO-PI)	.77*
Impulsiivsus (NEO-PI)	.75*
Funktsionaalne impulsiivsus	.72*
Düsfunksionaalne impulsiivsus	.76*
Optimism	.68*
Kaitsev optimism	.52*
Pessimism	.78*
Probleemile suunatud	.69*
Aktiivne probleemilahendus	.59*
Planeerimine	.60*
emotsionaalse toe otsimine	.55*
nõuküsimine	.55*
huumor	.57*
positiivne enesesisendus	.58*
religioon	.69*
distantseerumine	.49*
Seisundile suunatud	.53*
psühhoaktiivsete ainete kasutamine	.47*
väljavalamine	.39*
leppimine	.36*
allaandmine	.33*
eitamine	.46*
enesesüüdistus	.50*
MAO aktiivsus	.56*

n=104 * p<.001

Tabel 6.2 Muutused isikuseomadustes ja stressiga toimetuleku stiilides ning nende seos muutusega MAO aktiivsuses ja joobes juhtimises

	korrelatsioon muutusega MAO aktiivsuses	korrelatsioon muutusega joobes juhtimise sageduses viimase aasta jooksul
Enesehinnang	.19* ¹	-
Elamustejanu (NEO-PI)	-	-
Impulsiivsus (NEO-PI)	-	-
Funktsionaalne impulsiivsus	-	-
Düsfunksionaalne impulsiivsus	-.19* ²	-
Optimism	-	-
Kaitsev optimism	-	-
Pessimism	-.19* ²	-
Seisundile suunatud stressiga toimetuleku stiilid	-	-
Probleemile suunatud stressiga toimetuleku stiilid	-	.25*

* p<.05; *¹ p=.077; *² p=.069

Tabel 6.3 Joobes juhtimise sagedus viimase aasta jooksul võrrelduna samadel uuritavatel 2001. aastal ning 2002.-2003. aastal (vastusevariantide sagedus protsentides)

	2001. aastal	2002. või 2003. aastal
Mitte kordagi viimase aasta jooksul	41	70†
Paaril korral viimase aasta jooksul	50	21†
1-3 korda kuus viimase aasta jooksul	8	1†
1-2 korda nädalas viimase aasta jooksul	2	-
Peaaegu iga päev	1	-

† erinevus 2001. aastast $p < .001$

7 Kommentaarid liiklusohutuse ja seda mõjutavate tegurite suhtes

7.1 Teised autojuhid

7.1.1 Ülbed ja agressiivsed juhid

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Kordus/alko	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Palun tehke järgmine test neile, kes igal aastal mitmesse avariisse sattuvad, kes teevad vasakpööret paremast teeservast, ühesuunalisel teel, ajavad segi gaasi ja piduri, pidurdavad seal, kust algab piirangute lõpp ja teistele liikluskuningatele, kelle juhtimisoskus asub juhitunnistusel.
2	Kordus/kontroll	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Viimasel ajal jääb silma stiil "ülbeta päralt on võit".
3	Kontroll	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Nahhaalid saavad ka liikluses paremini edasi. Autojuht ei ole see, kes ostab load raha eest, kuid sõita ei oska. Kihutajad ja ülbitsejad tuleb jätta jalameesteks eluks ajaks, muidu meie liikluskultuur ei parane.
4	Rikkujad2	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Teiste liiklejatega mitte arvestavad juhte ei tohiks olla
5	Kordus/alko	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Kirun autojuhte, kelles pole piisavalt kultuuri, mõistust selleks, et end liikluses väärikalt üleval pidada. Va nahahaiged, sügelised seljas!
6	Rikkujad1	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Liiklusohutus on väga halb, sõita on ebaturvaline, eelkõige teadlikult ohtlikult reegleid eiravate kaasliiklejate tõttu.
7	Kontroll	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Jumala palju jobusi on liikluses.
8	Kordus/kontroll	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Kõik sõidavad nii nagu neile parasjagu pähe tuleb.
9	Rikkujad2	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Loodan, et tulevikus autojuhid lakkavad "tõmblemast" ja tänu sellele muutub kogu liiklus sujuvamaks.
10	Rikkujad1	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Tuleks piirata rõõmu rullnökkadel roolis.
11	Kontroll	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Ebaviisakus (ülbus)
12	Kordus/kontroll	Tartu	ülbed ja agressiivsed juhid	Rohkem tuleks jälgida ka linnas sellise nn. "ülbe" sõidumaneeriga liiklejaid (kel jõud sel õigus).
13	Kontroll	Tallinn	ülbed ja agressiivsed juhid	Ennasttäis autojuhid.
14	Rikkujad2	Tallinn	ülbed ja agressiivsed juhid	Liikluses paistavad välja energilised ja ülbed käitujad või algajad, kes sageli põhjustavad sellist käitumist, mis ohustab teisi liiklejaid, ei taha õelda, et ei ole omast lollusest kunagi midagi valesti teinud, kuid õnnetused juhtuvad just hajutatud tähelepanu tõttu.
15	Kontroll	Tallinn	ülbed ja agressiivsed juhid	Toonitud klaasidega mersujuhid võiksid aru saada, et liikluseeskirjad kehtivad ka neile.
16	Rikkujad2	Tallinn	ülbed ja agressiivsed juhid	Mulle isiklikult tundub, et mida paksem rahakott ja uhkem auto, seda ükskõiksem on selle omanik teiste suhtes teel liigeldes. Loomulikult on ka erandeid aga nagu mu üks mootorratturist sõber ütleb: "Ei tea miks dziibi juhid arvavad, et ma pidurdan, kui nad mulle ette keeravad."

7.1.2 Algajad ja oskamatud juhid

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Rikkujad2	Tartu	algajad juhid	Õppesõidu autod ei tohiks tipptundidel sõita suure liiklusega tänavatel, kui juhi oskused ei ole küllalt

2	Rikkujad1	Tartu	algajad juhid	piisavad. Soovitaksin noortele juhtidele kiiruse piirangut, eriti libedaga
3	Rikkujad1	Tartu	algajad juhid	Noorem seltskond ei taju roolis reaalseid ohte.
4	Rikkujad2	Tartu	algajad juhid	Kõige hullemad liiklejad tunduvad olema “vahtralehtedega” noored poisid, kellele meeldib kiirelt sõita. Neil võiks kiirusepiirang 70 km/h asulavälisel teel ikkagi veel alles olla.
5	Kordus/alko	Tartu	algajad juhid	Algajad juhid sõidavad vahel väga ettearvamatult (kiirus, möödasõit).
6	Kontroll	Tartu	algajad juhid	Noored ei pea kinni pikivahest ja nõeluvad vahel.
7	Kontroll	Tartu	algajad juhid	Noored juhid peaks sõitma viisakalt, mitte nõeluma teiste juhtide vahele oma sõiduautoga nii, et ise pead pidurdama. See on ohtlik manööver.
8	Kordus/alko	Tartu	algajad juhid	Teeb muret enamasti noorte juhtide (ka naiste) soov kiirust ületada linnas ja igal võimalikul ja võimatul hetkel sinust mööda saada st. nõeluda. Üsna tihti järgneb sellisele manöövrile kas valgusfoori ees seismajäämine või kõrvaltänavasse pööramine. Üsna vähe arvestatakse teiste liiklejatega.
9	Kordus/alko	Tartu	algajad juhid	Algajad “koperdajad” juhid on liikluses ohtlikumad kui kogenud juhid, kes on joonud näiteks ühe õlle ja 0,5 promillises “joobes”, mis mõnedes riikides on täiesti lubatud.
10	Kontroll	Tartu	algajad juhid	Vahtralehtedega kihutajatel peaks juhtimisõiguse ära võtma või karistusi mingil moel karmistama.
11	Rikkujad1	Tartu	algajad juhid	Kiirusepiirangud olla vähese juhtimiskogemusega liiklejatel pikemalt.
12	Rikkujad2	Tartu	algajad juhid	Suurima ohu põhjustajad on väikese sõidukogemusega juhid, eriti need, kes sõidavad ainult suviti ja harva. Sellised inimesed ei pane isegi tulesid põlema ja on liikluses ära tuntavad oma ebakindla sõidustiili ja teiste liiklejatega mitte arvestada oskamisega.
13	Kontroll	Tartu	algajad juhid	Liiklust muudavad ohtlikuks autojuhid, kes pidevalt ei sõida (tulevad laupäeval nt. turule – seetõttu on laupäev linnaliikluses üks suurimaid kaoseid).
14	Kordus/kontroll	Tallinn	algajad juhid	Minu meelest üldine olukord paraneb, mingis osas. Liigsete riskijate pärast on aga ohtlikke olukordi palju, ka kogenematute riskijate pärast.
15	Kordus/kontroll	Tallinn	algajad juhid	Autojuhid, kelle auto aknal on roheline vahtraleht, sõitke palun parempoolses sõidureas.
16	Kontroll	Tallinn	algajad juhid	Paljud “värsked lubade omanikud ei oska (taju) ette näha liiklusolukordi ja sellega kaasnevaid tagajärgi, oskamatus kasutada liigvõimsaid autosid.
17	Kontroll	Tallinn	algajad juhid	Teine suur riskitegur on ohtu mittetajuva noored juhid = kogenematus + turvalisena tunduv auto.
18	Kordus/kontroll	Tallinn	algajad juhid	Liikluses on palju noori (ka vahtralehega) juhte viimase peal autodega, kes ei hooli ei kiirusepiirangutest, ei valgusfoori tuledest ega kaassõitjatest.
19	Kontroll	Tallinn	algajad juhid	Algajad uljaspead.
20	Kontroll	Tallinn	algajad juhid	Veel tuleks mainida paljude juhtide vähesed teadmised liikluseeskirjadest ja ebaprofessionaalsed sõidukijuhid kes oma käitumisega tekitavad liiklusohtlikke olukordi ja ummikuid eriti tiipitudidel.
21	Rikkujad2	Tallinn	algajad juhid	Sõites Tallinna tänavatel võiks 1/3-ul kohe juhtimisõiguse peatada sõiduuskuste puudumise tõttu.

7.1.3 Joobes juhid

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Kordus/kontroll	Tartu	joobes juhtimine	Peaks rohkem roolijoodikuid püüdma.
2	Rikkujad1	Tartu	joobes juhtimine	Kriitikat ei kannata ka joobnute suur arv liikluses!
3	Kordus/kontroll	Tartu	joobes juhtimine	Purjus peaga vahele jäänutel load 1-3 aastaks ära võtta.
4	Kordus/kontroll	Tartu	joobes juhtimine	Liiklust muudavad ohtlikuks autojuhid, kes on alkoholi või mõne muu aine mõju all.
5	Rikkujad2	Tartu	joobes juhtimine	Joodikud, loomulikult, on probleemiks.
6	Rikkujad2	Tartu	joobes juhtimine	Purjus peaga ei julge sõita. Pärast 1 pudelit õlut on mõtted laiali.
7	Rikkujad1	Tartu	joobes juhtimine	Näiteks maanteedel lubatud sõidukiirus peaks olema karmim joobes sõidukijuhtidel.
8	kordus/kontroll	Tartu	joobes juhtimine	Alkoholi või narkojoobes sõitjad.
9	Rikkujad1	Tartu	joobes juhtimine	Peaks olema karmim joobes sõidukijuhtidega.
10	Rikkujad2	Tallinn	joobes juhtimine	Roolijoodikutest tuleks vabaneda, sest see kui palju neid praegu on ei ole kindlasti normaalne.
11	Rikkujad2	Tallinn	joobes juhtimine	1-2 pudelit õlut ei ole alkoholi joomine.

7.1.4 Aeglased/kohmakad juhid

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Rikkujad1	Tartu	aeglased juhid	Politsei võiks kiirusemõõtmise töö vahepeal pidada kinni ka juhte, kes sõidavad aeglasemalt kui lubatud, sest see segab liiklust.
2	Rikkujad1	Tartu	aeglased juhid	Eestis on ülemäära arad juhid (närvilised või uimased!)
3	Kontroll	Tartu	aeglased juhid	Liikluses on liiga palju kohmakaid juhte, s.t. load antakse ka igauhele, kes tahab.
4	Rikkujad2	Tartu	aeglased juhid	Peab olema liiklusvool, mõned naudivad autoga jalutamist.
5	Rikkujad2	Tartu	aeglased juhid	Üle ettevaatlikud ja aeglase reageerimisega juhte ei tohiks olla.
6	Kordus/alko	Tartu	aeglased juhid	Vana põlvkonna (Ziguli –Moskvitshi) juhid sõidavad vahel põhjendamata aeglaselt.
7	Kontroll	Tartu	aeglased juhid	Inimene, kes sõidab asulas 45 või maanteel 85 km/h ilma põhjusega, mis võiks tuleneda ilmastiku tingimustest, tee oludest jne., võiks load sahtlisse panna ja sinna jätta.
8	Kontroll	Tallinn	aeglased juhid	Jokutajad autojuhid.
9	Kontroll	Tallinn	aeglased juhid	Ristmikele seisma jäämine ummikutes viimase aja väga suur probleem. Aeglasemad sõidukid takistavad ühtset kiiremat liikluse voolu. Pahatihti teevad ka möödasõidu võimalikult keeruliseks. Tihti aeglasemad juhid valivad tiptunni.
10	Kontroll	Tallinn	aeglased juhid	Kaherealisel sõidurajal võiksid aeglasemad autod rohkem kasutada 1.sõidurada. Üldiselt tiptunnil autoga Tallinnas sõit on enese piinamine ja tundub, et paremaks ei lähe ka.

7.1.5 Kiirust ületavad ja ohtlikke manöövreid põhjustavad juhid

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Kordus/kontroll	Tartu	kihutamine	Liigne kihutamine.
2	Kordus/kontroll	Tartu	kihutamine	Põhjuseta möödasõidud, kihutamine.
3	Rikkujad1	Tartu	kihutamine	Ülemäärane kiiruse ületamine!
4	Rikkujad1	Tartu	ohtlikud manöövrid	Olen sagedane sõitja Tartu-Tallinn maanteel Kärevereni. Viimasel ajal püüavad kiired autod teostada möödasõitu, lootes vastu tulijale, et hoidub teeservale ja möödasõidetav samuti. Sellise manöövri puhul ei või iial teada, kes vastutulejate reast väljub. Mõningane kiirustamine, kihutamine.
5	Rikkujad2	Tallinn	kihutamine	

7.1.6 Eakad juhid

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Kordus/alko	Tartu	eakad juhid	Pensionäridest (autoroolis) tee puhtamaks, üliohtlikud!
2	Rikkujad1	Tartu	eakad juhid	Tuleks hakata kontrollima vanureid, on nad suutelised liikluses adekvaatsed olema.
3	Rikkujad1	Tartu	eakad juhid	Eestis on ülemäära vanad juhid.

7.2. Politsei töö

7.2.1 Liikluseeskirjade täitmise kontrolli suurendamine

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Kontroll	Tartu	politsei töö/kontroll	Siiski võiks tõhustada politsei tööd liikluses. Tundub, et kontrolli kadumisel on maanteel kiirus kasvanud.
2	Kontroll	Tartu	politsei töö/kontroll	Politsei suutmatus tabada sõiduteel liikluseeskirja rikkujaid.
3	Rikkujad1	Tartu	politsei töö/kontroll	Tuleks tõhustada kontrolli maanteedel, aga mitte passida põdsastes.
4	Kontroll	Tartu	politsei töö/kontroll	Päeval peaks ka liiklusjärelvalve suurem olema.
5	Kontroll	Tartu	politsei töö/kontroll	Tuleks jälgida taksojuhtide ja politseiautode sõidumanöövreid. Patrullautod ületavad sageli kiirust. Politsei ei tee oma tööd korrapäraselt.
6	Kordus/ Kontroll	Tartu	politsei töö/kontroll	Võiks veelgi tihendada kontrolli, seda just kihutajate ja alkoholi tarbinute suhtes. (Kuna ise ei tarvita enam alkoholi 1,5 aastat- ehk on see soov just sellest tingitud). Rohkem tuleks jälgida ka linnas sellise nn. "ülbe" sõidumaneeriga liiklejaid (kel jõud sel õigus). Liiklusjärelvalve praktiliselt puudub.
7	Kordus/ kontroll	Tartu	politsei töö/kontroll	
8	Kontroll	Tartu	politsei töö/kontroll	Rohkem võiks olla tavakontrolli linnas (mitte laushaaranguid) tabamaks nahhaale või nõ "jõmme".
9	Kontroll	Tartu	politsei töö/kontroll	Liiklusjärelvalve peaks olema tihedam.
10	Rikkujad2	Tallinn	politsei töö/kontroll	Lauskontrollid ka kõrvalteedel annaks ehk tulemusi paremuse poole.
11	Kontroll	Tallinn	politsei töö/kontroll	Arvan, et liikluspolitsei peaks tunduvalt rohkem kontrollima alkoholitaset juhis. Kui 20 km/h ületavad inimesed ei ole eriti ohtlikud kuid juba sellest kiiremini sõitvaid juhte tuleks karistada.
12	Kontroll	Tallinn	politsei töö/kontroll	Tõhustada liiklusjärelvalvet teedel ja tänavatel.
13	Kontroll	Tallinn	politsei töö/kontroll	Soovitaks politseil rohkem kontrollida linnas

14	Kontroll	Tallinn	politsei töö/kontroll	kiiruseületamist.
15	Rikkujad2	Tallinn	politsei töö/kontroll	Tugevamat kontrolli ridade vahel sõelujate vastu. Kogemus liiklusest vahendatuna kolme taksojuhi poolt pooleaastase aja jooksul: linnas keelati mehitatud kiiruse mõõtmine (põhjuseks korruptsioon) peale mida muutus liiklus väidetavalt osaliselt rahulikumaks ning sujuvamaks. Tasuks uurida statistikat. Äkki töötabki! Maanteede liikluspolitsei tagasi, kihutamine on võtnud ebanormaalse olukorra. Politseid võiks rohkem näha olla, et tuletada meelde, et mingid eeskirjad ka eksisteerivad, vaatamata elu-kiirusele. Hirm karistuse ees + baasviha politsei suhtes. Liiklusdistsipliin on meil kehva ja järelvalve võiks olla tugevam.
16	Rikkujad2	Tallinn	politsei töö/kontroll	
17	Rikkujad2	Tallinn	politsei töö/kontroll	
18	Rikkujad2	Tallinn	politsei töö/kontroll	
19	Rikkujad2	Tallinn	politsei töö/kontroll	

7.2.2 Paindlikkus liiklusjärelvalves

Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1 Rikkujad1	Tartu	politsei töö/paindlikkus	Liikluseeskiri on dogma. Hea liikluspolitsei ei karista kui ma rikun loogiliselt liiklust!
2 Rikkujad1	Tartu	politsei töö/paindlikkus	Meil politsei kontroll on suhteliselt nõrk. Ärikatel on trahvi lihtne maksta. Tavainimesel pruugib ainult kord eksida ja suur rahatrahv paneb teda pikemaks ajaks põdema.
3 Rikkujad1	Tartu	politsei töö/paindlikkus	Liikluseeskirjad paberil ja reaalne olukord tegelikus elus on kaks täiesti erinevat asja.
4 Kontroll	Tartu	politsei töö/paindlikkus	Liikluspolitseid kohtub tavaliselt vaid seal, kus neid pole vaja. Õigesse kohta aga ei taheta tihti isegi kutse peale välja sõita..
5 Kontroll	Tartu	politsei töö/paindlikkus	Eesti liikluspolitseinikel on suhteliselt omane püüdmine püüdmise pärast. Kell 5 hommikul kuskil tühjal maanteel passimine, et üks natuke kiiremini sõitev auto rajalt maha võtta, ei ole normaalne. See tekitab nõrdimust, kuigi seda pole konkreetselt ise kogenud.
6 Rikkujad1	Tartu	politsei töö/paindlikkus	Kui on korralikud teed ja head ilmastiku tingimused (suviti), siis võiks väljaspool asulat olla kiirus vähemalt 110 või vähemalt mitte trahvida kuni 20 km/h ületanud.
7 Rikkujad2	Tallinn	politsei töö/paindlikkus	Kuna töötan autoajakirjanikuna ning testin erinevaid autosid, siis on minu kiiruseületamised enamasti seotud tööga. Võimsast sportautost ei saa kirjutada kui sõidad sellega 90 km/h. Olen kiiruseületamiseks valinud kohad, mis on teistele liiklejatele ohutud. Politseile see aga ei loe. Enamasti testingi ringrajal.
8 Kontroll	Tallinn	politsei töö/paindlikkus	Ei pea ebaõigeks autode peatamist kiiruse kontrolli jaoks- roolijoodikud on sel viisil kõige lihtsam tabada. Samas ei pea õigeks “põõsas” istumist ka altkäemaksu vastuvõtmist – olen kasutanud enam ilmselt mitte, väidan et pooled minu poolt tehtud kiiruseületamised on piirdunud altkäemaksuga 500 – 2000 EEK.

7.2.3 Politsei kasvatuslik ja liikluskultuuri edendav funktsioon

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Rikkujad2	Tartu	politsei töö/kasvatus	Politsei peaks rohkem abistama ja suunama.
2	Rikkujad2	Tartu	politsei töö/kasvatus	Politsei eesmärk on enamasti mitte vale käitumise teadvustamine vaid trahvimine.
3	Kontroll	Tartu	politsei töö/kasvatus	Politsei ei täida oma eesmärki, on keskendunud põhiliselt trahvimisele, puudub kasvatuslik osavõtt. Seal, kus politsei peaks olema, seal teda ei ole.
4	Kordus/kontroll	Tartu	politsei töö/kasvatus	Hea uudis on see, et Eesti politsei on inimlikumaks muutunud.
5	Kordus/alko	Tartu	politsei töö/kasvatus	Politsei funktsioon võiks olla peale repressioone ka juhendav, toetav ja ennetav!
6	Kontroll	Tallinn	politsei töö/kasvatus	Liikluspolitsei peab olema autojuhi abilise mitte karistaja.
7	Kordus/kontroll	Tallinn	politsei töö/kasvatus	Liikluspolitsei võiks lisaks põõsas kiirusemõõtmisele tegeleda ka natukene teistsuguse liikluskorra jälgimise ja vajadusel abistamisega.
8	Rikkujad2	Tallinn	politsei töö/kasvatus	Politsei suunav ja meeldetuletav ning aitav funktsioon vajab arendamist. Pisasjadest trahviv võimuorgan vaid tekitab viha ja närvilisust liikluses, mis on ohtlikum
9	Kontroll	Tallinn	politsei töö/kasvatus	Kontroll ja abistamine käsikäes. Teavitamine.

7.3. Sõiduteede ja autode tehniline olukord

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Kontroll	Tartu	teede olukord	Sõiduteed tuleks korda teha.
2	Kontroll	Tartu	teede olukord	Pimedal ajal olgu telgjoon ja teepeenar kõikidel teedel nähtav! Linnadesse ja asulatesse sisenedes peaksid teekatted olema korralikult viimistletud, et oleks võimalik füüsiliselt tunnetada tsooni muutumist!
3	Kontroll	Tartu	teede olukord	Sõiduteed nii linnas, kui väljaspool on väga viletsad.
4	Kontroll	Tartu	teede olukord	Teede, tänavate ebarahuldav olukord.
5	Kontroll	Tartu	teede olukord	Teeolude parandamine: mõnede aukude lappimine kesklinnas; laiema tänavad.
6	Kontroll	Tartu	teede olukord	Teede korrashoid jätab soovida, eriti talvel.
7	Rikkujad2	Tartu	teede olukord	Suuremat rõhku tuleks panna kvaliteetsetele teekatetele.
8	Rikkujad1	Tartu	teede olukord	Teed võiksid ilma aukudeta olla- Maanteed peaksid olema korralikult märgistatud – piki- ja äärejooned - eriti pimedat aja sõiduks.
9	Rikkujad1	Tartu	teede olukord	Teed tuleks korda teha.
10	Rikkujad1	Tartu	teede olukord	Eestis kitsad viletsad teed.
11	Rikkujad1	Tartu	teede olukord	Kuigi teede olukord paraneb, võiks see käia kiiremini. Linnade valgustus on alla igasugust arvestust /ka suurematel maanteedel (mis on Maanteeameti, mitte linna ülalpidamisel). Tänavate valgustus tuleb võtta range kontrolli alla, kuna selle tõttu hukkub kõige rohkem inimesi.
12	Rikkujad2	Tartu	teede/autode olukord	Teede kvaliteet + autode tehniline seisund halb.
13	Kontroll	Tartu	teede olukord	1)Teed korda koos korraliku märgistusega 2)mitmetasandiline ristumine 3)eraldusribaga vähemalt kaherealine liiklus.
14	Kordus/kontroll	Tartu	teede olukord	Teed võiks paremas korras olla.

15	Kordus/kontroll	Tartu	teede olukord	Teedes tuleks lappida augud. Tee keskel ja servadel võiks olla jutid ja helkurpostid. Praegu ei ole servades nähtavaid jutte.
16	Kordus/kontroll	Tartu	teede olukord	Sõiduteed peavad olema korralikumad, auklik tee lõhub masinat. Suure liiklusega trasse (Tartu-Tallinn) tuleks kiiremini ehitada, suunates liikluse ümber.
17	Kontroll	Tartu	teede olukord	Tee olukord võiks muutuda paremaks.
18	Kordus/alko	Tartu	autode olukord	Ei meeldi mittekorras autod – ülevaatus saab osta mustalt.
19	Rikkujad2	Tallinn	teede/autode olukord	Teedel on probleemiks pikirööpad ja kohati väga tugev lainetus. Vanemate veoautode tehniline korrasolek on väga kaheldav vaatamata seda tõendavale paberile, mis on saadud ülevaatus tegijalt.
20	Rikkujad2	Tallinn	teede/autode olukord	Vanad suitsevad ning vaevu liikuvad sõidukid tuleks võimalikult kiiresti liiklusest likvideerida.
21	Rikkujad2	Tallinn	teede olukord	Teed võiks olla korras, siis oleks liiklemine ka ohutum.
22	Rikkujad1	Tallinn	teede olukord	Eriti ohtlikuks pean üldiselt hästi ehitatud ja korrashoitud teedel neid lõike, mille on ootamatult ettetulev kurv vale kaldenurga all ja seetõttu näiteks talve hakul ka osaliselt koristamata, sisaldab nn. musta jää.
23	Kontroll	Tallinn	teede olukord	Minu arust üheks liiklusohutust mõjutavaks teguriks on Eestis kohati väga ebakorras teekatted.
24	Kontroll	Tallinn	teede olukord	Asulates peaksid olema kõik liikluseks ettenähtud tänavad märgistatud vajalike joontega asfaldil, et ei tekiks olukordi kus võib mitut moodi tegutseda. Muidugi likvideerida ebatasased ja auklikud teekatted. Kui on aga teostatud viimase peal remont, tuleks mõelda ka vihmavee äravoolule. Kõige hullem on Tallinnas äsja remonditud Mere pst.
25	Kontroll	Tallinn	teede olukord	Liikluses on palju liiklusohutlikku olukordi ka maanteeameti liiklusmeetmete halvast täitmisest (talvel teed liivatamata, jalakäijate võõndid pimedal ajal halvasti valgustatud jne.).
26	Rikkujad2	Tallinn	teede olukord	Uutel teedel võiks olla laiemad teepeenrad. Teedel olevad jooned peaks olema oluliselt paremas korras. Pimedas oleks lihtsam sõita.
27	Rikkujad2	Tallinn	teede olukord	Sõiduteed võiks kindlasti parema kattega olla.
28	Kordus/alko	Tallinn	teede olukord	Sebrad peaksid hästi nähtavad olema, eriti pimedas.
29	Rikkujad2	Tallinn	teede olukord	Olematu teemärgistus, oskamatud kaasliiklejad, valgustus, halb tehnika/ohtlikud autod, halvad teeolud.
30	Rikkujad2	Tallinn	teede/autode olukord	Linnaliikluses või asulavälisel teel häirivad tihti valgustamata või üliaeglaselt liikuvad teetöö või põllumasinad. Pimedas asulavälisel teel lülitab vastutulev auto enne möödumist täistuled peale. Teelõigul, kus on 2 või enam sõidurada ning kiirusepiirang 70 km/h, sõidavad kõrvuti 2 autot lubatud kiirusest madalamalt u 10 km/h ning nendest möödumine on võimatu. Eriti häirivad lubadeta ning tehniliselt mittekorras autodega noored.
31	Rikkujad1	Tallinn	autode olukord	Autode tehniline varustus.
32	Rikkujad2	Tallinn	teede/autode olukord	Liiga palju autojuhte on paigaldanud esilaternatesse tugevad pirnid. Sügiseti ja talviti on seetõttu nähtavus mustal asfaldil nulli lähedane.
33	Kontroll	Tallinn	teede olukord	Kõige rohkem mõjutavad liiklusohutust halvad teeolud: halb teekate ja selle märgistus, halb nähtavus, halb lume

ja jäätõrje.

7.4 Liikluskultuur

7.4.1 Üldine liikluskultuur

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Kordus/kontroll	Tartu	liikluskultuur	Käisin suvel Euroopas. Nendega võrreldes meil on liikluskultuur olematu.
2	Rikkujad1	Tallinn	liikluskultuur	Madal liikluskultuur.
3	Kordus/alko	Tallinn	liikluskultuur	Liiklus kultuur on madal Eestis.
4	Kordus/kontroll	Tallinn	liikluskultuur	Liikluskultuur on puudulik või kui seda üldse eksisteerib.
5	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur	Rohkem sotsiaalset kapitali, et kõigil oleks OK. Rohkem tähelepanelikkust, enne teele või liiklema asumist, teha tähelepanu jaotumist soodustavaid harjutusi.
6	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur	Üleväsimus, ebaviisakus ja mitte arvestamine teiste juhtidega. Ilma- ja teeludele mittevastava kiiruse valik. Ülemäärane enesekindlus.
7	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur	Inimesed on liikluses ülemäära närvilised, teiste suhtes hoolimatud, kärsitud.
8	Rikkujad1	Tartu	liikluskultuur	Sõida ise ja ära ohusta teisi.
9	Kontroll	Tartu	liikluskultuur	Meil vabariigis on liikluskultuur alla igasugust arvestust, liikluskultuuri peab tõstma.
10	Kontroll	Tartu	liikluskultuur	Hooletus ja liikluskultuuri vähesus veel.
11	Rikkujad1	Tartu	liikluskultuur	Kõige rohkem mõjutab liiklusohutust riskide teadvustamine, millele tuginev pidev enesekontroll aitab ära hoida palju õnnetusi. Samuti mõjutab liiklusohutust arvestamine teiste liiklejate soovide ja sõidusostkustega
12	Rikkujad1	Tartu	liikluskultuur	Autojuhtidel (mõnedel) puudub sisemine kultuur.

7.4.2 Liikluskultuur kui ühiskonna peegeldus

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/ ühiskonna peegeldus	Auto osa ühiskonnas on kohutavalt ületähtsustatud. Enamus elusfääre teeb tohutuid järeleandmisi autodusele. Linnaruum kui suhtlemis- ja elamisruum on märkamatuks asendunud läbisõiduruumiga. Auto ja autojuht kui nähtus on valitseva mentaliteedi kandja ning kogu liiklusohutus, linnaplaneerimine käib alandlikult nende näo ja maailmavaate järgi. Kui pööret vaatenurgas ei toimu, on tegu kahjuks ainult tagajärgedega tegelemisega.
2	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/ ühiskonna peegeldus	Puudub elementaarne liikluskultuur. Igasugune võistlemine ja teistele äratagemise moment algab lasteaiast – koolist ja jätkub elukorralduses ja ka liikluses.
3	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/ ühiskonna peegeldus	Kõige üldisemalt olukord liikluses on peegeldus ühiskonna seisundist.
4	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/ ühiskonna peegeldus	Liikluskultuur on osa üldisest kultuurist. Ainuüksi liiklusohutuse parandamiseks pole veel ühtegi soovitus peale tehniliste lahenduste.
5	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur/ ühiskonna peegeldus	Ülepinge peab ühiskonnas langema.
6	Kontroll	Tartu	liikluskultuur/ ühiskonna peegeldus	Liikluskultuur on lahutamatu osa üldisest kultuuritasemest. On väga suur vahe liigelda Rootsis või Poolas. Eesti jääb nende vahele.

7.4.3 Muud tegevused roolis

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Kontroll	Tartu	liikluskultuur (muud tegevused roolis)	Küsimustik võiks kajastada suitsetajate puhul ka seda aspekti, kas suitsetab autos, sõidu ajal. Isiklikult autos ei suitseta. Kas sööb sõidu ajal? Jms. Paljud hädavad liiklusohutuses (minu meelest) algavad kohusetunde puudumisest, ükskõiksusest, hoolimatusest, rumalusest. Kuidas õigesti hinnata neid? EDU JA JÕUDU! Vajadusel nõus osalema veel.
2	Kordus/kontroll	Tallinn	liikluskultuur (muud tegevused roolis)	Roolis suitsetamine on minu meelest sama ohtlik kui mobiiliga rääkimine.
3	Rikkujad1	Tartu	liikluskultuur (muud tegevused roolis)	Olen pannud tähele seda, et auto juhtimisel ei tohi kõrvaliste asjadega tegelda, vanasti ei saanud sellest aru.
4	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur (muud tegevused roolis)	Minul on väike oma teooria kiiruse ületamise kohta maanteedel: Kui sõita tänapäeva teedel, tänapäevaste autodega normkiirusega 90 km/h siis võib tekkida oht, kus juht tunneb, et tal on sõitmine täiesti kontrolli all ning hakkab tegelema roolis ka muuga (söömine, teeserva ilusate vaadete nautimine, põrandale kukkunud asju otsida) kaotades valvsuse liikluses. Sõites kiiremini, olles kergelt pinges, seda ei tohiks juhtuda. Aga see on ainult minu subjektiivne arvamus (võibolla otsitud õigustus). Igal juhul loodan, et sain kasulik olla.

7.4.4 Viisakus ja teistega arvestamine

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur/ viisakus	Juhid võiksid olla teiste liiklejate suhtes hoolivamad.
2	Kontroll	Tartu	liikluskultuur/ viisakus	Viisakust liikluskultuuris peaks olema rohkem!
3	Kontroll	Tartu	liikluskultuur/ viisakus	Autojuht võiks mõelda jalakäija peale enne seda kui ta ise jalakäijaks saab. Jalakäija aga võiks ka arvestada autojuhiga. Alati polegi autojuht süüdi.
4	Rikkujad1	Tartu	liikluskultuur/ viisakus	Kõige rohkem mõjutab liiklusohutust riskide teadvustamine, millele tuginev pidev enesekontroll aitab ära hoida palju õnnetusi. Samuti mõjutab liiklusohutust arvestamine teiste liiklejate soovide ja sõiduuskustega. Liiklejate omavaheline ebaviisakus.
5	Rikkujad2	Tartu	liikluskultuur/ viisakus	
6	Rikkujad1	Tartu	liikluskultuur/ viisakus	Teistega tuleks lihtsalt liikluses arvestada. Meil on veel vähe ümmikuid olnud, kus saab valulikult aru saada, et ka teistel on autod.
7	Rikkujad1	Tartu	liikluskultuur/ viisakus	Pikivahe hoidmisest ei tule midagi välja - alati leidub vaheletrügija. Liiklus on ka Tartus muutunud agressiivsemaks kui varem oli.
8	Kordus/kontroll	Tallinn	liikluskultuur/ viisakus	Elukutselise juhina olen märganud, et noorematele juhtidele ei õpetata enam elementaarset liiklusviisakust ja ka tihti jätab soovida sõiduuskus ning eeskirjade teadmised. Ka ei arvestata tihti liikluses teistega (eriti uuemate ja kallimate autode juhid).

9	Kordus/kontroll	Tallinn	liikluskultuur/viisakus	Üks mõjutavaid tegureid liiklusohutuses on “liiklusviisakus”, mis meil üldiselt puudub.
10	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur/viisakus	Üksteise mõistmist ja viisakust võiks rohkem olla.
11	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/viisakus	Meie liiklejate omavaheline viisakus jätab kahjuks veel palju soovida (möödasõidud, jalg gaasilt, käitumine ummikutes).
12	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/viisakus	Tunduvalt tõstaks liiklusohutust juhtide sallivam suhtumine teineteisesse ja samuti jalakäijatesse ning jalgratturitesse.
13	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/viisakus	Liikluse sujuvus. Arvestamine olukordadega, kaasliikleja mõistmine, viisakus.
14	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/viisakus	Jalgratturitega mitteamvestamine.
15	Kordus/kontroll	Tartu	liikluskultuur/viisakus	Liiklusviisakuse puudumine

7.4.5 Sujuva liiklusvoolu tagamine

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/sujuv liiklusvool	Nn. nõelujad ajavad väga sageli närvi mustaks. Järvevana teel sõidavad u 90-ga juhtidest 80 või enam km/h, milleks siis piirang 70? Olen liikumispuudega invaliid ja kasutan soodus parkimiskaarti n. kaubanduskeskuste parklates ja otse loomulikult ka teised kellel aga kaarti ei ole. Mind see ei vihasta kui vabu kohti on. Tähelepanek, kes seda kõige enam teevad: uued kallid autod (raha, uhkust piisavalt?), u 70% naisautojuhid vanuses 20-30 aastat. Mulle ei meeldi hullud kihutajad ega ka mingid munejad. Liiklus peab olema sujuv. Kiire reageering on tähtis.
2	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/sujuv liiklusvool	
3	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur/sujuv liiklusvool	Liikluses tuleb osaleda loominguliselt. Kui on head teeolud, ilmastik, nähtavus ja on näha, et kaasliiklejad on piisavas kauguses, siis võib sõita nii kiiresti kui tunnetus lubab. Nõme on kogu aeg vaadata spidomeetrit ja mõelda kas jalg on ikka rohkem piduri- kui gaasipedaalil. Lubatud liikluskiiruse pidev jälgimine viib mõtted mujale ja võib põhjustada soovimatuid olukordi.

7.4.6 Liikluseeskirjade eiramine

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Rikkujad2	Tartu	liikluskultuur/eeskirjade eiramine (suunatud)	Suunatud kasutamise kultuur.
2	Rikkujad1	Tartu	liikluskultuur/eeskirjade eiramine (suunatud)	Kaasliiklejad ei armasta suunatud näidata. Jalgratturid ületavad sebrat suure kiirusega sõiduteega risti.
3	Kordus/kontroll	Tallinn	liikluskultuur/eeskirjade eiramine (suunatud)	Suur osa amatöörliiklejatest (eriti sõiduautod) ei tea mille jaoks on autodel suunatud – rääkimata sellest, et vähemalt 3 sekundit enne manöövri alustamist lülitatakse vastav suunatuli sisse – see on Liikluseeskirjade nõue.

4	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur/ eeskirjade eiramine (suunatud)	Suunatudede kasutamine.
5	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/ eeskirjade eiramine (suunatud)	Vähe näidatakse suunda enne manöövrit. Tihti sõelutakse teiste autode vahel.
6	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/ eeskirjade eiramine (suunatud)	Liiga hiline suunatud näitamine. Rekkameeste ülbe sõit. Algajad uljaspead. Ennasttäis autojuhid.
7	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur/ eeskirjade eiramine (suunatud)	Suunatudede sihilik mittekasutamine ja selle eest mittetrahvimine mõjub väga halvasti paljud õnnetused oleksid vähema kahjuga või olemata kui on teade kaasliiklejatele võimalikud manöövrid, millest aga saab aimu vaid suunatudede abil.
8	Rikkujad1	Tartu	liikluskultuur/ eeskirjade eiramine	Kõige häirivam on olukord Tartu-Tallinn maanteel: möödasõidud vastutulijaid eirates; möödasõidud pimedates kurvides, pideva telgjoone ületamine, äärmine ülbus ja nahaalsus liikluses. Sellise olukorra likvideerimiseks või vähemalt kontrolli alla võtmiseks oleks aga politseinikel vaja tublisti suuremat "ajumahtu" kui seda nõuab siledal sirgel, hõreda liiklusega teel põdsast kiiruse mõõtmine.
9	Rikkujad1	Tartu	liikluskultuur/ eeskirjade eiramine	Autojuhid ei oska kasutada väga tihti aeglustus- ja kiirendusradasid. Neid radasid võiks rohkem kasutada ristmikel. Koormaga autol kulub rohkem hoo kogumiseks rohkem aega, sellega takistab liiklust.
10	Rikkujad1	Tartu	liikluskultuur/ eeskirjade eiramine	Jalgratturite nahaalsus ja liikluseeskirjade mittetäitmine.
11	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur/ eeskirjade eiramine	Pigem häirivad liiklejad kes teadlikult eiravad eeskirja ja põhjustavad ebakultuurse liikluse arenemist: suuna näitamine (kohustuslik), kiirendusraja mittekasutamine, punase tulega üle ristmiku, aeglaselt teises reas sõites, pidev gaasi ja piduri kasutus (linnas), alkoholi joomine autos (keelatud), vähene õppesõidu autode plats (liiga vara tulevad tiheda liiklusega alale).
12	Kordus/kontroll	Tallinn	liikluskultuur/ eeskirjade eiramine	Autojuhid peaksid rohkem kinni pidama valgusfoori tuledest.
13	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur/ eeskirjade eiramine	Lp.Autojuhid!!! Austage liikluseeskirju (valmistajatehase poolt on autole paigaldatud suunatud, mida tuleb LE järgi kasutada, lõpetage nõelumine). Samas ärge unustage ka tänavakatte märgistust ja ka seda, et punase tule ajal üle ristmiku ei sõideta. Austage "rekkamehi" ja bussijuhte ja kõiki teisi, kellel on raske liigelda oma gabariidi tõttu jne.
14	Kordus/kontroll	Tartu	liikluskultuur/ eeskirjade eiramine	ükskõiksus reeglite suhtes, suunatud mittekasutamine ja selle eiramine (ei lasta teisi ümber reastada) jne. jne.

7.4.7 Jalgratturite ja jalakäijate harjumused

Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
-------	------	----------	---------------

1	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur/ jalakäijad	Jalakäijad võiksid ennem natuke mõelda kui tee peale ronivad.
2	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur/ jalgratturid	Kui tee ääres on jalgratta tee, tuleks seal uisutada või rattaga sõita, mitte autode vahel koperdada sest nii võib viga saada.
3	Rikkujad2	Tallinn	liikluskultuur/ jalgratturid	Jalgratturitele peaks seaduslikuks muutma eksami ja juhiloa.
4	Kontroll	Tallinn	liikluskultuur/ jalgratturid	Jalgratturid võiks sõita jalgrattatee olemasolul ainult jalgrattateel.

7.5 Liikluskorraldus

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaariid
1	Kontroll	Tartu	liikluskorraldus	Tartu linnas on liiga palju "parema käe reegli" ristmikke ja alasid.
2	Kontroll	Tartu	liikluskorraldus	Sõiduteed tuleks korralikult märgistada, fooride tsüklid õieti keerata. NB! Parema käe reegli märk peaks olema vahetult enne risti mitte 50 m enne ja puude varjus! Suurim rumalus, mida olen näinud!
3	Rikkujad1	Tartu	liikluskorraldus	Keeldu lõpetavad märgid peavad olema mõlemal pool teed.
4	Rikkujad2	Tartu	liikluskorraldus	Teeviidad ja informatsioon Euroopa tasemele viia.
5	Kordus/kontroll	Tartu	liikluskorraldus	Õigustamata piiravad märgid on liiast.
6	Kordus/kontroll	Tartu	liikluskorraldus	Liiklusemärgid peaksid olema kõikjal Eestis väljavahetatud uute märkide vastu. Sellest minu ainuke avari (Rapla linn 2002 august). Sõidukiirus võiks suvel olla 100-110. Mõõdasõidul kiiruse ületamist ei tohiks fikseerida, sest kolonnina sõit on palju ohtlikum.
7	Kordus/kontroll	Tartu	liikluskorraldus	Teetähistus! Puudulikku teetähistuse korral on eriti pimedas raske märgata, kuhu tee keerab (eriti olles samas pimestatud vastutuleva auto tulede poolt).
8	Kontroll	Tartu	liikluskorraldus	Jalakäijate ülekäigurajad kohtvalgustusega varustatud?
9	Kontroll	Tartu	liikluskorraldus teede olukord	Liiklusemärgid peaksid olema rohkem, s.t. kohtades, kus need peaksid olema.
10	Rikkujad2	Tartu	liikluskorraldus	Liiklusemärgid liiga palju, eriti linnades.
11	Kontroll	Tartu	liikluskorraldus koolitus	Õppesõidud tiptundidel.
12	Rikkujad2	Tartu	liikluskorraldus	Teeviidad ja informatsioon Euroopa tasemele viia
13	Rikkujad2	Tartu	liikluskorraldus (kohad, kus kihutada)	"Roheliste lainete" puudumine linnaliikluses. Vähe on kohti, kus kiirusehimalised ennast välja saaks elada.
14	Rikkujad2	Tartu	liikluskorraldus (kohad, kus kihutada)	Noortel võiks olla rohkem võimalusi rallit sõita.
15	Kordus/kontroll Rikkujad1	Tallinn	liikluskorraldus	Viimase kuu jooksul on teatud kohtadesse tehtud sõiduteedele radade märgistusi, mis minu arvates on projekteeritud inimeste poolt, kes pole kunagi nendel teelõikudel sõitnud. Tänu sellele, ei ole sealne liiklus kindlasti mitte ohutumaks muutunud, vaid hoopis närvilisemaks ja avariiohtlike olukordi on rohkem kui kunagi varem.
16	Rikkujad2	Tallinn	liikluskorraldus	Tallinna ristmike reguleerimine fooririkete puhul, mis on raskesti läbitavad, sest seal pole reguleerijaid. Väga läbimõeldamatu teede sulgemine seoses suurte

				ehitustöödega Tallinnas. Tuleks lubada parempöörde sooritamise foori punase tulega – terve euroopa väldib nii liiklusummikuid.
17	Rikkujad1	Tallinn	liikluskorraldus	Tallinn-Tartu, Tallinn-Pärnu ja Tallinn-Narva võiksid olla kiirteed maksimaalse kiirusega 130 km/h nagu Euroopas, sest muidu tekib just neil teedel kärsitus ja hooletu sõidumaneer – “tee on ju hea, mis ma passin.”
18	Rikkujad2	Tallinn	liikluskorraldus	Mulle meeldis Helsingis sõita sest seal on iga foori juures vastava rea kohal tahvel viidaga kuhu sealt saab. Eestis võiks ka olla, sest siis kaoks ära mõttetu üle mitme sõidurea sõitmine suurtel ristmikel, kuna juht teab juba varakult kuhu ritta ta hoidma peab. Eeskätt see muidugi mitte kohalike juhtide kohta.
19	Rikkujad2	Tallinn	liikluskorraldus	Asulas on minu meelest palju kohti kus pole arvestatud reaalset olukorraga. Enamasti kiiruse osas.
20	Rikkujad2	Tallinn	liikluskorraldus	Kollane tuli pole vastavuses ristmiku laiusega. Tasapinnalised ristmikud oleks abiks. Simulaatorite kasutamine ekstreemolukorras autokoolis. Paremad teekatted ja ülesõidukohad vajaka..
21	Kontroll	Tallinn	liikluskorraldus	Tahaks lisada veel kohati ebaselge liikluskorralduse: mõttetu foorid, mis kunagi ei tööta, teede ja ristmike ümberehitus pärast mida jääb mulje, et seda on tehtud läbimõtlematult ja ummikud on veelgi kergemad tekkima nt. Järvevana tee linnast väljumisel ja Peterburi tee linna sõitmisel kus liikumiskiirused on perioodiliselt alla 10 km/h. Mis tekitab pingeid ja liiklusohtlikke olukordi
22	Kontroll	Tallinn	liikluskorraldus	Mulle tundub, et mida paremini on teed märgistatud seda distsiplineeritumad on ka juhid. Liiklusemärgide ja ristmike jms. Paigaldamise- rajamise loogika. Ootamatud ristmikud peateega- kui võimalik siis vältida, kui ei siis 2-3 korda dubleerida. Liiklusohtlikud ristmikud: Järvevana tee-Veerenni, Peterburi mnt-Lasnamäelt tulev tee – alternatiiv oleks vast foorid, tagasipöörded teistes kohtades.
23	Rikkujad2	Tallinn	liikluskorraldus	Suunaviidad, mis on paigutatud nii et neid või nendel olevat infot näeb viimasel minutil enne vajalikku manöövrit.
24	Kontroll	Tallinn	liikluskorraldus	Sõiduteede märgistus peaks olema korralik, teedel peaks olema selged ja konkreetsed viidad.
25	Kontroll	Tallinn	liikluskorraldus	Vihkan lamavaid politseinikke (LP). Eriti talvel kui amordi õlid on külmast paksud ületan LP-d alla 10 km/h tunnikiirusega. Samas lisavad maasturitel sõitjad kiirust, et sujuvamalt ületada LP. Küsimus: Kas peaksin samuti soetama linnas sõitmiseks maasturi ainult selle tõttu, et maksumaksja raha eest paigaldatakse LP-sid. Saan aru, et teede remont ja ehitus on kallis, kuid oleksin tungivalt palunud paremaid teid ja juhisõbralikku liikluskorraldust.
26	Rikkujad2	Tallinn	liikluskorraldus	Mõned ülekäigurajad- helkuriga ääristatud märgid võiks rohkem olla. Jalakäijate teede puudumine väikestel tänavatel. Mõningane kiirustamine, kihutamine.
27	Rikkujad2	Tallinn	liikluskorraldus	Eestis võiks olla rohkem liiklusele suletud alasid (õppesõiduplatse), kus inimesed saaksid proovida enda ja oma auto piirsituatsioonis käitumist.
28	Kontroll	Tallinn	liikluskorraldus	Maanteedel võiks rohkem olla automaatseid kiirusemõõtjaid, et saaks ennast kontrollida.
29	Kordus/alko	Tallinn	liikluskorraldus	Kuid teede ehitus ja liikluse reguleerimise osas ei ole õiged inimesed õiges kohas.

7.6 Ebakohased piirangud

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaar
1	Rikkujad1	Tartu	ebakohased kiirusepiirangud	Teede ja autode arenedes võiks ka liikluseeskirjad järele jõuda, näiteks maanteedel lubatud sõidukiirus.
2	Kontroll	Tartu	ebakohased kiirusepiirangud	Piirkiirusi peaks arvestades tänapäevast tehnika arengut ja võimalusi üle vaatama. See peaks vastama auto vanusele ja tehnilisele sõidukorrale. Piirkiirus võiks olla määratud ka sõidukogemustega ja ka liikluseeskirjade rikkumiste arvuga või avariide hulga.
3	Kontroll	Tartu	ebakohased kiirusepiirangud	Tänapäeva autode tarvis on heade teeolude korral paljud kiirusepiirangud mõttetud. Ka linnas on tänavaid, kus jalakäijaid ei liigu - neiski on 50 km/h mõttetu. Väga sageli ületan kiirust just seetõttu, et ei soovi järelsõitjale jalgu jääda.
4	Rikkujad1	Tartu	ebakohased kiirusepiirangud	Kui on korralikud teed ja head ilmastiku tingimused (suviti), siis võiks väljaspool asulat olla kiirus vähemalt 110 või vähemalt mitte trahvida kuni 20 km/h ületanud. Põhjendamatud kiirusepiirangud maanteel.
5	Rikkujad2	Tartu	ebakohased kiirusepiirangud	
6	Kordus/kontroll	Tartu	ebakohased piirangud	Õigustamata piiravad märgid on liiast.
7	Rikkujad2	Tallinn	ebakohased kiirusepiirangud	Sõiduoskus võimaldaks liigelda tunduvalt kiiremini, aeglane sõit uinutab. Hajameelsus- mõte on mujal, autot juhib "autopiloot".
8	Kontroll	Tallinn	ebakohased kiirusepiirangud	90 km/h piirkiirus on ilusa ilma ja heade teeoludega liiast. Alati saan positiivse elamuse Saksamaal sõites.
9	Kontroll	Tallinn	ebakohased kiirusepiirangud	Asulast väljas päeval ajal peaks kiirus olema ca 20km/h rohkem kui pimedal ajal.
10	Rikkujad2	Tallinn	ebakohased kiirusepiirangud	Enda õigustuseks ütleks, et väike kiiruseületamine hoiab erksamana. Kiirusepiirangute järgi sõitmine hajutab liigselt tähelepanu.
11	Rikkujad2	Tartu	ebakohased piirangud	Turvavööde kasutamine võiks olla kohustuslik väljaspool asulaid, mitte nende sees.
12	Rikkujad2	Tartu	ebakohased piirangud	Riik peaks kodanikku rohkem usaldama, kehtestades seadused, mis on kooskõlas rahva õiglustundega.
13	Rikkujad2	Tartu	ebakohased piirangud	Liigne tähelepanu on pööratud mõttetutele teisi juhte mittesegavatele asjadele (toonklaasid juhiaknal ja muule autodisainimisele).
14	Rikkujad1	Tartu	ebakohased piirangud	Teede ja autode arenedes võiks ka liikluseeskirjad järele jõuda (näiteks maanteedel lubatud sõidukiirus, samuti võiks kiiruse piirangud olla vähese juhtimiskogemusega liiklejalatel pikemalt)
15	Kontroll	Tallinn	ebakohased kiirusepiirangud	Piirkiiruse ületamine kuni 20 km/h ei peaks olema karistatav tingimusel, et ei tekita liiklusohtlikku olukorda.

7.7 Karistused

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaar
1	Kontroll	Tartu	karistused	Uued trahvimäärad on üleliia suured.
2	Kontroll	Tartu	karistused	Liiklustrahvid proportsionaalseks palgale kuni auto konfiskeerimiseni!
3	Kordus/kontroll	Tartu	karistused	Karistused on liiga kerged.

4	Kordus/alko	Tartu	karistused	Trahvimäärade tõstmine ja karistuste karmistamine vaevalt et soovitud efekti annab!
5	Kontroll	Tartu	karistused	Vahtralehtedega kihutajatel peaks juhtimisõiguse ära võtma või karistusi mingil moel karmistama.
6	Rikkujad1	Tartu	karistused	Ärikatel on trahvi lihtne maksta. Tavainimesel pruugib ainult kord eksida ja suur rahatrahv paneb teda pikemaks ajaks põdema
7	Kordus/kontroll	Tartu	karistused (joobes juhtimise eest)	Roolijoodikute väga karmid karistused, alates juba kergetest jääknähtudest.
8	Kordus/kontroll	Tartu	karistused (joobes juhtimise eest)	Joobes avarii teinud isikud peaks roolist kõrvaldama ja sõiduk sundrealiseerima. Sõltumata sellest kas oli tegu raske või kerge joobega.
9	Kontroll	Tartu	karistused (joobes juhtimise eest)	Purjus peaga sõiduki juhtimisele peaks järgnema reaalne vanglakaristus. Sama lugu üle 30 km/h kiiruse ületamisega..
10	Kontroll	Tartu	karistused (joobes juhtimise eest)	Purjus peaga vahele jäänutel load 1-3 aastaks ära võtta.
11	Rikkujad2	Tallinn	karistused	Kiiruse ületamist tuleb vaadelda diferentseeritult (vahest võib kiirust ületada ilma mingit ohtu tekitamata). Algaja autojuhi karistused peavad olema rangemad kui staažikal.
12	Rikkujad2	Tallinn	karistused	Karistused peaks olema õiglasemad. Kui sa ohustad teisi – võiksid need olla suuremad – alkohol, kihutamine.
13	Rikkujad2	Tallinn	karistused (joobes juhtimise eest)	Joobes juhtimise eest load ära ainult kolmeks kuuks on absurd.
14	Rikkujad2	Tallinn	karistused (joobes juhtimise eest)	Vaidlen rikkumise vastu, mida seadus on samastanud purjus juhtimisega. Kiiruse ületamine ei ole veel purjus juhtimine. Võiks vaadata üle karistused alkoholijoobes juhtidele – karmistada.
15	Kontroll	Tallinn	karistused	Krooniliste kiiruseületajate ja roolijoodikute suhtes karmistada karistusi, lubade äravõtmisega 10-15 aastaks.
16	Kontroll	Tallinn	karistused (joobes juhtimise eest)	Teist korda purjuspäi autorooli istujatel tuleks konfiskeerida auto, trahvida autos olevaid kaassõitjaid, kes teda rooli lubasid.

7.8 Liikluskoolitus

Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaar
1 Kontroll	Tartu	liikluskoolitus (lastele)	Koolides tuleks põhjalikumalt liikluseeskirjaga tutvustada!
3 Kordus/kontroll	Tartu	liikluskoolitus (eeskiri)	70-80% liiklejatest ei tunne liikluseeskirja ju üldse.
4 Rikkujad2	Tartu	liikluskoolitus (eeskiri)	Juhtide koolitus on halb.
5 Rikkujad2	Tartu	liikluskoolitus (kultuur)	Liiklusõpetuses räägitakse liialt vähe liikluskultuurist.
6 Kontroll	Tartu	liikluskoolitus (kultuur)	Enamus ohte tuleneb liikluseeskirjade mittetundmisest. Eeskirjad ikka aeg-ajalt muutuvad ja paljud juhid ei vaevu end asjaga kurssi viima. Paljud juhid ei kujuta ettegi, mida näiteks "õueala" märk tähendab, vanasti sellist märki ju polnud.
7 Kontroll	Tartu	liikluskoolitus (kultuur)	Autokoolid peaksid noortele autojuhtidele õpetama liikluskultuuri
8 Rikkujad1	Tartu	liikluskoolitus (kultuur)	Autojuhtidele peaks rohkem seletama teel sõites viisakuse reegleid, mitte punnitama oma õigusi, et see on minu rada ja sõidan mööda tee keskjoont! See on

9	Rikkujad2	Tartu	liikluskoolitus (kultuur)	ohutuse üks esimesi asju! Liiklusõpetuses räägitakse liialt vähe liikluskultuurist.
10	Rikkujad2	Tallinn	liikluskoolitus	Liiklusohutuse suuremaks tagamiseks tuleks liiklejatele õpetada rohkem sujuvat ja ühtlasemat liiklemist. Kui juhid oskavad sujuvalt liigelda ja manöövreid teha siis ei ole eriti vahet kas näiteks linnas on kiirus 50 või 60. Autojuhiks tuleb hakata kasvatama lasteaiast.
11	Rikkujad2	Tallinn	liikluskoolitus (lastele)	
12	Rikkujad2	Tallinn	liikluskoolitus	Ühesuunalisel teel kus on kaks või enam sõidurada võiksid autokoolid juba juhte õpetada parempoolses reas sõita. Eestis ei ole veel sellist "liikluskultuuri". Juhid võiksid olla inimeste suhtes mõistlikumad.
13	Rikkujad2	Tallinn	liikluskoolitus	Tundub, et antakse autojuhiload liiga kergelt kätte või põhjuseks on autojuhi vähene sõidukogemus - ammu tehtud load, vähe sõitnud, tänu millele liikluseeskirjade unustamine ja tihtipeale ebakindlus roolis.
14	Rikkujad2	Tallinn	liikluskoolitus	Need autojuhid kes kardavad sõita või sõidavad ebakindlalt tuleks uuesti koolitada.
15	Kontroll	Tallinn	liikluskoolitus	Põhihariduse juurde võiks käia liiklejakooolitus – jalakäija, jalgratturi- ja autokool koos praktikaga, kestvusega 2-3 kuud kuni aasta iga tsükkel. Praegu tundub, et paljud inimesed ei kujuta ette, kuidas süsteemid toimivad.
16	Kontroll	Tallinn	liikluskoolitus	Autokoolide tase on nõrk. Paljud vahtralehtede omanikud teevad liikluses vigu, mis annab ilmselget tunnistust viletsast õpetusest.
17	Kontroll	Tallinn	liikluskoolitus	Elementaarne roolikeeramise koolitus on nõrk, kui autot ei osata manööverdada või ei mahu sõiduk ära oma sõidureale.
18	Rikkujad2	Tallinn	liikluskoolitus	Autokoolis peaks rohkem ohtudest rääkima.
19	Kontroll	Tallinn	liikluskoolitus	Sooviksin, et ettevõtmine ei jääks ainult teadlastele analüüsimiseks vaid leiaks praktilist kasutamist liiklusohutuse tõdede sissekasvatamisel. Alustama peaks liikluskasvatusest ja inimeste hoiakute muutmisest. Vastavad põhjamaade programmid on olemas ja toimivad.
20	Kontroll	Tallinn	liikluskoolitus	Liikluskasvatus jääb nõrgaks, sest väga palju aega kulutatakse autokoolis eksami sooritamise õpetamiseks. Eksami tingimused on karmid ja tihti tuleb mugandada eksamineerija tujudega. Autokoolide pädevust näitab eksami esmasooritamise protsent, mille nimel nad siis püüdlevadki.
21	Kordus/kontroll	Tallinn	liikluskoolitus	Autokoolis võiks pigem õpetada liiklusvooluga kaasaminemist kui et piinliku täpsusega lubatud piires või natukene alla selle sõita. See pole küll õige aga paraku kujutab liiklusvoolust maha jääv sõiduk endas suurt ohtu (mitte sugugi väiksemat kui kihutajad).

7.9 Muud kommentaarid

	Grupp	Linn	Valdkond	Kommentaar
1	Kontroll	Tartu	muu/ vahelejäämine kui õppetund	See et jäin 1 kord kiiruse ületamisega vahele, oli mulle õppetunniks.
2	Kontroll	Tartu	muu/	Autot juhtides peaks ümbrust jälgima 360°enda ümber ja

			ettevaatlikkus	olla valmis ootamatuteks olukordadeks. Sa võid tegutseda õieti aga vea teeb keegi teine.
3	Rikkujad2	Tartu	muu/taksojuhid	Taksojuhid tuleks uuesti sõidueksamile saata.
4	Rikkujad1	Tallinn	muu/spetsiaalsed seadmed autole	Varustaksin kõik autod piisavalt tundlike anduritega mis joobunud juhi rooli istudes selle automaatselt blokeeriks. Sundkorras paigaldaks vastavad seadmed igale kasvõi 1 kord joobununa vahele jäänud isikule tema enda kulul. Autole – unedetektor.
5	Rikkujad2	Tallinn	muu/auto tüüp	Näiteks on veel küsimus, mida ma siit ei leidnud, nimelt autol ja autol on vahe, kuna mul on väga palju võimalusi sõita erinevate autodega, siis olen täheldanud, et suurte LUX autodega mul ei ole mingeid rikkumisi, seega kui oman täielikku ülevaadet eesttoimuvast, siis ei ole ma rahutu ega pidevalt valvel.
6	Kontroll	Tallinn	muu/auto tüüp	Paljuski määrab inimeste hetke meeleolu ja millist autot nad omavad.
7	Kontroll	Tallinn	muu/diferentseeri mine	Võiks diferentseerida alkoholi tarbimise lubatavust roolis, vastavalt isikuomadustele. Kuigi sõidan üsna tihti õlut tarbinuna ei pea seda endale ega teistele ohtlikuks.
8	Rikkujad2	Tallinn	muu/diferentseeri mine	Teatud sõidukooli läbiteinud juhtidel võiks olla lubatud ületada kiirust kuni 20 km/h.
9	Kontroll	Tallinn	muu/diferentseeri mine	Algajale autojuhile kiirusepiirajaga auto. Joodikult autod ära ja ise vangi! Siin on nüüd see nulltolerantsi koht. Kõigile sama mõõt. Tuli üsna totakas ja laialivalgus jutt aga aitäh sellegi läbilugemise eest ja jõudu.
10	Kontroll	Tallinn	muu/stress ja väsimus	Vahel mõjutab minu käitumist stress mis on minus endas. Siis olen tähelepanematu.
11	Rikkujad1	Tallinn	muu/stress ja väsimus	Väga oluline vahe on, kas sõita puhanult või väsinult.
12	Rikkujad1	Tallinn	muu/tähelepanu hajumine	Tähelepanu hajumine või mõttesolek on sageli juhtimisvigade põhjuseks.
13	Rikkujad1	Tallinn	muu/väärtused	Arvan, et kõik saab siiski alguse kodust ja väärtushinnangutest. Samuti arvan, et inimese avariidesse sattumise tõenäosus on seda suurem mida väiksem on tema IQ.
14	Kordus/alko	Tartu	muu/väärtused	Liikluskultuur algab kodust!
15	Kontroll	Tallinn	muu/ lubade andmine	Tihedam sõel lubade saamisel.
16	Rikkujad1	Tallinn	muu/ lubade andmine	Liiga kergesti antakse lubasid!
17	Kordus/alko	Tallinn	muu	See on tore ankeet, kuna paneb end analüüsima. Oman autojuhilubasid aastast 1974, viimaste aastate keskmine läbisõit on ligikaudu 1000 km nädalas. Liiklusohutuse suurimaks puuduseks pean seda, et tänavatel-teedel on liiga palju juhte, kes ei tohiks oma isikuomaduste pärast roolis istuda ehk teisisõnu: siiani ei ole välja mõeldud testi, mille põhjal võiks otsustada inimese sobivuse üle autot juhtima. On ju palju inimesi, kes ei ole võimelised toitu valmistama, või õmblema, või laulma, või... jne.jne. Ja seda peetakse loomulikuks. Kuid ainult liikluseksam ja õppesõit ei ole mu meelest piisav tõestamaks inimese pädevust auto juhtimiseks. Igaüks vist tunneb vähemalt paari inimest, kelle kõrval autos hea meelega kaasa ei sõidaks. Muidugi on see keeruline ja delikaatne küsimus, kuid usun, et palju vähem oleks õnnetusi, rääkimata üldisest liikluse sujuvuse paranemisest, kui selle

				probleemiga oleks tegeldud. Kas liiklusohutust käsitlevas ankeedis ei võiks olla ka sellised küsimused, nagu näiteks: Kas peate 2-realisel tänaval teises reas liikumist piirkiirusest tunduvalt madalama kiirusega normaalseks? Kas möödasõit asulavälisel teel, mis kestab kilomeeter või rohkem, on Teie meelest ohutu ja normaalne? Kui oluliseks peate suunatule kasutamist? Kas Teile läheb korda parkimisel selleks tehtud märgistus? Kas naisjuhil on liikluses Teie meelest samad eelisõigused mis eraelus? (näiteks uksest sisse laskmisel või istet pakkudes; kuigi tegelikult käitub ka osa mehi, kes ilmselt on harjunud end üle tähtsustama, samamoodi)? Ja minu meelest üks võtmeküsimustest: Kas Teie meelest <u>liikluse üldise pulsiga arvestamine muudaks selle turvalisemaks</u>? Sedalaadi küsimusi on veel palju ja kindlasti saaks neid ankeedis oluliselt kavalamalt esitada. Need mõtted on painanud mind aastaid. Olulist paranemist kahjuks selles osas aga pole märganud. Vastupidi: kuna auto on muutunud väga kergesti kättesaadavaks tarbeasjaks ja lubade saamine on ikka sama lihtne kui vene ajal, mil autot oli hoopis raskem hankida, on liiklus palju tihedam ja saamatus selles oluliselt ohtlikum. ”MINA ja maailm” -mõttemalli väljaselgitamine kõikide juhiloa taotlejate puhul oleks minu meelest liiklusohutuse seisukohalt esmatähtis. Korrutustabeli õpib iga normaalne inimene ära, kuid olema samal ajal ka hea liiklusvahendi juht pole võimeline mitte igaüks. Loodetavasti Teil, lugupeetavad teadlased, ongi üheks eesmärgiks see probleem lahendada. Jõudu ja jaksu!
18	Rikkujad2	Tallinn	muu	Kord aastas võiks tähistada nn “musta päeva”. Ehk soovitatavalt pimedal aastaajal (kevad või sügis) tähistaksid omaksed või kannatanud teede äärtes küünaldega kohad, kus traagiline õnnetus toimus. Hea visuaalselt distsiplineeriv vahend oleks ka ränka õnnetusse sattunud liiklusvahendite eksponeerimine õnnetuspaiga vahetus läheduses. Joobunud juhi auto läheks koheselt sundmüüki seejuures raha kasutatakse sihtotstarbeliselt laste hariduse- ja tervishoiu hüvanguks.
19	Rikkujad2	Tallinn	muu	minu meelest on Eesti linnades ja asulates liiga palju tähelepanu hajutavaid teadete- ja reklaamtahvleid.
20	Kontroll	Tallinn	muu	Mulle ei meeldi see, et noortel ei lasta korraldada võidusõite liiklusest eraldatud aladel. Minu arust tekitab selline käitumine seda, et noored rahuldavad oma vajadused (kihutamise) elavas liikluses ohustades sellega kaasliiklejaid ja ennast.
21	Kontroll	Tallinn	muu	Liiklusohutuse alase töö põhiviga on see, et ta käib kampaania korras! Ei piisa sellest, et mingi probleemi kallal kaagutatakse nädal, paar või paremal juhul kuu aega. Sama asja tuleb korrutada kuust kuusse aastast aastasse ja seda kümneid aastaid, siis võibolla on lootust

22	Rikkujad2	Tallinn	muu
23	Kontroll	Tallinn	muu
24	Rikkujad1	Tartu	muu

ühiskonnas valitsevaid harjumusi ja suhtumist muuta.
 Meil on praegu ise reguleeriv liiklus!!!
 Igale poole kaasa võtta pea!
 Liiklusohutus Eestis on väga kehv. Kommentaarid ei
 mahuks siia ära.