

Tallinna Ülikool
Balti filmi, meedia, kunstide ja kommunikatsiooni instituut

Rasmus Ojamets

**VÄSIMUSE KUI LIIKLUSOHU KONSTRUEERIMINE 18-25AASTASTE
MEESSOOST SÕIDUKIJUHTIDE NÄITEL**

Magistritöö

Juhendaja: Katrin Aava, PhD

Kaitsmisele lubatud

Tallinn 2018

DEKLARATSIOON

Mina Rasmus Ojamets (sünnikuupäev: 21.11.1984)

1. olen koostanud magistritöö iseseisvalt. Teiste autorite uurimistööd, olulised seisukohad kirjandusest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.
2. annan Tallinna Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

„Väsimuse kui liiklusohu konstrueerimine 18-25aastaste meessoost sõidukijuhtide näitel“
„Construction of Fatigue as Traffic Hazard on the Example of Male Drivers Aged 18-25“

mille juhendaja on
Katrín Aava,

säilitamiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Ülikooli Akadeemilise Raamatukogu repositooriumis.

3. olen teadlik, et punktis 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
4. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Töö autor: _____
allkiri, kuupäev

Töö on kaitsmisele lubatud.
Juhendaja: Katrín Aava, PhD _____
allkiri, kuupäev

Kaitsmine toimub Tallinna Ülikooli Balti filmi, meedia, kunstide ja kommunikatsiooni instituudi magistritööde kaitsmiskomisjoni avalikul koosolekul _____ 2018. aastal
kell _____ Tallinnas, aadressil _____
ruumis _____.

RESÜMEE

Ülikool Tallinna Ülikool	Instituut Balti filmi, meedia, kunstide ja kommunikatsiooni instituut
Autor Rasmus Ojamets	
Pealkiri Väsimuse kui liiklusohu konstrueerimine 18-25aastaste meessoost sõidukijuhtide näitel	
Õppekava Kommunikatsioon	Tase Magistritöö
Kuu ja aasta Mai 2018	Lehekülgede arv 75+2
Kokkuvõte Magistritöö eesmärgiks oli uurida 18-25aastaste meessoost autojuhtide keelekasutust väsimusseisundis sõitmise teemal, samuti analüüsida sihtrühma erinevate liiklusohude konstrueerimist ning välja selgitada, millised on nende ootused probleemiga tegelemisel. Tulemuste saamiseks lähenesin läbi kolme peamise uurimisküsimuse: kuidas konstrueeritakse häirijaid ja ohte liikluses; milliste diskursuste kaudu konstrueerivad 18-25aastased noored mehed väsimusseisundis sõitmist ning kuidas oleks võimalik noorte hoiakuid väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks muuta. Uuringu viisin läbi kümne sihtgruppi kuuluva mehega, kellega tegin süvaintervjuud, mille tulemusi hiljem diskursuseanalüüsi meetodit kasutades analüüsisin. Tulemused näitasid, et noored ei võta tegevuste eest vastutust ning pigem näevad liikluskäitumises süüdlastena teisi liiklejaid. Lisaks selgus, et väsimusseisundis sõitmist peetakse võrreldavaks joobes juhtimisega. Edasiseks ennetustööks pakuti erinevaid variante, kus ühe sekkumisviisina nähakse ka sihtgrupi kaasamist lahenduskäikude väljatöötamisel.	
Märksõnad Väsimus, uni, liiklusohutus, noorte riskeeriv käitumine, diskursuseanalüüs, sotsiaalne praktika	
Säilitamise koht Tallinna Ülikool, Balti filmi, meedia, kunstide ja kommunikatsiooni instituut	
Lisainformatsioon	

ABSTRACT

University Tallinn University	School Baltic Film, Media, Arts and Communication School
Author Rasmus Ojamets	
Heading Construction of Fatigue as Traffic Hazard on the Example of Male Drivers Aged 18-25	
Curriculum Communication	Level Master
Month and Year May 2018	Page Count 75+2
Abstract The aim of my master's thesis was to study the use of language about fatigue related topics from 18 to 25-year-old male drivers, as well as to analyze the target group's design of different road traffic threats and to find out what are their expectations for dealing with the problem. To achieve the results, I set out the three main research questions: how disturbing and driving threats are constructed; what discourses do young people aged 18 to 25 design for fatigue, and how can youth's attitudes to prevent fatigue be altered. The survey was conducted with ten target group men with whom I conducted in-depth interviews, the results of which I analyzed later using the discourse analysis method. The results showed that young people do not take responsibility for their activities and rather see others at fault for negative traffic behaviour. It also turned out that fatigue driving is considered to be comparable to drunk driving. Several options were proposed for further prevention work, in which one of the interventions is to involve the target group in the development of solutions.	
Keywords Fatigue, sleep, traffic safety, risk behaviour, discourse analysis, social practice	
Place of Preservation Tallinn University, Baltic Film, Media, Arts and Communication School	
Additional Information	

SISUKORD

Resümee.....	
Abstract.....	
Sissejuhatus	
1. Töö teoreetilised lähtekohad.....	3
1.1 Probleemi olemus ning hoiakute kujunemine	3
1.2 Kvaliteetse une roll igapäevaelus.....	6
1.3 Väsimus kui võimaliku haiguse tunnus	8
1.4 Liiklusohutu elukeskkond ning noorte riskeeriv käitumine.....	10
1.5 Varasemad uuringud ja väsimusseisundis sõidukijuhtimise liiklusstatistika.....	13
1.6 Sotsiaalsed praktikad väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks	16
2. Empiiriline uurimus	19
2.1 Uurimisprobleem ja – küsimused	19
2.2 Uurimismetoodika ning valim	20
2.2.1 Valim uuringusse.....	20
2.2.2 Andmekogumismeetod.....	22
2.2.3 Andmeanalüüsimeetod	24
2.3 Andmete kogumine ning protsess andmete analüüsimiseks	24
2.4 Uurimistulemused	26
2.4.1 Liikluses olevate ohtude ning häirijate konstrueerimine.....	26
2.4.1.1 Enda positsioneerimine sõidukijuhina.....	27
2.4.1.2 Mina ja maailm autoroolis diskursus.....	28
2.4.1.3 Liiklejarollide diskursused	29
2.4.1.4 Mõtlematud noored diskursus	31
2.4.2 Väsimusseisundis sõitmise konstrueerimine	33
2.4.2.1 Vastajate isiklikud kogemused seoses väsimusseisundis sõitmisega	33

2.4.2.2 Joobes juhtimise võrdlev diskursus	37
2.4.2.3 Sõbrad on olulised diskursus	39
2.4.2.4 Valikute puudumise diskursus.....	41
2.4.3 Sihtrühma ootused väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks	43
2.4.3.1 Erinevad allikad varasema informatsiooni saamisel.....	43
2.4.3.2 Karistuste karmistamine ühe sekkumisviisina.....	45
2.4.3.3 Noorte võimalik edasine mõjutamine	47
2.4.3.4 Sihtgrupi ettepanekud probleemiga tegelemiseks	49
2.5 Järeldused ja diskussioon.....	53
Kokkuvõte	
Kasutatud kirjandus	
Lisad	
Lisa A Intervjuu kava ning intervjuu küsimused	

SISSEJUHATUS

Väsimusseisundis sõidukijuhtimine on liiklusohtlik käitumisviis, millega puutuvad kokku pea kõik autojuhid, olenemata vanusest ja juhistaažist. Paraku on tegu ühe suurima raskete tagajärgedega lõppevate õnnetuste põhjusega, sest hinnanguliselt iga viies liiklusurm on põhjustatud väsimusseisundis sõidukit juhtides (Maanteeamet, 2016). Liikluses osalevad erinevates rollides kõik inimesed, mistõttu puudutab temaatika vähemal või suuremal rollil tervet elanikkonda. Turvalise elukeskkonna tagamisel mängib suurt rolli ka liiklusohutu käitumine, mistõttu väsimusseisundis sõitmise põhjuste uurimine ning erinevate lahenduskäikude pakkumine annab panuse üldisesse liiklusohutusse.

Tegemist on laiemas ühiskondlikus plaanis väga olulise teemaga, millega asusin tegelema juba mitmeid aastaid tagasi. Olen varasemal tegelenud riiklikult tasandil väsimusseisundis sõidukijuhtimise uurimisega ning ennetamisega pea kaks aastat. Töötasin 2015. aastal Maanteeametis välja temaatilise infomaterjali „Väsimus ja autorool ei kuulu kokku“, samuti olen kirjutanud ka meediasse sellel teemal erinevaid artikleid, juhtimaks elanikkonna tähelepanu tõsisele liiklus- kui ka terviseprobleemile. Samuti koostasin 2017. aastal avaldatud uuringusse „Sõiduki juhtimine joobes, väsimusseisundis ja sõidukiiruse valik“ küsimusi väsimusseisundis sõitmise kohta, saamaks ülevaadet elanikkonna teadlikkusest ning hoiakutest.

Töö kirjutamise motivatsioon on kõrge, sest lisaks enda teadmistele sellel teemal, olin ka ise kunagi sihtgruppi kuuluja, seega oman ise kogemusi, mida intervjueeritavatele jagada. Eesmärk on tööga saavutada võimalikult palju tulemusi: individuaalsete poolstruktureeritud intervjuude tegemine ning nende hilisem analüüsimine loob maksimaalse efektiivsuse saavutamiseks kõik eeldused.

Eestis on väsimuse mõju liiklusohutusele vähe uuritud, kuid toetudes mujal tehtud uuringutele ja siinsele liiklusõnnetuste statistikale, võib mõju ulatuse üle spekuloida (Ernits, 2013). Euroopa Komisjoni Liikuvuse ja Transpordi (European Commission, Mobility & Transport, Safety Net kaudu, 2009) raporti kokkuvõttes tuuakse välja, et 17 tunni ärkveloleku järgselt rooli istumine on võrreldav 0,5promillise joobega, mis on sama kui juhtida sõidukit kerges alkoholijoobes.

Uuringute põhjal on väsimusseisundis sõitmise puhul suurimaks riskigrupiks 18-25aastased noored (Veldi, 2009, lk 67). Tarmo Miilits (2012) tõi oma magistritöös „Noorte sõidukijuhtide riskikäitumine Eestis“ välja, et alates 18. eluaastast hakkavad liikluses riskeerivalt käituma ennekõike mehed. Noorte sõidukijuhtide liikluskäitumine on selgelt riskeerivam kui staažikamatel autojuhtidel, mis on tingitud ennekõike vanuselisest eripäras. Enda võimete ülehindamine on samuti üks suuri ohte seoses väsimusseisundis sõitmisega. Eestis on väsimusseisundis sõitmist vähe uuritud, eriti just noorte meeste puhul. Seoses sellega, et kuni 25-aastased meesoost autojuhid on suurim riskirühm, siis uurin just nende tähenduste konstrueerimist väsimusseisundis sõitmise kohta.

Magistritöö eesmärk on selgitada, milliste diskursuste kaudu konstrueerivad 18-25aastased noored mehed väsimusseisundis sõitmist. Eesmärgi täitmiseks esitan töös kaks täiendavat uurimisküsimust, et saada vastuseid, kuidas sihtrühm konstrueerib häirijaid ja ohte liikluses ning millised võimalused on noorte hoiakute ning käitumise muutmiseks. Lähtudes sellest, millised on sihtgrupi ootused probleemiga tegelemisel, pakun lahendusi, kuidas seniseid sotsiaalseid praktikaid muuta. Kindlasti abistab mu magistritöö Maanteeametil või Politseija Piirivalveametil tulevikus liiklusohutuskampaaniate läbiviimisel.

Uuringu läbiviimiseks kasutan kvalitatiivset uurimisviisi ning andmekogumismeetodiks on poolstruktureeritud süvaintervjuud. Intervjuude valimiks on kümme 18-25aastast noormeest, kellel on reaalne juhtimiskogemus ning kes omavad vähemalt B-kategooria juhtimisõigust. Andmete analüüsimisel kasutan diskursuseanalüüsi. Norman Faircloughi (1989) määratuse kohaselt on diskursus kui keel sotsiaalse tegevusena, mille määravad sotsiaalsed struktuurid. Diskursus on viis, kuidas millestki räägitakse (Aava & Salumäe, 2013, lk 19). Teun Adrianus Van Dijk (2005) järgi võib diskursust defineerida kui teksti ja kõne tegelike struktuuride süstemaatilist, üksikasjalikku ja teoorial põhinevat analüüsi. Keelekasutuse abil mitte ainult ei peegeldata, vaid samal ajal ka mõtestatakse, uuendatakse ja muudetakse sotsiaalset tegelikkust (Laherand, 2008, lk 311). Kuna töö uurimisülesandeks on pakkuda lahendusi, kuidas muuta väsimusseisundis sõitmise sotsiaalseid praktikaid, siis võimaldab just diskursuseanalüüs uurida, kuidas keelekasutuse kaudu seniseid sotsiaalseid praktikaid kirjeldatakse.

Magistritöö koosneb kahest peamisest osast: esimene on teooria, kus annan ülevaate olulistest mõistetest: väsimus, uni, riskeeriv käitumine, liiklusohutus ning nende

omavahelisest seosest. Samuti avan teooria osas lähtekohad, kuidas kommunikatsiooni kasutada sotsiaalsete praktikate toetamiseks ja muutmiseks. Töö empiirilises osas on esitatud töö uuringu metoodika, kus avan peamised uurimisküsimused, uurimisprobleemi, andmekogumismeetodi, andmete analüüsimise meetodid ning andmete kogumise protsessi. Seejärel annan ülevaate, millised aladiskursused ilmneshid ning kuidas räägivad intervjuueeritavad liiklusohtudest, mille hulka kuulub ka väsimusseisundis sõiduki juhtimine. Uurimistulemused jaotan lähtuvalt uurimisküsimustest kolme alapeatükki. Lõpetuseks toon diskussiooniosas välja uuringutulemuste seosed töö teoreetilise osaga ning annan omapoolseid lahendusi probleemiga edasi tegelemiseks.

1. TÖÖ TEOREETILISED LÄHTEKOHAD

Väsimusseisundis sõidukijuhtimine on mitmete valikute tulemus. Töö teooriaosas avan olulised mõisted – väsimus, uni, noorte riskeeriv käitumine, liiklusohutus ning samuti kirjeldan, kuidas sotsiaalsete praktikate teooria käsitleb kommunikatsiooni võimalusi ühiskondlike probleemidega tegelemiseks. Mõistete avamine selgitab, kuidas neid töös kasutatakse ning millised on mõistete vahelised suhted. Samuti toon välja varasemate uuringute tulemused ning olemasolevad statistilised näitajad.

Töö teooria esimeses osas toon välja väsimusseisundis sõidukijuhtumise probleemi. Selles peatükis annan ülevaate, kuidas varasem käitumine ning omandatud hoiakud mängivad rolli hilisemates valikutes. Teises peatükis annan ülevaate kvaliteetse une rollist igapäevaelus, näitamaks selle olulisust liiklusohutuks käitumiseks. Kolmandas osas toon välja väsimuse kui terviseprobleemi ning selle otsese mõju liikluskäitumisele.

Neljas ning viies peatükk on suunatud väsimusseisundis liiklemisele. Teooria neljas peatükk käsitleb liiklusohutust ning toob välja noorte riskeeriva käitumise põhjused. Viiendas peatükis antakse ülevaade varasemate uuringute tulemustest, näitamaks vähest teadlikkust väsimusseisundis sõidukijuhtimise ohtudest ning kuuendas peatükis kirjeldan sotsiaalsete praktikate kasutamise võimalikkust probleemiga tegelemisel. Teooria viimases peatükis esitan sotsiaalsete praktikate teooriad, mis kirjeldavad kommunikatsiooni võimalusi ennetustöö rakendamisel.

1.1 Probleemi olemus ning hoiakute kujunemine

Eesti Vabariigis on väsimusseisundis sõidukijuhtimist uuritud väga vähe, kuigi tegemist on vähemalt sama ohtliku käitumisviisiga kui joobes juhtimine. Liiklusaasta (2017) kokkuvõttes tuuakse välja, et viimase 12 kuu jooksul on juhtide endi hinnangul väsinult sõidukit juhtinud 45%±4,3% Eesti vähemalt 15-aastastest sõidukijuhtidest, s.o 95% tõenäosusega 212000–269000 elanikku. Samas kokkuvõttes (Liiklusaasta, 2017) lisatakse väsimusseisundis sõitmise teguviisi põhjendustena peamiselt asjaolu, et sõitma asudes ei

tundnud end väsinuna, töö iseloom tingib ja sihtkohta jõudmisega oli kiire (kõiki põhjendusi esitati ca kolmandiku poolt). Seega väsimusseisundis juhtimine võib olla nii teadlik kui ka tahtmatu tegevus.

Inimeste vähene teadlikkus mängib selgelt rolli valikute tegemisel ning samuti on üheks suureks raskuskohaks statistika umbmäärasus, sest puuduvad selgelt eristatavad mõõdikud. Joobes juhtimise osakaalu on võimalik hinnata nii Politsei- ja Piirivalveameti karistusandmete kui ka Maanteeameti hinnangute kaudu. Politsei- ja Piirivalveamet ning Maanteeamet koostavad ühiselt liiklusaasta kokkuvõtteid. Liiklusaasta (2015) kokkuvõttes tuuakse välja statistika riskikäitumisest, kuid väsimusseisundis põhjustatud õnnetusi ning õigusrikkumisi seal kajastatud ei ole. Soome Vabariigi Helsingi Unekliiniku doktor Markku Partinen toob välja, et väsimus on kõige tavalisem surmaga lõppenud liiklusõnnetuse põhjus (viidatud Veldi, 2009 j).

Väsimusseisundis autojuhtimise puhul tuleb lähtuda välisriikide analüüsides, mis selgelt näitavad just noorte 18-25aastaste riskigruppi kuulumist. Euroopa Komisjoni Liikuvuse ja Transpordi (European Commission, Mobility & Transport, Safety Net kaudu, 2009) kokkuvõttes tuuakse välja, et noorte selgelt suurem risk sattuda väsimusseisundis põhjustatud liiklusõnnetusesse on otseselt seotud just kroonilise unevõla tõttu, mis on tingitud nii halvast uneharjumusest kui ka noore inimese intensiivsest elustiilist. Veldi (2009) toob välja, et 55% magama jäänud autojuhtidest on 25-aastased või nooremad ning neid võivad mõne aja möödumisel tabada nii kroonilised unehäired või muud terviseprobleemid. Seega on noorte väsimusseisundis sõitmisel lisaks riskeerivale käitumisele ja vähesele unele võimalikuks täiendavaks ohuks ka tekkivad terviseprobleemid.

Euroopa Komisjoni Liikuvuse ja Transpordi (European Commission, Mobility & Transport, Safety Net kaudu, 2009) väsimusseisundis sõitmise kokkuvõttes toodi välja, et 17 tunni ärkveloleku järgselt rooli istumine on võrreldav 0,5promillise joobega, mis on sama kui juhtida sõidukit kerges alkoholijoobes. Ameerika Ühendriikide Riiklik Une Sihtasutus (National Sleep Foundation, 2018) hinnangul on pärast 18 järjestikust tundi ülevalolekut sõidukit juhtima asuv isik juhtimisvõimekuselt sarnane 0,8promillise joobega autojuhiga. Järelikult on väsimusseisundis sõidukijuhtimine oma ohtlikkuselt selgelt võrreldav joobes juhtimisega.

Tervise Arengu Instituut (2017) on toonud artiklis „Laste ja noorte tervise edendamine“ välja, et laste ja noorte tervis ning heaolu on tihedalt seotud riigi sotsiaal-, haridus-, tervishoiu- ja majanduspoliitikaga. Akerstedt jt (2013) toovad välja, et 2011. aastal Itaalia Vabariigis avaldatud uuringus selgus, et liiklusõnnetused on arenenud riikides 10-24aastaste noorte suurim surmapõhjustaja. Samuti rõhutab Tervise Arengu Instituut (2017), et heaoluriikides on vigastused noorukieas kõige sagedasemaks surmapõhjusteks ja nii ka Eestis: kuigi õnnetusjuhtumite, mürgistuste ja traumade läbi elu kaotanud kuni 24aastaste noorte arv on pidevalt vähenenud, on siiski sagedasemaks surmapõhjuseks noorte seas õnnetusjuhtumid ja enesetapud.

Inimese käitumishoiakud kujundatakse suures osas välja juba varem kui reaalselt omandatakse juhtimisõigus. Oma rolli mängivad lasteaed, kool, sõbrad – järjepidevat kasvatustööd teevad lapsevanemad ning üha suuremat mõju omab meedia. Junttila (2015) kohaselt võtab laps omaks kõik kasvukeskkonna tegevusstiilid – täpsemalt öeldes hakkavad need käitumismudelid kujundama lapse elu. Nii suhtlusvõrgustikud kui ka harjumused kujundavad sotsiaalseid praktikaid ning samuti on hoiakute kujundamisel oluline vanemate roll. Eensoo (2008) toob välja, et hoiakuid, otsuste tegemist ja käitumist igapäevaelus mõjutavad isiksuseomadused. Hoiak on püsiv, stereotüüpne valmisolek või eelsoodumus reageerida teatud kindlal viisil (Bachmann & Maruste, 2003, lk 79). Hoiaku all mõistetakse suhtumisviisi või käitumist, mis väljendab tegevust, tunnet või meeleolu (Nightingale, 2017, lk 9). Hayes (2002) kohaselt väidetakse hoiakutel olevat kolm mõõdet, millest igaüht annab oma panuse tervikusse:

- 1) tunnetuslik mõõde - seotud uskumuste ja ideedega, millised on inimesel hoiaku objekti suhtes;
- 2) afektiivne mõõde – seotud sellega, mida inimene tunneb hoiaku objekti suhtes; teisisõnu, nende emotsioonid või emotsionaalsed reaktsioonid;
- 3) tungide ehk käitumismõõde – seotud inimese tendentsiga tegutseda või astuda samme hoiaku objekti suhtes.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et hilisem liikluskäitumine (vanuses 18-25) on seotud nii isiku taustast, riiklikest võimalustest kui erinevatest mõjutajatest, mistõttu on valikud liikluses osa sotsiaalsest praktikast. Samas käitumine oleneb selgelt situatsioonist ning võib mõnes sarnases olukorras olla täiesti erinev. Oluline on lisada, et just arenenud riikides, mille hulka ka Eesti kuulub, on liiklusõnnetused suurim surmapõhjustaja kuni 24aastaste noorte seas.

Samuti toodi välja, et väsimusseisundis sõitmise suurimaks riskirühmaks ongi kuni 25aastased noored, kes lisaks käitumisviisidele ja hoiakutele võivad olla ohustatud ka tõsistest haigustest. Järelikult on tegemist suure ühiskondliku probleemiga, mis on teenimatult saanud väga vähe tähelepanu.

1.2 Kvaliteetse une roll igapäevaelus

Inimene puhkab ennekõike magades, et oma igapäevategemistes olla tähelepanelik, keskendunud ja võimekas. Kõik need omadused on olulised ka liikluses. Uni kuulub inimese elutähtsate funktsioonide hulka: une ajal organism taastab ennast (Sinisalu & Veldi, 2006, lk 2). 2014. aastal töi Tallinna Ülikooli Terviseteaduste ja Spordi Instituudi direktor Kristjan Port ERR Novaatoris (2014) ilmunud artiklis „Magad rohkem, elad kauem“ välja, et keskmise elueaga inimene veedab magades ligi 200 000 tundi. Gordon jt (2017) kohaselt kulutab keskmine inimene ligikaudu kolmandiku oma elust magamisele. Tervise ja heaolu huvides peaks unele kuuluma umbes kolmandik meie elueast (Edlund, 2010, lk 32).

Puhanud enesetunde saavutamiseks vajab täiskasvanud inimene keskmiselt 7-8 tundi uneaega, sellest ajast umbes 20% võiks moodustada sügav uni ja teist sama palju unenägude uni (Paavle & Veldi, 2012, lk 14). Und on vaja füüsiliseks ja vaimseks taastumiseks (Aronen & Pihl, 2013, lk 13). Une käigus taastub kesknärvisüsteemi, lihaskonna ja meeleeelundite töövõime ning verre paiskuvad mitmed tähtsad hormoonid (Jürgenson, 2010, lk 34). Born jt (2006) kohaselt on uni selline seisund, mis optimeerib uue kogutud informatsiooni säilitamise mällu. Uni on inimese jaoks sama elutähtis tegevus nagu söömine ja joomine (Veldi, 2009, lk 15). Normaalne uni tagab hea enesetunde, psüühilise tasakaalu ning kõrge töövõime (Teesalu & Zilmer, 2012, lk 34).

Keskmised terved inimesed vajavad umbes seitse kuni kaheksa tundi und igal ööl (Currie & Wilson, 2002, lk 49). Evolutsiooni käigus on inimesel välja kujunenud ööpäevane une ja ärkveloleku rütm (Sinisalu & Veldi, 2006, lk 2). Sügav uni on oluline organismi päevase kulumise parandamiseks ning unenägudega uni taastab aju teovõimet (Idzikowski, 2001, lk 16). Tavaliselt kaasneb unetus tugeva stressi või suure elumuutusega (Currie & Wilson, 2002, lk 23). Häiritud unerütmi tõttu pole organismil võimalik end välja puhata ning

inimene ei tunne end järgmisel päeval küllaldaselt reipa ja teotahtelisena (Jürgenson, 2010, lk 288).

Ööpäevase kehatemperatuuri kõvera kõrgeim temperatuur jääb pärastlõunasse aega kella viie kanti ja madalaim temperatuur on öösel kella 2.00-4.00 (Veldi, 2009, lk 18). Vuohelainen (2001) toob välja, et kehatemperatuur kõigub umbes 2,5 kraadi: kõige madalam on kehatemperatuur just öösel ning madala kehatemperatuuri tõttu aeglustub energiavahetus ning energiat ei kulu peaaegu üldse. Üldtuntud on kehatemperatuuri ööpäevane kõikumine miinimumiga varahommikul ja 1-1,5 kraadi kõrgema maksimumiga õhtul (Loogna & Loogna, 1998, lk 33). Kehatemperatuur on kõrgeim enne keskpäeva ja läbi kogu pärastlõuna, hakkab õhtupoolikul langema, jõuab madalamasse punkti kella 4 paiku hommikul ning hakkab seejärel jälle vähehaaval tõusma (Pigeon, 2011, lk 28).

O'Hanlon (2000) toob välja, et suur osa liiklusõnnetusi toimub kella kolme paiku pärastlõunal ja kell kolm hommikul. Iiri Vabariigi (2008) väsimusseisundis sõitmise kokkuvõttes esitatakse, et enamik tõsiste tagajärgedega õnnetusi juhtub öisel ajal, kella 2.00-6.00 vahel, sest inimese organism on sellisel hetkel puhkerezžiimil. O'Hanlon (2000) lisab, et need kellaajad langevad kokku inimeste ööpäevaste rütmide langusega ja sellest tingitud väsimushoogudega.

Teismelised vajavad selleks, et midagi meelde jätta ja õppida, üheksa tundi või rohkemgi uneaega (Edlund, 2010, lk 35). Täiskasvanuea alguses, on uni meie elustiili muutuste tõttu allutatud uutele pingetele (Idzikowski, 2001, lk 22). Jürgenson (2010) toob välja, et noorukid vajavad keskmiselt 9 tundi und. Vuohelainen (2001) kohaselt vajab kasvav ja kiirest arenev nooruk piisavalt und, mis tähendab, et ta peab magama vähemalt kaheksa tundi järjest. Idzikowski (2001) kohaselt muutuvad inimese unemudelid kogu elu jooksul. Noore inimese ületöötamine põhjustab päevase väsimuse ja unisuse, samuti halvendab unekvaliteeti (Veldi, 2009, lk 70). Noorukid vajavad täiskasvanutest tunduvalt enam und - see on vajalik nende aju arenguks, kuna ligemale kolmandik neuraalühendustest (sünapsitest) sureb ja vajab asendamist (Edlund 2010, lk 35).

Kvaliteetse une saavutamine võib noortel olla raskendatud just igapäevaelus toimuva tõttu, sest elurütm on ajas ja ruumis muutumas. Pigeon (2011) toobki välja, et teismelise sisemine kell seatakse hilisema magamamineku aja järgi ning seetõttu pole teismelisele vajalikku

ühetsat tundi und kuidagi võimalik täis magada. Samuti lisab Idzikowski (2001), et kuigi unemudelid on täiskasvanueaks enamasti juba välja kujunenud, on uni uuesti häiritud muutunud elukorra mõjudest – uue töörežiimi pinged ja uus finantsvastutus, suurenenud alkoholitarbimine.

Kokkuvõtvalt võib öelda, et kvaliteetne uni on väga oluline, olemaks võimalikult värske oma igapäevastes tegemistes, mille hulka kuulub ka sõiduautoga liiklemine. Noorte inimeste puhul on vähenenud magamine lisaks ohule liikluses ka riskiks nende tervisele. Ebapiisav magamine ning kvaliteetse une mitteväärtustamine avaldavad negatiivset rolli ka noorte liikluskäitumisele. Liiklus on samuti osa elust. Vähene uni suurendab oluliselt noorte sõidukijuhtide riski sattuda tõsiste tagajärgedega liiklusõnnetusse. Probleem ei ole mitte ainult noorte hoiakutes vaid rolli mängib ka uus staatus elus - pinged seoses kooliga, alustatud töökarjäär, omavahelised suhted sõprade ja vanematega ning täiskasvanuks saamine. Kõik eelnimetatu tekitab lisapingeid, uusi raskusi, mida ületada - avaldub see nii unekvaliteedis kui ka hilisemas liikluskäitumises, mis puudutab väsimusseisundis sõitmist.

1.3 Väsimus kui võimaliku haiguse tunnus

Mõistet **väsimus** defineeritakse erinevalt. Väsimus on protsess, mille kutsub esile raske töö ja mille puhul töövõime väheneb (Loogna & Loogna, 1999, lk 7). Gander (2015) järgi on väsimus vähenenud jõudlusvõimega füsioloogiline seisund, mis on tingitud unepuudusest või pikast ärkvelolekust ning mille tulemusel on halvenenud inimese võimekus igapäevaste tööülesannetega toimetulekul. Finsterer ja Mahjoub (2013) kohaselt võib väsimust defineerida kui tavalist reaktsiooni füüsilisele koormusele või stressile, kuid samas olla ka haiguse üheks tunnuseks. Järelikult võib väsimuse puhul tegu olla nii inimese organismi füsioloogilise seisundiga, mis on tingitud vähesest unest/pikaajalise ärkelolekust kui ka sümptomiks mõne haiguse kohta.

Unisusele autoroolis on iseloomulikud järgmised tunnused: haigutamine, raskustunne silmades, sagedane silmade pilgutamine, raskused pilgu fookuseerimisel või kaheli nägemine, silmalaugude kinni vajumine, raskustunne peas, tähelepanu vähenemise kogemine, väsimustunne, rahutus, reageerimisaja pikenemine, kaldumine sõidurajast

kõrvale (Sõõru, 2013, lk 4). Sinisalu ja Veldi (2006) lisavad, et kui liikluses tekib väikegi peatus või kui on näha, et tee kulgeb pikemat aega sirgelt, ei suuda unine juht kiusatusele vastu seista ja laseb silmad korraks kinni. Uuringud on näidanud, et kui tavaliselt kaheksa tundi magavad inimesed peavad nädal aega magama vähem kui neli tundi, siis halveneb nende tegevus probleemide lahendamisel, reageerimisaeg ja mälu (Jacobs, 2013, lk 23). Seega väsimus või unisus mõjutavad igapäevaelu, sest raskendatud on mõtlemine, vähenenud ning häiritud on nii reaktsioonikiirus kui ka tähelepanuvõime. Kõik need tegurid mõjutavad otseselt ka liikluskäitumist, sest sõidukijuhina vähendab nende tegurite puudulikkus oluliselt juhtimisvõimekust.

Eesti Perearstide Seltsi juhatuse liige, dr Ruth Kalda, ütles eelnimetatud seltsi esinaisena ajalehe Eesti Ekspress lisalehes Terve pere (2009) ilmunud artiklis „Süvenev väsimustunne võib olla haigustunne“ järgnevat: „Pidev seletamatu väsimustunne peaks tegema inimese ettevaatlikuks: ehkki väsimusel võib olla palju lihtsalt seletatavaid põhjusi, võib see olla ka verehaiguse või mõne muu tõsise haiguse tunnuseks“ (lk 22). Elustiil ja puudulik uneaeg põhjustavad väsimust ning väsimus on kaasaegse kiire ja stressirohke elu tulemus, selle all kannatavad nii lasteaialapsed, koolilapsed kui ka keskeas – kõige parema loome- ja tööjõuga inimesed (Veldi, 2009, lk 68). Väsimus iseloomustab nimelt väga laia hulka haigusi ja seisundeid, näiteks südamehaigusi, kroonilisi infektsioone, aneemiat, depressiooni, kilpnäärmehaigusi, kasvajalisi protsesse, unehäireid, kroonilise väsimuse sündroomi, stressi, rasedust jne (Kreegipuu, 2009).

Järelikult kiire elukeskkond halvendab noorte inimeste tervist, millest nad ei pruugi ise teadlikud olla. Samas on reaalne oht, et ei taheta endale teadvustada, et võidakse olla nakatunud mõne tõsise haigusega. Stress ning haiguslik seisund avaldub ka liikluskäitumises, mistõttu on halvenenud reaktsioonikiirus, otsustusvõime ning suutlikkus vastu võtta õigeid ning liiklusohutuid juhtimisvõtteid.

Sven Lusmägi (2014) toob oma diplomitöös „Eesti kommertssõidukijuhtide sõidu- ja puhkeaja seaduse rikkumiste põhjused“ välja, et üheks peamiseks väsimuse ja unisuse põhjustajaks on magamatus ning kui inimese „une võlg“ muutub liiga suureks, siis jääb ta lõpuks tahtmatult magama. Autojuhtidel, kes magavad vähem kui 5 tundi 24 tunni jooksul, suureneb õnnetusse sattumise risk võrreldes puhunud juhtidega 2,7 korda (Verster, Pandi-Perumal, Ramaekers, & de Gier, 2009, lk 198). Sinisalu ja Veldi (2006) toovad välja

Rahvusvahelise Riikliku Liiklusohutuse Ameti hinnangu, mille kohaselt 100 000 inimese kohta tuleb uniste juhtide liiklusavariisid keskmiselt 34 juhtumit aastas. Võrreldes normaalse unega inimestega satuvad unetud umbes kaks korda sagedamini mootorsõidukitega seotud liiklusõnnetustesse (Currie & Wilson, 2002, lk 25).

Pea 80% igapäevastest sõidukijuhtidest ei maga vähemalt ühel päeval nädalas soovituslikku 7-8 tundi und, 16-25aastased noored peaksid magama vähemalt ühe tunni kauem (Liikluskasvatus, 2016). See näitab, et noored ei ole piisavalt puhanud ning väsimuse puhul võib olla ohuks probleemi mitte tunnistamine. Teadlased avavad, et isegi 35% täisealistest magab alla 6 tunni (Veldi, 2009, lk 67). Iiri Vabariigi (2008) liiklusalases kokkuvõttes tuuakse välja, et ka lühikesed sõidud on väsimusseisundis on ohtlikud, sest väga suur osa õnnetustest toimuvadki vahetult enne sihtkohta jõudmist.

Seega tegemist on selge ja üheselt mõistetavalt liiklusohutuse printsiipide vastase käitumisega. Samuti tuuakse selgelt välja, et väsimus võib olla pikaajalise haiguse tagajärg, järelikult lisaks tõsisele liiklusohhtlikule käitumisviisile on tegemist selgelt rahvatervise valdkonda kuuluva teemaga. Väsimust enda taatele allutada on võimatu - selleks, et tagada liiklusturvalisus, tuleb probleemiga preventiivselt tegeleda.

1.4 Liiklusohutu elukeskkond ning noorte riskeeriv käitumine

Liiklusohutust võib defineerida Ernitsa (2008) kohaselt kui piiriala multidistsiplinaarses keskkonnas, mis hõlmab nii inimtegevust, asustust, keskkonda, tööstust, infrastruktuuri, juhtimist, planeerimist kui ka sotsiaalselt mõõdet, kus osalejad ja süsteemi düsfunktsiooni tulemid on inimestele põhjustanud füüsilised vigastused, emotsionaalsed üleelamised ehk psühholoogilised traumad ning nende tagajärjed. Samuti rõhutab Ernits (2008), et liiklusohutus kuulub kindlalt rahvatervise probleemsemasse valdkonda. Rahva, samuti indiviidi turvalisuse edendamine on tervise edendamine üheks oluliseks osaks (Kaasik & Uusküla, 2007, lk 19).

Liiklusohutusse panustab terve elanikkond, sest liikluses osaletakse nii jalakäijana, jalgratturina, autojuhina kui ka muul viisil. Olulisel kohal on elanikkonna liiklusohutust väärtustavad hoiakud, millesse panustavad erinevad haridusasutused, sihtasutused,

mittetulundusühingud, seltsid ning riiklikud institutsioonid. Riiklikult tasandil lähtutakse liiklusohutu keskkonna tagamisel liiklusohutusprogrammist. Programmi eesmärk on, et aastate 2023-2025 keskmisena ei hukuks liikluses mitte üle 40 inimese ja raskesti vigastatute arv ei ületaks 2023–2025 aastate keskmise väärtustena 330 inimest aastas (Liiklusohutusprogramm 2016-2025). Samuti tuuakse välja eetiline printsiip: kõige olulisem on inimese elu ja tervis, mis on tähtsamad kui mobiilsus ja teised teeliiklussüsteemi toimimise eesmärgid (Liiklusohutusprogramm 2016-2025, lk 13).

Vastutustundlik ja kaasliiklejatega arvestav käitumine moodustab olulisema osa iga inimese panusest üldisse liiklusohutusse (Liiklusohutusprogramm 2016-2025, lk 16). Kõik inimesed mängivad turvalise liikluskeskkonna tagamisel olulist osa, sest liikluses on igaühel erinevad rollid. Iga liiklusohver on kellegi sugulane, tuttav, lähedane - turvalisemaks saab liikluskeskkonda muuta igaüks.

Marika Paaver (2003) toob uurimuses „Riskeeriv käitumine liikluses ja isiksuseomadused, nende seos bioloogilise markeri monoamiinide oksüdaasi (MAO) aktiivsusega“ välja, et riskeerivus ehk düsfunktsionaalne impulsiivsus on kalduvus võtta suuri riske ja tegutseda mõtlematult olukordades, kus see ei ole kohane. Riskeeriv käitumine on kõige püsivamalt seotud isiksuseomaduse impulsiivsusega (Eensoo, 2008). Riskimine on sellise toimingu valimine, mis ebaõnnestumisel seab inimese senisest halvemasse olukorda (Klaos, 2007, lk 72). Maanteeameti ning Politsei- ja Piirivalveameti (2015) liiklusaasta kokkuvõttes tuuakse välja, et riskikäitumise võimalikud põhjused on:

- 1) reeglite eiramine, mis on saanud harjumuseks ja harjumust on raske muuta;
- 2) isiksusehäired, näiteks: aktiivsus- ja tähelepanuhäire, agressiivne käitumine, impulsiivsus, antisotsiaalne käitumine;
- 3) puudujääk psühholoogiliste kompetentside osas, näiteks: sotsiaalsete normidega kooskõlas mitteolevad väärtushinnangud, empaatiavõime puudumine, võimetus näha asju teise inimese seisukohast lähtuvalt, kõrgeenenud elamustejanu, toimetulek stressiga jms.

Diva Eensoo (2008) toob uurimuses „Riskeeriv käitumine ning riskikäitumise markerid kooliõpilastel ja sõidukijuhtidel“ välja, et käitumine liikluses on igapäevane tegevus, millega võib kaasneda risk sattuda liiklusõnnetusse. Kuigi riskantne käitumine ja riskantsed otsused on noorte puhul loomulikud, on sellise käitumise tagajärjed sageli hullemad, kui nad võiksid olla, sest noored lubavad endale harva piisavalt puhkeaega (Edlund, 2010, lk

54). Miilits (2012) toob välja põhjustena, miks noored juhivad mootorsõidukeid riskeerivalt, nende ealised ja individuaalsed iseärasused, impulsiivsuse, suurema elamustejanu vajaduse ning soovi avaldada kaaslastele muljet. Käitumisviise ning hoiakuid piirab seadusandlus – olenemata sellest, kas isikul on hirm karistamise ees või mitte. Eesti teedel sätestab liikluskorralduse, liiklusreeglid, liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded „Liiklusseadus“.

Liiklusseaduse (2011) § 70 sätestab, et juht ei tohi olla sellises haigus- või väsimusseisundis, mis takistab liiklusolude täpset tajumist ning käesoleva seadusega või selle alusel kehtestatud nõuete kõrvalekaldumatut täitmist. Sama seaduse paragrahv toob välja, et liiklusohtliku tervise seisundi tuvastab arst (Riigi Teataja, Liiklusseadus, 2011). Probleemkohaks ongi selgelt asjaolu, et noor inimene ei pruugi seostada unisust ja väsimust mõne haigusega. Samuti on oluline, et erinevalt joobes juhtimisega seotud süütegudest, ei ole väsinuna sõitmist liiklusseaduses eraldi karistatava teona välja toodud.

Väsimusseisundis (või ka haigusseisundis) sõiduki juhtimise üks suurimaid ohte seisnebki ennekõike selles, et kuigi isik võib olla teadlik, et tema füüsiline seisund ei võimalda ohutut liiklemist, võetakse tihtipeale ikkagi vastu otsus istuda autorooli. Iiri Vabariigi (2008) liiklusalane kokkuvõte toob välja, et lisaks 18-25aastastele noortele kuuluvad riskirühma vahetustega töötajad, öötööd tegevad inimesed, kutselised autojuhid, ning ennekõike mehed. Väsinud inimene sõidukiroolis peab tegema topelttööd, sest enamik energiat tuleb kulutada ärkvelolekul püsimiseks (Sinisalu & Veldi, 2006, lk 3).

Seega põhjused, miks väsimusseisundis sõidetakse, võivad olla täiesti inimlikud – oht kaotada töö, hirm võimaliku tõsise haiguse teadasaamise ees või noorte puhul ka sõprussuhete hoidmine. Kokkuvõtvalt võib lisada, et erinevalt joobes juhtimisest, kõrvaliste tegevustega tegelemisest autoroolis, kiiruseületamisest, keelava punase fooritulega ristmiku ületamisest jt liiklusohtlikest käitumisviisidest, pole väsimusseisundis sõitmist järelevalvega tegelevatel asutustel kerge tuvastada.

Võrreldes joobes juhtimisega, millesse suhtutakse palju tõsisemalt kui väsimusseisundis sõitmisel, puudub väsimusseisundis sõitmisel ka liiklusseaduses karistus. Järelevalvet teostaval isikul on küll õigus kõrvaldada sõiduki juhtimiselt isik, kes on sellises haigus- või väsimusseisundis, mis takistab liiklusolude täpset tajumist, kuid liiklusseaduse kohaselt

karistada samaselt joobes juhile ei saa (Riigi Teataja, Liiklusseadus, 2011). Järelikult karistamatuse tunne võib soodustada noorte valikuid sõitmaks väsinuna või haigena liikluses, sest reaalselt sanktsiooni sellise käitumise eest pole ette nähtud.

Lisaks eeltoodule tuleb välja tuua, et roolis magama jäänud inimene, kes on sõitnud teelt välja või põhjustanud raske liiklusõnnetuse, ei soovi tunnista reaalselt põhjust, miks õnnetus juhtus. Ühe sõiduki õnnetuse korral on lihtne väita, et ootamatult jooksis teele mõni metsloom või olid kaasliiklejad süüdi. Põhjus võib olla täiesti inimlik, sest valdavalt liisinguga soetatud sõidukeid omavad autojuhid võivad jääda ilma kulude hüvitamisest.

1.5 Varasemad uuringud ja väsimusseisundis sõidukijuhtimise liiklusstatistika

Akerstedt jt (2013) toovad välja, et kuigi on äärmiselt keeruline hinnata, kui suur osakaal kõikidest liiklusõnnetustest on põhjustatud väsimusseisundis sõitmisest, siis võib eeldada, et tervelt 20% kõikidest liiklusõnnetustest Euroopas on sellega otseselt seotud. Maanteeameti infomaterjalis „Väsimus ja autorool ei kuulu kokku“ (2015) tuuakse välja, et väsimusseisundis sõidukijuhtide osakaal liiklusõnnetustes on 20-25% ning hinnanguliselt umbes 20% hukkunu(te)ga liiklusõnnetustest on otseses seoses väsimus- ja haigusseisundis sõidukijuhtidega. Iiri Vabariigi (2008) liiklusalases kokkuvõttes tuuakse välja, et väsimusseisundis sõitmine lõpeb kolm korda suurema tõenäosusega raskete tagajärgedega kui muud liiklusõnnetused, mis tuleneb suurest kokkupõrke kiirusest ning oluliselt vähenenud võimega reageerida ohule.

Sinialu ja Veldi (2006) kohaselt on oluliselt suurenenud noorte autojuhtide põhjustatud liiklusõnnetuste arv ning 55% roolis magama jäänud autojuhtidest on 25aastased või nooremad. Iiri Vabariigi (2008) liiklusalases kokkuvõttes tuuakse välja, et suurimaks riskirühmaks on ennekõike 18-24aastased noored mehed – liiklusohutliku käitumise põhjuseks on väsimusseisundi eiramine. Liiklusaasta (2016) kokkuvõttes tuuakse välja, et kõige sagedamini sattusid liiklusõnnetustesse 18-25aastased noored (226 inimest 100 000 elaniku kohta). Akerstedt jt (2013) kirjeldavad 2012. aastal Ameerika Ühendriikides tehtud uuringut, mille kohaselt on noored meessoost autojuhid (vanuses 20-25) oluliselt ohustatumad väsimusele kui vanemaealised meesterahvad (vanuses 50-75).

Liiklusaasta (2017) kokkuvõttes esitati 2017. aasta liiklusstatistika, mille kohaselt toimus 1 406 inimkannatanutega liiklusõnnetust, milles hukkus 48 ja sai vigastada 1 725 inimest. Arvestades, et väsimusseisundis sõitmine võib olla otseselt seotud iga neljanda-viienda liiklussurmaga, siis hinnanguliselt võib Eesti Vabariigis umbes 10 fataalse tagajärjega liiklusõnnetustest ning ligikaudu 350 kõigist inimkannatanutega liiklusõnnetustest olla põhjustatud väsimusseisundis sõitmisest. Liiklusaasta (2016) kokkuvõttes tuuakse välja noorte sõidukijuhtide suuremat tõenäosust sattuda liiklusõnnetustesse ning nende reaalselt suuremat ohtu jääda roolis magama. Liiklusaasta (2017) kokkuvõttes lisatakse, et noorel juhil on tõenäosus sattuda liiklusõnnetusse umbes kaks korda suurem kui enamikes teistes vanusegruppides.

Euroopa Komisjoni Liikuvuse ja Transpordi (European Commission, Mobility & Transport, Safety Net kaudu, 2009) aasta kokkuvõttes rõhutatakse, et 2006. aasta Ameerika Ühendriikides tehtud uuringust selgus, et 43% 18-25aastastest noortest on viimase nädala jooksul juhtinud mootorsõidukit väsinuna - 10% küsitluses osalenutest tunnistas, et on viimase kahe nädala juhtinud sõidukit selliselt, olles magamata vähemalt 24 tundi. Akerstedt jt (2013) kirjeldavad 2010. aastal tehtud uuringut: selles osalenud 340 noorest tunnistas 19%, et neil on igapäevaselt uneraskuseid, tervelt 64% tõid välja probleemina päevase unisuse ning 40% küsitletutest tunnistas, et on sõitnud teadlikult väsimusseisundis.

Järelikult on tegemist tõsise ühiskondliku probleemiga, kuna pea pooled noored tunnistasid, et juhivad mootorsõidukit väsimusseisundis vähemalt ühe korra nädalas. Samuti andis Ameerika Ühendriikides tehtud uuring ülevaate, et suur osa noortest sõidab ka selliselt, kus on oldud magamata enam kui ööpäev. Tegemist on sisuliselt samaväärse käitumisega kui sõita tahtlikult joobeseisundis. Oma tegevusega seavad nad sihilikult ohtu lisaks iseendale ka teised liiklejad, samuti saab järeldada, et noored ei väärtusta kvaliteetse une olulisust.

Analüüsid ja statistika on riikide lõikes selgelt erinevad, põhjuseks ennekõike asjaolu, et väsimusseisundis õnnetusi ei ole võimalik täpselt välja tuua. Akerstedt jt (2013) toovad välja, et Saksamaa Liitvabariigis on hinnanguliselt 25% kõigist fataalsete tagajärjedega õnnetustest seotud väsimusseisundis sõitmisega, Itaalia Vabariigis on sama näitaja pea 22%, Soome Vabariigis veidi üle 15% - samas Hispaania Kuningriik hindab väsimuse või muu tähelepanu häiriva põhjuse tagajärjel toimunud õnnetuste ulatuseks koguni 45%. Eesti puhul on number samuti hinnatav, kuid ilmselt jääb protsent samuti 20-25 vahele.

Liiklusaasta (2016) kokkuvõttes toodi õnnetuste puhul välja ka asjaolu, et kui 18-25aastased moodustasid 2016. aasta alguses kogu riigi rahvastikust alla 9%, siis selles vanuses sõiduautojuhtidega õnnetuste osatähtsus kõigist sõiduautojuhtidega õnnetustest oli 16%. Akerstedt jt (2013) lisavad, et 2011. aastal 732 surmaga lõppenud liiklusõnnetustest, mis Prantsusmaa Vabariigi sirgetel teelõikudel juhtusid, olid tervelt 85% otseselt seotud sõidukijuhi väsimusega. Liiklusaasta (2016) kokkuvõtte toob välja, et kõige tüüpilisem noore sõidukijuhiga liiklusõnnetus on kokkupõrge teise sõidukiga ning enam kui pooled kõigist noorte osalusel juhtunud õnnetustest ongi sellised. Euroopa Komisjoni Liikuvuse ja Transpordi (European Commission, Mobility & Transport, Safety Net kaudu, 2009) kohaselt on väsimusseisundis toimunud õnnetustel neli peamist tunnust: väga raske tagajärg; sõidukis on enamasti vaid autojuht; sõiduk on kaldunud teelt välja ning puuduvad selged pidurdusjäljed. Väsimusseisundis põhjustatud õnnetused juhtuvadki valdavalt kas ühe või kahe sõiduki osalusel, sest magama jäänud juht kaldub kas pärisuuna- või vastassuuna kaudu teelt välja.

Eesti sõidukijuhtide vähest teadlikkust väsimusseisundis sõitmise ohtlikkusest näitab ilmekalt liiklusaasta kokkuvõtte (2017), kus toodi välja, et 15% väsimusseisundis juhtinutest (sagedamini väikseima aastase kilometraažiga sõidukijuhid) oli arvamusel, et lühikese sõidu vältel midagi ei juhtu. Uuringus „Sõiduki juhtimine joobes, väsimusseisundis ja sõidukiiruse valik“ (2017) küsiti Eesti sõidukijuhtide teadmisi väsimusseisundis juhtimise mõjust küsimusega: „Kui sõidukijuht on olnud ärkvel vähemalt 18 tundi järjest, siis kui suurele alkoholijoobele see hinnanguliselt vastab?“. Õige vastus on 0,5-1,55‰ ehk kerge joove. Vastava vastuse andis vaid 22% sõidukijuhtidest. Seega kõige uuemad Eesti uuringud ja analüüsid näitavad selgelt, et sõidukijuhtide teadlikkus väsimusseisundis sõitmisest ning selle ohtudest on väike.

Viimastel aastatel on selgelt muutunud ka Eesti inimeste hoiakud väsimusseisundis sõidukijuhtimise kohta. Nimelt Maanteeameti tellitud uuring „Tähelepanematus liikluses“ (2017) toob välja, et tervelt 93% küsitluses osalenutest (kokku osales küsitluses 2017. aastal 1015 inimest) pidas väsinuna sõidukijuhtimist kas tõsiseks või pigem tõsiseks liiklusohuks. Võrdlusena võib tuua, et aastal 2016 (küsitlusele vastanuid 1003) oli protsent väiksem – 89% (Tähelepanematus kui turvarisk liikluses 2016, lk 23) ning aasta varem (2015. aastal vastas küsitlusele vastanuid 1068) kõigest 79% (Tähelepanematus kui turvarisk liikluses 2015, lk 24). Seega autojuhid tunnistavad, et tegemist on väga tõsise ja ohtliku

liikluskäitumisega. Joobes juhtimist peetakse selgelt kõige ohtlikumaks liiklusohuks – 99% vastanute arvates on tegemist ohtliku või pigem ohtliku liikluskäitumisega (Tähelepanematus liikluses 06/2017, lk 9).

Maanteeameti (2017) uuringu „Tähelepanematus liikluses“ kohaselt on väsinuna juhtimine ohtlike liiklusnõuete rikkumiste tabelis viies – juhtimine alkoholi mõju all, sõnumite ja/või sotsiaalmeedia postituste jälgimine, punase tule alt läbisõit ning punase tulega tee ületamine järel (Tähelepanematus liikluses 06/2007, lk 10). 2016. aasta uuringus „Tähelepanematus kui turvarisk liikluses“ tabelis oli elanikkonna hinnangul tegemist ohtlikkusest seitsmenda liiklusnõuete rikkumisena (Tähelepanematus kui turvarisk liikluses 2016, lk 24) ning 2015. aasta uuringu „Tähelepanematus kui turvarisk liikluses“ kohaselt samuti seitsmes (Tähelepanematus kui turvarisk liikluses 2015, lk 24). Kuigi elanikkonnalt on viimastel aastatel küsitud hinnanguid väsimusseisundis sõitmise ohtlikkuse kohta, ei ole uuritud sihtgrupi tähenduste konstrueerimist ning diskursiivseid praktikaid, milleni mu magistritöö üritab jõuda.

Kokkuvõtteks võib öelda, et elanikkond on üha enam teadvustamas väsimust kui liiklusohutlikku käitumisviisi. Paraku see ei avaldu valikute tegemisel ning liikluskäitumises, sest puudub piisav teadlikkus väsimusseisundis sõitmise ohtlikkusest ja selle reaalsest mõjust liikluskäitumisele. Enamasti tekitab inimestes muutusi kas vahetu kogemus või traagiline sündmus mõne lähedase isikuga – vastasel juhul on teema kaugel ning isegi väheoluline.

1.6 Sotsiaalsed praktikad väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks

Väsimus on tihti peale seotud tervisehädadega ning väsinuna sõitmine liiklusturvalisusega – mõlemad on selgelt ühiskondlikud probleemid. Vihalemm jt (2013) toovad välja, et sotsiaalsete probleemide puhul võib kasutada tuntud jäämäe metafoori: enamasti on ühiskondlikult problematiseeritud selle veepealne ehk nähtav osa, mida kirjeldavad statistilised näitajad (nt ravile pöördujate arvu suurenemine), anonüümsete küsitlusuuringute andmed (nt koolivägivalla kogemine), suhtarvud (nt HI-viiruse kandjate arv tuhande elaniku kohta), rahvusvahelised võrdlevad indeksid ja näitajad (nt alkoholitarbimine riigiti). Teatav analoog on kindlasti ka väsimusseisundis sõitmisega, sest

inimeste teadlikkus sellega kaasnevatest ohtudest on minimaalne – tuleneb see nii vähesest informatsioonist kui ka võrdlemisi ebamäärasest liiklusstatistikast. Reaalselt on probleemi puhul nähtav vaid väga väike osa tervikust, mis paraku peegeldub juhtunud tõsiste liiklusõnnetuste statistikas.

Sotsiaalseid praktikaid on erinevaid ning keeruline on öelda, milline mõjutusvahend just 18-25aastaste noorte puhul oleks efektiivne. Sellise vanusegrupi jaoks on hirmuks sotsiaalne tõrjutus ning olulisel kohal sõbrad. Junttila (2015) kohaselt võib sotsiaalne üksildust kirjeldada kui eraldatust nii eakaaslastest kui muudest rühmadest – ilmajäetust sellisest seltskonnast, kellega koos saaks aega veeta, kasvada ning areneda, tajuda aja ning hoiakute muutusi, või kas või ainult vastata vanemate ja ühiskonna stereotüüpsetele ootustele n-ö tavalise noore kohta. Wormer ja Besthorn (2011) toovad välja, et gruppidel on meeletult suur mõju inimeste käitumisele. Sõprade arvamused on tähtsad ning mõjutavad käitumist. Seega hea sotsiaalse praktika rakendamine sihtgrupi seas avaldab positiivset tulemust ka väsimusseisundis sõitmise ennetamisel.

Blue jt (2016) väidavad, et kui me tahame teada, kuidas sotsiaalsed praktikad arenevad aja jooksul või mida on võimalik nende muutmiseks ära teha, siis pole asjakohane sihtgrupilt küsida, mis nende tegevust motiveerib ja sunnib (viidatud Cross jt, 2017 j). Vihalemm jt (2013) lisavad, et sotsiaalsed praktikad, mida võivad kujutleda indiviidideüleste sotsiaalsete nähtustena, mis üksikisikuid omamoodi värbavad või lausa endasse imevad, annavad osalise seletuse sellele, miks indiviidile suunatud infokampaaniast enamasti ei piisa, et mingit praktikamuutust esile kutsuda. Järelikult lihtsalt kampaaniate koostamisest sihtgrupi mõjutamiseks ei pruugi piisata – efektiivsema tulemuse annab mitmete lahenduste tegemine, mis kindlasti eeldab järjepidevat ja intensiivset tööd.

Muutuste tegemine ei ole lihtne, sest vajab suurt muutust rahvatervise poliitika alustes ning vastavaid vorme metodoloogilises leidlikkuses (Blue jt, 2016, viidatud Cross jt, 2017 j). Vihalemm jt (2013) lisavad, et teavitamise ja hoiakute kujundamise kampaaniad on mõjusad siis, kui nende sõnumi loomine ning kõrvale teiste muutust esilekutsuvate võtete (seadusemuudatus, toodete kättesaadavamaks tegemine või ära keelamine jne) lisamine on paremini mõtestatud ja tervikuks seotud juhul, kui tegijatel on arusaam sotsiaalsest suhtlusest, tegevustest ja kontekstist probleemi ümber. Samuti toovad Vihalemm jt (2013) välja, et sotsiaalsete probleemide lahendamiseks on mitu võimalust:

- 1) inimene jõuab ise lahenduseni (näiteks lõpetab noor naine suitsetamise lapseootel jättes);
- 2) leiutatakse kollektiivne lahendus (erinevad tugivõrgustikud sõitlastele, toitumishäiretega inimestele);
- 3) muutuse toob sotsiaalne surve, teatud tegevuste avalik hukkamõist või tunnustamine;
- 4) kahjulikele tegevustele seatakse välised piirangud (nt alkoholimüügi piirangud) või
- 5) soodustatakse kasulikke tegevusi füüsilise või virtuaalse keskkonna muutmise kaudu (näiteks taaraautomaatide, vanapaberi, ohtlike jäätmete kogumispunktide arvu suurendamisega).

Oluline roll mõjutamisel on kindlasti meedial, mille kohaselt ka liiklusõnnetuste informatiivsem kujutamine avaldab efekti teema aktuaalsena hoidmisel. Aava (2015) kohaselt sisaldavad liiklusõnnetuste kajastused ühiskondlikke hinnanguid selle kohta, milline tähendus on inimesel, roll ja vastutus osapooltel ning kelle süül asjad juhtuvad. Dorfman ja Krasnow (2014) toovad välja, et massikommunikatsioon on kõige jõulisem meede demokraatliku protsessi edendamiseks, kus inimesed saavad otsustusprotsessides osaleda, nt kasutades isiklike lugusid, et tuua tervisekäitumisega seotud teemad päevakorda ja avada selles osas diskussiooni. Järelikult on võimalik läbi hoolivuse konstrueeritud sõnumite jõuda sihtrühmani ning pikemas plaanis ka riiklikul tasandil midagi muuta. Tulemusi võiks anda juba lisainformatsiooni lisamine just nendele liiklusuudistele, kus räägitakse sõiduki teelt välja sõitmisest – juht ei pruukinud tingimata olla joobes, vaid võis reaalselt olla väsinud või haige.

Kuigi uuringud näitavad, et väsimusseisundis sõitmise ohtlikkust tunnistatakse ning pea iga neljas-viies liikluses hukkunud sõidukijuht on seotud väsimusseisundis juhtimisega, siis puudub ülevaade ja eeltöö sellest, kuidas sihtrühm sellest teemast räägib ning millised on just nende ootused. Töö eesmärgiks on selgitada välja, mis on need põhjused, miks juhivad 18-25aastased mehed väsimusseisundis sõidukit, kuidas on võimalik sihtrühma erinevate kommunikatsioonivõimalustega edasiselt mõjutada ning millised sotsiaalsed praktikad võiksid olla sihtgrupi mõjutamisel kõige efektiivsemad.

2. EMPIIRILINE UURIMUS

Magistritöö empiirilise osa peatükis toon välja uurimisküsimused. Samuti kirjeldan, millist analüüsimeetodit kavatsen tulemuste saavutamiseks kasutada. Lisaks annan ülevaate sellest, kuidas leidsin valimi uuringusse, kuidas olen planeerinud andmeid koguda ning kirjeldan protsessi saadud tulemuste analüüsimiseks. Tekkinud diskursused esitan lähtuvalt uurimisküsimustest alapeatükkidena, millele järgneb diskussiooni alapeatükk, kus toon välja seosed töö teoreetilise osaga ning analüüsin võimalikke edasisi mõjutusvahendeid probleemiga tegelemiseks.

2.1 Uurimisprobleem ja – küsimused

Magistritöö peamine uurimisküsimus on: milliste diskursuste kaudu konstrueerivad 18-25aastased noored väsimusseisundis sõitmist. Töö teooriaosas toin välja põhjused, miks just selline vanuserühm on kõige ohustatum. 18-25aastased noored on liikluskeerises veel üsna kogenematud, kuid samas on neid erinevate kanalite kaudu võimalik mõjutada, et nende hoiakud muutuksid.

Töö eesmärgiks on välja selgitada, mis tähendusi nad üldse loovad väsimusseisundis sõitmise kohta, millised on nende hoiakud selle tõsise liiklusprobleemi suhtes. Samuti annab magistritöö ülevaate, mis on noorte ootused väsimusseisundis sõitmisega probleemiga tegelemisel ning milliste diskursiivsete praktikate kaudu võiks hoiakuid, uskumusi ja liikluskäitumist muuta.

Uurimisprobleemist tulenevalt püstitasin kolm uurimisküsimust:

- 1) kuidas konstrueeritakse häirijaid ja ohte liikluses?
- 2) milliste diskursuste kaudu konstrueerivad 18-25aastased noored mehed väsimusseisundis sõitmist?
- 3) kuidas oleks võimalik noorte hoiakuid väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks muuta?

2.2 Uurimismetoodika ning valim

Magistritöö uurimismeetodiks on valisin kvalitatiivse uurimismeetodi, sest sellise delikaatse ning reaalselt isiklikku kogemust omava teema puhul oli intervjuueeritavale parem läheneda individuaalselt. Õunapuu (2014) kohaselt järgib kvalitatiivne uurimistöö seisukohta, et tegelikkus on sotsiaalselt konstrueeritud. Kvalitatiivses uurimuses käsitletakse aga teavet, mida arvuliselt väljendada on ebaotstarbekas või võimatu (Lagerspetz, 2017, lk 122). Kvalitatiivsetes uuringutes, kus tegeldakse inimeste isikliku ja sotsiaalse kogemuse uurimise, kirjeldamise ja tõlgendamisega, püütakse mõista väikese arvu osalejate maailmavaadet (Laherand, 2008, lk 17).

Samuti lisab Õunapuu (2014), et uurimine on suunatud avastamisele, mõistmisele ja konstrueerimisele ning seda kasutatakse juhul, kui teema või nähtuse kohta on vähe teada ning peamiselt selleks, et mõista ja tõlgendada inimeste kogemusi ja vaateid. Uskumusi ja arusaamu väsimusseisundis sõitmisest on Eestis vähe uuritud, seega on kvalitatiivne uurimisviis kindlasti asjakohane.

2.2.1 Valim uuringusse

Valim on kindlal viisil eraldatud osa üldkogumist, mis analüüsis kasutatakse üldkogumi asemel (Tooding, 2015, lk 124). Laheranna (2008) järgi on valimi suurus sobiv siis, kui selle abil saab anda adekvaatse vastuse uurimisküsimusele ning uute osalejate kaasamine lõpetatakse juhul, kui intervjuudest uusi vaatenurki enam ei lisandu. Crouch ja McKenzie (2006) soovivad, et vähem kui 20 osalist kvalitatiivses uuringus aitavad uurijal konstrueerida ning säilitada uuritavaga lähedasema sideme, millega omakorda parandab avatust ning ausust informatsiooni vahetamisel. Guest, Bunce, Johnson (2006) uuring näitas, et enamasti saavutatakse „küllastus“ pärast 12 intervjuu läbiviimist.

Uuringu valimisse 18-25aastaste noorte meeste leidmisel palusin erinevate tuttavate ja sõprade abi, kes oskasid soovitada sihtgruppi sobivad isikuid. Sõprade ja tuttavate abiga sain intervjuueeritavateks ennekõike noori mehi, kes sõidavad palju ning kellel on ka reaalseid kogemusi väsimusseisundis sõitmisega. Eelduseks oli ka vähemalt B-kategooria

juhtimisõiguse omamine, samuti sooline eelistus ning vanus kuni 25 eluaastat. Intervjuudes osalesid noored vabatahtlikult.

Magistritööks intervjueerisin kümmet valimisse sobilikku kuni 25aastast noormeest, sest leidsin, et selline arv oli tulemuste esitamiseks piisav - viimaste intervjuude vastused hakkasid korduma ning uurimise seisukohalt täiendavad intervjuud olulist lisateavet ei annaks. Intervjuude läbiviimisel oli tagatud intervjueeritavate konfidentsiaalsus: kindlustatud oli intervjueeritavate anonüümsus ning kõigile intervjueeritavatele öeldi, et kogutud andmeid kasutatakse vaid uurimuslikul eesmärgil. Tabelis 1 toon vastajate kohta välja vaid intervjuu kuupäeva, intervjueeritava vanuse ning intervjuu pikkuse.

Tabel 1. Intervjueeritavate andmed

Tähis	Kuupäev	Vanus	Intervjuu pikkus
I 1	17.12.2017	24	37 minutit
I 2	25.01.2018	23	44 minutit
I 3	28.01.2018	25	46 minutit
I 4	29.01.2018	24	49 minutit
I 5	31.01.2018	25	69 minutit
I 6	01.02.2018	19	45 minutit
I 7	02.02.2018	24	50 minutit
I 8	04.02.2018	19	48 minutit
I 9	05.02.2018	25	36 minutit
I 10	26.02.2018	22	50 minutit

Oma uurimisobjektid olen kvalitatiivse uuringu puhul valinud selgelt otstarbekuse alusel ning strateegiliselt. Lagerspetz (2017) kohaselt käsitledes mõnda spetsiifilist teemat, on võimalik kindlaks teha inimesed või inimgrupid, kes teemaga mingil nendele eriomasel viisil kokku puutuvad. Bryman (2016) toob välja, et valimi moodustamine on sisuliselt

strateegiline, millega üritatakse saavutada hea vastavus uurimisküsimuste ja uuringu valimi vahel - seega formuleerib uurija, toetudes valimile, oma soovile intervjuuerida inimesi, kes on uurimisküsimuse seisukohalt asjakohased.

Järelikult valimi moodustamiseks saab uurija otsustada, kes on sobivaimad isikud just uuringu eesmärki silmas pidades sinna kuuluma. Sõprade ning tuttavate kaudu leitud intervjuueritavad olid selekteeritud, sest intervjuu läbiviijal oli vajalik eelteadmine, kas võimalikul intervjueeritaval on vähemalt B-kategooria juhtimisõiguse olemasolu. Lihtsalt vanuseline seleksioon polnud töö eesmärke silmas pidades piisav. Järelikult on lähtutud eesmärgipärasusest, et uuringus osaleksid isikud, kes realselt antud temaatikas olulist informatsiooni jagaksid.

2.2.2 Andmekogumismeetod

Andmekogumise meetodiks valisin poolstruktureeritud süvaintervjuu. Erinevus struktureerimata ja poolstruktureeritud (ehk semistruktureeritud) intervjuude vahel ei ole terav; „poolstruktureeritu“ all mõeldakse seda, et küsimused esitatakse küll kindlas järjekorras, kuid neile vastatakse vabalt (Lagerspetz, 2017, lk 140). Poolstruktureeritud intervjuudes saab vähendada mõjutust tehnika enda hoolika kavandamisega, et vältida ainestiku suunamise järgnevusest, küsimuste tahtmatust vahelejätmisest, mitteesindavast valikust ja kontrollimatust alarühmade üle või alaeesindatusest vastajate seas tulenevat mõju (Ghuri & Grønhaug, 2004, lk 112). Seega poolstruktureeritud intervjuu puhul on võimalik valmistada ette asjakohased küsimused ning lasta intervjueeritaval vabalt neil erinevas järjekorras vastata. Selle tulemusel võivad osalised ja ise oma vastuste kaudu jõuda nende küsimuste vastusteni, mida polegi veel küsitud.

Josselson (2013) toob välja, et intervjuu on kahe inimese jagatud tulemus, kuidas intervjuuerija ning intervjueeritav mingil teemal räägivad ning mil viisil ka koos kõnelevad. Intervjuumeetod on kiire, süstemaatiline ning paindlik suuliste keeleandmete kogumise meetod, mis võimaldab hankida detailset teavet „siin ja praegu“ (Praakli, 2009, lk 209). Intervjuu suur eelis teiste andmekogumismeetodite ees on paindlikkus, võimalus andmekogumist vastavalt olukorrale ja vastajale reguleerida (Laherand, 2008, lk 177).

Sirkka Hirsjärvi, Pirkko Remes ja Paula Sajavaara (2005) nimetavad intervjuuainestike eelistena paindlikkust ning võimalust andmekogumist vastavalt olukorrale ja vastajale reguleerida (viidatud Praakli, 2009 j, lk 209).

Intervjuu küsimused võivad olla eelnevalt formuleeritud, kuid uurija otsustab, mida on otstarbekas küsida ja millal (Robson, 2002, lk 270). Vajadusel saab küsida täiendavaid lisaküsimusi, samuti ei ole küsimuste arv ja liik piiratud (Õunapuu, 2014, lk 171). Bryman (2016) toob välja, et poolstruktureeritud intervjuudes on võimalik küsida täiendavaid küsimusi, sõltuvalt intervjuueeritava antud vastustest. Süvaintervjuu eeliseks on see, et me võime saada palju täpsema ja selge pildi vastaja seisukohast või käitumisest (Ghauri & Grønhaug, 2004, lk 113). Töö käigus selgub, milliseid väärtuslikke andmeid hakkab ilmne ja mida võiks registreerida (Õunapuu, 2014, lk 171). Kui mõni intervjuukavas valitud teema siiski esile ei kerki, suunatakse vastajat sellele delikaatselt, eelistatavalt tema oma sõnade ja eelneva jutuga haakudes (Lagerspetz, 2017, lk 141). Järelikult on tegemist paindliku andmekogumismeetodiga, kus intervjuueerija saab intervjuu käigus vajadusel teha muudatusi ning lähtuda intervjuueeritava vastustest.

Valimisse kuulunud intervjuueeritavatel oli vähemalt B-kategooria juhtimisõigus, samuti seadis piirid vanus (18-25aastased) ning sugu (mees). Andmekogumismeetodiks valitud poolstruktureeritud intervjuule on lisatud intervjuu kava (Lisa A, Intervjuu kava). Lähtudes uurimuse eesmärkidest ning uurimisküsimustest, jagasin kolm peamist uurimisküsimust erinevatesse küsimuste plokkidesse. Intervjuu lõplik kava selgus pärast prooviintervjuude läbiviimist, leidmaks esialgse kava nõrkuskohad ning neid vajadusel täiendades. Esimene prooviintervjuu oli edukas ning andis võimaluse teha kavas muudatusi, lisamaks täiendavalt küsimusi. Samuti andis prooviintervjuu ka ülevaate, millele intervjuu läbiviimise protsessis edaspidi tähelepanu pöörata.

Olles antud teemaga tegelenud mitu aastat, siis andsid omandatud teadmised kindlama tunde intervjuu läbiviimisel. Väsimusseisundis sõitmise teema spetsialistina sain pauside tekkimise ajal jagada täiendavat informatsiooni ning hoida intervjuueeritavad teema juures ka teiste liiklusalaste teemade arutlemisel.

2.2.3 Andmeanalüüsimetod

Andmete analüüsimiseks kasutasin diskursuseanalüüsi. Phillips ja Jørgensen (2002) toovad välja vastavalt diskursusanalüüsi ontoloogilistele ja epistemoloogilistele eeldustele, et analüüsivad diskursused ei eksisteeri reaalsuses, vaid uurija konstrueerib need analüütiliselt. Tekstianalüüsis räägitakse keelekasutusest sageli kui diskursusest, et tõsta esile keelt sotsiaalse tava, sotsiaalse harjumuse (*social practice*) vormina (Kasik, 2008, lk 44-45). Diskursuseanalüüsis pööratakse kõigepealt tähelepanu esitatud info raamistamisele – valitud vaatenurgale, mis sisaldab teatud valikuid ja väärtustamist (Aava, 2015, lk 9). Väsimusseisundis sõitmist on Eestis väga vähe uuritud, seega on intervjueeritavate sõnaline väljendus ning erinevate tähenduste loomine ülimalt olulised. Laherand (2008) kohaselt võib raamistamiseks kasutada võtmesõnu, mis rõhutavad teatud seisukohti, mingite teemade, seisukohtade või muu mainimata jätmist, teatud alternatiive sõnavalikul. Protsessi käigus tuleb välja, kuidas noored mehed asuvad rääkima sellest liiklusteemast.

Intervjuude käigus vaatasin, kuidas sihtrühm raamistas väsimusseisundis sõitmist. Kõigepealt määratlesin eraldi iga vastaja puhul tekkinud aladiskursused. Seejärel koondasin kõigi vastajate ühised aladiskursused ning esitasin need, tuues välja iseloomulikud narratiivid ja metafoorid. Samuti uurisin, kuidas intervjueeritav liiklusprobleemidest rääkis: kas võtab ise liikluses ebakorrekse käitumise eest vastutuse, kas räägib iseendast kindlas kõneviisis ning kuidas kirjeldab teiste liiklejatüüpide käitumist või kasutab vastamisel ennekõike umbisikulist tegumoodi, peites sedaviisi tegija ning ka vastutaja. Saadud andmete analüüsimise käigus selgus, kuidas sihtgrupp teemat konstrueerib, mõistmaks, missugused on nii sotsiaalsete praktikate kui ka uskumuste muutmiste võimalused.

2.3 Andmete kogumine ning protsess andmete analüüsimiseks

Uurimistöö eesmärgist ning -küsimustest lähtuvalt oli andmete kogumiseks koostatud eelnevalt intervjuu kava (Lisa A, Intervjuu kava). Intervjuu kava planeerimisel lähtusin sellest, et küsimused vastaksid erinevatele uurimisküsimustele ning annaksid võimalusi täiendavalt esitada lisaküsimusi. Intervjuudes osalejatega võtsin ühendust jooksvalt ning leppisin kokku intervjuu läbiviimise aja ja koha. Individuaalintervjuud viisin läbi perioodil

17.12.2017-26.02.2018. Kõik intervjuud viisin läbi kokkulepitud kohtades, erinevates Tallinna kohvikutes, kus kõrvalisi isikuid ei olnud. Intervjuud lindistati mobiiltelefoni, mida mainisin ka intervjuueeritavatele. Keskmine intervjuu pikkus oli 47 minutit ning keskmine intervjuueeritava vanus 23 eluaastat.

Intervjuueeritavatega kohtudes tutvustasin lühidalt magistritööd ning selle eesmärgi. Juhtisin intervjuueeritavatele tähelepanu, et intervjuud kasutatakse vaid õppe eesmärgil ning nende anonüümsus on täielikult garanteeritud. Andsin teada, et ainus informatsioon, mis intervjuueeritava kohta magistritöösse läheb, on intervjuu kuupäev, intervjuueeritava vanus ning intervjuu pikkus. Lubasin, et pärast intervjuu lindistamist, kustutan koheselt peale transkribeerimist intervjuu oma telefonist. Samuti kinnitasin, et igasuguse võimaliku isikuandmete levitamise eest võtan ma ise täielikult vastutuse. Arvestades, millistel teemadel intervjuueeritavad hakkasid rääkima, oli selline selge sõnum kindlasti asjakohane ning võttis maha võimalikku tekkivat kramplikkust. Õhustik oli intervjuudel sõbralik ning intervjuueeritavatele meeldis väga ka minu täiendava informatsiooni jagamine.

Intervjuu kava, mis oli koostatud esimeseks intervjuuks, tuli hiljem muuta, sest intervjuueeritavad hakkasid iseseisvalt rääkima ka muudest asjakohastest teemadest. Intervjuude käigus tuli välja ka keelekasutus seoses enda hoiakutega üleüldisesse liiklusohutusse ning noorte endi positsioneerimine liikluses. Selle protsessi käigus tuli muuta ka üht peamist uurimisküsimust.

Kümme transkribeeritud intervjuud kirjutasin täielikult ja sõna-sõnalt ümber. Tegin seda kolme päeva jooksul pärast intervjuud, seejärel kustutasin intervjuud oma telefonist, minimeerides võimaluse andmete sattumiseks kõrvaliste isikute kätte. Intervjuudes osalejatele andsin tulemuste hilisemaks esitamiseks ja analüüsimiseks eraldi tähistuse: kõigi intervjuueeritavate tähisteks on I, millele järgneb number (seega vastavalt intervjuueeritavate arvust üks kuni kümme), alates intervjuu kronoloogilisest järjekorrast. Seega esimene intervjuu omab tähist I 1 ning viimane intervjuueeritav tähist I 10.

Olles intervjuud transkribeerinud, hakkasin intervjuu tulemusi analüüsima, kasutades diskursuseanalüüsi. Kõigepealt asusin kaardistama erinevaid tekkinud aladiskursuseid. Seejärel analüüsisin, millised on intervjuude vastustes esinenud ühised diskursused. Samuti uurisin saadud andmetest, kuidas toimus diskursuste kaudu nähtuste loomulikustamine.

Diskursuseanalüüsi järeldused esitan uurimistulemuste teemaplokis. Uurimistulemuste esitamiseks jagan tulemused selliselt, et igale esitatud uurimisküsimusele vastaks eraldi alapeatükk.

2.4 Uurimistulemused

Uurimustulemuste peatükis annan ülevaate, milliseid erinevaid ühiseid diskursuseid tekkis ning kuidas oli noorte keelekasutus liiklusohutuse, väsimusseisundis sõitmise ning võimalike hoiakute muutmise kohta. Lähtudes magistritöö eesmärkidest ning uurimisküsimuste vastustest, jagan tulemused põhiteemadeks. Peatükis 2.4.1 toon välja noorte keelekasutuse liikluskeskkonna, liiklusohutude ning häirijate suhtes. Järgmises peatükis (2.4.2) annan ülevaate noorte tähenduste konstrueerimisest seoses väsimusseisundis sõitmisega. Uurimistulemuste viimases alapeatükis (2.4.3) esitan ettepanekuid sotsiaalsete praktikate muutmiseks, toetudes vastajate poolt loodud diskursustele.

2.4.1 Liikluses olevate ohtude ning häirijate konstrueerimine

Esimese uurimisküsimusega soovisin teada, kuidas sihtrühm konstrueerib häirijaid ja ohte liikluses, mille käigus andsid intervjuueeritavad vastuseid selle kohta, millisena nad näevad liikluskeskkonda ning enda rolli liiklejatena. Intervjuude analüüsimise käigus selgus, et vastajatel on samased vaated suurimate liiklusohutude kujutamisel. Samuti ühtisid suures osas arvamused ning keelekasutus erinevate liiklejatüüpide suhtes, kelle liikluskäitumine oli intervjuueeritavate jaoks häiriv ja vastuvõetamatu. Oluline on ka, milliste keeleliste valikute kaudu sihtgrupp tähendusi hakkab konstrueerima, mida nad hindavad noorte sõidukijuhtide puhul riskeerivaks käitumiseks, olles ise sihtrühm.

Lisaks rääkisid intervjuueeritavad ohtlikest käitumisviisidest liikluses, kus mainiti ennekõike joobes juhtimist, kõrvalisi tegevusi liikluses ning suunamärguannete ebakorrektselt kasutamist. Samuti anti vastuseid üldise liikluskultuuri kohta, kuid olulisi

ühiseid diskursuseid erinevalt enda liiklejana positsioneerimisest, häirijate kujutamisest ning noorte riskeeriva käitumise kujutamisest välja ei tulnud.

2.4.1.1 Enda positsioneerimine sõidukijuhina

Küsites intervjueeritavatelt, kuidas nad ise hindavad ennast sõidukijuhtidena, siis selgus, et hinnangud on üsna sarnased. Neli vastanut tõid oma vastustes (näited 1-4) selgelt välja, et nad ei pea end väga headeks autojuhtideks, vaid pigem positsioneerivad end kui keskpärased sõidukijuhid, kellel tuleb liikluses ette ka eksimusi. Samas ühe intervjuu puhul (näide 5) ütles vastaja, et on väga hea autojuht, kuid tugineb just ema hinnangule, kes talle selliselt on öelnud. Seega enesehinnangu kujundamisel on oluline nii sõprusringkonna kui ka perekonna arvamused.

(1) Kuna ma ise olen selline suhteliselt hull sõitja, aga no ma näen enda kogemuse pealt, et on tunduvalt hullemaid sõitjaid. (I 4)

(2) Kuigi ütlen ausalt, enda sõprusringkonnas tegelikult olen üsna hea. (I 6)

(3) Pean end täitsa keskmiseks autojuhuks, eks mul on ka omad vead ja mulle on ka signaali lastud, ütleme nii. (I 7)

(4) Eks ma ise võin ka öelda, et ma olen ise ka selline liikleja, kes võibolla teisi häirib. [...] Eks ise olen ka selline poolnärviline ning kogu aeg on kiire kuhugi (I 9).

(5) Ma alles mõtlesin ka selle peale mingi päev, et ma arvan küll, et tunnen ennast suht hästi roolis, eriti siis kui ma üksi olen. [...] Sellepärast pean, et ma suht rahulikult sõidan, et ema on ka öelnud, et väga hea juht – isa ja vend on agressiivsemad rohkem roolis. (I 10)

Intervjuus osalenud meessoost sõidukijuhid olid selgelt ka enesekriitilised. Samuti selgus, et mingil viisil õigustatakse oma liiklusnõuetele mittevastavat sõidustiili teiste liiklejate samaväärse käitumisega. Lisaks eeltoodule toodi välja ka valikute tegemise mõjutaja, kus ema arvamus on selgelt oluline.

2.4.1.2 Mina ja maailm autoroolis diskursus

Intervjuu käigus küsiti noorte meeste käest, et mida nad peavad liikluses suurimateks ohtudeks. Väga selgelt tõid intervjuueeritavad ohtliku liikluskäitumisena inimeste puhul just teineteisega mitteamvestamise (6-14). Autoroolis tekib selgelt **mina ja maailm diskursus**, kus isik võib käituda erinevalt, võrreldes mõne muu igapäevase situatsiooniga.

(6) Palju on sellist teiste närveerimist ja teistega mitteamvestamist. [...] Muidugi ka see teistega mitteamvestamine. (I 1)

(7) Ja no, raske on inimestele sisendada seda, et sa ära kiirusta ja arvesta ka teistega. (I 2)

(8) Just, hoolimatus teiste suhtes. (I 3)

(9) Päris tihti on olukordi, kus on kaks rada, tuleb ülekäigurada, inimesed tahavad üle minna ja kõrval olev teine ei pidurda, tõmbab inimestel näo eest läbi. [...] Ja sellist pilti näeb ikka päris tihti. (I 4)

(10) Möödasõidul hakkavad nad ise gaasi juurde panema, et ära jumala eest nüüd minust mööda sõida. [...] Tahaks nagu ära panna. (I 5)

(11) Jah, ei arvestata teistega, ei viitsita suunatud sisse panna, lohakust tuleb ikka ette. [...] Teistega mitteamvestamine hakkab silma nii linnas kui maal. (I 6)

(12) Ikka sellised ootamatud suunamuutused, ilma suunatuleta manöövrite sooritamine. (I 7)

(13) Kõige rohkem häirib see, et teistega väga ei arvestata. (I 8)

(14) Ja muidugi see, et liiklejad, kes ei lase vahele – arusaamatu, et lased ühe auto vahele, et sa ei kaota aega sellest. [...] Teistega väga ei arvestata. (I 10)

Vastajad tõid välja, et reaalse ohu põhjuseks võib olla egoism rooli taga ning enda õiguse tagaajamine. Samas konstrueeriti teistega mitteamvestamist erinevalt – tegemist võib olla nii kiirustamisega (tingitud kiiruseületamisega), ohtlike möödasõitudega või ebakorrektses suunamärguannete kasutamisega. Rääkimisel kasutati umbisikulist kõneviisi (näide 14 puhul - ei arvestata) või tegevusnime (näide 11 puhul - mitteamvestamine). Ohtliku kohana nähakse ka ülekäigurada, kus toimub realselt koostöö erinevat tüüpi liiklejate vahel. Vastajad rõhutasid autojuhi domineerivat positsiooni jalakäija suhtes ning hoolimatust

kaasliiklejate suhtes. Raskuskohana nähti, et inimestele probleemi sisendamine võib olla problemaatiline – inimeste käitumishoiakuid ongi raske muuta.

2.4.1.3 Liiklejarollide diskursused

Intervjueeritavad tõid oma keelekasutuses välja, et kindlad liiklejatüübid eristuvad negatiivses liikluskäitumises. Lisaks soolisele eristusele (15), kus esines **tibi autoroolis diskursus**, millega intervjueeritav positsioneeris naist kui tüüpilist mobiiliga kõnelejat sõidukirollis, leiti, et kindla automargi omanikud on halvad liiklejad. **Bemmimehe diskursus** esines mitme intervjueeritava vastustes: BMW juht on liikluses üheks suurimaks vaenlaseks (16-18). Samuti esitati linnamaasturijuhi (19) ebakorrektset liikluskäitumist. Eraldi toodi välja ka **ühissõidukijuhi diskursus** (20-22), mis näitab selgelt, et juhistaaz ning liiklusteadmised ei näita noortele tingimata korrektset liikluskäitumist.

(15) Ma ei tea, eile või üleile ja tuln siis nagu Pärnust ja sõitsin seal 95ga ja siis mingi tibi tõmbab mööda, räägib telefoniga, sõidab mööda, täiesti savi, arusaamatud sellised asjad. (I 2)

(16) Hoiak vist ongi selline, et ostab endale BMW, tagaveoline masin ja siis kohe igal pool ringi paarutamas, mööda jääradasid sõidetakse. (I 6)

(17) Jah, ma võin olla Eesti inimene, saan vähem palka kui soomlane või muu Euroopa kolleeg, kuid mul on seitsmenda seeria BMW ja ma võtan selle sõidu ette kui ma tahan, isegi kui elan Lasnamäel kahetoalises korteris. (I 5)

(18) Ikka need agressorid, kellel lambist on kiire kogu aeg kuhugile, kuigi tegelikult ei ole. [...] Bemmimehed, vana kolmene bemm, kogu aeg läbi. (I 10)

(19) See tüüp, kes oma mingi länkariga, vene numbrimärk oli ka, siis sõitsin edasi ja kui tee lõppes, siis muidugi pani minust mööda seal. (I 10)

(20) Suhteliselt samane on ka bussidega liiklejad, bussid peavad oma graafikutest kinni pidama ja tegelikult on seda sõelumist meeletul palju. (I 5)

(21) Näiteks just see ühistransport, mis mingil määral häirib - sa ei tea kunagi, kus ta tuleb, paneb suuna sisse ja keerab lihtsalt ette. (I 7)

(22) Pole vahet, kas ühissõiduk või tavasõiduk. Sellist tõblemist on palju (I 8).

Intervjuus osalenud noored mehed eristasid selgelt teatavaid liiklejatüüpe - kindlate tunnuste järgi pannakse autojuhtidele silte. Negatiivse liikluskäitumisega toodi korduvalt esile BMW juhid, keda konstrueeriti selliste liiklejatena, kes liikluses teistega ei arvesta. Üks intervjuueeritav (17) tõi välja, et BMW omamine näitab sotsiaalset staatust – sõiduk võib olla olulisem kui elukoha kvaliteet. Oluline on ka ühissõidukijuhtide mainimine, kes on üldiselt pika juhikogemusega ning enamjaolt paremate liiklusteadmistega kui kuni 25aastased noored autojuhid. Samuti toodi välja, et just naissoost autojuht on ennekõike telefoniga rääkiv liikleja.

Lisaks eeltoodule tõusis intervjuudes selgelt esile **vedukijuhtide (reka-mees) diskursus**, keda intervjuueeritavad oma keelekasutuses kutsusid rekaks, reka-juhiks või reka-meheks. Intervjuude käigus selgus, et analoogselt bussijuhtidega, on tegemist häirijatena liikluses (23-25). Samuti toodi välja, et kuigi tegemist on ohuga liikluses, on Eesti reka-mees veel oluliselt kehvem liikleja (26) kui teiste riikide vedukijuhid.

(23) Just reka-meestega, et jällegi, väga raske ju kontrollida, kettaid saab ju ka petta – keegi ju ei tea, kas selle puhkeaja jooksul üldse magataksegi. (I 2)

(24) Rekad, rekad häirivad, jäävad ette. [...] Reka 80ga sõidab, terve rodu on ees, ohtlik on mööda sõita. (I 3)

(25) Mida ma Eestis siiralt ootan on Rail Baltica, sest ma loodan, et kaob see suur rekate voog liikluses eest ära. (I 5)

(26) Ei hoia nad absoluutselt pikivahet, naljakas, et pikivahet hoiavad pigem poolakad ja teised välismaalased, mitte meie omad. [...] Maantee peal on liiklusohut number üks see sama reka. (I 5)

Vedukijuht (reka-mees) on noorte jaoks liikluses pigem häiriv sihtgrupp, kes ei lase neil liikluses sobilikult liigelda. Analoogselt bussijuhtidega, ei taga noorte hinnangul reka-meeste kogemus ja suurem liiklusteadlikkus neile head nime. Pigem meeldiks vastajatele, et neid liikluses üldse ei eksisteeriks.

Alapeatükis 2.4.1.2 toodi välja, et pea eranditult on suurimaks halva liikluskäitumise põhjuseks teineteisega mitteamustamine. Halba omavahelist koostööd ning vastastikust teineteisemõistmist toodi eraldi välja just jalakäija puhul (27-32). Tegemist on liikluses

nõrgima osapoollega, kes peab samamoodi järgima kehtivaid liiklusreegleid. Vastustes ilmneb selgelt **jalakäija on halb liikleja diskursus**.

(27) Vahest ikka jah, võis siis näiteks pimedas, et jalakäijad ka, need on ohtlikud, neid pole üldse näha. (I 3)

(28) Isegi kui valgusfoori ei ole, on lihtsalt sebra, ta isegi ei vaevu vaatama, tuleb lihtsalt bussi tagant või nurga tagant välja, oht on kiire tulema. [...] Ta ise ei pruugi tähelegi panna, et autod kuskil lähedal on. [...] Minu jaoks jalakäijate käitumismaneer on ka...peaks olema autojuhiga ikka võrdsed partnerid (I 5)

(29) Teine asi on pimedal ajal liiklemine, kuna meil jalakäijad väga ei saa aru sellest, et neid ei nähta, arvavad justkui autojuhid suudaks kõike teha, kuid tegelikult ei ole nii. (I 6)

(30) Jalakäijate puhul ka, et telefon käes, kõnnivad tuimalt, vaatavad sõbrale otsa ja ei vaatagi, kas auto tuleb või mitte. [...] Nõrk selline vastastikune koostöö. (I 7)

(31) Eks neid ohte on palju, alustades jalakäijatest, kõik need ratturid, teised liiklejad. (I 9)

(32) Jalakäijate puhul muidugi see, et suht paljud, et näevad, et on ülekäigurada, astuvad nagu peale, nad ei vaata ja ei mõtle sellele, kas autojuht neid üldse nägigi. (I 10)

Vastustes rõhutati selgelt jalakäijate ükskõiksust autojuhtide suhtes. Samas ei tooda välja asjaolu, et just nemad autojuhtidena on liikluses tugevam osapool, kes peavad olema ettenägelikud, tähelepanelikud ning arvestama kergliiklejatega. Enda roll teise liiklejatüübina jääb selgelt tagaplaanile, seega vastutajaks on pigem jalakäija.

2.4.1.4 Mõtlematud noored diskursus

Küsites, mida peavad vastajad sõidukijuhtide puhul riskeerivaks käitumiseks liikluses, vastasid intervjuueeritavad väga sarnaselt. Sihtgrupi vanuses noored ei mõtle tagajärgedele. Liikluskäitumise ning valikute tegemisel peegelduvad vanuselised iseärasused. **Mõtlematud noored diskursus** ilmneb ennekõike seetõttu, et sellises vanuses noored ei

mõttele tagajärgedele (33-36) ning ei suuda tajuda reaalseid ohte, mis liikluses võivad riskeeriva käitumisega kaasneda (37-39). Samuti toodi keelekasutuses välja noorte selge käitumissüü (40-41), mis võib erinevas situatsioonis häirijate tulemusel ka muutuda (42).

(33) Ega noored väga ei mõtle tagajärgedele. (I 1)

(34) Vanemad inimesed ei tee nii palju riskeerivaid asju, rohkem mõtlevad, pole selline mina ja maailm - mõeldakse perele, sugulastele ja muudele asjadele. (I 3)

(35) Ei mõtle selle peale, et kui teen mingi õnnetuse, et selle järel keegi kodus kannatab. [...] Pole selline mina ja maailm arusaam vist. (I 5)

(36) Isegi selline lollitamine, väga ei mõelda tagajärgedele, mõtled, et oled nii kindel rooli taga. (I 10)

(37) Vähe kogemus äkki. [...] Pole veel juhtunud midagi, üldjuhul. [...] Vähe kogemus, arvan, et kõige olulisem. (I 6)

(38) Kindlasti on ka selline ohutunde puudumine, mis on noortel - sellel juhtus, mul ei juhtu. (I 7)

(39) Inimesed ei tunneta oma piire ja oskusi. [...] Ületavad ennast ning palju juhtumeid on kindlasti sellega seotud, eriti nooremate seas. [...] Hinnatakse võimeid üle. (I 9)

(40) Ma arvan, et noored on nagu hulljulgemad. (I 4)

(41) Mõni mõtlebki, et oh, võtan ühe õlle, lähen sõitma, see ongi normaalne. (I 8)

(42) Näiteks mina olen kõrval olnud ja sõber sõidab, oleme head sõbrad, oleme kahekesi, ta sõidab ühtemoodi – samas kui on teised ka veel peal, kes ei ole nii head sõbrad või pole nii tuttavad, siis näitab täiesti teistsugust sõitmist. (I 10)

Ohutunde puudumine on seotud mitme aspektiga. Lisaks liiklusalasele riskeerivale käitumisele selgus vastustest, et intervjuueeritavate hinnangul ei suuda noored näha suuremat pilti - mis jääb maha ning mida tunnevad lähedased. Samuti konstrueeriti noorte arusaamu selliselt, et kuniks iseendaga pole midagi juhtunud, siis pole käitumises otseselt ka midagi valesi. Noorte hulljulgus, oma võimete ülehindamine ning tihtipeale ka vähe teadlikkus (näide 41 näitab selgelt ka noorte vähest teadlikkust selle kohta, et väike kogus alkoholi on samuti juhtimisvõimekust mõjutav) viivadki õnnetusteni. Järelikult noorte riskeeriv käitumine on seotud ennekõike väheste sõidukogemustega ning asjaoluga, et noored võivadki olla mõtlematud.

2.4.2 Väsimusseisundis sõitmise konstrueerimine

Selles alapeatükis annan ülevaate sihtrühma keelekasutusest, seoses väsimusseisundis sõitmise. Ühisosa vastustes esines ennekõike kogemuste puhul, kus kõik intervjuueeritavad tunnistasid, et neil on olnud erinevaid liiklusohtlikke olukordi, mis otseselt tingitud väsimusseisundis sõitmise või unisusega. Alapeatükis selgub, et väsimust peetakse üheks tõsisemaks liikluskäitumiseks, mida võrreldakse oma ohtlikkusest isegi joobes juhtimisega, kuigi liikluses häirijate teemaplokis väsimusseisundis sõitmise intervjuueeritavad eraldi rääkima ei hakanud. Samuti toon välja intervjuueeritavate keelekasutuse selle kohta, keda nad peavad suurimateks mõjutajateks. Lisaks annan ülevaate selle kohta, mis põhjustel vastajate hinnangul väsimusseisundis sõidetakse.

2.4.2.1 Vastajate isiklikud kogemused seoses väsimusseisundis sõitmise

Intervjuueeritavad tõid selgelt välja, et kõigil on ette tulnud väsimusseisundis sõitmist. Kaks intervjuueeritavat jagasid oma kogemusi seoses ajateenistuses oldud ajaga (43-44), kus tegemist oli ennast ja teisi ohtu seadva käitumisega. Vastustes räägitakse, et piiratud uneaja tulemusel tekkisid liiklusohtlikud olukorrad.

(43) Sõjaväes oli magamine vastavalt võimalustele ning täiesti reaalne, et poolenisti magades istusid rooli taga. [...] Lihtsam oli ära kannatada kui mõelda sellele, et linnaloast jääks ilma. [...] Reaalselt isegi mäletan juhtumit, kus ühe sõbraga rooli tagant kontakteerusime, et magama ei jääks. (I 1)

(44) Üks juhus, mis mul oli, oli kaitseväes – siis, Lätis käisime, polügooniga tulime siis tagasi, pikk kolonn seal, 70ga vist sõideti, meie ees üks autojuht jäi magama, pani kraavi, mehed kõik taga sees. [...] Õnneks jäid terveks kõik ja siis nagu tuligi välja see, et on kohustuslik – autojuhtidele 6 tundi und, teised ei pea nii palju magama. [...] Aga noh, magasid reaalselt kaks. (I 2)

Ajateenistuse läbimine on meeste kohustuslik ning käsu täitmisest ei saa keelduda, samuti on sõduri suurimaks motivaatoriks linnaluba, millega on võimalik väeosast tsiviilellu mõneks hetkeks saada. Kui esimese näite puhul räägiti sellest, kuidas telefoni teel (mis on

samuti keelatud, kuna on tegemist kõrvalise tegevusega autoroolis) sõpra üleval hoiti, siis teise näite puhul toodi välja, et liiklusõnnetus, mis oli otseselt seotud väsimusseisundis sõitmisega, mille oli tinginud vähene uni. Paraku oli noorte meeste uneaeg selgelt piiratud.

Lisaks kogemustele sõjaväes, tõid intervjuueeritavad välja ka erinevaid situatsioone, kus autojuhina (45-48) on tekkinud või tekkimas reaalsed liiklusohhtlikud olukorrad. Näiteid on nii Eestis sõitmisest kui välisriigis liiklemisest. Näites number 45 rääkis vastaja, kasutades ainsuse esimese vormi asemel teist vormi (jään, kaldun, vaatan asemel kasutab keeleliselt jääd, kaldud, vaatad). Ühe näite puhul (47) kirjeldas intervjuueeritav, et sõitiski väsimusseisundis ning selle tulemusel sattus liiklusõnnetusse, kus ise õnneks viga ei saanud – ainus kahju oli materiaalne. Sama näite puhul tõi vastaja küll välja reaalse liiklusõnnetuse, kuid endast rääkides ei kasuta mina-vormi, vaid tegijaks on auto. Samas näite nr 48 puhul kasutas intervjuueeritav selgelt mina-vormi, tuues välja enda ebakorrektse liikluskäitumise.

(45) Samamoodi oli mul siin juhus, neljarealise peal, sinna sõitsin ära juba ja, jääd mõttesse ja kaldud juba ära ühele poole ja siis vaatad, et oh. (I 2)

(46) No kunagi oli üks moment, kunagi tulin Hollandist reisilt, et olin hästi vähe maganud, ei saanud lennukis ka korralikult magada ning tuli rooli istuda öösel ja siis mul oligi see, kus ma sain nagu aru, et üleväsinuna on palju rohkem ohtlikum autot juhtida kui purjus peaga, sest ma hakkasin nagu viirastusi nägema. [...] Tee ääres nägin, et kaks inimest tulevad, jõudsin lähemale, vaatan, polegi kedagi. (I 4)

(47) Väsinuna sõitmisest on. [...] Ja isiklikult läks nii õnnelikult, et auto läks mahakandmisele, endaga midagi ei juhtunud, autol lõi isegi põhja alt ära. (I 8)

(48) Selles suhtes on see küll...kunagi mõtlesin küll, et kuidas see võimalik on, et autoroolis võib magada jääda, kuidas üldse võimalik see tekkida aga nüüd...kui ikka aastaid sõitnud, siis ütlen küll, et olen isegi tee ääres postid peaaegu maha sõitnud. (I 9)

Samuti rääkisid vastajad, et väsimusseisundis sõitmine võib ohustada ka teisi kaassõitjaid. Nimelt tõid intervjuueeritavad välja erinevaid situatsioone (49-50), kus on reaalselt tekkinud või tekkimas liiklusohhtlik olukord.

(49) Tuli veel üks moment meelde, et meil oli kooli bussijuht, oli ka õnnetus, meile öeldi, et südamerike, meie ise nägime, et jäi lihtsalt magama. [...] Et kas oli haige või väsinud või mõlemat. [...] Oli koolipäev, kell oli 4 või 5, olin siis vist kuuendas klassis, pime oli, sügisene aeg, ühel pool oli kraav ja puud, teisel pool oli mullahunnik, õnneks sõitis sinna mulla otsa, 30-40 last busses – ühel poisil hakkas ninast verd jooksuma, kuid see oli ka kõik. (I 6)

(50) Ma olen ise reaalselt ka nii sõitnud, et Paidest liikusime Pärnu poole, mitusada kilomeetrit sõitnud päeval, üks juht sõitis, oli terve päev tööd teinud, väsinud ka loomulikult – auto sõitis vastu, kõik magasid peale minu, mina olin taga üleval, vaatan, vajub vastassuunavööndisse, karjusin korra, juht ärkas üles ja tõmbas tagasi. [...] Oleks võinud ka väga ohtlikult lõppeda. (I 7)

Näide 49 tõi välja asjaolu, et tõsiseid tagajärgi võib põhjustada ka ootamatu haigushoog, mille eest keegi ei ole kaitstud. Haigushood või haigusseisundis sõitmine on samuti väga ohtlik ning lõpptulemusel juhtus õnnelik õnnetus, kuigi reaalselt oli busses pea 40 noort inimest, kes võinuks väga tõsiselt vigi saada. Teise näite puhul (näide 50) rääkis intervjuueeritav, kuidas tänu ettenägelikule käitumisele, suutis ta ära hoida tõsised tagajärjed – sõidukit juhtinud isik ei olnud kindlasti selleks võimeline.

Küsimusele, kas intervjuueeritavatel on olnud olukordi, kus sõiduki juhtimise käigus hakkavad magama jääma, mõttesse jäänud või ennast üles ehmatanud (51-59), siis selgus, et selliseid kogemusi oli ka neil intervjuueeritavatel, kel liiklusohtrikke olukordi oma vastustes välja ei toonud. Järelikult on kõigil olnud kogemusi väsimus- või haigusseisundis sõitmisega. Enda rooli taga üles ehmatamine oli siiski lõppenud õnnelikult ilma tõsisemate tagajärgedeta.

(51) Kui nii mõelda, siis ikka on olnud. [...] Ilmselt on see ka üks põhjus, et alguses rooli istudes ei saagi nagu aru, kas oled väsinud või mitte. (I 1)

(52) Isegi endal hommikul mitu ohtlikku olukorda tekkinud, jään autos mõtlema ja vaatama, ise nii uimane ka veel, kas ma selle võtsin, kas võtmed on... (I 2)

(53) Ikka on ette tulnud, kuid pigem ongi just varahommikul ja hommikusel ajal keerulisem, pole nagu veel täiesti valmis ja üles ärganud. [...] Õnneks väga ohtlikku

midagi pole olnud, mõned korrad selliseid ehmatavaid ülesajamisi on küll olnud, seni pole midagi tõsist olnud. (I 3)

(54) Tõesti tunnistan, et olen olukordi näinud ja endal olnud, kus olen unine ja sul sõites tekib selline tunnel ja ega sa väga hästi aru ei saa, mida sa seal roolis teed. [...] Sa lihtsalt kulged ja mõnikord on selline moment, kus sa jääd nagu mõttesse kinni ja siis sõidad mitu kilomeetrit mööda ja avastad - kas ma olen tõesti seal sõitsin sealt mööda? (I 5)

(55) Samas ma tean, et mul on neid kogemusi olnud. [...] Selles mõttes, et ma ikka teadvustan endale, et seda on juhtunud. [...] Ennekõike suvisel ja sügisesel perioodil, sest olin tööalaselt sunnitud neid pikki otsi sõitma. [...] Samuti on mõneti nädalavahetused, reede õhtu, ikka oled väsinud pärast pikka töönädalat ja natuke loid olek on peal. (I 5)

(56) On olnud nii väsinult kui ka haigena sõitmist. [...] Korduvalt tegelikult, kas on mingid pikad otsas, pikad tööpäevad ja siis koju vaja sõita. [...] Samamoodi hommikul vara...väga tihti. (I 6)

(57) Päris magama pole jäänud aga neid momente küll, et hakkan ära vajuma – ehmatan end nagu üles, kuid siis on ka, et autol aken lahti, tuult peale, ma ei tea, tanklast kohvi, mis iganes. (I 7)

(58) Kindlasti on olnud (silmad kipuvad kinni vajuma), neid on korduvalt, ikkagi väsinuna sõites – samas need on hetked, see võtab mingiks hetkeks nagu une ära aga...siis läheb taas mingi 10 minutit mööda ja taas kipub tukk peale tulema. (I 9)

(59) Jah, pigem see teine (silmad kipuvad kinni vajuma), et seda on endalgi olnud. [...] Ükskord oli ikka selliselt, et ehmatas ikka räigelt ülesse. [...] Olen vastassuunda ka läinud, oligi samamoodi, et Pärnust oli vaja Pärnu-Jaagupisse minna, see mingi 26 kilomeetrine ots, siis ärkasin üles, et olin pisut vastassuunas ja ehmatasin täiesti üles. (I 10)

Intervjueeritavad näitasid ilmekalt, et neil kõigil on vähemal või rohkemal määral olnud kogemusi seoses väsimusseisundis sõitmisega. Üle poolte vastanuist tõid välja, et nad on olnud kas ise sõidukiroolis või sõitjana sõidukis, kus on tekkinud kas liiklusohklik olukord või reaalne liiklusõnnetus. Samuti on intervjueeritavatel esinenud olukordi, kus rooli taga on peaaegu magama jäädud, mille tulemusel on end üles ehmatatud. Vastajad tõid ka välja, et tulemuseks oli ennekõike vastassuunavööndisse vajumine, mis ongi väsimusseisundis

sõitmise õnnetuste puhul üks tavalisemaid tulemusi. Järelikult on tegemist selgelt levinud käitumisviisiga, mida on korduvalt ette tulnud. Selle küsimuse puhul kasutasid vastajad kindlat kõneviisi, rääkides enda nimel – põhjuseks võis olla asjaolu, et tegemist oli otsese küsimusega.

Näited sõjaväes käitumise sõitmise kohta peegeldasid selgelt isiklikku huvi, mis jätsid ka enda ohutuse tagaplaanile. Samas ei erine oluliselt ka tsiviilelus tehtud valikud, sest need on ajendatud sooviga jõuda sihtkohta nii kiiresti kui võimalik, olenemata reaalsest ohust nii enda kui teiste suhtes. Oluline on märkida, et mitmelgi juhul olid noored neis situatsioonides ka teadlikud oma väsimus- või haigusseisundist, mis näitab käitumises ka tahtlikkust.

2.4.2.2 Joobes juhtimise võrdlev diskursus

Väsimust peamiste liiklusohtudena vastajad koheselt välja ei toonud. Alles siis, kui küsisin täiendavalt, kas peate väsimust ka liiklusohuks, hakkasid intervjuueeritavad rääkima väsimusseisundist. Väsimusseisundis sõitmist õigustatakse tänapäevase kiire elutempoga (60), mis tingib teatavad valikud, seega tegemist on **mis teha diskursusega**. Samuti ilmnes ühes vastuses nähtuste loomulikustamine (61).

(60) Joobes võibolla sõidab inimene korra, kuid väsinuna sõidetakse sihilikult võibolla igapäevaselt, et mis teha, see on jama jah. (I 2)

(61) Selle joobes juhtimisega ongi vahe selles, et see on nagu ühekordne käitumine mõnel, kuid väsimus on kiire elutempo tulemus, loomulik tagajärg. (I 3)

Võrreldes joobes juhtimisega tuuaksegi välja, et kui joobes juhtimine on ühekordne tegevus, siis väsinuna sõitmine on igapäevane tegevus. Keelekasutuses ilmnes näidete puhul asjaolu, et justkui joobes juhtimise järgselt autojuhid teeks omad järeldused ning hilisemalt selliselt ei käituks. Näide number 61 näitas, et väsimusseisundis sõitmises pole süüdi inimene, vaid elukeskkond, mis sunnib valikuid tegema. Seega iseenda vastutus jääb tagaplaanile.

Mõnes intervjuus väideti, et väsimusele autoroolis võib tõmmata võrdusmärgi joobes juhtimisega. Intervjueeritavad tõid oma keelekasutuses välja ka alkoholi mõju juhtimisele ning oma käitumise ohtlikkusest ka teistele (62), mis näitab, et räägitakse tõsisest liiklusteemast. Isik, kes reaalselt alkoholi ei tarvita (63) ning ei oma kogemusi alkoholijoobes sõitmisest, rääkis samuti, et väsinuna sõitmine on võrreldav joobes juhtimisega. Alkoholi ja väsimuse seost tuuakse välja ka juhtimisvõimekuse seisukohast lähtuvalt (64), mis näitab intervjueeritava häid liiklusalaseid teadmisi ning analüüsivõimet.

(62) Ei muidugi, sest kui teelt välja sõidad, siis polegi ju vahet, kas oled joobes või väsinud, sama ohtlik oled teistele niikuinii, tulemus on sama. [...] See on nii keeruline probleem. (I 2)

(63) Minu jaoks on see nagu...ma olen ise täielik karsklane...mitte, et ma pooldaks joomist, kuid minu arust see ohutase väsinuna sõitmisega suhteliselt sarnane. (I 6)

(64) Võib võrrelda täitsa joobes juhtimisega, sest reageerimisaeg ju selgelt pikem kohe. (I 10)

Eelnevalt tõid intervjueeritavad oma keelekasutuses selgelt välja, et väsimusseisundis sõitmist võib võrrelda joobes juhtimisega ehk **väsimus on kui joobes juhtimine diskursus**. Neli intervjueeritavat lisasid, et võrreldes alkoholijoobes sõidukijuhtimisega on väsinuna sõitmine mitte ainult samaväärne – tegemist on selgelt ohtlikuma käitumisviisiga (65-69).

(65) Sellest mõttes jah, väsimus, see on minu meeles isegi hullem kui paar pitsi võtnud autojuht. (I 3)

(66) Tegelikult ikka jah, et joobes juhtimise kõrval, et neid faktoreid, mis liikluses väsimus tekitab, on palju, et kohati tundub hullemgi kui joobes juhtimine. (I 5)

(67) Mingites olukordades ma arvan, et isegi joonud peaga on parem reaktsioon rooli taga kui väsinuna. [...] Alkoholi mingil määral isegi ergutab. [...] Niimoodi mõeldes, võibolla on väsimus isegi hullem kui alkohol. (I 7)

(68) Joobes juhtimisega võrreldes, olen kindlasti kuulnud jutte joobes juhtimisest ning tundub, et vahest isegi joobes juhtimine ei ole nii ohtlik kui väsinult sõitmine. (I 8)

(69) Kindlasti mängib rolli, mingil määral kindlasti mängib. [...] Reaalselt ikka kui oled väsinud või üle 40se palavikuga roolis, siis see on raudselt hullem kui kaks õlut ära joonuna rooli istuda. (I 8)

Väsimust kirjeldatakse selge liiklusohuna, mis on oma olemuselt võrreldav joobes juhtimisega. Tervelt kaheksa osalejat kümnest rääkis, et väsinuna (või haigena) sõitmine on kas sama ohtlik või isegi ohtlikum kui joobes juhtimine. Vastused, millega väsinuna sõitmist loomulikustatakse, näidatakse süüdlasena valdavalt kiiret elutempot.

2.4.2.3 Sõbrad on olulised diskursus

Küsimusele, kes on vastajate hinnangul noorte jaoks suurimad mõjutajad, toodi valdavalt välja sõprade mõju. 18-25aastaste puhul toimib selgelt grupisurve ning sõprussuhete hoidmine on väga oluline (70-73), mis on seotud ka omavaheliste kokkulepetega. Näite number 70 puhul kasutab intervjuueeritav vastamisel umbisikulist tegumoodi ning ei räägi endast kui vastutuse võtjast. Sama näite puhul kasutab vastaja ei-sõnumit, jättes vastutaja nimetamata. Sõprussuhete olulisusest rääkides kasutasid intervjuueeritavad umbisikulist tegumoodi ning ei räägi endast. Samas on mõne noore jaoks on öised sõitmised hoopis võimaluseks (73) kuhugi gruppi kuuluda.

(70) Rolli mängivad ka igasugused sõprussuhted, ei taheta jääda halba valgusesse, tekib ikka selline tunne, et ei jäänud muud üle...või siis, et sai ju varem lubatud, et kuidas ma üldse siis koju peaksin saama. (I 1)

(71) Sõprade puhul ikka ühtekuuluvustunne on oluline. (I 2)

(72) Sõprussuhted on olulised, kuid see oleneb jälle inimestest. (I 6)

(73) Sõprussuhted on olulised. [...] Mõnel kusjuures ongi nii, et muud suhtlust polegi, et kui sõidab nii-öelda kainet. [...] Lausa võib-olla ootabki, et talle helistatakse, et saab ka punkti kuuluda. (I 9)

Sõprussuhete puhul räägiti umbisikulises tegumoes, et väga keeruline on oma sõpradele ära öelda. **Sõbrad on olulisemad kui turvalisus diskursus** kohaselt on lihtsam minna väsinult rooli kui hiljem olla sõpruskonnas tõrjutud (74-76). Tingitud võib see olla just ealisest

eripärast, kus lisaks riskeerivale käitumisele ongi kõige lähedasemad inimesed sõbrad – perekonnast on distantseerunud, samas endal pole veel perekonda tekkinud. Samaselt sõprade olulisest rääkides (küll erinev vastaja) kasutab vastaja (74) umbisikulist tegumoodi (ei taha asemel ei taheta ning tahetakse).

(74) Ilmselt jah, et ei taheta sõpradele ära öelda, sõprussuhted on olulised, neid tahetakse iga hinna eest hoida. (I 3)

(75) Arvan küll jah, et sõprade mõju ja ühtekuuluvustunne on väga olulised. [...] Sõbrad võibolla hakkavad mõtlema, et laseb üle, mis mõttes, ei tulegi järgi või? (I 4)

(76) Jah, et sõbrad ongi su peamine lähikond ja ei taha ka, et sinust räägitakse kehvasti või sinust jääb mingi imago külge. [...] Sotsiaalne kuuluvus mängib olulist rolli. (I 5)

Põhiliste mõjutajatena toovad vastajad välja ennekõike sõbrad, kuid lisati, et vanemate varasem roll võis mõnes situatsioonis olla isegi olulisem kui lähedaste sõprade arvamused. Vastamisel kasutati valdavalt umbisikulist kõneviisi ning tegijad-vastutajad on välja jäetud. Mõne intervjuu käigus esitasin intervjuueeritavatele otsese küsimuse, et kuidas käituksite, kui näiteks ema paluks mitte väsinult rooli istuda. Selle täiendavalt esitatud küsimuse käigus selgus, et vanematel siiski on teatav mõju (77-79) valikute tegemisel. Nende arvamused on kindlasti olulised.

(77) Ma arvan küll, kõnetaks küll. [...] Ma ise tunnen ka ja kui veel ema juhiks tähelepanu, siis ma jätaks sõitmata. [...] Sõbrad ja perekond – nende arvamust võtaks kuulda küll. (I 4)

(78) Kodu mõju on muidugi oluline, kuid üks iga inimene on erinev. (I 2)

(79) Vanemad ikka on olulised, et mul on olnud ka, detsembri alguses näiteks, olin kodus ja rääge tuis oli, tahtsin nagu Pärnusse minna, ema ütles, et ära mine, et väga hull tee...ja ei läinudki. (I 10)

Vastajad tõid selgelt välja, et noorte jaoks on sõprussuhted väga olulised. Neid üritatakse hoida ning selle nimel kas või teisi ohtu seadma. Noorte suure hirmuna nähakse sotsiaalset

tõrjutust. Väga keeruline on sõpradele ära öelda - see nõuab julgust, mida osadel noortel veel piisavalt ei ole. Samuti toodi välja, et vanemad siiski mingil määral omavad valikute tegemisel rolli. Nende puhul kõnetab just hoolivus, mille tulemusel mõnes situatsioonis noored ka aja maha võtavad.

2.4.2.4 Valikute puudumise diskursus

Eraldi diskursusena eristus **valikute puudumise diskursus**, mis väljenduti peamiselt viisil, et mul ei jäänud midagi üle. See diskursus esines töö kontekstis näidetes 80-84. Oma rolli mängib ka hirm selle ees, et haigena kodus olles kaotatakse raha, samuti tuuakse eraldi välja (81) piinlikkust probleemist kõnelemisel – isegi ülemusele tundub imelik öelda ja tunnistada oma väsimust või haigust. Vastustest ilmneb, et distantseerutakse vastutusest, õigustades käitumist tekkinud kohustustega.

(80) Pigem ikka see hommikune osa, siis ise olen tihti nii uimane – aga tööle on vaja minna, mis sa teed. (I 2)

(81) Väsinuna ju üldse, et ei hakka ju ülemusele hommikul helistama, kuule ma olen väsinud, ikka on vaja minna. [...] Tööd on vaja teha, palka vaja teenida. (I 3)

(82) Ma arvan, et see on sunnitud valik, on vaja minna tööle, kooli, kuhu iganes. [...] Inimene on küll väsinud, kuid mingit võimalust ei ole, et mitte minna, ongi öösel 3ni üleval olnud, ikka peab minema – mitte nii väga teadlik, pigem sunnitud valik...ei jää väga muud üle. (I 4)

(83) Ma isegi tean omast käest, et kui ma nüüd ei lähe, mis nüüd ülemus minust arvab. [...] Kuidagi selline kümne küünega oma tööst kinnihoidmine, lapsed on vaja kooli viia, sul on lihtsalt nii palju olmetegevusi, mille eest sa pead hoolt kandma ja sul ei jäägi muud üle. (I 5)

(84) Ongi nagu osa elust, ei jäta ju kooli minemata, tööle minemata, mis iganes. [...] Kui ma ikkagi hommikul olen isegi surmväsinud, ma pean minema kooli või tööle või kuhu iganes vaja minna. (I 6)

Noorte puhul mängib väsimusseisundis sõitmise puhul olulist rolli kiire elutempo, tekkinud uued kohustused ning vajadus igal rindel hakkama saada. Peatükis 1.2 andsin ülevaate selle

kohta, et noorte inimeste unevajadus on suurem kui vanematel inimestel ning hea uni on oluline korraliku elukvaliteedi tagamisel. Küsides intervjuueeritavatelt põhjuseid, mis nende hinnangul võiksid olla noorte vähese une põhjused, siis leiti, et noored lihtsalt ei väärtusta und (85-87). Tegemist ei ole väga olulise tegevusega või selle tähtsust lihtsalt ei osata hinnata. Üks vastaja (86) kasutas noorte kohta vastates meie-vormi, mis võib osutada grupikuuluvuse olulisusele.

(85) Lihtsalt jääb see uni nende jaoks lühemaks, ei ole nii tähtis nende jaoks. (I 3)

(86) Noorte elu on aktiivsem, mis see magamine...magamine pole nii oluline tegevus. [...] Kui on vaja sõita, siis sõidame. (I 9)

(87) Nooremana jah, see uni ei olnud nii tähtis või ei osanud seda hinnata. [...] Nüüd ma tahan iga päev minna magama juba varem, et kümme või nii, kuigi lõpuks ikka mingi 11 jääd. (I 10)

Intervjuueeritavad räägivad ka elutempost ning erinevate tegurite survest, mille tulemusel on magamine jäetud tagaplaanile (88-90). Sõprussuhted mängivad rolli ning üritatakse maksimaalselt igal rindel olla pildil, tagamaks nii enda kui teiste rahulolu. Selle arvelt kannatab paraku enda tervis. Noored on tänapäeval harjunud kiirema elutempoga ning vähenenud unega. Kaks intervjuueeritavat (89-90) kasutasid vastamisel umbisikulist kõneviisi (ma ei maga ning istun asemel ei magata, istutakse), seega puudub olukorras vastutaja.

(88) Alles oligi selliselt, et tulin töölt koju, kolmapäeval oli eksam, siis poole kolmeni öösel õpid, hommikul eksamile kohe, siis kiirelt tööle. [...] See elutempo on nii meeletu lihtsalt. (I 2)

(89) Kindlasti ka see, et ei magata vist piisavalt, on ju see aeg, kus saab joosta nii palju ringi kui võimalik. [...] Kiirem elutempo – kool, trennid, proovid veel tööl käia ning sõpradega ka midagi teha. (I 6)

(90) Väsisid võibolla ka kiiremini, kindlasti on ka see, et telefonis istutakse terve päeva, uimerdatakse poole ööni internetis ja pärast minnakse rooli, liikluses ka kohe lohakam ja väsinum. [...] Elurütm mängib ka kindlasti rolli, magatakse vist vähe, öösel mingi 3-4 tundi und ja hommikul taas minek. (I 7)

Uni on oluline ning intervjuudes toodigi välja, et noored ei väärtusta kvaliteetset und ning magamine jäetakse tagaplaanile. Igapäevase eluga on võetud tihtipeale palju kohustusi ning paraku just uneaja arvelt tehakse ülesandeid, mis päevasel ajal jäid tegemata. Väga oluliseks peetakse sõprussuhteid ning nende säilitamist. Grupi surve mõjutab käitumist ning hirm sotsiaalse tõrjutuse ees sunnibki ohtlikumalt käituma, jättes mulje, justkui teisi valikuid ei olekski. Elutempot kirjeldatakse kui süüdlast, kuigi reaalselt on igaühel võimalik ise kujundada ning planeerida oma tegevusi, tagamaks igapäevane heaolu.

2.4.3 Sihtrühma ootused väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks

Selles peatükis avan vastused uurimisküsimusele, kuidas oleks võimalik noorte hoiakuid väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks muuta. Keelekasutus on jagatud nelja alapeatükki. Esimeses osas annan ülevaate sihtrühma vastustest, kuidas nad on varasemalt saanud informatsiooni väsimusseisundis sõitmise kohta. Teises osas avan noorte hinnangud selle kohta, kuidas nad näevad karistuste muutmise mõju edasisele käitumisele. Kolmandas alapeatükis kirjeldan, millised on noorte ootused selle nii ohtliku liiklus- kui terviseteemaga tegelemisel. Viimases alapeatükis avan konkreetsed ettepanekud, mida sihtrühm arvas olevat asjakohane ennetustöö läbiviimiseks.

2.4.3.1 Erinevad allikad varasema informatsiooni saamisel

Intervjuude käigus küsisin, milliste allikate kaudu on nad väsimusseisundis sõitmise kohta informatsiooni saanud. Vastustes tuuakse välja, et kui probleemist avalikult räägitakse (91-95), siis mõtleksid inimesed sellele rohkem. Samuti lisatakse, et inimesed ei pruugi üldse teadagi väsimusseisundis sõitmise ohtlikkusest (93). Reaalselt on tegemist keelatud tegevusega, mille eest pole joobes juhtimisele sarnaseid karistusi ette nähtud, kuid autojuhid on kohustatud seda teadma.

(91) Kui ikka väga sellest teemast ei räägita, siis ei hoomata ka, et tegemist probleemiga. (I 1)

(92) Väga vähe, no ikka väga vähe. [...] Mingisugune üks reklaam tuleb mul ette, Maanteeameti üks reklaam, kus nagu rõhutati seda, et väsinuna sõitmine on ikka ohtlik ja ka raadiost. [...] Sõprade poolt, ma ütlen, see on null ja ka teiste inimeste poolt, see on null tegelikult. (I 2)

(93) Ma arvan, et inimesed tegelikult ei tea seda, et väsinult sõitmine on ohtlik. (I 10)

(94) Tegelikult on see väga läbiv teema, noored tajuvad seda väga hästi, kuid keegi ei ole neile sellest väga rääkinud. (I 6)

(95) Ei tule ette jah. [...] Mina ei tea küll ühtegi, et väsimus ja ära sõida või midagi, ei tea küll. (I 7)

Intervjuude käigus küsisin intervjuueeritavatelt täiendavalt, kas nad on kuulnud mingitest ennetuskampaaniatest, mis on seotud väsimusseisundiga. Samuti küsisin suunavalt, kas nende hinnangul on vähene teadlikkus tingitud just sellest, et teema on jäänud joobes juhtumise varju. Vastajad valdavalt arvavadki, et väsimusseisundis sõitmine on jäänud selgelt alkoholiteema varju (96-101) või intervjuueeritavatel lihtsalt meenusidki just erinevate kanalite kaudu kajastatud joobes juhtimise sõnumid. Samuti toodi välja, et lisaks alkoholiteemaga ollakse kuulnud kõrvaliste tegevuste ohtlikkusest (96). Informatsiooni saamise puhul mainitakse ka autokooli rolli (102), kus ollakse kuulnud väsimusest kui reaalsest liiklusohust.

(96) Joobest ja mobiili kasutamisest olen kuulnud küll, kuid väsimusest ja sellest teemast küll mitte. (I 1)

(97) Midagi ikka räägitakse, kuid jah, pigem on meeles see kaine peaga sõitmise kampaania. (I 3)

(98) Ma kinnitan, et on saanud vähem tähelepanu kui joobes juhtimine, päris kindlasti on vähem tähelepanu saanud. [...] Ma arvan, et see on lihtsalt selle joobes juhtimise varju jäänud. (I 5)

(99) Ma ei teagi, vähene teave, pole räägitud sellest. [...] Kõik räägivad, et ära joo ja ära sõida, see vist on juba enamvähem selgeks saanud. (I 6)

(100) Samas palju seal uudisteski räägitakse, et juht on väsinud. [...] Tavaliselt on ikka, et juhil oli alkoholijoove, vale sõidukiirus ja muu. (I 7)

(101) Jah, päris kindlasti. [...] Alkoholi joomine ning Eestis üldse alkohol, joobes juhtimine, see kindlasti varjutab selle väsinuna juhtimise ära. [...] Kampaaniates jääb ka mulje, et peaasi, et juht oleks kaine, kõik muu vist pole väga oluline. (I 9)

(102) Autokoolis vist oli midagi, et kui oled väsinud, et pole mõtet rooli istuda - nojah, see on arusaadav ja loogiline iseenesest. [...] Aga väga vist isegi pole silma jäänud. (I 8)

Noored mehed tõid selgelt välja, et väsimusseisundis sõitmisest on informatsiooni saadud väga vähestest kohtadest. Samas ilmestasid vastused, et sihtrühm on erinevate allikate kaudu kuulnud joobes juhtimisest ning mõnest muust (mobiiliga rääkimine) ennetusalasest teemast. Ühes intervjuus lisati, et uudistes väga ei räägita väsimusseisundis sõitmisest. Järelikult jälgitakse erinevaid meediakanaleid ning liiklusteemalisi postitusi aeg-ajalt ikkagi loetakse. Kriitiliselt suhtutakse kampaaniatesse, sest toodi välja, et need on liigselt suunatud vaid joobes juhtimise ennetamisele. Järelikult on vähene informatsiooni saamine seotud just sellega, et sihtrühma hinnangul teemast lihtsalt ei ole piisavalt räägitud.

2.4.3.2 Karistuste karmistamine ühe sekkumisviisina

Oluline mõjutaja liikluskäitumises on karistus. Alapeatükis 1.4 kirjeldasin, et erinevalt joobes juhtimisest, ei ole väsimusseisundis sõitmise eest samalaadseid karistusi ette nähtud. Intervjueeritavad kirjeldasid ilmekalt, et väsimus- või haigusseisundis sõitmine on võrreldav joobes juhtimisega, kohati isegi tõsisem rikkumine. Seaduse kohaselt ei tohi juht olla väsimus- või haigusseisundis, sest see mõjutab otseselt tema juhtimisvõimekust, kuid kontrolli teostavatel ametnikel on äärmiselt keeruline, isegi võimatu, tuvastada isiku seisundit (103-104). Samuti toodi välja, et seadusandjal on äärmiselt keeruline sellist liiklusrikkumist reguleerida (105). Inimestel puudub kohustus öelda, kas nad olid rooli taga väsinult või haigena, lihtsam on kindlasti valetada oma seisundi kohta.

(103) Lisaks vist ei saa selle eest väga ka karistada, või kuidas? [...] Tuvastada pole ka vist väga lihtne otseselt. (I 1)

(104) Nojah, seda on nii raske reguleerida. [...] Kõik oleneb ju sellest, et kuidas seda mõõta. (I 2)

(105) Seda on niikuinii väga raske tõestada, et olid väsinud seal rooli taga, kuid eks karistused alati mingit rolli mängivad. (I 3)

Intervjueeritavad lisasid, et karistuste karmistamine või väsimusseisundis sõitmise eest määravate karistuste rakendamine omaks kindlasti rolli (106-107). Seega mingit mõju võiks avaldada seadusandluse muutmine, mis võiks panna inimesi teisiti mõtlema ja oma valikuid muutma. Inimestele annabki julgust ning kindlustunnet just karistuste puudumine (108-109), mille tulemusel hoolimatult enda ja teiste suhtes käitutaksegi.

(106) Kindlasti mängib rolli ka see, et karistus pole sama kui näiteks purjus peaga sõitmisel. [...] Kui see oleks selgelt enam karistatav, siis sellele mõeldakse kindlasti oluliselt rohkem. (I 4)

(107) Karistus kindlasti mõjutab. (I 8)

(108) Pole vist mingit erilist karistust, ei tea küll. [...] Sellist liigset kindlust tekitab raudselt ka karistamatuse tunne, üks asi on see eluolme, et olen selles pidevas rallis sees ja pean tegema kõike, auto on tööriist millegi tegemiseks. (I 5)

(109) Karistust ju väga pole, ikka lähed. [...] Pole ju kriminaalne, süütu asi... olen väsinud, mis siis? (I 7)

Juhtisin intervjueeritavatele tähelepanu, et väsimusseisundis sõitmine on Eesti elanike hinnangul liiklusohtude tabelis viimastel aastatel olnud 5.-7. kohal. Seejärel küsisin, kuhu nad ise positsioneeriks selle liiklusnõuete rikkumise ning tulemuseks oli selgelt kõrgem positsioon (110-114). Oluline on lisada, et vastused ei sõltunud sellest, millises intervjuu faasis ma seda küsisin. Selge ühine joon oli hinnang, et tegemist on nende arvates tõsisema liiklusohtliku käitumisviisiga kui eeltoodud positsioonid.

(110) Ma tahaks ise panna teine, kuid ma ei usu, et inimesed paneksid selle nii kõrgele. (I 3)

(111) Kindlasti ülespoole. (I 6)

(112) Väsinuna sõitmise paneks ilmselt ise teisele või kolmandale kohale. (I 7)

(113) Iseenesest kui sa roolis tukkuma jääd, siis see on ikka väga ohtlik, et peaks olema kõrgemal küll kui viies. (I 8)

(114) No nüüd, kuuldes seda statistikat ja asja, siis kõrgemale ikka. [...] Mingi kolmas-neljas, joobes ikka esimene. (I 10)

Karistuste karmistamine võib kindlasti mingil määral mõjutada inimeste käitumist, kuid ennekõike saab isik oma valikuid teha ise. Intervjueeritavad tõidki välja, et sellist liiklusrikkumist on peaaegu võimatu tuvastada. Seni kui väsimusseisundis sõitmist pole ühiskonnas avalikult hukka mõistetud nagu joobes juhtimine, on ka äärmiselt keeruline näha muutuseid nii hoiakutes kui käitumises. Teadlikkus väsimusseisundis sõitmise ohtlikkusest on väike, kuid olenemata sellest nähakse väsimust selgelt ühe ohtlikuima liikluskäitumisena. Pigem positsioneeritakse väsimus- või haigusseisundis sõitmist joobes juhtimise järel tabelis teise liiklusohuna.

2.4.3.3 Noorte võimalik edasine mõjutamine

Väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks on oluline saada teada, mida sihtrühm ise räägib sellest ning mis noori üldse kõnetaks või tekitaks arutelu. Arvamused olid väga erinevad, mis näitab nende võimet analüüsida ning näha suuremat pilti. Tuuakse välja hoolivuse printsiibi kaudu lähenemine (115), sest vanematel on laste hilisemale käitumisele suur mõju. Üks intervjueeritav leidis (116), et sellisest teemast tuleks rääkida juba koolis, selgelt varem kui inimesed hakkavad ise endale juhtimisõigust taotlema. Järelikult tuleks väsimusseisundi sõitmise ennetamiseks alustada liikluskasvatusega juba noores eas.

(115) Kas või nii, et vanemad annaks informatsiooni lastele, et tee asju siis kui oled puhanud, ära liigu öösel, tee hommikul või õhtul asjad ära, las organism puhkab – võibolla üldse nii läheneda. (I 2)

(116) Teavitustöö, just. [...] Koolides, keskkoolid, gümnaasiumid üldse. [...] Kõige esimene samm, sõnum anda, kui sa oled väsinud, siis sa ei lähe rooli. (I 6)

Seoses kampaaniatega, leiab üks intervjueeritav, et see mõjutaks vaid juhul, kui oleks teisiti üles ehitatud (117). See tähendab, et keelud ja käsud noorte suhtes ei ole efektiivsed ning

selline lähenemine pigem hirmutab. Samuti tuuakse näites välja, et informatsiooni väsimusseisundis sõitmise ohtlikkuse kohta on saadud ka vanematelt.

(117) Noorte puhul...ma arvan ikka, kui sa teed neile eraldi kampaania, mis tunduks huvitav mitte ei ole lihtsalt mingi tekst ja ongi kõik. [...] Kuidagi peab neid kõnetama. Need kampaaniad, kus jagad mingeid käske, need väga ei huvita. [...] Näiteks juba praegu mõtlen, kui oleks kampaania – ära istu väsinuna rooli..no, ok, aitäh soovitus eest, kuid edasi? [...] Tuli meelde ka, et vahel on ema ka öelnud, et kuule kui sa oled väsinud, et ära mine rooli. (I 3)

Kampaaniad võivad kindlasti mõju avaldada, kuid suured mõjutajad on valikute tegemisel sõbrad (118). Noorte puhul lisatakse, et tähelepanu ärataks, kui mõni sihtgrupis autoriteediks olev isik (muusik, sportlane vm) võtab teemal sõna või tehakse mingeid huvitavaid lahendusi. Lisaks leidis üks vastaja, et sotsiaalmeedia kasutamine (119) ei ole otstarbekas, kuna see teabekoht on täis paljusid teisi teemasid. Ohukohaks on sellel juhul kindlasti just asjaolu, et teema ei paista silma. Videoklippide ja reklaamide efektiivsusesse (120) siiski usutakse, kuid kindlasti kõnetaks just originaalsed lahendused (121), mitte käsud ja keelud. Teatavad näited on meedias läbi käinud ning kindlasti on võimalik eelnevate telesaadete või muude reklaamide praktikaid efektiivselt ära kasutada.

(118) Raske öelda, mis nagu kõnetaks, võibolla see kui sõbrad annavad teavet edasi, sõbrad ikka kuulavad üksteist. [...] Mingil määral kindlasti mõjuks ka kampaaniad. (I 4)

(119) Mulle meeldiski see „Reketi“ mõte, mis oli klippides, oli inimene, kes on autoriteet teatavas seltskonnas, inimesed kuulavad. [...] Läbi sotsiaalmeedia...jälle, seal on nii palju asju ja kõike koos - see peaks olema midagi sellist, mis haaraks teemasse ise sisse. (I 5)

(120) Reklaamid ja videoklipid, et näed reaalseid situatsioone, siis paneb kindlasti mõtlema, et oh, nii võibki juhtuda. [...] Kindlasti oleks mõistlik ka kampaaniaid teha, väsimust peaks kindlasti välja tooma. (I 7)

(121) Sa enne küsisid ka, et mis mõjutaks, jäin mõtlema. [...] See purjus ujumine video, seal „Tujurikkumise“ teemaga, peaks midagi analoogset olema. [...] Tuleb

midagi originaalset välja mõelda, et niisama suvalist teksti, siis läheb kõrvust mööda. (I 7)

Meedial on mõjutamisel kindlasti mõju (122), kuid sõltub see inimesest. Samas tuuakse välja, et teemat ei ole piisavalt kajastatud. See tingib nii vähese teadlikkuse kui ka tunde, et tegemist ei olegi olulise temaga.

(122) Kõnetaks kindlasti kui seda tuuakse rohkem välja ning kui nad teaksid, et see on oht. [...] Ma arvan, et kui meedias kajastatakse, siis kindlasti oleks mõju. (I 10)

Vastused näitasid selgelt, et noori teema kindlasti kõnetab, oluline on ennekõike leida piisavalt efektiivne mõjutusvahend. Teemaploki esimeses peatükis (2.4.3.1) tõid vastajad välja, et teadlikkus temast on väike, kuid samas esitati palju erinevaid lahenduskäike, millega noorteni jõuda. Kindlasti on oluline tõsta noorte teadlikkust väsimusseisundist ja selle ohtlikkusest, mitte ainult läbi liiklusohutuse prisma, sest väsimus võib olla ka terviseprobleem. Harimist peaks alustama juba kooliajal, sest juba teismelised magavad vähem kui nende reaalne unevajadus.

Olulisel kohal on asjaolu, et noortele ei meeldi kampaaniad, mille sõnumid on konstrueeritud selgelt käskude ja keeldudena. Selline lähenemine pigem hirmutab ja distantseerib, mitte ei kõneta. Oodatakse kampaaniate puhul originaalseid lahendusi, mis erineks igapäevasest pealesurutud meediateabest. Kindlasti mängib rolli mõne sihtgrupis tuntud ja autoriteetse isiku arvamused – seda kuulatakse ning võetakse käitumisena üle. Järelikult võimalusi, millega noorteni jõuda, on mitmeid, sest teema neid kindlasti kõnetab.

2.4.3.4 Sihtgrupi ettepanekud probleemiga tegelemiseks

Eelmises alapeatükis toodi välja, et teema noori väsimusseisundis sõitmise teema kindlasti kõnetab ning samuti on võimalik neid mõjutada. Küsisin täiendavalt sihtgrupilt, kuidas peaks sellest temast avalikkuses rääkima. Küsimus ei olnud suunatud selleks, et uurida

ainult noorte sõidukijuhtide võimalike mõjutusvahendite kohta – eesmärk oli näha, kuidas nad näevad üleüldist pilti selle liiklusohtrliku teema ennetamiseks.

Intervjueeritavad vastasid, et selle teemaga tuleks tõsisemalt tegeleda ning avalikkuses kindlasti ka enam rääkima. Samuti pakuti välja ka erinevaid lahendusi, mis inimestele avaldaks nii lühi- kui pikaajalist mõju. Kiireks võimaluseks nähti kas või sõidukite kojameestele infomaterjalide asetamist (123), mis oma mõju kindlasti avaldaks. Lisaks leiti ka selle küsimuse juures, et kampaania avaldab kindlasti mingit mõju (123-126). Analoogselt alapeatükiga 2.4.3.3, kus samuti räägiti, et kampaania on mõjus vaid juhul, kui see selgelt eristub ning pole konstrueeritud käskude ja keeldudega. Üheks võimaluseks avalikkuses rääkimiseks on kindlasti läheneda läbi hoolivuse prisma (125), tuues välja inimliku külje – sind oodatakse koju või sõprade juurde.

(123) No arvestades, mida ma intervjuu käigus ka kuulsin, siis kindlasti. [...] Alustuseks kas või parklastes panna flaiereid autode kojameeste vahele. [...] Muidu ilmselt on igasuguseid kampaaniad võimalik teha. (I 1)

(124) Jah, kindlasti peaks, kuid ma mõtlen, kuidas see inimestele nagu kinnistub, ma arvan, et kui mingi kampaania raames seda korra ära teha – kas inimene järgmine päev seda enam mäletab. (I 2)

(125) Kindlasti väike kampaania ei teeks paha, võibolla just läbi hoolivuse, et oodatakse koju, lapsed on autos, ise oled väsinud, tee õigeid otsuseid...midagi sellist. [...] Hooli enda perest, sõpradest. (I 3)

(126) Rääkimine pole kindlasti paha, kampaania ikka võiks aidata, et avalikkuse ette rohkem teema tuleks...inimesed hakkaksid endale ka rohkem teadvustama, et väsinud peaga rooli istumine pole ka mõistlik, sest on inimesi, kes ei mõtle selle peale. (I 7)

Ühes vastuses (127) tõi intervjueeritav välja, et avalikkuses tekitaks tähelepanu just asjaolu, kui räägitakse reaalsest numbritest ning selle tulemusel tekiks inimestel suurem ettekujutus probleemi tõsidusest. Meediat on võimalik kasutada isegi liiklusuudiste konstrueerimisel (128), sest on võimalik lisada teelt välja sõitnud autojuhi artiklitele täiendavat informatsiooni, kus lisaks võimalikule joobes juhtimisele võis põhjuseks olla ka väsimus- või haigusseisundis sõitmine.

(127) Kuidagi siis inimesteni tuua liiklussurmade või millegi põhjal et palju see tegelikult kurja teeb. [...] Samas jällegi, palju need inimesed räägivad, et sõitsin teelt välja - kas ma ütlen siis, et jäin magama, ei ütle ilmselt. (I 2)

(128) Võibolla aitakski see, et kui oleks uudiste all informatsioon – jäi suure tõenäosusega magama, see sama ohtlik kui joobes juhtimine, selline asi võiks kõnetada küll või vähemalt paneks korraks mõtlema. (I3)

Väga oluliseks teema väljatoomise kohaks pakutakse kooli. Kampaaniate puhul toodi eelmises peatükis (2.4.3.3) välja oht väheses mõjususes, mis oli tingitud ennekõike seniste kampaaniate liigeses käskiva ja keelava tooni kasutamises. Kool on väsimusteema esiletoomiseks võimalus nii õpetajate kui õpilaste kaudu (129-132). Nii riigi- kui eraasutused saavad sihtgruppi ennast samuti kaasata projektide koostamisse ning elluviimisse. Lisatakse, et õpilaste huvi osaleda ise mõne huvitava asja väljatöötamisel on kindlasti suur.

(129) Ei teagi, raske öelda, võibolla lõpuklassides koolis rääkida kui üldisest ohust, kas või ühiskonnaõpetuse tunnis. (I 4)

(130) Pigem ootaks reaalse elu mingid näited, reaalsed lood, inimesed näevad oma silmadega, miks mitte ka juba abituriente, kes on 17-18, neid kaasata mingitesse projektidesse. [...] Mulle tundub, et abiturient on selline inimene, kes on hästi teotahet täis, otsib endale mingit väljundit. (I 5)

(131) Võibolla mingid huvitavad projektid, koos asjade läbitegemised. [...] On siis koolides, ülikoolides, autokoolides – sõnum isegi levib mu meelest paremini. (I 5)

(132) Võibolla võiks tuua selle teema välja. [...] Ma ei teagi, kas kampaaniad...võibolla mingid muud tegevused, võiks hakata juba kuskil põhikooli lõpus juba rääkida või gümnaasiumis, ma ei tea, 11. klass näiteks. (I 8)

Üks vastaja (133) lisas, et sotsiaalmeedia lahendused ei pruugigi olla efektiivsed. Erinevad reklaamid või artiklid võivad jääda populaarsemate teemade varju. Samuti tõi üks intervjuueeritav välja, et liiga paljud kampaaniad on suunatud just joobes juhtimisele (134), seega oodatakse väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks mingeid tegevusi. Võimaliku mõjutajana leidis vastaja (135), et lisaks üldhariduskoolidele on ka autokool üheks teavitustöö tegijaiks

(133) Täna ma sotsiaalmeedia ja mingitesse digitaalsetesse asjadesse väga enam ei usu. (I 5)

(134) Pigem just see, pange sinna mingit asjalikumat asja – kui jood, siis ei sõida. [...] Samamoodi – kui oled väsinud, siis ei sõida. (I 6)

(135) Variante kindlasti on, head näited kindlasti reaalistest situatsioonidest, neid ju on, sellised asjad kõnetaks. [...] Autokool oleks kindlasti okei koht, seda tuleks kindlasti rohkem inimesteni tuua, kas kampaania kaudu või juba kooliprogrammis mingil moel... (I 9)

Intervjueeritavate ootused on suunatud sellele, et ühest sekkumisviisist ei pruugi piisata. Näiteks kampaania puhul nähti ohukohana just lühiajalist mõju, sest inimesed võivad järgmisel päeval juba unustada ning uutele teemadele keskenduda. Oluline on probleemiga järjepidevalt tegeleda, sest iga eluetapp annab väärtuslikke kogemusi. Alates kodustest väärtustest, mis kujundab käitumise sotsiaalseid praktikaid – nii liiklusohutu käitumine, lasteaias omandatud liikluskasvatustlikud teadmised, üldhariduskoolides saadud informatsioon kui ka sõpradest ja meedia infoküllusest kujundatud keskkond.

Väsimuse puhul on tegemist rahvatervise valdkonda kuuluva teemaga, seega on üldhariduskoolides nii terviseõpetuse kui ka ühiskonnaõpetuse tundides võimalik sellest rääkida. Sõnumite edastamisel ei pea juhtima tähelepanu vaid liiklusohule, vaid ennekõike hoolivusele iseenda ning lähedaste suhtes. Väsinud ja haige inimene vajab puhkust ja ravi ning tegemist pole häbiasjaga. Selline sõnum on oluline edastada kõigile vanusegruppidele.

Intervjuudes kasutati vastamisel valdavalt umbisikulist kõneviisi, kuid mõjus oleks ennetustöös kasutada mina-vormi ning rõhuda hoolivusele – lähedased ootavad kõiki turvaliselt koju ning inimene ise (mina-vorm) saab teha õigeid valikuid. Selline lähenemine oleks reaalne autokoolide puhul, kes saaksid autojuhi ettevalmistuses koostada õppekavasid nii, et üks teemaplokk oleks suunatud väsimusseisundis sõitmise ohtudele ning edastades uutele sõidukijuhtidele selge sõnumi, et väsimusseisundis sõitmine on sarnaselt joobes juhtimisele äärmiselt ohtlik käitumisviis.

2.5 Järeldused ja diskussioon

Selles peatükis avan, kuidas õnnestus uurimisküsimusi kasutades saada vastuseid püstitatud eesmärkidele ning jagan soovitusi edasisteks tegevusteks. Väsimusseisundis sõitmist on eelnevalt vähe uuritud ning individuaalintervjuu kaudu sihtrühmalt informatsiooni saamine oli kindlasti asjakohane. Kolm püstitatud uurimisküsimust said kümne intervjuus osaleja poolt vastused, kuid kindlasti on võimalik tulevikus edasiste uuringute läbiviimiseks kasutada ka teisi andmekogumismeetodeid ja erinevate eeldustega sihtrühma.

Esimese uurimisküsimuse eesmärk oli saada teada, kuidas intervjueeritavad konstrueerivad häirijaid ja ohte liikluses. Selle küsimusega soovisin näha, kuidas nad ise positsioneerivad end liikluses ning milliste diskursuste kaudu konstrueerivad erinevaid ohuallikaid liikluskeskkonnas. Üldiselt suudeti olla enesekriitilised, kuid samas leitakse, et on veelgi halvemaid liiklejaid. Peatükis 1.4 tõin välja liiklusohutuse mõiste ning intervjueeritavad suutsid selgelt näidata, et liiklusohutus on nende jaoks oluline. Selgelt kuvab liiklusprobleemina välja teineteisega mitteamvestamine ning nähakse, et sellega oleks vaja edasiselt tegeleda. Väga lähedased olid intervjueeritavate vastused just riskeerivast käitumisest rääkides, kus toodi analoogselt teooriaosas esitatule välja noorte võimete ülehindamine, ükskõiksus ning isegi hulljulgus – samas ei räägita enda kohta, vaid üldistatakse noori kui üht suurt tervikut.

Kuigi liikluses nähakse probleemina teineteisega mitteamvestamist, siis enda vastutust lükatakse tagaplaanile. Uurimistulemuste näites number 15 oli selgelt esitatud, kuidas intervjueeritav küll nägi, et temast sõideti mööda (ületati lubatud maksimaalset sõidukiirust ning tegeleti rooli taga kõrvaliste tegevustega), kuid endas süüd ei nähtud, kuigi sõitis kiirusel ca 95 km/h, mis on samuti keelatud. Samuti lükati süüdlase roll selgelt teistele liiklejatele – reka-mehed (näited 23-26), bussijuhid (näited 20-22), jalakäijad (näited 27-32). Oluline on lisada, et vedukijuhid ning ühissõidukijuhid on selgelt suuremate liiklusalaste teadmistega. Vaatamata sellele arvavad vastajad, justkui teised liiklejad on süüdi, kuigi seaduse järgi on hoopis eeltoodud liiklejatüüpidel eesõigus. Ohte küll enda ümber nähakse, kuid ennast ning vastutust üritatakse lükata teiste osapoolte süüks. Keelekasutuses väljendus see ennekõike umbisikulise tegumoe kasutamises ning minavormi vältimises (näited 6, 14). Seega oma suhtumiselt ollakse pigem lähedasemad **mina ja maailm diskursus** alapeatükis kirjeldatud sõidukijuhtidega.

Soome Vabariigi Helsingi Unekliiniku doktor Markku Partinen tõi välja, et väsimus on kõige tavalisem surmaga lõppenud liiklusõnnetuse põhjus (viidatud Veldi, 2009 j). Saamaks ülevaadet selle kohta, mida sihtgrupi liikmed räägivad väsimusseisundis sõitmisest üldisemalt, püstitasin uurimisküsimuse: „Milliste diskursuste kaudu konstrueerivad 18-25aastased noored mehed väsimusseisundis sõitmist?“. Töö seisukohalt oli tegemist kindlasti asjakohase küsimusega, sest noored ei maininud esimese uurimisküsimuse puhul väsimust kui liiklusohu. Alles siis kui hakkasin suunavalt küsima just väsimusseisundis (ja haigusseisundis) sõitmise kohta, hakkasid noored teemal rääkima.

Töö sissejuhatavas osas ning samuti teoreetilistes lähtekohtades esitasin väsimusseisundis sõitmise võrdluse seoses joobes juhtimisega. Nii Euroopa kui Ameerika Ühendriikide erinevad uuringud, mille esitasin probleemi olemuse peatükis, tõid välja asjaolu, et pikaajaline ärkvelolek on võrreldav joobes juhtimisega. Joobes juhtimine on ühiskonnas selgelt taunitud tegevus ning nii töö teoreetilises osas kui ka intervjueeritavate vastustes ilmneb ühisosa. Vastajad tõid selgelt välja, et väsimusseisundis sõitmine on oma olemuselt kas samaväärne või isegi ohtlikum käitumisviis (näited 65-69) kui alkoholijoobes sõidukijuhtimine. Oluline on lisada, et kuigi väsimusseisundis sõitmist peeti isegi ohtlikumaks käitumisviisiks kui joobes juhtimist, siis reaalselt ei toodud välja probleemiga tegelemise vajalikkust. Pigem nenditi, et tegemist pole hea käitumisega või isegi tavalise asjaga, mis ongi osa elust.

Valikute puudumise diskursuse puhul esitati üheks põhiliseks põhjuseks just asjaolu, et tänapäeva ühiskond sunnib tegema selliseid valikuid. Samas vastati terve elanikkonna kontekstis. Idzikowski (2001) tõi välja, et täiskasvanuea alguses on uni meie elustiili muutuste tõttu allutatud uutele pingetele. Intervjueeritavad tõid põhjuste kohta, miks noored vähem magavad, suhteliselt sarnaseid vastuseid – süüdlaseks ongi kiire elutempo, uus stress ning soov paista igal rindel silma. Seega on uneaeg jäänud tagaplaanile, kuid üldiselt oli vastajate keelekasutus pigem distantseeruv – räägiti üldiselt ning isiklike kogemusi ei tahetud avada (näide 85). Ühe näite puhul (näide 86) kasutas vastaja rääkimisel meie-vormi, rõhudes kollektiivsele käitumisele.

Ühiskonna jaoks on selgeks ohumärgiks asjaolu, et kõik intervjueeritavad kinnitasid, et omasid kogemusi väsimusseisundis sõitmisega. Ühel juhul oli tegemist olukorraga, kus sõiduk läks nii-öelda mahakandmisele (näide 47), kuid õnneks inimesed kannatada ei

saanud. Sama näite puhul rääkis vastaja, et tegijaks oli ennekõike auto, mitte ta ise autojuhina – seega ei kasutanud mina-vormi. Samas oli ka intervjuueritav (näide 48), kes tõi selgelt välja just mina-vormi ning enda ebakorrekse ja liiklusohtrliku käitumise. Arvestades sellega, et vastajad pidasid sellist käitumisviisi võrreldavaks joobes juhtimisega, siis näitavad vastused ilmekalt teemaga tegelemise vajalikkust – tegu on ühiskondliku probleemiga. Põhjuseid on erinevad – ei osata hinnata enda seisundist, samuti tuuakse välja, et sõitmise alguses tundus olukord oluliselt parem ning valikute tegemist mõjutavad isegi teiste inimeste arvamused. Väsimusseisundis sõitmist loomulikustatakse (näited 60, 61) – kiiret elutempot nähakse süüdlasena, mis tekitab sotsiaalse praktika, kus väsinuna või haigelt sõitmine on justkui lubatud käitumine. Väsimusseisundis sõitmise kogemuste puhul tõi mõned intervjuueritavad välja näited, et kaitseväes oli olukordi (näited 43, 44), kus autojuhid saidki liiga vähe magada. Ajateenistuses viibijad ongi valdavalt vanuses 18-25aastased noored mehed. Kaitseväes teenides on isiku roll teine võrreldes tsiviililuga, sest vabadus on teataval määral piiratud. Järelikult ei ole igas situatsioonis valikute tegemine samaväärne – sundusel ning sundusel on vahe.

Igas elufaasis on inimestel erinevad mõjutajad ning eeskujud. 18-25aastaste puhul on olulisel kohal sõbrad ning nende arvamused. Wormer ja Besthorn (2011) kohaselt on gruppidel meeletult suur mõju inimeste käitumisele. Rääkides väsimusseisundis sõitmisest, tõi intervjuueritavad selgelt välja sõprussuhete olulisuse ning nende hoidmise tähtsuse. Üks vastaja (näide 73) lisas, et mõne noore jaoks on tegemist hea võimalusega suhtlemiseks, mis näitas gruppi kuulumise vajadust. Noorte jaoks on hirm olla distantseeritud ning üheks variandiks on järgmistel uurijatel suunata tegevus väsimusseisundis sõitmise seoste uurimisele just läbi grupikäitumise ja valikute tegemise aspekti.

Selleks, et näha, kas ja kuidas on üldse võimalik noorte käitumisharjumusi muuta, püstitasin kolmanda uurimisküsimuse „Kuidas oleks võimalik noorte hoiakuid väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks muuta?“ Äärmiselt oluline oli saada teada, milliste allikate kaudu noored üldse informatsiooni saavad, leidmaks võimalikult efektiivseid lahenduskäike edasiseks mõjutamiseks. Samuti soovisin saada vastuseid, kas nende hinnangul üldse ongi vajalik selle probleemiga tegeleda. Vastajad tõi siiski selgelt välja, et tegemist on tõsise teemaga ning edasine sekkumine on kindlasti oluline. Uurijana oli mul suurimaks üllatuseks asjaolu, et intervjuueritavad pidasid üheks efektiivseks sekkumisvahendiks karistuse

karmistamist. Selle ohukohaks leiti analoogselt teooria peatükkides 1.1 ning 1.5 just asjaolu, et rikkumist on väga keeruline avastada (näited 103-105), veelgi enam tõendada.

Edasiseks mõjutamiseks on oluline teada, kas ja kuidas on erinevate sotsiaalsete praktikatega üldse võimalik sihtgrupini jõuda. Vihalemm jt (2013) töid välja, et sotsiaalsete probleemide lahendamiseks on mitu võimalust: inimene jõuab ise lahenduseni; leiutatakse kollektiivne lahendus; muutuse toob sotsiaalne surve, teatud tegevuste avalik hukkamõist või tunnustamine; kahjulikele tegevustele seatakse välised piirangud või soodustatakse kasulikke tegevusi füüsilise või virtuaalse keskkonna muutmise kaudu. Igal sekkumisviisil on kindlasti mingi mõju – seda näitasid vastajad ka 2.4.3.3 ning 2.4.3.4, kus pakuti väga palju erinevaid vahendeid, kuidas probleemiga tegeleda.

Väga oluline sekkumisviis on kindlasti keskkonna muutmine. Üheks reaalseks lahendusvariandiks on luua parem ja odavam ühistranspordiühendus, mis hoiaks sõidukijuhtimisest eemale isikud, kes teadlikult ongi väsinud ja/või pole suutelised sõidukit juhtima. Selliste lahenduste realiseerimine eeldab kollektiivset lahendust ning kogukondade kaasamist. Samuti eeldaks piisavalt head taristut, millega inimene ise tunneks, et auto tervikuna ei olekski praktilisem liikumisvahend kui ühissõiduk. Sõidukijuhtide puhul, olenemata nende vanusest, on maanteedele võimalik asfaltkattele teha vastavaid teekattemärgistusi, mille peale sõites ärataks autojuhi tähelepanu, vältimaks väsinud juhi teelt välja sõitmist. Liiklusturvalisuse mõistes on kõige parem lahendus ehitada võimalikult palju mitme pärisuuna sõidurajaga asulaväliseid teid, kus vastassuunavööndisse sattumine on minimeeritud.

Samuti saab kasutada virtuaalkeskkondade võimalusi, kus noored tihti oma aega sisustavad. Erinevates veebikeskkondades on võimalik postitada olulisi artikleid, mis oleks konstrueeritud mina-sõnumitena (näide 127). See näitaks vastutuse võtmist ning tooks välja asjaolu, et tegemist on vaba valikuga, mitte sunnitud tegevusega. Ennetustöös võivad olla efektiivsed nii kõneisikute kasutamine kui ka lahendused, mida on muudes kontekstides juba varasemalt kasutatud (näited 119, 121).

Väsimusseisundis sõitmise puhul võiks 18-25aastaste noorte puhul olla ise lahendusteni jõudmine näiteks suurem positiivne mõjutamine. Selleks on kindlasti vajalik tugev eeltöö kodus, mis peab olema jätkuv ka sihtgrupi täiskasvanuikka jõudmisel (juhtimisõigus

saadaksegi enamjaolt 18aastaselt). Liikluskeskkond on oma olemuselt dünaamiline, ajas ja ruumis muutuv ning kuna seadusandlus pole samuti igavene, siis igal juhul peab iga autojuht, olenemata vanusest, hoidma end toimuvaga kursis. Vastajadki tõid välja, et hoolivuse printsiip võib olla väga mõjus – tegemist ongi probleemiga, mis ei ole ainult seotud üldise liiklusohutusega, vaid ka üleüldise rahvatervisega. Eriti ilmekalt esines hoolivusele rõhumine olukorras, kus ema (näide 79) palus, et poeg ei läheks väsinuna sõitma ning seda ei tehtudki. Seega vastutus tõuseb kui apelleerida pereliikmetele ning selles vastuses kasutas intervjuueeritav ka mina-vormi.

Lisaks perekonnale on suureks mõjutajaks sõbrad. Valikute tegemisel hirmuna nähti võimalikku tõrjutust (näited 74-76). Samas vastustes ei kasutatud mina-vormi, ei räägita endast kui vastutuse võtjast. Kollektiivne lahendus, mis võiks olla mõjus, saaks olla näiteks liiklusennetuskampaaniad, kuid samas on võimalus kaasata erinevaid siht- ja sidusrühmi (tervishoiuasutused, autokoolid, üldhariduskoolid jm). Oluline on tervishoiuasutuste roll, kes tegelevad intensiivselt tervislike eluviiside propageerimisel ja rahvatervise heaolu tagamisel. Nimelt võib väsimus olla märgiks haiguslikust seisundist, seega on oluline küsida nende arvamust selle kohta, millist sekkumisviisi võiks kuni 25aastaste noorte puhul kasutada. Samuti on tähtis kaasata sihtgruppi ennast. Intervjuueeritavadki leidsid, et erinevate lahenduste ettevalmistamisel saaks kasutada ka sihtgruppi ennast, rakendades neid erinevatesse projektidesse (näide 131). Kasutada oleks võimalik kas või abituriente (näide 130), kes oleks motiveeritud kas või praktika eesmärgil tegema erinevate asutustega koostööd.

Kampaaniate ning ennetustegevuste väljatöötamisel saaksid noored luua ise või jagada mõtteid neid kõnetavastest lahendustest, mis sihtgrupi mõjutamiseks oleksid asjakohased. Mina-sõnumina probleemist rääkides, on võimalik isegi väiksemates internetifoorumites tekitada diskussiooni, mis hoiaks teemat fookuses. Veel on reaalseks võimaluseks riigiasutustel pakkuda üldharidus- ning kõrgkoolidele väsimusteemalisi lõputööde teemasid.

Sotsiaalse surve kui sekkumisviisi kasutamine sotsiaalsete praktikate muutmiseks, on ennekõike väsimuse kui liiklusohu esitamine sellisena, mis ta reaalselt on – vähemalt sama ohtliku liikluskäitumisena kui joobes juhtimine. Väliseks piiranguks on kindlasti karistuste karmistamine, kõige äärmuslikumalt isegi võrdseks joobes juhtimisega, kuid praktikas

poleks see võimalik, sest väsimusseisundis juhtimist ei võimalik analoogselt alkoholi joobes sõidukijuhtimisega kindlaks teha. Variandiks on teema suuremas fookuses hoidmine, milleks saab olla ka meedia kasutamine liiklusuudiste kujutamisel – teelt välja sõitnud autojuht ei pruukinud olla alati joobes autojuht, tegemist võis olla ka väsinud või haigusseisundis autojuhiga. Seni kui teema pole piisavalt aktuaalne, ei ole võimalik inimesi ka mõjutada. Avalikku hukkamõistmist joobes juhtimise puhul on alati rakendatud, kuid väsimusseisundis sõitmine puhul ei ole seda kindlasti võimalik teha – joobes juhtimine on tahtlik tegevus, väsimus- või haigusseisundis sõitmine alati mitte.

Blue jt (2016, Cross jt, 2017 j) töid välja, et kui soovime teada, kuidas erinevad sotsiaalsed praktikad aja jooksul arenevad ning mida on võimalik nende muutmiseks ära teha, siis pole asjakohane sihtgrupilt küsida tegevuste motivatsiooni ja sundi. Järelikult oli õige vaadata algselt nende keelekasutust, nägemaks nende üldisi vaateid sellel teemal. Väsimusseisundis sõitmist on vähe uuritud ning puudub ka pikaajaline sekkumismeetod teemaga tegelemiseks (erinevalt alkoholi joobe ennetusele suunatud tegevustest), seega süvaintervjuuga sai kindlasti piisavalt algmaterjali, mida edasised uurijad saaksid oma töös kasutada.

Uurijana võinuks kindlasti paremini sõnastada mõned küsimused, mistõttu mõnes situatsioonis vastasid intervjuueeritavad liiga üldiselt, kuigi oodanuks rohkem personaalset kogemust. Samas sotsiaalsete praktikate kontekstis olid ka üldised vastused asjakohased. Magistritöös kasutasin uuringus mehi, kes olid vanusega selgelt piiritletud ning kõigil oli eelduseks nii juhtimisõiguse olemasolu kui ka reaalne juhtimiskogemus. Kümne intervjuu läbiviimisel ning hilisemalte tulemuste analüüsimisel saab küll näha noorte keelekasutuse sel teemal, kuid suurema hulga noorte kaasamine annab veelgi parema tulemuse. Järgmisel uurijal on kindlasti võimalik muuta valimit ning miks mitte uurida ka juhtimiskogemust mitte omavate noorte nägemusi või kaasata uuringusse ka naissoost isikuid, kes samuti lisavad uusi teadmisi.

Töö teoreetilises osas (peatükk 1.5) tõin välja, et väsimusseisundis sõitmist peab elanikkond küll ohtlikuks, kuid reaalselt on ohtude tabelis väsinuna sõitmine alles 5. kohal, varasematel aastatel isegi allpool. Oma magistritöös analüüsisin diskursuseanalüüsi kaudu kitsa sihtrühma keelekasutust. Edasised uurijad võiksid jälgida, kuidas elanikkonna hinnangud muutuvad (millised on uuringute tulemused järgmisel 2-3 aastal). Samuti oleks heaks variandiks välja uurida, kui suur on üldse sihtrühma (18-25aastased) arsti juurde

pöördumiste hulk – eriti just kaebuste osas, mis puudutab väsimustunnet. Minu töö keskendus pigem igapäevastele autojuhtidele, kuid järgmisel uurijal soovitan läheneda rohkem rahvatervise vaatenurgast. Intervjueeritavate anonüümsust tagades on tegemist kindlasti realiseeritava ülesandega.

Magistritöö käigus saadud tulemused on kindlasti üldistatavad, sest kuigi tegemist oli kümne intervjuuga ning nende mõtetega, siis kõik tunnistasid, et omasid väsimusseisundis sõitmise kogemusi. Samuti leidsid vastajad, et väsimusseisundis sõitmine on võrreldav joobes juhtimisega. Maanteeameti tellitud uuring „Tähelepanematus liikluses“ (2017) tõi selgelt välja, et elanikkond pidas joobes juhtimist tõsisemaks liiklusohuks, seega on väsimusseisundis sõitmise tegelemine vähemalt sama oluline kui ennetustegevuste koostamine joobes juhtimise preventsionis. Töö teoreetilise- ning empiirilise osa vahel tekkis selge seos. Uurijana leian, et need on piisavalt mõjusad argumendid, näitamaks probleemi tõsidust ning andes aluse edasiste ennetustegevuste planeerimiseks. Tööd saavad kasutada ennetustegevuste planeerimiseks nii riigiasutused (Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet, Sotsiaalministeerium jt) kui ka muud organisatsioonid, kes tegelevad rahvatervise parandamise temaatikaga. Koostöö erinevate asutuste puhul on kindlasti oluline, sest ka noored tõid välja, et ühest sekkumisviisist ei pruugi piisata – tähtis on järjepidev töö ning probleemi fookuses hoidmine. Samuti on oluline kaasata noori sekkumisviiside väljatöötamisel.

Eestis on väsimusseisundis sõitmise puhul lähtutud ennekõike välisriikide statistikal, mistõttu on hinnangud juba algselt spekulatiivsed ja pealiskaudsed. Töö kindlasti täiustab seniseid kodumaiseid kirjutusi ning uuringuid, sest ühte töösse koondasin lisaks Eesti liiklusstatistikale ka välisriikide kokkuvõtteid väsimusseisundis sõitmise kohta. Riiklikul tasandil annab magistritöö kindlasti palju juurde, sest lisaks liiklusalasele ning liiklusohutuse valdkonda kuuluvale probleemile, tõin töös välja ka probleemi teise olulise poole – meditsiinilise külje. Erinevalt joobes juhtimisest, ei pruugi väsimusseisundis sõitmise puhul olla tegemist ühekordse valikuga – tegemist võib reaalselt olla tõsise ravimata haiguse tagajärjega, mistõttu oli oluline välja tuua asjaolu, et probleem kuulub selgelt rahvatervise valdkonda.

KOKKUVÕTE

Erinevad uuringud on näidanud, et väsimusseisundis sõitmine on liiklusohklik käitumisviis. Samuti on selgelt välja toodud asjaolu, mille kohaselt väsinuna liiklemine on võrreldav joobes juhtimisega, kuid paraku on väsimusseisundis sõidukijuhtimise ennetustöö jäänud selgelt teiste liiklusohkude varju. Põhjuseks on vähesed varasemad uuringud, ebamäärane liiklusstatistika ning samuti ei näe erinevalt joobes juhtimisest seadusandlus ette väsimusseisundis sõitva juhi karistamist. Liiklusohutu elukeskkonna tagamine on selgelt ühiskonna huvi, seega on oluline uurida, mis põhjustel väsimusseisundis sõidukit juhitakse.

Lähtudes nii Eesti kui välismaistest allikatest, siis selgus, et suurim riskigrupp on 18-25aastased mehed – põhjusteks valdavalt nende riskeerivam käitumine, kuid väsimusseisundi puhul tõid erinevad autorid välja asjaolu, et noored magavad ning puhkavad selgelt vähem kui peaksid. Teemat on eelnevalt vähe uuritud, seega oli oluline uurina, kuidas sihtrühm räägib väsimusseisundis sõitmisest. Samuti soovisin teada, millised on nende kogemused seoses väsimusseisundis sõitmisega, mida ootavad ennetustöös ning kuidas nad üldse konstrueerivad erinevaid ohte liikluses.

Magistritöö käigus esitasin tulemuste saamiseks kolm peamist uurimisküsimust:

- 1) kuidas konstrueeritakse häirijaid ja ohte liikluses?
- 2) milliste diskursuste kaudu konstrueerivad 18-25aastased noored mehed väsimusseisundis sõitmist?
- 3) kuidas oleks võimalik noorte hoiakuid väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks muuta?

Uurimismeetodiks oli kvalitatiivne uurimisviis ning andmete kogumiseks kasutasin poolstruktureeritud süvaintervjuud, millele oli lisatud intervjuu kava. Laherand (2008) kohaselt on intervjuu suur eelis teiste andmekogumismeetodite ees paindlikkus, võimalus andmekogumist vastavalt olukorrale ja vastajale reguleerida. Tegemist on delikaatse teemaga, kus intervjuueeritavad hakkasid rääkima ka enda varasemast ebakorrektselt liikluskäitumisest. Intervjuu kasutamine oli kindlasti efektiivne andmekogumismeetod, sest sain protsessis teha vajadusel pause, juhtida konkreetse teemani ning lasta teisel osapoolel maksimaalselt ise rääkida.

Valimisse kuulusid kümme meest, kõigil vähemalt B-kategooria juhtimisõigus ning juhtimiskogemus. Intervjueeritavad leidsin erinevate allikate kaudu, kasutades selleks sõprade ja tuttavate abi. Intervjuud viisin läbi veidi enam kui kahe kuu jooksul, salvestasin mobiiltelefoni ning seejärel transkribeerisin. Seejärel asusin diskursuseanalüüsi meetodi kaudu saadud tulemusi analüüsima. Kuigi intervjueeritavate vastustes esines palju erinevaid diskursuseid, siis tulemuste esitamisel keskendusin ennekõike vastustes esinenud ühisosale, mis osalt ka kinnitasid teooriaosas välja toodud informatsiooni.

Esimene uurimisküsimusega, kus intervjueerijad rääkisid liikluses olevatest ohtudest ning erinevatest häirijatest, tõid vastajad välja asjaolu, et kuigi ennast positsioneeritakse suhteliselt tavaliste autojuhtidena, siis ohtudena nähti liikluses lisaks staažikatele autojuhtidele (vedukijuhid, bussijuhid) ka jalakäijaid, kes on liikluses selgelt nõrgem osapool. Samuti selgus tulemuste analüüsimisel, et ennast pigem distantseeritakse probleemidest ning ise vastutust liiklusohlikes käitumisviisides ei võeta. Keelekasutuses kasutati valdavalt umbisikulist tegumoodi ning välditi mina-vormi.

Teise uurimisküsimusega, kus soovisin teada, milliste diskursuste kaudu konstrueerivad 18-25aastased noored mehed väsimusseisundis sõitmist, selgus, et tegemist on tõsise liiklusprobleemiga. Kõik intervjueeritavad tõid välja, et neil on olnud varasemaid kogemusi väsimusseisundis sõitmisega. Samuti konstrueerisid noored väsimusseisundit kui joobes juhtimisega võrdväärset käitumisviisi. Tegemist on kahe väga tugeva argumendiga, mis abistaksid liiklusohutusega (miks mitte ka tervishoiuasutused) tegelevaid asutusi ennetustöö planeerimisel. Lisaks toodi välja ka põhjused, miks väsinuna sõidetakse ning millist olulist rolli mängivad käitumisel just sõbrad. Samuti loomulikustati vastustes magamatust: tegemist on osaga kiirest elutempost, mille tulemusel väsinuna sõitmine on igapäevane ja tavaline sotsiaalne praktika. Keelekasutuses domineeris umbisikuline kõneviis, millega kaotati tegevustes vastutaja.

Kolmas uurimisküsimus, millega soovisin näha, kuidas oleks võimalik noorte hoiakuid väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks muuta, andis vastuseid selle kohta, millised on sihtrühma ootused probleemiga tegelemisel. Intervjueeritavad tõid välja, et tegemist on tõsise liiklusprobleemiga ning pakkusid välja erinevaid lahenduskäike, kaasa arvatud varianti neid ennast kasutada. Uurijana oli üllatuseks, et nähakse karistuse karmistamist samuti ühe võimaliku efektiivse sekkumisviisina.

Uurimistulemused näitasid, et probleem on selgelt aktuaalne ning väärib edasist suuremat tähelepanu. Järelduste ning diskussiooni peatükis esitasin omapoolsed ettepanekud edasisteks uuringuteks. Järgmised uurijad võiksid uurida, kuidas ka naissoost isikud räägivad väsimusseisundis sõitmisest. Minu magistritöö oli ennekõike suunatud kitsa sihtrühma keelekasutuse uurimisele, kuid edaspidi on võimalik uurida lisaks mõlemale soole ka rohkem haigustemaatikast lähtudes. Väsimusseisundis sõitmine ei ole seotud vaid valikutega ning käitumisviisiga – väsimus võib olla ravimata haiguse tulemus, mis võib viia liikluses ohtlike olukordadeni. Haiguste eest ei ole keegi kaitstud ning väsimuse probleem on suurem kui pelgalt liiklusohklik käitumisviis. Sotsiaalsete praktikate realiseerimine on tulevikus efektiivne kui probleemiga tegeleksid koos nii liiklusohutusega kui ka rahvatervise heaoluga tegelevad asutused. Väsimusseisundis sõitmise ennetamiseks on tulevikus kindlasti erinevaid võimalusi ning lahenduste toomisel tuleb arvestada olulist aspekti – iga inimene on oluline, iga liiklusurum on ära hoitav ning meid kõiki oodatakse koju.

KASUTATUD KIRJANDUS

- Aava, K. (2015). *Kes vastutab? Liiklusõnnetuses osalejate keeleline konstrueerimine*. Eesti Rakenduslingvistika Ühingu aastaraamat.
- Aava, K., Salumäe, Ü. (2013). *Meedia ja mõjutamine*. Tallinn: Künnimees.
- Akerstedt, T., Bassetti, C., Cirignotta, F., García-Borreguero, D., Gonçalves, M., Horne, J., Léger, J., Partinen, M., Penzel, T., Philip, P. & Verster, J. C. (2013). *Sleepiness at the Wheel: White paper. French Motorway Companies and the National Institute of Sleep and Vigilance*. Külastatud aadressil http://www.esrs.eu/fileadmin/user_upload/publications/Livre_blanc_VA_V4.pdf
- Alver, H. (2009, 27.veebr). *Süvenev väsimustunne võib olla haigustunus*. Ajaleht Eesti Ekspress lisaleht „Terve pere, lk 22. Eesti Ekspressi Kirjastuse AS.
- Aronen, A.-M., Pihl, S. (2013). *Magamise kunst. V itke unetus ja uneprobleemid ilma ravimiteta*. AS Medicina
- Bachmann, T., Maruste, R. (2003). *Psühholoogia alused*. Tallinn: Ilo.
- Born, J., Rasch, B., Gas, S. (2006). *Sleep to Remember*. Külastatud aadressil <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1073858406292647>
- Bryman, A. (2016). *Social Research Methods. 5th edition*. Oxford University Press.
- Cross, R., Davis, S., O’Neil, I. (2017). *Health Communication Theoretical and Critical Perspectives*. Polity Press.
- Currie, S., Wilson, K. (2005). *60 sekundiga parem uni*. Tallinn: Ersen.
- Dorfman, L., Krasnow, I.D. (2014). *Public health and media advocacy*. Annual Review Public Health, 35, 293-306.
- Edlund, M. (2010). *Puhkamise j ud*. AS Eesti Ajalehed.
- Eesti UnemeditSiini Selts. (2013). *Algamas  leriigiline kampaania „ ra istu unisena autorooli!”* Külastatud aadressil <http://www.unemeditSiin.ee/?q=en/node/82>

- Eesti Uuringukeskus OÜ. (2016). *Tähelepanematus kui turvarisk liikluses 2016*.
Külastatud aadressil
https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/aruanne_tähelepanematus_kui_turvarisk_liikluses_06-2016.pdf
- Eensoo, D. (2008). *Riskeeriv liikluskäitumine ning riskikäitumise markerid kooliõpilastel ja sõidukijuhtidel*. Doktoriväitekirja kokkuvõte.
Külastatud aadressil <https://ojs.utlib.ee/index.php/EA/article/viewFile/10360/5547>
- Ernits, T. (2008). *Liiklusohutus ja tervishoid*. Eesti Arst. Külastatud aadressil
<https://ojs.utlib.ee/index.php/EA/article/viewFile/10313/5500>
- Fairclough, N. (2001). *Language and Power*. Harlow: Longman
- Finsterer, J., Zarrouk M.S. (2013). *Fatigue in Healthy and Diseased Individuals*.
Külastatud aadressil <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1049909113494748>
- Gander, P.H. (2015). *Evolving Regulatory Approaches for Managing Fatigue Risk in Transport Operations*. Külastatud aadressil
<http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1557234X15576510>
- Gordon, A.M., Mendes, W.B., Prather, A.A. (2017). *The Social Side of Sleep: Elucidating the Links Between Sleep and Social Processes*. Külastatud aadressil
<http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0963721417712269>
- Guest, G., Bunce, A., Johnson, L.(2006). *How Many Interviews Are Enough? An Experiment with Data Saturation and Variability*. Külastatud aadressil
<http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1525822X05279903>
- Ghuri, P., Grønhaug, K. (2004). *Äriuuringute meetodid: Praktilisi näpunäiteid*.
Tallinn: Külim.
- Hayes, N. (2002). *Sotsiaalpsühholoogia alused*. Tallinn: Külim.
- Idzikowski, C. (2001). *Õpi hästi magama*. Tallinn: Viola.
- Ilisson-Cruz, A. (2014). *ERR novaator koostöös Tartu Ülikooliga. Ühe Minuti Loeng: Magad rohkem, elad kauem*. Külastatud aadressil <https://novaator.err.ee/255509/uhe-minuti-loeng-magad-rohkem-elad-kauem>
- Jacobs, G. (2013). *Jäta hüvasti unetusega*. Tallinn: Ersen.

- Josselson, R. (2013). *Interviewing for Qualitative Inquiry. A Relational Approach*. The Quilford Press
- Junttila, N. (2015). *Sõpradeta elu. Laste ja noorte üksildus*. Tallinn: Koolibri.
- Jürgenson, M. (2010). *Rõõm tervisest. 1000 hinnalist nõuannet Eesti arstidelt*. AS Ajakirjade Kirjastus.
- Kaasik, T., Uusküla, L. (2007). *Vigastused Eestis. Levimus, tagajärjed ja ennetus*. MTÜ Naabrusvalve Keskus.
- Kasik, R. (2008). *Tekstid ja taustad V. Meediatekstide keelekasutus ja selle sotsiaalkultuurilised taustad*. Tartu Ülikooli Eesti keele osakond.
- Klaos, M. (2007). *Õnnetusjuhtumid ja turvalisus*. Päästeamet.
- Kreegipuu, K. (2009). *Tunne iseennast. Õppimisega seotud hoiakud. Väsimus ja sooritusvõime*. Külastatud aadressil http://dSPACE.ut.ee/bitstream/handle/10062/14620/vasimus_baastekst.pdf
- Laherand, M. (2008). *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: Sulesepp.
- Lagerspetz, M. (2017). *Ühiskonna uurimise meetodid*. Tallinna Ülikooli Kirjastus.
- Loogna, G., Loogna, M. (1998). *Väsimus Unetus Valu*. Tallinn: Kirjastus Ilo
- Loogna, G., Loogna, N. (1999). *Füüsiline töö ja ülekoormushaigused*. Tallinn: TEN-TEAM OÜ.
- Lusmägi, S. (2014). *Eesti kommertssõidukijuhtide sõidu- ja puhkeajad seaduste põhjused*. Diplomitöö. Haapsalu: Tallinna Ülikool.
- Maanteeamet. (2015). *Liikluskasvatus. Väsimus ja autorool ei kuulu kokku*. Külastatud aadressil <http://www.liikluskasvatus.ee/taiskasvanud/autojuhile-ja-soitjale/vasimus/>
- Maanteeamet. (2017). *Liiklusohutusprogramm 2016-2025*. Külastatud aadressil <https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>
- Maanteeamet. (2017). *Liiklusohutusprogramm 2016-2025*. Külastatud aadressil https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/liiklusohutusprogramm_2016-2025.docx

Maanteeamet ja Politsei- ja Piirivalveamet. (2016). *Liiklusaasta 2015*. Külastatud aadressil https://www.mnt.ee/sites/default/files/contenteditors/Failid/Uudis/liiklusaasta_2015_kokkuvote.pdf

Maanteeamet ja Politsei- ja Piirivalveamet. (2017). *Liiklusaasta 2016*. Külastatud aadressil https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/statistika/2016_vol_6.pdf

Maanteeamet ja Politsei- ja Piirivalveamet. (2018). *Liiklusaasta 2017*. Külastatud aadressil https://www.mnt.ee/sites/default/files/news-related-files/liiklusaasta_2017_-_1_1.pdf

Miilits, T. (2012). *Noorte sõidukijuhtide riskikäitumine Eestis*. Magistritöö. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

National Sleep Foundation. (2018). *Drowsy Driving Prevention Week. Detection and Prevention*. Külastatud aadressil <http://drowsydriving.org/about/detection-and-prevention/>

Nightingale, E. (2017). *Hoiak*. Tallinn: Million Mindset OÜ.

O'Hanlon, B. (2000). *Uni*. Tallinn: Ragne Kepler ja Tänapäev.

Paaver, M. (2003). *Riskeeriv käitumine liikluses ja isiksuseomadused, nende seos bioloogilise markeri monoamiinide oksüdaasi (MAO) aktiivsusega*. Teadus- ja arendustöö. Tartu: 2003.

Paavle, S., Veldi, M. (2012). *Hea une saladus*. Tallinn: Kirjastus Pegasus.

Phillips, L., Jørgensen, M.W. (2002). *Discourse Analysis as Theory and Method*. London: Sage.

Pigeon, W., R. (2011). *Une käsiraamat kosutava ööune saavutamiseks*. Tallinn: Koolibri.

Praakli, K. (2009). *Intervjuu keeleandmete kogumise meetodina*. Eesti Rakenduslingvistika Ühing.

Riigi Teataja (2011). *Liiklusseadus*. Külastatud aadressil <https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021?leiaKehtiv>

Road Safety Authority. (2008). *Driver tiredness. The facts*. Külastatud aadressil http://www.rsa.ie/Documents/Road%20Safety/Driver%20Fatigue/Driver_Fatigue_FA.pdf

Robson, C. (2002). *Real World Research: A Resource for Social Scientists and Practitioner-Researchers*. 2nd ed. Oxford: Blackwell Publishing.

Safety Net. (2009). *Fatigue*. Külastatud aadressil

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/specialist/knowledge/pdf/fatigue.pdf

Sinisalu, V., Veldi, M. (2006). *Unehäired ja liiklusohutus*. Külastatud aadressil <http://www.tartuarstid.ee/uneraamat.pdf>

Sõõru, E. (2013). *Obstruktiivse uneapnoe riskitegurite hindamine, diagnoosimudeli loomine ja haiguse mõju hindamine sotsiaalsele tegevusele raames diagnoosimudeli väljatöötamine unisuse käsitlemiseks autojuhi tervisetõendi väljastamisel*. Külastatud aadressil http://rahvatervis.ut.ee/bitstream/1/5816/1/Maanteeamet_uneapnoe2013.pdf

Tooding, L.-M. (2015). *Andmete analüüs ja tõlgendamine sotsiaalteadustes*. Tartu Ülikooli Kirjastus.

Turu-Uuringute AS. (2015). *Tähelepanematus kui turvarisk liikluses*. Külastatud aadressil https://www.mnt.ee/sites/default/files/construction_files/tahelepanematus_liikluses_1_eta_pp_2015_aruanne1.pdf

Turu-Uuringute AS. (2017). *Tähelepanematus liikluses 06/2017*. Külastatud aadressil https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/2017_06_tahlepanematus_liikluses_aruanne_0.pdf

Turu-Uuringute AS. (2017). *Sõiduki juhtimine joobes, väsimusseisundis ja sõidukiiruse valik*. Külastatud aadressil https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_juhtimine_joobes_vasinnult_ja_soidukiiruse_valik_09-2017_aruanne.pdf

Zilmer, M., Teesalu, R. (2012). *Tervis- ühiskond, inimene, elukeskkond*. Tallinn: AS BIT.

Tervise Arengu Instituut. (2017). *Tegevused. Laste ja noorte tervise edendamine*.

Külastatud aadressil <http://www.tai.ee/et/tegevused/tervise-edendamine/laste-ja-noorte-tervise-edendamine>.

Van Dijk, T.A. (2005). *Ideoloogia: multidistsiplinaarne käsitus*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.

Veldi, M. (2009). *Uneraamat*. Tallinn: OÜ Lege Artis.

Verster, J.C., Pandi-Perumal, S.R., Ramaekers J.G., de Gier J.J. (2009). *Drugs, Driving and Traffic Safety*. Birkhäuser Verlag AG.

Vihalemm, T., Keller, M., Kiisel, M. (2013). *Kuidas parandada maailma? Kommunikatsioon sotsiaalsete muutuste kujundamisel*. Tartu Ülikool.

Vuohelainen, R. (2001). *Suur uneraamat*. Aivo Lõhmus ja Tänapäev.

Wormer, K., Besthorn, F. (2011). *Human Behaviour and The Social Environment. Groups, Communities, and Organizations*. Oxford University Press.

Õunapuu, L. (2014). *Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes*. Tartu Ülikool.

LISAD

LISA A INTERVJU KAVA NING INTERVJU KÜSIMUSED

1. Intervjuu kava

Tere, mul on väga hea meel, et oled nõus minuga rääkima sellisel teemal nagu väsimusseisundis sõidukijuhtimine. Tegemist on minu lõputööga, mille teemaks on väsimuse kui liiklusohu konstrueerimine 18-25aastaste meessoost sõidukijuhtide näitel. Informatsiooni kogumiseks kasutan süvaintervjuud, seega kohtun intervjuueeritavaga silmast-silma. Alustuseks ütlen kohe, et kui soovid küsimuste vahel väikest pausi, siis anna kindlasti teada. Oluline, et sul oleks kogu intervjuu protsessi käigus mugav. Intervjuu salvestamise kohta niipalu, et lindistan intervjuu mobiiltelefoniga ning seejärel järgmise kolme päeva jooksul kirjutan intervjuu ümber. Pärast transkribeerimist kustutan intervjuu oma telefonist. Sinu anonüümsus on tagatud ning luban, et igasuguse võimaliku andmete lekitamise eest võtan ma täielikult vastutuse. Intervjuu vastuseid kasutatakse lõputöö koostamiseks ning andmetena lisan sinna vaid intervjuu kuupäeva, intervjuus osaleja vanuse ning tähise selle kohta, mitmenda intervjuueeritavaga oli tegemist. Enne kui intervjuuga alustame, siis kas on äkki sinul endal midagi minult täiendavalt küsida? Kui ei ole rohkem küsimusi, siis võime alustada. Loomulikult lisan uuesti, et kui vajad väikest pausi, siis julgelt anna teada. Salvestise saab panna pausile ja alati jätkata.

2. Intervjuu küsimused

Liikluskultuur ja liiklusohutus

Kuidas hindad üldist liikluskultuuri Eestis?

Mis sind liikluses häirib ning mida muudaksid?

Kui heaks autojuhiks sa ennast pead?

Mis on sinu arvates peamised ohud liikluses?

Mida pead noorte sõidukijuhtide puhul riskeerivaks käitumiseks liikluses?

Kogemused seoses väsimusseisundis sõidukijuhtimisega

Mida tähendab sinu jaoks väsimusseisundis sõidukijuhtimine?

Kui suureks liiklusohuks pead väsimusseisundis sõitmist? Millest tuleneb selline hinnang?

Mis sa arvad, kui suur protsent liikluses hukkunutest võib olla põhjustatud väsimusseisundis sõitmisest?

Kui Eesti inimeste hinnangul on väsimusseisundis sõitmine olnud viimastel aastatel 5-7 liiklusoht, siis kuhu sa selle ise nii-öelda edetabelis asetaksid?

Mis on sinu hinnangul põhjused, miks noored juhid istuvad väsinuna sõidukirooli?

Mis põhjustel noored ei maga piisavalt?

Kas sinu meelest noored mõtlevad, et väsimusseisund võib olla mõne haiguse tulemus?

Kas oled ise kunagi väsimusseisundis sõidukit juhtinud? Kas oled seda teinud korduvalt?

Kes on sinu jaoks suurimad mõjutajad?

Kas on tulnud ette hetki, kus hakkad justkui rooli taga magama jääma?

Mis olid sinu puhul põhjused, et võtsid vastu otsuse juhtida sõidukit väsinuna?

Mõjutusvahendid ning meetmed väsimusseisundis sõidukijuhtimise ennetamiseks

Kui palju sa oled üldse kuulnud läbi erinevate suhtluskanalite väsimusseisundis sõidukijuhtimisest või väsimusseisundis põhjustatud liiklusõnnetustest?

Kelle kaudu oled enamjaolt saanud informatsiooni?

Kas sinu hinnangul on väsimusseisundis sõitmine jäänud joobes juhtimise kajastamise varju?

Mis sinu meelest kõnetaksid noori väsimusseisundis sõitmise ennetamisel?

Mis sa arvad, kuidas peaks sellele liiklusohtlikule käitumisviisile avalikkuses tähelepanu pöörama?