

Tallinna Ülikool
Balti filmi, meedia, kunstide ja kommunikatsiooni instituut

Helen Külaots

**MOBIILTELEFONI AUTOROOLIS KASUTAMISE DISKURSUSED 25-
34AASTASTE AUTOJUHTIDE SEAS**

Magistritöö

Juhendaja: Katrin Aava, PhD

Tallinn 2019

RESÜMEE

Ülikool Tallinna Ülikool	Instituut Balti filmi, meedia, kunstide ja kommunikatsiooni instituut
Autor Helen Külaots	
Pealkiri Mobiiltelefoni autoroolis kasutamise diskursused 25-34aastaste autojuhtide seas	
Õppekava Kommunikatsioon	Tase Magistritöö
Kuu ja aasta Mai 2019	Lehekülgede arv 93
Kokkuvõte Käesoleva magistritöö eesmärk oli kirjeldada, kuidas autojuhid põhjendavad enda käitumist ning leida, milliste tervisekommunikatsiooni meetmetega ning milliste diskursuste kaudu toetada muutusi telefoni autoroolis kasutamise sotsiaalses praktikas 25-34aastaste vanuserühmas. Töö eesmärgi saavutamiseks püstitasin järgmised uurimisküsimused: 1. Milliseid tähendusi konstrueerivad 25-34aastased autojuhid telefoni kasutamisele autoroolis? 2. Milliste diskursuste kaudu oleks võimalik autoroolis telefoni kasutamise sotsiaalset praktikat muuta? Uurimisküsimustele vastuste saamiseks viisin läbi kvalitatiivse uuringu 8 autojuhi seas vanuses 25-34 aastat. Andmete kogumiseks kasutasin individuaalseid süvaintervjuusid ning andmeid analüüsisin kvalitatiivse sisuanalüüsi ja kriitilise diskursuseanalüüsi meetodi abil. Tulemused näitasid, et autojuhid leiavad telefoni roolis kasutamisele vabandusi või õigustavad oma käitumist. Kuigi vastajad tunnistasid, et rikuvad aeg-ajalt liiklusreegleid, ei väljendanud vastajad enda agentsust tegutsejana ega enda vastutust juhina. Halva liikluskultuuri põhjustajana näevad nad pigem teisi juhte. Sotsiaalse praktika muutmiseks pakkusid vastajad erinevaid meetmeid, sealhulgas tõhusamat politsei kontrolli ja paremat teavitustööd. Samuti leidsid vastajad, et teemale peaks avalikult rohkem tähelepanu pöörama. Uuring kinnitas, et sotsiaalne keskkond mängib käitumisotsuste tegemisel olulist rolli, mistõttu võib liikluskäitumine muutuda siis, kui sõbrad/pere seda soosivad ja toetavad. Selgus, et ka kõrvalistujal on suur võim roolis tehtavaid käitumisotsuseid mõjutada.	
Märksõnad Riskeeriv käitumine liikluses, tervisekommunikatsioon, sotsiaalne praktika, nügimisteooria	
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 Helen Külaots	
Heading Discourses Among 25- to 34-Year-Old Drivers About Mobile Phone Usage While Driving	
Curriculum Communication	Level Master
Month and Year May 2019	Page Count 93
Abstract The aim of this Master's thesis was to describe how drivers explain their behavior and to find out what health communication measures and which discourses can support the changes in the social practice of using the mobile phone while driving among 25- to 34-year-old drivers. In order to achieve the goal, I set the following research questions: 1. What are the meanings that 25-34 year-old drivers construct for using the mobile phone in while driving? 2. Through which discourses would it be possible to change the social practice of using the mobile phone while driving? To find answers to these questions I carried out a qualitative research by interviewing 8 drivers in the age of 25-34. I used individual in-depth interviews to collect data and used qualitative content analysis and critical discourse analysis to analyse the data. The research showed that drivers find excuses or justify their behavior for using the phone while driving. Although the respondents admitted that they occasionally violate traffic rules, they did not take responsibility for it, meaning that they did not express themselves as agents. In their view a bad traffic culture is caused by other drivers. Respondents proposed various measures to change social practice, including more effective police control and better informing. Respondents also found that more attention should be paid to the topic publicly. The study confirmed that the social environment plays an important role in making behavioural judgments, so traffic behaviour can change when friends and family favor and support it. It turned out that the passenger also has great power to influence the behaviour of the driver.	
Keywords Risky behaviour in traffic, health communication, social practice, nudge theory	
Place of Preservation Tallinn University, Baltic Film, Media, Arts and Communication School	
Additional Information	

SISUKORD

Resümee.....	2
Abstract.....	3
Sisukord	4
Sissejuhatus	5
1. Töö teoreetilised lähtekohad.....	8
1.1 Probleemi olemus ja teemaga seotud uuringud	9
1.2 Autoroolis mobiiltelefoni kasutamise harjumused Eesti autojuhtide seas.....	12
1.3 Autoroolis mobiiltelefoni kasutamise mõju tähelepanule.....	14
1.4 Miks autojuhid mobiili kasutades riskeerivad?.....	16
2. Strateegiline tervisekommunikatsioon telefoni autoroolis kasutamise vähendamiseks ..	19
2.1. Tervisekommunikatsioon riskikäitumise vähendamiseks.....	19
2.1.1. Indiviidikeskne käitumise mõjutamine	20
2.1.2 Käitumise mõjutamine sotsiaalse keskkonna kaudu	22
2.1.3 Käitumise muutmine nügimise abil.....	23
3. Metoodika.....	28
3.1. Uurimisprobleem ja -küsimused	28
3.2. Andmekogumismeetod ja valim	29
3.3. Andmeanalüüsimeetod.....	32
4. Uuringu tulemused	37
4.1 Autojuhtide hinnang liikluskultuurile ja enda sõiduoskusele	37
4.2 Autoroolis telefoni kasutamise loomulikustamine.....	39
4.2.1 Põhjuste konstrueerimine	40
4.2.2 Vabakäeseade pole ohtlik diskursus.....	46
4.3 Sotsiaalse praktika muutmine	48
4.3.1 Kaassõitja mõju diskursus	48
4.3.2 Ettepanekud sotsiaalse praktika muutmiseks	51
5. Järeldused ja diskussioon.....	60
5.1. Uuringust tulenevad ettepanekud.....	65
Kokkuvõte	73
Kasutatud allikad	76
Lisa A. Intervjuu teemavaldkonnad ja võtmeküsimused.....	85
Lisa B. Intervjuu vastajaga I5.....	88

SISSEJUHATUS

Auto juhtimine on kompleksne töö, mis eeldab, et juht kontrollib oskuslikult autot ning suudab samal ajal kohaneda pidevalt muutuvate liiklusoludega. Vaatamata sellele, et tähelepanu peab olema koondunud sõitmisele, tegelevad paljud juhid roolis kõrvaliste tegevustega, mille hulka kuulub ka telefoni kasutamine. Maanteeameti info järgi toimus Eestis ülemöödunud aastal keskmiselt viis liiklusõnnetust päevas, mida põhjustasid juhi kõrvalised tegevused, sealhulgas telefoni kasutamine (Kõrvalised tegevused..., 2018). Uuringute järgi kasutavad autoroolis telefoni 69% kõigist juhtidest, kusjuures kõige enam vanuses 25-34 aastat (89%) (Maanteeamet, 2018). Sellest tulenevalt on just see vanusegrupp võetud minu töös uurimise alla.

Telefoni roolis kasutamise mõju sõiduohutusele on maailmas uuritud juba aastakümneid ning on kindlaks tehtud, et see suurendab õnnetusse sattumise tõenäosust neli korda (Nadeau et al, 2003). Sõnumi saatmist peetakse uuringute järgi suuremaks ohuks kui joobesseisundis sõitmist (European Road Safety Observatory, 2018). Järelikult tuleb telefoni autoroolis kasutamisele avalikkuses jätkuvalt tähelepanu pöörata ning leida võimalused seda käitumist liikluses muuta. Kusjuures statistika järgi on inimeste teadlikkus paranenud, kuid nende inimeste hulk, kes roolis telefoni kasutavad, on endiselt kõrge (Kõrvalised tegevused..., 2017). Miks siis juhid telefoni kasutavad, kui on ohtudest teadlikud?

Euroopa Komisjoni liiklusohutuse raporti järgi on küll teada, mil määral ning millistes vanusegruppides telefoni enim kasutatakse, kuid autojuhtide endi põhjendusi selle teema suhtes piisavalt uuritud pole (European Road Safety Observatory, 2018). Ka Eestis sellised uuringud puuduvad, mis näitaks, milliseid tähendusi autojuhid ise telefoni roolis kasutamisele omistavad ning millised faktorid seda käitumist mõjutavad. See teadmine on oluline, sest uusimate käitumisökonomika seisukohtade järgi ei pruugi indiviid oma käitumist muuta isegi sel juhul, kui tal selleks tahtmine olemas on (Cross et al., 2017). Veelgi enam, käitumisotsuseid mõjutavad sotsiaal-kultuurilised ja füüsilised keskkonnatingimused, mille üle indiviidil tihti mõjuvõim puudub (Vihalemm et al., 2013). Sellest tulenevalt on vajalik käitumist mõjutavad faktorid kaardistada ning luua kommunikatsioonistrateegia, mis võtab arvesse inimest ümbritsevat konteksti ning arvestab sutevõrgustikku.

Käesoleva magistritööga soovin tõsta fookusesse teema olulisuse. Eesmärk on kirjeldada, kuidas autojuhid põhjendavad enda käitumist ning leida, milliste tervisekommunikatsiooni meetmetega ning milliste diskursuste kaudu toetada muutusi telefoni autoroolis kasutamise sotsiaalses praktikas 25-34aastaste vanuserühmas. Lähtuvalt sihtgrupi ootustest toon välja ka praktilised rakendusmeetmed, mida probleemiga tegelemisel kasutada. Töö sisu on abiks Maanteeametile liiklusohutuskampaaniate teostamisel kui ka teistele institutsioonidele, kes puutuvad kokku sotsiaalkampaaniate läbiviimisega ning otsivad ideid, kuidas sihtgrupi sissejuurdunud käitumismalle muuta. Vastavalt oma eesmärgile püstitasin alljärgnevad uurimisküsimused:

1. Millised tähendusi konstrueerivad 25-34aastased autojuhid telefoni kasutamisele autoroolis?
2. Milliste diskursuste kaudu oleks võimalik autoroolis telefoni kasutamise sotsiaalset praktikat muuta?

Uurimisküsimustele vastuste saamiseks viin 25-34aastaste autojuhtide seas läbi kvalitatiivse uuringu, et uurida telefonikasutajate isiklikku kogemust ja mõista konteksti, kus autojuhtide käitumisotsused sünnivad. Valim koosneb kaheksast nimetatud vanusegruppi kuuluvast autojuhist. Andmekogumise meetodina kasutan poolstruktureeritud süvaintervjuud ning andmete analüüsimiseks kombineerituna kvalitatiivset sisuanalüüsi ja diskursuseanalüüsi meetodit.

Magistritöö koosneb viiest peatükist. Esimeses osas toon välja varasemate uuringute tulemused, mis käsitlevad telefoni autoroolis kasutamise ohtusid ja kõrvalmõjusid. Lisaks võtan spetsiifilisemalt vaatluse alla, kuidas telefoni kasutamine roolis tähelepanu mõjutab ning lahkan erinevate teoreetikute põhjal küsimust, miks autojuhid roolis olles riskeerivalt käituvad.

Töö teises osas kaardistan tervisekommunikatsiooni teooriad, mille abil oleks võimalik telefoni kasutamise praktikat ühiskonnas muuta. Selle peatüki eesmärk on tuua välja erinevused klassikaliste teooriate ja uuemate käsituste vahel ning analüüsida, milline lähenemine oleks sissejuurdunud käitumismallide muutmiseks kõige efektiivsem.

Kolmandas peatükis annan ülevaate uuringu metoodikast, kus avan peamised uurimisküsimused, kirjeldan andmete kogumise ja analüüsimise protsessi.

Neljandas peatükis tutvustan uuringu tulemusi ehk toon välja, milliste diskursuste kaudu konstrueerisid uuritavas vanusegrupis autojuhid tähendusi telefoni kasutamisele roolis ning milliseid ettepanekuid nad sotsiaalse praktika muutmiseks välja töid. Viimases peatükis kõrvutan uuringutulemusi teoreetiliste lähtekohtadega ning pakun välja rakenduslikke meetmeid probleemiga tegelemiseks.

Mind ajendas seda tööd kirjutama huvi uurida ja mõista, miks on nii keeruline probleemset käitumist muuta. Vaadates liikluses veidi ringi, on lausa hirmuäratav, kuivõrd palju näeb juhte, kes sõites telefoni käes hoiavad ning tihtipeale saab juba sõidustiili järgi kindlaks teha, et juhi tähelepanu on kõrvaliste tegevustega häiritud. Häbi tunnistada, kuid olen ka ise autoroolis telefoni kasutanud ning seda teguviisi endale igati õigustada proovinud. Oma igapäevatöö raames olen olnud seotud sotsiaalkampaaniate läbiviimisega ning turundushuvilisena hoidnud silma peal praktikatel, millega on püütud ühiskonnas mingeid käitumismalle murda ja uusi juurutada. Nende pinnalt tean, et muutuste ellu kutsumine võib olla pikaajaline ja raske protsess. Loodetavasti annab minu töö ideid kõigile, kes sarnaste teemadega kokku puutuvad, või inspireerib neid, kes oma käitumismalle kuidagi murda ei suuda.

1. TÖÖ TEOREETILISED LÄHTEKOHA

Teooria esimeses osas annan ülevaate varasematest uuringutest, mis tõestavad mobiiltelefoni roolis kasutamise kahjulikkust, ning statistilistest näitajatest, mis probleemi tõsidust Eesti liikluskultuuris kinnitavad. Samuti analüüsin erinevate teoreetikute ja uurijate näidete põhjal võimalikke põhjuseid, miks juhid roolis olles riskeerivalt käituvad. Teooria teine peatükk võtab vaatluse alla tervisekommunikatsiooni meetmed, mille abil mobiiltelefoni autoroolis kasutamise praktikad ühiskonnas vähendada.

Käesoleva töö teoreetiline orientatsioon põhineb konstruksionistlikul arusaamal sotsiaalsest tegelikkusest. Selle järgi on maailm, mida me tunneme, maailm, mida me ise loome, ning ei eksisteeri objektiivset tegelikkust, mida saaks käsitleda inimloomusest eraldiseisvana (Palmaru, 2016). Veelgi enam, sotsiaalses vastastikmõjus toimub pidev nähtuste ja nende tähenduste loomine, täiendamine ja ümberkujundamine (Berger, Luckmann, 2018). Tähenduste loomine sotsiaalses interaktsioonis põhineb sellel, kuidas kasutatakse keelt kui suhtlusvahendit (Palmaru, 2016). Seetõttu on ka minu töös uurimise all, mismoodi konstrueerivad autojuhid keele abil tähendusi telefoni kasutamisele autoroolis. Minu töö ei anna universaalseid vastuseid, miks inimesed telefoni autoroolis kasutavad, vaid näitab aja- ja vanusespetsiifilisest lähtepunktist koostatud analüüsi tulemust, mis uuritavaid subjekte iseloomustab.

Magistritöös olen võrdsustanud terminid mobiil-, nutitelefon ja telefon, sest nende füüsiline ja sisuline erinevus (nuppudega või puutetundliku ekraaniga telefon) ei mängi uuringu läbiviimisel rolli — töö ei keskendu erinevate tegevuste kaardistamisele, mida telefoniga teha saab, vaid võtab arvesse telefoni kui side- ja infovahendit, mis võib autoroolis segavaks faktoriks kujuneda. Lähtun oma töös tehnoloogia sotsiaalse kujundamise teooriast (ingl *social shaping of technology*), mille järgi tehnoloogia ei arene omasoodu, vaid vastastikuses koosmõjus kasutajaga (William and Edge, 1996). Nagu kirjutab Katrin Tiidenberg oma raamatus “Ihu ja hingegea internetis”, võib igasuguse tehnoloogia puhul rääkida selle lubavusest ehk kuidas ja mille jaoks seda kasutatakse (2017). Lubavused on tingitud inimeste soovidest, vajadustest, eeldustest ja veendumustest ning need soosivad mingit kindlat käitumist (Tiidenberg, 2017). Kuna tehnoloogia on meie igapäevaelus tähtsal kohal,

siis see, millised on selle tagajärjed meie käitumisele, sõltub lubavustest, mis võivad teatud viisil käitumise väga lihtsaks muuta, või ka vastupidi, mingit käitumist vähendada.

1.1 Probleemi olemus ja teemaga seotud uuringud

Mitmed uurijad on kinnitanud, et mobiiltelefon on muutnud inimestevahelist suhtlemist ning kui varem nähti mobiiltelefonis pigem staatuse sümbolit, siis nüüdseks on see asendamatu praktiline igapäevane ese (Vinayak & Malhotra, 2017). Viimased suundumused näitavad, et mobiil ja internet on omavahel väga tihedalt põimunud ning nende kahe sümbioos justkui suunab inimesi olema igal ajal ja igas kohas kättesaadav (Kuss et al., 2017). Siiski on leitud, et hea ja mugav ligipääs telefonile ja internetile võivad kaasa tuua selle, et telefoni kasutatakse ohtlikes või ka keelatud olukordades, nagu näiteks autoroolis (Parasuraman et al., 2017). Autojuhtimine on aga kompleksne töö, mis nõuab sõiduki oskuslikku käsitlemist ning samal ajal kohanemist pidevalt muutuvates liiklusoludes.

Alates ajast, mil esimesed mobiiltelefonid kasutusele võeti, on üle maailma läbi viidud mitmeid uuringuid, mille eesmärk on mõista telefoni kasutamise mõju auto juhtimisele. Varasematest uurijatest võib välja tuua Nadeau jt. (2003), kes uurisid, kas ja mil määral telefoni kasutamine roolis suurendab ohtu sattuda õnnetusse. Hiljem on sarnast uuringut korranud näiteks Korpinen ja Pääkonen (2012) ning Asbridge jt. (2012), kes näitasid seost roolis telefoni kasutamise ja õnnetusse sattumise vahel.

Eraldi vaatluse all on olnud telefoni kasutamise mõju juhi tähelepanule, mida on käsitlenud nii Strayer ja Johnston (2001), Young ja Regan (2003), Treffner ja Barrett (2004), Beede ja Kass (2006), Al-Darrab jt. (2009), Lansdown & Stephens (2013), Yannis (2013), Haque jt. (2018) ning Kass jt. (2019). Kaardistatud on ka telefoni kasutamise määra sooliselt ja vanuseliselt ning uuritud seoseid vanuse ja riskiteadlikkuse vahel autoroolis (Hallet jt., 2011). Kuna lisaks käeshoitavale telefonile on võimalik kasutada helistamiseks vabakäeseadet, on mitmed teadlased uurinud selle seadme mõju juhi sõiduohutusele ning võrrelnud seda käeshoitava telefoniga. Nendest uurijatest võib esile tuua Ameerika Ühendriikide teadlased Strayer ja Johnston (2001), Consiglio jt. (2003), Matthews jt. (2003), samuti Rootsi teadlased Törnros ja Bolling (2005).

Üks värskemaid kokkuvõtvaid uuringud telefoni kasutamise kohta autoroolis on Euroopa Komisjon liiklusohutuse raport, mis kirjeldab erinevate teemapõhiste uuringute tulemusi ning toob välja, kui tihti ja kelle poolt peamiselt (vanuseliselt, soopõhiselt) telefoni roolis kasutatakse, mis võib olla selle tagajärg, kuidas telefon mõjutab juhi tähelepanu ja mismoodi suhtuda vabakäeseadme kasutamisse (European Road Safety Observatory, 2018). Sama raport kirjeldab ka erinevaid meetmeid, mis on probleemi lahendamiseks tehtud. Ka Eestis on mobiiltelefoni kasutamist autoroolis uuritud: peamiselt on sellega tegelenud Maanteeamet (2018), mis teatud ajaperioodi tagant kaardistab telefoni kasutamise sagedust ja määra. Järgnevalt toon välja põhilised tulemused, mis eelnimetatud uuringutest on selgunud.

Seda, et telefoni autoroolis kasutamine mõjub autojuhi tähelepanule ja reaktsioonivõimele negatiivselt, tõestati juba üle 20 aasta tagasi (Alm & Nilsson, 1995). Hiljem teostatud uuringud kinnitavad esialgset väidet ning näitavad, et telefoni kasutamine roolis vähendab võimet püsida oma sõidurajal, vähendab teadlikkust ümbritsevast liiklusest ning mida kauem kõne kestab, seda aeglasemaks reaktsioonikiirus muutub (Strayer & Johnston, 2001; Treffner & Barrett, 2004; Beede & Kass, 2006; Al-Darrab et al., 2009; Lansdown & Stephens, 2013).

Samuti on uuringud kinnitanud, et neil, kes kasutavad sõitmise ajal telefoni, on mitmeid kordi suurem (hinnanguliselt kuni neli korda suurem) oht sattuda tõsisesse õnnetusse ning mida kauem ja tihedamini telefoni kasutada, seda suuremaks õnnetuse tõenäosus muutub (Nadeau et al., 2003). Veelgi suurema negatiivse mõjuga on sõidu ajal tekstisõnumite saatmine/telefonis kirjutamine, mida peetakse uuringute järgi suuremaks ohuks kui joobeseisundis sõitmine (European Road Safety Observatory, 2018). Kõige värskem, 2019. aasta alguses teostatud uuring näitab, et juhil on veel ligikaudu 10 sekundit pärast sõnumi lugemist/saatmist tähelepanu hajunud (Kass et al., 2019).

Spetsiifilisemad uuringud näitavad, et telefoni kasutamise mõju määr pole alati ühtlane. Keerulistes olukordades, näiteks suurem kiirus, tihedam liiklus või kehvemad teeolud, suureneb kõrvalise tegevusega kaasnev negatiivne mõju eksponentsiaalselt (Amado & Ulupinar, 2005). Teised uuringud näitavad, et mobiili mõju juhile oleneb ka kõne sisust ehk mida keerulisem vestlus, seda rohkem tähelepanu roolis hajub (Nunes & Recarte, 2002; Briggs et al., 2011). Lisaks telefoni kasutamise riskidele autoroolis on uuritud ka mobiili

kasutamise esinemissagedust vastavalt vanusele ja soole. Need uuringud näitavad, et mitmel pool maailmas kasutavad mobiiltelefoni (sealhulgas nii helistamiseks kui ka muudeks tegevusteks) autoroolis rohkem nooremaelised meesjuhid, kellel on seetõttu ka suurem risk sattuda liiklusõnnetusse (Haque et al., 2018; Kuss et al., 2017; Nelson et al., 2009). Seega ei saa telefoni kasutamist roolis käsitleda alati ühtsel viisil, vaid sõltuvalt olukorrast ja viisist, kuidas seda tehakse.

Telefoni roolis kasutamine tähendab juhi jaoks mitme asjaga korraga tegelemist. Tartu Ülikooli neuroteadlase Jaan Aru kinnitusele ei suuda aju korraga keskenduda juhtimisele ja telefoniga rääkimisele ning sõitmist ei mõjuta ainult see, kui vaadata piisavalt teele, vaid just mõttetöö ja piisav tähelepanu, mis telefoni kasutades hajuvad või mujale koonduvad (Aru, 2017). Austraalias läbi viidud katsed näitasid, et juhid ei suutnud keerulistes sõidutingimustes isegi lihtsaid vestlusi pidada ning ka vastupidi, süvenemist nõudvate vestluste puhul ei suudetud täita ka lihtsaid sõitmisülesandeid (CARRS-Q, 2015). Niisiis on uurijad rõhutanud, et inimene pole võimeline samaaegselt mitut tegevust korraga efektiivselt teostama.

Euroopa Komisjoni liiklusohutuse uuringust selgub ka see, et mobiiltelefoni kasutamise ja õnnetuste seose vahelist statistikat ei korjata veel liikmesriikides süsteemselt. (European Road Safety Observatory, 2018). Siiski on mõnes riigis seda täpsemalt uuritud ning näiteks Rootsis saab mobiiltelefoni kasutamisest tingitud õnnetustes surma 10-20 inimest aastas, sellele lisanduvad veel vigastatud (*ibid*). Maanteeameti eksperdi Kerli Tallo sõnul on mobiiltelefoni roolis kasutamise tõttu juhtunud õnnetusi raske tuvastada (Tallo, 2019). Seetõttu puudub ülevaatlik info, kui palju õnnetusi mobiiltelefoni kasutamise tõttu Eestis juhtub. Kõnekas leid on 2015. aastal Eestis läbiviidud uuring, mis näitas, et liiklusõnnetuste kajastamise diskursuses domineerib autokeskne lähenemine ning jalakäijad või teised autota liiklejad on avalikus ruumis halvemas positsioonis (Aava, 2015). See tähendab, et uudiste lugejad tõlgendavad olukorda sel juhul autojuhi kasuks (*ibid*). Sellest tulenevalt on küsimus, kuivõrd autojuhid ise ohuolukorra tekkimises enesel süüd näevad? Selle kohta Eestis täpsemad uuringud puuduvad.

Erinevad uurijad on välja pakkunud ka meetmeid, mille abil mobiiltelefoni autoroolis kasutamist vähendada. Need võib laias laastus jagada kolmeks: haridus, poliitika ja tehnoloogilised täiendused (Engelberg et al., 2015). See tähendab, et tuleks pidevalt koguda andmeid probleemi ulatuse määramiseks, suurendada teadlikkust, rakendada seadusaktid,

mis keelaks telefoni kasutamist roolis ning luua mobiilirakendusi, mis takistaks roolis rääkimist. Ühe lahendusena nähakse muudatusi ettevõtete poliitikas, mis peaks paremini reguleerima töötajate telefoni kasutamise praktikat (WHO, 2011). Meetmete väljatöötamise aluseks on andmed ja teadmine, mismoodi mobiiltelefon autoroolis juhti mõjutab.

Ehkki mobiiltelefoni autoroolis kasutamist autoroolis on uuritud aastakümneid, on uurijate tähelepanu olnud peamiselt telefoni kasutamise mõjul ja riskide hindamisel liiklusohutuse seisukohalt. Need kinnitavad, et telefon mõjutab autojuhti roolis negatiivselt ning suurendab õnnetusse sattumise riski. Euroopa Komisjon raportis on aga välja toodud, et autojuhtide endi hoiakuid ja suhtumist sõitmise ajal mobiiltelefoni kasutamise suhtes on Euroopas vähe uuritud, aga need uuringud, mis siiani on teostatud, näitavad selgelt, et autojuhid alahindavad sõidu ajal mobiiltelefoni kasutamise riski sõiduohutusele (European Road Safety Observatory, 2018). Niisiis on vajalik mõista ka mobiiltelefoni kasutamist autoroolis juhi perspektiivist.

Maanteeameti (2018) läbiviidud uuring kaardistas osaliselt autojuhtide endi hoiakuid ning tõi välja võimalikke meetmeid, mida juhid ise probleemi lahendamiseks välja pakkusid. Selle uuringu puhul oli tegemist kvantitatiivse uuringuga, kus vastajatele olid ette antud vastusevariandid. Minu tööst saadavad tulemused on Maanteeameti uuringule täienduseks, sest uurin autojuhte kvalitatiivse meetodi abil. Eestis pole seni veel uuritud, milline on autojuhtide keelekasutus antud teemast rääkides. Eesmärk on mõista tähenduste konstrueerimist ja näha, kuidas autojuhid enda käitumist põhjendavad ja keda näevad vastutavana, et leida sellest ka võimalusi, sealhulgas sisendeid, millist keelekasutust võiks sel teemal rääkimiseks rakendada, et juurdunud sotsiaalset tava muuta.

1.2 Autoroolis mobiiltelefoni kasutamise harjumused Eesti autojuhtide seas

Eestis kaardistatakse pea igal aastal autojuhtide sõitmisharjumusi, üldist liikluskäitumist ning ka kõrvaliste tegevustega tegelemist roolis. Töö raames uuritava vanusegrupi kohta ilmneb, et kõikidest autojuhtidest moodustavad 25-34aastased Eestis ligi 20% (ca 130 000 inimest) (Liiklusaasta, 2017). Eraldi antud sihtrühma käsitlevaid uuringuid nutiseadme kasutamisest autoroolis tehtud ei ole, küll aga on see sihtrühm kaasatud üldistesse valdkonna uuringutesse laiemal valimi koosseisus. Üks sellistest on Maanteeameti poolt 2017.-2018.

aastal läbiviidud uuring, mis käsitles tähelepanematust liikluses, sealhulgas kõrvaliste tegevustega tegelemist autoroolis (Maanteeamet, 2018).

Maanteeameti tellitud ja Turu-Uuringute ASi poolt teostatud uuringu tulemustest selgub, et ajavahemikul mai 2017 – mai 2018 on autoroolis mobiiltelefoni kasutanud 69% kõigist sõidukijuhtidest ning 15% nendest teeb seda uuringus vastajate sõnastuses sageli (Maanteeamet, 2018). Samast uuringust selgus, et sõiduki juhtimise ajal kasutavad mobiiltelefoni sagedamini 25-34aastased juhid (89%) (*ibid*). Eesti liikluskäitumise uurijate sõnul on autoroolis telefoni kasutajate osakaal püsinud pikaajaliselt kõrgel ning autojuhid alahindavad riske, mis seostuvad mobiiltelefoni kasutamisega autoroolis (Liiklusaasta, 2018).

Lisaks käeshoitava telefoni kasutamisele on Maanteeamet uurinud suhtumist vabakäeseadmesse. Hiljutisest uuringust selgub, et kui telefoni kasutamist ilma vabakäeseadmeta peab ohtlikuks 79% inimestest, siis autojuhtide seas on see osakaal väiksem (74%) (Maanteeamet, 2018). Vabakäeseadet kasutas uuringuperioodil roolis 43% juhtidest ning see näit on mõnevõrra suurenenud varasemate uuringutulemustega võrreldes (2017. aastal oli see näit 40%) (Liiklusaasta, 2018). Samas ei ole selge, kas vabakäeseadme suurenenud (ja samas käeshoitava telefoni vähenenud) kasutusnäit viitab teadlikkuse kasvule/teadlikule valikule või on liiklusesse lisandunud rohkem vabakäeseadme-tehnoloogiaga uusi autosid.

Nutitelefon täidab lisaks helistamisele mitmeid teisi funktsioone, sealhulgas võimalust saata ja vastu võtta sõnumeid, külastada sotsiaalmeediat, saata ja lugeda e-kirju või vaadata kaardirakendust. Sellest johtuvalt uuris Maanteeamet, mille jaoks telefoni autoroolis kõige enam kasutatakse. Uuringust selgus, et mobiiltelefoni kasutatakse sõidukiroolis enamasti kõnelele vastamiseks (96%), muude tegevuste jaoks kasutatakse telefoni vähem kui neljandiku poolt, aga kõige sagedamini 25-34aastaste poolt (Maanteeamet, 2018). Autojuhtimise ajal sõnumite saatmist või sotsiaalmeedia kasutamist peavad uuringus osalejad aga üldiselt sama suureks ohuks kui punase tule alt läbisõitu (97% uuringus vastanutest) (Liiklusaasta, 2017).

Lisaks eelnevalt välja toodule on uuritud liiklusõnnetuste toimumist vanuselises lõikes. Kõnekas leid on Liiklusaasta 2017 kokkuvõttest selgunud statistika, mis näitab, et

täisealistest mootorsõidukijuhtidest osales liiklusõnnetuses absoluutarvuna kõige rohkem 26-34aastaseid (Liiklusaasta, 2017). Sarnast tendentsi näitas ka Maanteeameti uuring, mis tõi välja, et vahemikus mai 2017 – mai 2018 sattusid liiklusohhtlikku olukorda sagedamini kuni 34-aastased (24-30%) ning kõige levinumaks õnnetuse põhjuseks oli neil telefoni kasutamine (Maanteeamet, 2018). Need näitajad kinnitavad, et minu töö uuringu jaoks valitud vanuserühmas esineb enim liiklusprobleeme, ning ehkki juhid on teadlikud telefoni kasutamise keelust, tehakse seda endiselt suurel määral.

1.3 Autoroolis mobiiltelefoni kasutamise mõju tähelepanule

Nagu eelnevates alapeatükkides selgus, on autojuhi käitumise ja õnnetuste vahelisest seosest tehtud mitmeid rahvusvahelisi uuringuid. Euroopa Komisjoni liiklusohutuse 2018. aastal valminud raport võtab aga erilise fookuse alla just tähelepanu hajumise küsimuse (European Road Safety Observatory, 2018). Veidi spetsiifilisemalt kaardistades saab mobiiltelefoni kasutamise mõju tähelepanule vaadelda neljast erinevast aspektist:

- **Füüsiline segaja** – toimub siis, kui juht kasutab üht või mõlemat kätt, et valida numbrit, vastata või lõpetada kõnet. Sel hetkel ei keskendu juht kätega nendele tegevustele, mida nõuab auto juhtimine (Yannis, 2013). Sellele võivad lisanduda seotud tegevused nagu telefoni numbri üles kirjutamine või märkmete tegemine, mis omakorda pikendavad aega, mil ei keskenduta füüsiliselt sõitmisele (Young et al, 2003);
- **Visuaalne segaja** – mobiili sõidu ajal kasutades pöörab juht pilgu teelt nutiseadmele, et vastata kõnele või reageerida muule signaalile (Young et al, 2003). Selle segava faktori mõju võib veelgi pikeneda, kui juht peab lugema telefoniekraanilt sõnumit, e-kirja või muud sellist (Dragutinovic, 2005, viidatud European Road Safety Observatory, 2018);
- **Kuulmise segaja** – tekib juhul kui juht ei keskendu keskkonna helidele, vaid kuulmistähelepanu koondub telefoni helinale/kõnele (Young et al, 2003);
- **Kognitiivne segaja** – tekib juhul kui juhi mõtted koonduvad muule tegevusele kui liiklemine ning see toob kaasa olukorra, kus juht ei pruugi suuta enam turvaliselt sõita (Dragutinovic & Twisk, 2006). Lisaks on leitud, et kognitiivse tähelepanu

segajana mõjub telefonikõne rohkem kui kaasreisijaga rääkimine või raadio kuulamine (Consiglio et al, 2003).

Euroopa Komisjoni liiklusohutuse raport näitab, et viimati mainitud neljast tähelepanu rikkujast on kõige negatiivsema mõjuga kognitiivne segaja, mille tõttu pole juht enam mõttega sõitmise, vaid pigem muu tegevuse juures (European Road Safety Observatory, 2018). Sellest tulenevalt vähenevad juhi reaktsioonid 30% (Burns et al, 2002). Just mõttetöö on see, mis peaks autojuhil olema maksimaalselt sõitmisele suunatud.

Autoroolis telefoni käes hoidmine on Eestis seadusega keelatud. Kõne tegemiseks või vastamiseks on sel juhul alternatiivne lahendus vabakäesüsteemi (inglise keeles *hands-free*) kasutamine, mis on hetkel Eestis seadusega lubatud (Riigi Teataja, Liiklusseadus, 2011). On välja toodud, et täiustatud juhiabisüsteemidel – antud juhul seadmel, mis võimaldab käed-vabad-stiilis telefoniga rääkida – on suur potentsiaal sõiduohutust suurendada: soovitude järgi peaks need olema ergonoomiliselt kavandatud nii, et juhil oleks mugav vabakäeseadet kasutada ning vähendada sõidu ajal segajate mõju (Young et al., 2003). Kusjuures 86% uutest autodest on varustatud *bluetooth*-tehnoloogiaga, mille abil vabakäeseadet kasutada (Bluetooth, 2018). Sellest järeldeb, et seadusloome ja tehnoloogilised uuendused justkui suunavad juhti vabakäeseadet kasutama.

Uuemad uuringud on aga näidanud, et ehkki vabakäesüsteem vähendab sõidu ajal füüsiliste segajate tekkimist, on tehnoloogilised lahendused veel sellised, et ei võimalda mugavalt teha kõnesid nii, et juht kõne valimiseks/ära lõpetamiseks telefoni või mõnda muud nuppu (näiteks rooli küljes) ei puudutaks (European Road Safety Observatory, 2018). On tõestatud, et vabakäeseadme kasutamine mõjub kognitiivse segajana samas mahu, mis telefoni käes hoidmisel tehtav kõne – mõttega sõidu juures olemine on aga kõige tähtsam faktor, et juht säilitaks ohutud sõidutehnikad (Dragutovnic & Twisk, 2006). Kusjuures risk sattuda õnnetusse on mõlema lahenduse korral võrdväärne (Consiglio et al., 2003; Accelerista, 2017; European Road Safety Observatory, 2018; Strayer & Johnston, 2001). Ka Maanteameti liiklusohutuse osakonna juhataja Eiki Ernits soovib kasutada vabakäesüsteemi ainult hädaohu korral (Accelerista, 2017). Seega pole vabakäeseadme kasutamine ohutum kui käeshoitav telefon.

Kokkuvõttes näeme, et erinevate uuringute põhjal on teada, millised on autojuhtide harjumused mobiiltelefoni kasutamise kohta autoroolis ning on selge, mismoodi see mõjutab juhi tähelepanuvõimet ja sõiduohutust. Ehkki statistilised näitajad kinnitavad, et autoroolis käeshoitava telefoni kasutamine on viimastel aastatel veidi vähenenud, on vabakäesüsteemi kasutamine pigem kasvav trend, kuid see jällegi ei vähenda õnnetusse sattumise riski. Üldiselt on autojuhid teadlikud telefoni kasutamise ohtudest, kuid teevad seda siiski. Küsimus on, miks? Seda teemat käsitleb järgmine alapeatükk.

1.4 Miks autojuhid mobiili kasutades riskeerivad?

Eelnevalt esitatud statistilised andmed näitasid, et autojuhtide hoiakud ja käitumine autoroolis telefoni kasutamise kohta ei pruugi ühtida. Miks siis juhid riskivad? Positivistliku paradigma järgi võivad inimesed riskeerida seetõttu, et nad on irratsionaalsed või ei mõista riski olemust (Tulloh ja Lupton, 2003). Seda seletust kritiseerib aga Crossley (2002), kelle sõnul on indiviid ratsionaalne olend, kes võtab riske teadlikult ja meelega. See lähenemine põhineb eeldusel, et inimene analüüsib enne käitumist olukorda ning kalkuleerib oma peas otsuse tulud-kulud. Ratsionaalsusel põhinevad mudelid lähtuvad ka sellest, et inimese käitumine sõltub sellest, milline on tema ettekujutus riskist (Dillard, 2011, viidatud Cross et al., 2017). See tähendab, et inimene riskeerib teadlikult, sest tal on oma nägemus riskist ja selle mõjust.

Riskeeriva käitumise puhul toob Polič (2009) aga välja selle, et inimesed pole tihti teadlikud oma alateadlikest motivatsioonidest (või ei taha neid tunnistada), mis neid mõnda tegu tegema panevad. Seega peaks riskeeriva käitumise uurimisel pöörama tähelepanu ka emotsioonidele ja nende mõjule otsuste tegemisel (Weinstein et al. 2009, viidatud Cross et al., 2017). Samuti on paremaks mõistmiseks vajalik analüüsida inimest ümbritsevat sotsiaalkultuurilist keskkonda (Alexander et al., 2010, viidatud Cross et al. 2017). Lähtuvalt eelnevast järeldan, et olgu tegemist teadliku või alateadliku riskivõtmisega, tuleks seda analüüsida komplekselt ehk uurida, kuidas mõjutab inimese käitumist füüsiline ja sotsiaalne keskkond ning tunded.

Irratsionaalsetest otsustest autoroolis on kirjutanud Tartu Ülikooli neuroteadlane Jaan Aru, kelle sõnul mõjutavad autojuhi käitumist lisaks mõistusele ka emotsioonid ja muud

lihtsamad vajadused (Aru, 2017). Aru sõnul tunneb aju autosõidu ajal tihtipeale igavust ning telefonist tulev info pakub ajule tegevust, uudsust ja mõnu (*ibid*). Seega on tegemist alateadliku naudingu sooviga, mis juhti roolis olles tabab ning sel puhul ei suudeta oma otsust ratsionaalselt põhjendada.

Konkreetselt mobiiltelefoniga autoroolis riskeerimisele on seletust otsinud ka Kristie Young, inimeste käitumisele maanteetranspordis keskendunud Austraalia teadlane. Tema on leidnud, et mobiiltelefoni kasutamisel autoroolis püüab juht tähelepanu hajumist kompenseerida: vähendab kiirust, suurendab vahet teiste autodega, kohandab tähelepanu erinevate ülesannete vahel või siis lepib vähenenud tähelepanuga liiklemisele (Young & Regan, 2003). Sarnast käitumist on täheldanud mitmed teised uurijad (Choudhary & Velaga, 2017; Saifuzzaman et al., 2015; Haque et al., 2018). Seega võib riskeeriv käitumine liikluses tuleneda sellest, et juht püüab seda teiste meetmetega heastada ehk enda arvates riski vähendada.

Siiski pole jõutud konsensusele, kuivõrd ja kas üldse kompensatoorne käitumine autojuhi sõiduohutust nendes tingimustest suurendab. Mõned uuringud on täheldanud, et tähelepanu hajub ikkagi märkimisväärselt ning vähendab juhi võimet hoida kiirust, kontrollida pedaale, säilitada liiklemist oma rajas; samuti vähenevad juhi nägemisulatus ja reaktsioonikiirus (Dragutinovic & Twisk, 2006; Young et al., 2007). Kohandatud käitumismustrid ei pruugi säilitada juhi võimet hästi sõita.

Käitumisuuringute spetsialistid Richard Thaler ja Harvardi õigusteaduskonna professor Cass Sunstein toovad välja, et inimesed ongi põhjendamatult optimistlikud ja enesekindlad, millega saab seletada riskide võtmist olukorrast, kus ollakse nendest riskidest tegelikult teadlikud (Thaler & Sunstein, 2008). Samad autorid on näitlikustanud eelnevat väidet uuringutega, millest ilmnes, et 90% autojuhtidest usub, et rooli taga on nad keskmisest autojuhist paremad (2008). Niisiis sõltub sõltub riski võtmine ja tunnetamine paljuski enesekindlusest.

Nagu näha, võib juhi riskeeriv käitumine tuleneda mitmetest teguritest: ta teeb seda alateadliku naudingusoovi ajel, teadlikult kompenseerides ja/või siis tulenevalt kõrgest enesehinnangust, mille tõttu peab ta end lihtsalt heaks juhiks, kes usub, et saab erinevate olukordadega hakkama. Kuid autoroolis sõidu ajal mobiiltelefoni kasutamine kui riskeeriv

käitumine ei mõjuta ainult juhti ennast, vaid sellega kaasnevad riskid ka kaasliiklejate, sealhulgas jalakäijate suhtes. Sarnast muret on väljendanud ka Maailma Terviseorganisatsioon, tuues välja, et mobiiltelefoni kasutamist ohtlikes või keelatud olukordades tuleb käsitleda kui rahvatervise probleemi ja sotsiaalset ohtu, millele tähelepanu pööramiseks tuleb rakendada strateegilisi (kommunikatsiooni-) meetmeid, mis suudavad antud nähtuse ilminguid liikluskultuuris vähendada (Kuss et al., 2017). Järgnevas peatükis on võetud vaatluse alla erinevad teooriad, mille abil oleks võimalik ennetada või pidurdada mobiiltelefoni problemaatilist kasutamist.

2. STRATEEGILINE TERVISEKOMMUNIKATSIOON TELEFONI AUTOROOLIS KASUTAMISE VÄHENDAMISEKS

Eelnevalt kirjeldatud riskid, mis kaasnevad autoroolis nutiseadme kasutamisega, on tõsised ning võivad veelgi laialdasemalt realiseeruda, sest peale kasvav põlvkond kasutab nutiseadet aktiivselt (Toomsalu, 2015). Nagu eelnevalt välja toodud uuringud näitasid, on autojuhid suuremalt jaolt teadlikud, et nutiseadme kasutamine autoroolis on keelatud ja pigem ohtlik, siiski see trend ei vähene.

See käitumisviis ei mõjuta ainult autojuhti ennast, vaid võib osutuda ohtlikuks kaasreisijatele ja -liiklejatele, seetõttu on tegemist sotsiaalse probleemiga, mis kuulub Eestis rahvatervise valdkonna alla ning selle muutmiseks on vajalik rakendada tervisekommunikatsiooni meetmeid (Sotsiaalministeerium, 2019). Sellest tulenevalt võtan järgnevas peatükis vaatluse alla kommunikatsioonivaldkonna mudelid ja meetodid, mida oleks võimalik rakendada, et juhtida autojuhtide tähelepanu nutiseadme kasutamise ohtudele ning üldisele ohutule käitumisele liikluses. Peatüki eesmärk on leida viisid, mismoodi oleks võimalik muuta senist sotsiaalset praktikat nutiseadme autoroolis kasutamisest.

2.1. Tervisekommunikatsioon riskikäitumise vähendamiseks

Tervislik elustiil ning paremate valikute esiletõstmine on tänapäeval aina enam fookuses. Selle eestkõnelejaks pole mitte ainult riiklikud asutused, vaid sotsiaalse vastutustunde tähe all suunavad inimese tervisekäitumist ka paljud eraettevõtted (Vastutustundliku Ettevõtluse Foorum, 2012). Riiklikult on rahvatervise valdkonna eesmärk jagada informatsiooni, tõsta teadlikkust ning muuta inimeste valikud tervislikumaks (Sotsiaalministeerium, 2019). Tervise Arengu Instituut (2018) rõhutab, et tervise edendamise eesmärk on aidata inimestel suurendada kontrolli oma tervise üle ja seeläbi tervist parandada. Sotsiaalministeeriumi (2019) kava järgi on rahvastiku tervise seisundi positiivsete muutuste tagamiseks vaja tegeleda isikute ja kogukondade võimestamisega. Crossi jt (2017) sõnul saab võimestamine toimuda tervisekommunikatsiooni abil, mille eelduseks ja aluseks on teadmine, kuidas inimesed mõtlevad, tunnevad ja käituvad. Seega on strateegiline kommunikatsioon tervise

edendamise puhul kriitilise tähtsusega, et tekitada jätkusuutlikke muutusi ja võimaldada indiviidil tervislikumaid valikuid teha.

Tervise edendamisel mängivad suurt rolli psühholoogiateadmised, sest eesmärk on käitumise muutmine. See omakorda eeldab teadmisi sellest, kuidas kujunevad inimeste hoiakud, kuidas neid muuta ning mis käitumist mõjutavad (Cross et al., 2017). Erinevad käitumise muutmise teooriad võib jaotada selle järgi, kas sekkumine toimub indiviidikeskselt või laiemas sotsiaalses kontekstis, samuti selle järgi, kas stiimul muutumiseks luuakse sisemiselt või väliselt. Alljärgnevates alapeatükkides võtan vaatluse all kolm lähenemist, mille alusel tervisekommunikatsiooni teostada.

2.1.1. Indiviidikeskne käitumise mõjutamine

Indiviidikeskne mõjutamine eeldab, et inimene ise on võimeline ja motiveeritud oma käitumist muutma. Mõjutades indiviidi seestpoolt, on vahendiks veenmine, hoiatamine ning harimine, et ta teeks vastavas olukorras “õige valiku” ja käituks teadmiste kohaselt. Seespidine mõjutamine põhineb Vihalemma jt. (2013) sõnul arusaamal, et indiviid on ratsionaalne mõtleja ja piisavalt nutikas, et iseseisvalt ületada kõik tõkked ning püüelda elukvaliteedi parandamise suunas. Sarnast mõtteviisi on väljendanud ka Thompson ja Kumar (2011), kelle sõnul valitseb klassikalises tervisekommunikatsioonis eeldus, et muutes inimese hoiakuid, on võimalik muuta ka käitumist.

Indiviidikeskne lähenemine on omane neoliberaalsele maailmavaatele, mis on viimased paarkümmend aastat olnud lääneriikides aluseks paljudele tervisekommunikatsiooni praktikatele (Cross et al., 2017). Selle järgi on kõige aluseks indiviidi vabadus võtta vastu otsuseid, kontrollida oma käitumist vastavalt teadmistele ning seega vastutada oma käekäigu eest ainuisikuliselt, riiklik koordineerimine peaks olema minimaalne (Stuart and Donoghue, 2011). Suur rõhk on sel juhul isiklikul enese kontrollifunktsioonil, mis eeldab, et inimene on oma valikutest teadlik ja motiveeritud neid tegema.

Mitmed klassikalised käitumisteooriad, mis näevad käitumise muutmist või mõjutamist ette üksikisiku kaudu, käsitlevad indiviidi kui ratsionaalset subjekti. Sellise lähenemisega on nii planeeritud käitumise teooria kui ka transteoreetiline mudel. Nendest esimene väidab, et

indiviidi kavatsus mingil viisil käituda tekib tema hoiakust käitumise suhtes, talle tähtsate inimeste arvatavast reaktsioonist ning tema tajutud kontrollist enda käitumise üle ehk teadmised, hoiakud ja käitumine on lineaarselt seotud (Ajzen, 1991). Transteoreetiline mudel keskendub sellele, et indiviidil on võime oma käitumises teadlikult muudatusi esile kutsuda ja selleks vajab ta pidevalt pooltargumente, mis aitaks käitumise muutmise protsessi edukalt lõpuni viia (Prochaska & DiClemente, 1983). Mõlemate mudelite puhul eeldatakse, et teadmine toob kaasa ka muutuse käitumises, ehk tulemuste saavutamiseks on vaja sõnumit hästi ja arusaadavalt kommunikeerida.

Leidub autoreid, kelle sõnul võib klassikaliste teooriate kasutamisel tervisekommunikatsioon ebaõnnestuda. Cross jt (2017) leiavad, et klassikalised teooriad eiravad faktoreid, mis võivad inimese käitumist vaatamata tema enda tahtele mõjutada: nendeks on kontekst, enesehinnang ja ümbritsevate inimeste mõju. Üldjuhul on kommunikatsioon klassikaliste mudelite puhul paternalistlik ehk ühesuunaline (ülevalt alla) ning kommunikeerija asetab end justkui võimusuhtes kõrgemale positsioonile, võttes eksperdi rolli, kes teab, mis on “inimesele parim” (*ibid*). Ka Lee ja Garvin (2003) suhtuvad sellesse lähenemisse pigem kriitiliselt, tuues välja, et tervisekommunikatsioon peaks õnnestumise nimel muutuma ühesuunaliselt lähenemiselt kahe-suunaliseks ning arvestama ka sotsiaalseid, kultuurilisi ja keskkondlike eripärasid, mis käitumist mõjutavad. Hoiakud ja käitumine ei pruugi alati ühtida.

Indiviidikesksel käsitlusel on veel mitmeid kriitikuid. Briti sotsioloog Alan Warde (2014) sõnul on indiviidikeskne käsitlus liiga kitsas, sest ei arvesta seda, et indiviid ei tegutse sotsiaalses vaakumis, vaid võrgustikes, milles mängivad rolli materiaalne keskkond kui ka sotsiaalsed suhted. Cohn kritiseerib praktikas palju kasutatud plaanitud käitumise ja transteoreetilist teooriat, väites, et ühiskond pole homogeenne ega stabiilne (2014, viidatud Cross et al., 2017). Ehk indiviid tegutseb teatud kontekstis ning tihtipeale ei pruugi “eksperdi” ütlus ja indiviidi enda kogemus kokku langeda ning seetõttu käitumist ei muudeta.

Ka Horrocks ja Johnsoni (2014) sõnul ei taga neoliberaalne indiviidikeskne lähenemine tulemusi, sest indiviid ei pruugi ennast piisavalt hästi reguleerida ega võtta igas olukorras vastu teadlikke otsuseid. Lisaks võib indiviidikeskne lähenemine tuua kaasa ohvri süüdistamise (Green et al., 2015, viidatud Cross et al., 2017). Veelgi enam, neoliberaalses

ühiskonnas väärtustatakse inimest selle alusel kui suur on tema enesekontroll; käitumist mõjutab aga lisaks inimesele endale ka tema keskkond, kultuur või majanduslik seis (Helen ja Jauho, 2003, viidatud Cross et al., 2017). Seega ei pruugi inimene keskkonna surve tõttu oma käitumist muuta isegi sel juhul, kui soov selleks olemas on.

2.1.2 Käitumise mõjutamine sotsiaalse keskkonna kaudu

Klassikalistele, indiviidikesksetele teooriatele vastandub kriitiline perspektiiv tervise edendamise kommunikeerimisel, mis asetab käitumise muutmisel fookusesse sotsiaalsed, poliitilised ja kultuurilised dimensioonid ehk võtab vaatluse alla konteksti, kus indiviid tegutseb. Seda eelkõige sellepärast, et tervisekommunikatsioon ei saa lähtuda ainult eeldusest, et teadmine toob kaasa käitumise muutmise (Vihalemm et al., 2013). Kuna tervisekäitumine leiab aset kontekstis ning kriitilise lähenemise järgi on sellel kontekstil käitumise suunamisel suur mõju, on uuem ja täpsem termin tervisekäitumise asemel sotsiaalne praktika (Cross et al., 2017). Selle järgi ei peaks tervise edendamisel asetama keskele kohale ainult indiviidi, vaid analüüsima nähtust kui ühiskonnas aset leidvat laiemat käitumismalli.

Praktikat defineerib Andreas Recwitzi kui rutiinset käitumist, mis koosneb mitmest omavahel seotud elemendist: kehalised ja vaimsed tegevused, asjad ja nende kasutamine, taustteadmistest arusaamine, oskusteave, emotsionaalne seisund ning motivatsioon (Strengers & Maller, 2015). Veidi teises sõnastuses seletab praktikat Schatzki (1996), kelle kohaselt on praktika ütleliste ja tegemist võrgustik, mida kindlad elemendid koos hoiavad; see on inimese jaoks mingis keskkonnas tuttav tegevus. Seega saab sotsiaalset praktikat käsitleda kui ühiskonnas inimese jaoks äratuntavat nähtust, mis ei eksisteeri eraldiseisvalt, vaid mitme osapoole koostoimel.

Sotsiaalse praktika käsitlus aitab mõista, mis inimest tähenduslooomel mõjutavad ja kuidas otsused sünnivad. Strengersi ja Malleri (2015) sõnul on sotsiaalse praktika mõiste abiks uuringute läbiviimisel, sest püüab määrata seost mingi nähtuse ja sotsiaalse konteksti vahel. Praktikate kaudu inimesed taastoodavad mingit käitumist ja samas ka muudavad seda (Vihalemm et al., 2013). Tuleb ka arvestada, et ühiskonnas võivad ühe nähtuse kohta levida

erinevad ja samas osaliselt kattuvad praktikad (*ibid*). Järelikult võib mingi sotsiaalse praktika kui nähtuse uuring anda vaid fragmendi selle selgitamiseks.

Seega on toimunud tervisekommunikatsiooni edendamise teooriates selge paradigma nihe, kus indiviidikesksus on asendunud sotsiaalse keskkonnaga ning vastavat käitumist tuleks käsitleda kui sotsiaalset praktikat. Tervisekommunikatsiooni perspektiivist vaadatuna tuleks võimalikult põhjalikult tunda oma sihtrühma igapäevaelu – tegevusi, suhteid, materiaalsed-tehnoloogilist keskkonda – ning arvestada sellega, et inimesed on praktika sees ja lähevad “vooluga kaasa”, teevad asju, mida nad on rutiinselt harjunud tegema, mis on nende jaoks normaalsed (Vihalemm et al., 2013). Mitmete autorite arvates on sotsiaalse praktika käsitusel üsna suur potentsiaal seletada ja kutsuda esile sotsiaalset muutust paremini kui indiviidikesksel käsitlusel (Strengers & Maller, 2015). Siiski ei paku sotsiaalse praktika kontseptsioon selget, ühest lahendust, vaid on pigem raamistik, mille järgi rahvatervist edendada.

2.1.3 Käitumise muutmine nügimise abil

Sotsiaalse praktika käsitus on osaliselt kattuv käitumisökonomika uusima lähenemisega, milleks on Thaleri ja Sunsteini loodud nügimisteooria (2008). See aitab mõista, kuidas mõjutada inimeste käitumist nii, et valikuvariante jõuliselt ei muudeta ning rahalisi mõjutusvahendeid käitumise muutmiseks ei kasutata (Cross et al., 2017). Eesmärk on luua valikud või muuta keskkonda nii, et käitumine muutuks ette prognoositavaks ning (õige) valiku tegemine oleks indiviidi jaoks lihtne (Thaler & Sunstein, 2008). Nügimise tulemusel hakkab inimene tegema õiged valikud, sest neid on lihtne omaks võtta.

Kui riiklikud mandaadid ja keelud on inimesele kohustuslikud ja sunniviisilised, siis nügimine töötab hoopis teisiti. Teooria autorite sõnul säilib nügimisel vabadus ise otsuseid vastu võtta ehk soovi korral teha teine valik, käituda teisiti (Sunstein, 2014). See tähendab, et inimestele tuleb luua sotsiaalses kontekstis ja keskkonnas tingimused, mis suunavad neid “õigesti käituma”, kuid need ei tohiks piirata isiku otsustusvabadust.

Nügimisteooria aluseks on eeldus, et inimese motivatsiooni ja käitumist saab mõjutada erinevate mitteotseste mehhanismidega. Teooria loojad toovad välja, et nügimine võib

toimuda nii inimese enda, sotsiaalse ringkonna, erasektori kui ka riikliku institutsiooni poolt (Thaler & Sunstein, 2008, lk. 90). Valikuarhitekt (see, kelle poolt nügimine toimub) peab siiski arvestama, et nügimise õnnestumisele aitavad kaasa kambavaim, muud ahvatlused, mugavus ja inimese *status quo* säilitamise vajadus (Thaler & Sunstein, 2008). Nügimisviise saab jaotada neljaks (Local Government Association, 2013):

- teabe edastamine – näiteks menüüs on kirjas kalorite arv;
- keskkonnamuutused – näiteks ehitatakse maju, kus pole lifte, et inimesi rohkem liikuma suunata;
- vaikimisi tehtavad muudatused – näiteks prae lisand on vaikimisi salat (friikartulite asemel) ;
- normide kasutamine – info jagamine selle kohta, kuidas teised käituvad, mida teised teevad.

Teooria autorite sõnul on nügimise puhul tegu liberaalse paternalismiga, mille järgi riik aitab teha valikuid valdkondades, kus inimesel endal puudub selleks tahtejõud või tarkus (Thaler & Sunstein, 2008). Inimesed käituvad igapäevaelus tihti harjumuspäraselt ja impulsiivselt, sest pole aega kaaluda iga tegevuse juures pluss- ja miinusargumente (Eesti politsei..., 2016). Selle näiteks on ka autoroolis telefoniga rääkimine (Leesment, 2017). Samas peab säilima läbipaistvus ja selgus, kelle huvid on mängus ning mis eesmärgil nügimine toimub (Sunstein, 2014). Niisiis peab nügimine põhinema teadmisel, kuidas ja miks inimesed mingis situatsioonis käituvad ning sellest lähtuvalt peab olema võimalik ka nügimist põhjendada.

Ehkki nügimisteooria on näidanud praktikas positiivseid tulemusi, on see saanud ka kriitilist vastukaja. Boyce'i (2008) sõnul on nügimine lühiajaline, poliitiliselt kallutatud meede, mis ei arvesta laiemat mõju (sealhulgas psühholoogilist) inimtervisele. Cross jt. (2017) leiavad, et nügimine mõjutab inimest alateadlikult, mis vähendab teadlikku käitumist mingis olukorras ehk nõrgestab võimestamist (inglise keeles *empowerment*) – selle tugevdamist peetakse aga kaasaegse tervisekommunikatsiooni alustalaks. Ka Ottawa harta (1986) järgi on kogukondade ja inimeste võimestamine terviseedenduse tuum, mis annab inimestele omanditunde ja kontrolli oma saavutuste üle. Inimeste ja kogukondade võimestamine eeldab, et inimene on terviseküsimumustes aktiivne ja teeb teadlikke valikuid.

Kriitikutele vastavad teooria loojad, et nügimine ei sobigi kasutamiseks igas valdkonnas. Eelkõige sobib see valikute puhul, mille mõju ilmneb tüki aja pärast ehk olukorras, kus valiku ja kogemuse suhet on raske hinnata (Thaler & Sunstein, 2008). Sellest lähtuvalt võib eeldada, et nügimine oleks kasulik meede ka autoroolis telefoni kasutamise praktika muutmiseks – ka sel juhul ei ole põhjus-tagajärg olukorda alati üheselt võimalik hinnata ning autojuht ei pruugi konkreetsetes situatsioonides tajuda, kas telefoni kasutamine autoroolis põhjustab õnnetuse või mitte.

Kui võrrelda nügimisteooriat klassikaliste teooriatega ja sotsiaalse praktika käsitusega, näeme, et nügimisteooria kasutab elemente mõlemast lähenemisest: suunatud indiviidile, kuid arvestab keskkonna ja sotsiaalse praktikaga. Nügimisteooria põhineb pigem neoliberaalsel lähenemisel, kus indiviidil on vaba tahe otsustada oma käitumise üle. Samas võtab inimene nügimise puhul otsuseid vastu pigem alateadlikult ja irratsionaalselt ning seega on temaga võimalik manipuleerida (Cross et al., 2017). Fischer ja Lotz (2014) tõdevad, et nügimine on “pehme” paternalism ning inimekäitumise muutmiseks see üldjuhul töötab, kuid eetilise küsimus seisneb selles, kas käitumine üldse peab muutuma. Inimesel on justkui valik, kuid teatud suunal “nügimine” võtab ikkagi indiviidilt otsustusvabaduse.

Vihalemm jt. (2013) lõi erinevate teoreetikute põhjal indiviidikeskse ja sotsiaalse praktika võrdlustabeli, mis kirjeldas kahe lähenemise põhimõttelisi erinevusi. Selles puudus aga üks uusimaid käitumise muutmise teooriaid, milleks on nügimine. Et mõista, kuidas nügimisteooria indiviidikeskse lähenemise ja sotsiaalse praktika käsituse konteksti paigutub, lõi selle kirjeldamiseks koondtabeli, mille alusel saab näha fundamentaalseid erinevusi ja sarnasusi kolme käsituse vahel (Tabel 1). Tõin välja kolm peamist küsimust: kes kutsub muutuse esile, kuidas on seotud käitumine ja hoiak ning kuidas toimub mõjutamine.

Tabel 1. Indiviidikeskse, sotsiaalse praktika ja nügimisteooria iseloomustus ning peamised erisused (Vihalemm et al., 2017, autori täiendatud)

	Indiviidikeskne käitumise muutmise käsitus	Sotsiaalse praktika käsitus	Nügimisteooria
Kes kutsub sotsiaalse muutuse esile ehk kes tegutseb?	Ratsionaalne indiviid, kes otsustab iseseisvalt.	Pigem mitteratsionaalne grupp, kes mõjutab indiviidi. Suhtevõrgustik ja võimusuhted määravad käitumise.	Pigem mitteratsionaalne indiviid, tegutseb alateadlikult. Tegutsemise määravad suhted, objektid, keskkond.
Kuidas mõjutatakse?	Antakse teadmisi, mille alusel muutuks inimese hoiak ja käitumine.	Indiviidi mõjutatakse grupi tegemiste ja keskkonna kaudu. Luuakse keskkond, mis soodustab uut praktikat või takistab vana.	Indiviidi mõjutatakse grupi tegemiste ja keskkonna kaudu. Luuakse keskkond, mis soodustab uut praktikat, kuid ei keela vana.
Hoiaku ja käitumise seos?	Indiviid tegutseb lineaarselt, hoiak ja käitumine ühtivad.	Hoiak ja käitumine ei pruugi ühtida, suhtevõrgustikul käitumise määramisel suur mõju	Ei tegutse lineaarselt, hoiak ja käitumine ei pruugi kokku langeda.

Inimkäitumine on kompleksne. Kui indiviidikeskne käsitus on osaliselt põhjendatud ning ka neoliberaalsele riigile (kuhu võib liigitada ka Eesti) mugavam, suunates vastutuse eeskätt indiviidile, siis teatud probleemide puhul see tulemusi ei anna (Vihalemm et al. 2013). Eelnevast johtuvalt on traditsiooniliste ja uuemate käsituste pooldajate vahel tekkinud vaidlus, kuivõrd on võimalik kutsuda esile muutusi üksikisiku kaudu ja kuivõrd on vaja

laiemat, fundamentaalset struktuurilist muutust (Hargreaves, 2011). Crossi jt (2017) kohaselt ongi terviseedendus keeruline valdkond, sest eeldab teatud tingimustel keskendumist indiviidile, kuid peab arvestama ka struktuurseid, sotsiaalseid ja keskkondlike tegureid ning suhtesüsteeme, et kutsuda ühiskonnas esile jätkusuutlikke muutusi.

Ehkki vanemad teooriad on saanud palju kriitikat, kuna asetavad vastutuse ainult indiviidile, lähtuvad need võimestamise kriteeriumist, millele on lääne ühiskondlik korraldus üles ehitatud. Siiski ei pruugi need soovitud tulemusi kaasa tuua. Toetudes eespool välja toodud teaduslikule argumentatsioonile, on nutiseadme kasutamine autoroolis probleem, mis vajab mitmetahulist lähenemist, kombineerides vanemaid lähenemisi uutega. Strateegiliselt lähenedes tuleb probleem asetada laiemasse sotsiaalsesse konteksti, läheneda nähtuse uurimisele sidusrühmade ja suhtevõrgustike kaudu ning mõista, miks inimesed niimoodi käituvad, millised on keskkonnas levinud hoiakud ning mismoodi need autojuhte survestavad. Seejärel on võimalik leida viisid, mismoodi “nügida” inimene teistmoodi autoroolis käituma.

Tulemuste saavutamiseks tuleb kaasata sihtrühm juba meetmete väljatöötamise protsessi. Vaid sellelt pinnalt lähtudes saab luua efektiivseid sõnumeid, mis võiksid tuua kaasa ka püsivaid muutusi. Tulem võiks olla see, et mobiiltelefoni mittekasutamine autoroolis muutuks igapäevaseks praktikaks ehk normiks, mida toetab sotsiaalne ringkond ja soosib keskkond, see teadmine järk-järgult kinnistuks ja muutuks iseennast taastootvaks käitumisviisiks.

3. METOODIKA

Teaduskirjandusele toetudes andis töö esimene osa ülevaate, kui tihti juhid roolis olles telefoni kasutavad ning milliseid tagajärgi see endaga kaasa võib tuua. Lisaks kaardistasin ära kommunikatsioonivaldkonna võimalused probleemiga tegelemiseks, millest eendus, et käitumises muudatuste esile kutsumiseks on vajalik tunda sihtrühma mõjutavaid tegureid ning kaasata nad meetmete väljatöötamise protsessi. Metoodika osa peatükis selgitan uuringu tegemise strateegiat: toon välja uuringu eesmärgi ja uurimisküsimused, annan ülevaate andmekogumis- ja analüüsimeetodist, mida kavatsen tulemuste saavutamiseks kasutada, ning lisaks kirjeldan andmete analüüsimise protsessi.

3.1. Uurimisprobleem ja -küsimused

Magistritöös kaardistasin ja juhtisin tähelepanu probleemidele, mis kaasnevad autoroolis telefoni kasutamisega. Töö teoreetilises osas välja toodud statistilised andmed ja eelnevad uuringud kinnitavad, et telefoni kasutamisel autoroolis on riskirühmaks noored vanuses 25-34 aastat, kes kasutavad telefoni autoroolis sageli ning lisaks helistamisfunktsioonile kõige enam ka muudeks tegevusteks. Seetõttu on just see vanuserühm võetud magistritöö empiirilises osas uurimise alla. Tuginedes töö teoreetilisele raamistikule, sealhulgas tervisekommunikatsiooni meetmetele, on võimalik uurimisest saada ideid ja leida lahendusi, kuidas muuta telefoni probleemse kasutamisega seotud sotsiaalset praktikat vaatluse all olevas vanuserühmas.

Töö eesmärgiks on kirjeldada, kuidas autojuhid põhjendavad enda käitumist ning leida, milliste tervisekommunikatsiooni meetmetega ning milliste diskursuste kaudu toetada muutusi telefoni autoroolis kasutamise sotsiaalses praktikas 25-34aastaste vanuserühmas.

Vastavalt eesmärgile olen püstitanud alljärgnevad uurimisküsimused:

1. Millised tähendusi konstrueerivad 25-34aastased autojuhid telefoni kasutamisele autoroolis?

2. Milliste diskursuste kaudu oleks võimalik autoroolis telefoni kasutamise sotsiaalsed praktikad muuta?

3.2. Andmekogumismeetod ja valim

Käesolevas alapeatükis kirjeldan valimit ja selle koostamise meetodit, seejärel annan ülevaate andmekogumismeetodist, milleks on poolstruktureeritud intervjuu. Magistritöö empiiriline osa põhineb kvalitatiivsel uurimisel. Nimetatud strateegia funktsiooniks on avastada ja ilmutada tegelikkuse fenomene (Õunapuu, 2012). Kvalitatiivse uurimismeetodi eesmärk pole tegeleda mõõtmisega, vaid saada tervikpilt mingist sotsiaalsest nähtusest, uurida isiklikku kogemust ning mõista seda sügavuti (Hirsijärvi & Huttunen, 2005). See on parim viis tähenduste tõlgendamiseks ja analüüsimiseks (Laherand, 2008).

Kvalitatiivse uuringu läbiviimiseks kasutan fenomenoloogilist uuringutüüpi. Kvalitatiivsetes uuringutes on see laialdaselt kasutatud meetod, mille abil kirjeldada inimeste kogemust mingi ilmingu suhtes (CIRT, 2018). Nimetatud uuringutüüp keskendub sellele, kuidas inimene maailma enda ümber tajub ning kuidas suhestub keskkonnaga (Given, 2008). Fenomenoloogiline uuring väärtustab subjektiivset reaalsust, ilmingu konteksti ning heidab kõrvale eeldused inimeste kogemuste kohta mingis konkreetses olukorras (CIRT, 2018). See võimaldab uurijal süveneda uuritavate inimeste arusaamadesse ja tundedesse uuritava ilmingu suhtes ning, uurides mitme osaleja perspektiive, saab uurija süstematiseerida ning teha üldistusi nende mõtteviiside kohta, mida inimesed reaalsuse tõlgendamisel teevad (Marton, 1981). Andmekogumi analüüsis on fookus suhtelise konteksti jälgimisel ja inimeste keeleliste väljendite mõistmisel (Thorpe & Holt, 2008).

Järelikult on fenomenoloogiline uuringutüüp püstitatud uurimisküsimustele vastuste leidmiseks sobilik, sest võimaldab uurida autojuhtide arusaamist ja kogemust telefoni kasutamisel autoroolis, kirjeldada nende suhtumist antud nähtusesse ning anda ülevaade nendest hoiakutest, mis autojuhtidel telefoni kasutamise kohta autoroolis on. Eetilisest perspektiivist tuleks fenomenoloogilise uuringu puhul lähtuda sellest, et uuritavatele tagatakse privaatsus, vajadusel anonüümsus (Lichtman, 2014). Meetodi piiranguks peetakse seda, et analüüs leiab aset juba teostamise ajal ning hilisem andmestik ehk kogemuste

kandmine keelde on osaliselt muutunud, seetõttu tuleks vältida ebapiisavaid tõlgendusi, mis uuringu tulemusi mõjutada võivad (Eberle, 2014).

Fenomenoloogilise uuringu põhiliseks andmekogumismeetodiks on intervjuu (Laherand, 2008). Samas on inimekogemuse uurimiseks võimalik kasutada ka selliseid meetodeid nagu narratiiv ja loo jutustamine. Empiiriliste andmete kogumise meetodina kasutatakse poolstruktureeritud intervjuud. Lähtuvalt uurimistest ja -küsimustest on vajalik mõista tähendusi ja nähtusi, näha intervjuueeritava näoilmet ja žeste ning lasta vastajal vastuseid põhjendada - nendel põhjustel on intervjuu antud teema käsitlemisel kõige sobilikum andmekogumismeetod (Virkus, 2016). Intervjuu on kvalitatiivsetes uurimustes laialt levinud meetod, mis on paindlik ning võimaldab luua vastajaga usaldusväärse kontakti ning esitada täpsustavaid küsimusi, et saadud andmed oleks põhjalikud ja sisukad (Hirsjärvi et al, 2010). Poolstruktureeritud intervjuu eeliseks struktureeritud intervjuu ees peetakse eeldust, et intervjuueeritav saab väljendada oma mõtteid ja vaatepunkte vabamalt (Flick, 2007).

Vastavalt uuringu eesmärgile oli vaja teada saada, millised tähendusi konstrueerivad 25-34aastased autojuhid telefoni kasutamisele autoroolis ning milliste diskursuste kaudu on võimalik muuta ja toetada muutusi antud nähtuse ilminguid liikluskultuuris. Selleks viisin läbi poolstruktureeritud individuaalsed süvaintervjuud 8 autojuhiga vastavas vanusegrupis: intervjuueeritavate hulgas on 4 naist ja 4 meest vanuses 25-34 aastat.

Uuringu valimi moodustasin mitte-tõenäosusliku, eesmärgipäraselt mugavusvalimi põhimõtete järgi, kaasates 25-34aastaseid autojuhte isiklike kontaktide ja soovitude kaudu. Kuna kvalitatiivne uurimisviis on teaduslik tegevus, mis otsib ja ilmutab tegelikkuse fenomene, sobib valimi moodustamisel avatud ja paindlik lähenemine (Õunapuu, 2012). Kvalitatiivsetes uurimustes kasutatakse tihti mitte-tõenäosuslikke valimeid, kus uuritavatel objektidel ei pea olema võrdsed võimalused valimisse sattumiseks (Rämmer, 2014). Mugavusvalimi puhul toimub liikmete valimine kergesti kättesaadavuse ja koostöövalmiduse põhimõttel nagu tutvuskond või pereliikmed (Õunapuu, 2012). Autojuhtide sõidustaaž valimi moodustamisel rolli ei mänginud.

Kvalitatiivse uuringu valimi suurus on sobiv sel juhul, kui selle abil on võimalik anda uurimisküsimusele adekvaatne vastus ning osalejate piiiriks kujuneb see, kui uusi vaatenurki enam intervjuudest ei lisandu (Laherand, 2008). Intervjuude käigus ilmnes, et pärast

kaheksandat küsitlust hakkasid vastused korduma ning uusi vaatenurki eriliselt ei lisandunud. Mõned uuringud on näidanud, et selline tendents võib avalduda pärast 12 intervjuu tegemist (Kaal, 2018). Antud teema juures avaldus see nähtus aga varem. Sellest lähtuvalt jäi uuringu valimisse kaheksa autojuhti. Valimi kirjelduses ei kajastu vastajate nimed anonüümsuse tagamiseks. Vastajate peamised andmed on toodud välja Tabelis 2:

Tabel 2. Intervjueeritavate andmed

Tähis	Sugu	Autojuhtimise staaž
I1	N	17
I2	N	13
I3	M	16
I4	M	8
I5	M	14
I6	N	14
I7	N	13
I8	M	15

Intervjuu kava (Lisa A) koostas magistritöö teoreetilisi põhimõtteid arvesse võttes. Võimalike kitsaskohtade leidmiseks ja küsimuste põhjalikkuse testimiseks viisin läbi pilootintervjuu, mille põhjal tegin esialgsesse kavasse mõned muudatused. Näiteks pidin küsimused ringi tõstma, sest selgus, et vastajate jutt kulges teises rütmis. Samuti sai esialgne kava juurde lisaküsimusi. Üldiselt kinnitas testintervjuu, et valitud meetod on teema uurimiseks sobilik.

Intervjuude toimumiseks leppisin kokku personaalsed kohtumised. Teema tundlikkuse tõttu leidsin, et kõige parem on viia intervjuud läbi personaalsete kohtumiste kaudu ning vältida gruppintervjuud, mille käigus ei pruugi vastajad avada täiel määral oma mõtteid telefoni kasutamise kohta autoroolis, kartes grupi mõjutamist või hukkamõistu. Samuti võimaldas personaalne intervjuu pühendada piisavalt aega ühele vastajale ning saada laiapõhjaline teadmine sellest, kuidas vastaja antud teemaga suhestub.

Enne intervjuude tegemist tutvustasin teemat, kirjeldasin eesmärki ning leppisin vastajaga kokku tingimustes, mis tema jaoks sobivad on, sealhulgas konfidentsiaalsuse tagamine ja hilisem tulemuste tutvustamine kõikidele osalejatele. Vestlesin osalejatega vabas vormis, mida poolstruktureeritud süvaintervjuu teha võimaldab. Eesmärk oli rääkida teemast mitmekülgset, erineva nurga alt ning lasta vastajal lahata teemat täpselt sellises mahus ja sõnadega, mis talle sobivad olid. Intervjuude salvestamiseks kasutasin mobiiltelefoni.

Küsimused olid pilootuuringust õpitut arvesse võttes esitatud loogilises järjestuses ehk alustasime vestlust laiemalt, rääkides üldisest liikluskultuurist; seejärel rääkisime telefoni kasutamisest autoroolis; viimane kategooria keskendus probleemi lahendamiseks võimalike meetmete ja lahenduste pakkumisele. Intervjuude pikkuseks kujunes keskmiselt 25 minutit ning need viidi läbi 2019. aasta veebruaris intervjuueeritavatele sobival ajal ja mugavas kohas.

Poolte vastajatega kohtusin kohvikus, teistega nende kodudes. Mõlemal juhul oli intervjuu läbiviimine edukas: kohviku müra ega teiste inimeste kohalolek ei tekitanud küsimuste esitamisel ega vastamisel probleeme. Oli näha, et teema on vastajate jaoks oluline ning kui eeldasin, et teema tundlikkuse tõttu on vastajatelt pigem keeruline sisendit saada, siis tegelikkuses rääkisid kõik vabalt ja entusiastlikult ning olid silmnähtavalt huvitatud kaasa mõtlemisest. Intervjuud transkribeerisin sõna-sõnalt ning läbiviidud vestlused kodeerisin numbritega vastavalt toimumise järjekorrale (I1, I2 jne). Seejärel kustutasin telefoniga salvestatud vestlused, et need ei satuks tulevikus kolmandate isikute kätte.

3.3. Andmeanalüüsimeetod

Andmeanalüüsimeetodina kasutasin kombineerituna kvalitatiivset sisuanalüüsi ja diskursuseanalüüsi meetodit. Kvalitatiivset sisuanalüüsimeetodit kasutatakse tekstide sisu ja/või kontekstiliste tähenduste uurimiseks, kusjuures intensiivselt uuritakse keelt, piirdumata lihtsalt sõnade loendamisega (Laherand, 2008). Just konteksti roll tähenduste mõistmisel on see, mis kvalitatiivse sisuanalüüsi puhul oluline on (Kalmus et al., 2015). Kvalitatiivne sisuanalüüs aitab leida sõnumite tähendusi, alternatiivseid vaatenurki, vastandlikke seisukohti ning võtab arvesse rõhuasetusi; samuti on selle analüüsimeetodi abil

võimalik leida tekstide erinevat kasutust erinevate rühmade või inimeste poolt (Virkus, 2016).

Hsieh'i ja Shannoni (2005) kohaselt on kvalitatiivne sisuanalüüs meetod, mida kasutatakse tekstiandmete subjektiivseks tõlgendamiseks: selleks tuleb tekst süstemaatiliselt liigendada või kodeerida, mis aitab leida mustreid või läbivaid teemasid. Peamine idee on anda igale kategooriale selgesõnaline definitsioon (Mayring, 2000). Nimetatud analüüsimeetodi puhul eristatakse kolme varianti: tavapärane, suunatud ja summeeriv sisuanalüüs.

Pärast eelnevate teemakohaste uuringutega tutvumist otsustasin, et oma magistritöös kasutan tavapärast ehk induktiivset sisuanalüüsi, sest Hsiehi ja Shannoni (2005) kohaselt kasutatakse seda sellise nähtuse kirjeldamiseks, mille kohta pole piisavalt teooriaid või uurimisandmeid. Tavapärase sisuanalüüsi teostamisel ei kasutata määratletud kategooriaid, vaid püütakse need leida ja tuletada andmetest (Laherand, 2008). Kuna Eestis pole teaduslikult uuritud, milliseid tähendusi omistavad autojuhid mobiiltelefoni kasutamisele autoroolis, on mõistlik vältida analüüsis etteantud kategooriate kasutamist, et mitte mõjutada saadavaid tulemusi, vaid näha, millised kategooriad tekstidest esile tõusevad. Selleks kasutan Mayringi poolt nimetatud analüüsietappe (Mayring, 2000):

- protsess algab sellest, et loetakse intervjuude tekste; määratakse, millisest teabest lähtuvalt teha järeldusi. Arvesse võetakse siin ka selliseid aspekte nagu intervjuu meeleolu, sotsiaal-kultuuriline taust, tekkinud emotsioonid ja kehakeel;
- seejärel tuleb vaadata, millised uurimisküsimusi järgivad sõnad või mõtted tõusevad esile, mis väljendavad tähtsaid arusaamu; nende kohta teeb uurija märkmeid, väljendab oma muljeid;
- korduvalt esile kerkinud sõnadest ja mõtetest tekivad koodid, mis moodustavad esialgse kodeerimisskeemi. Seejärel liigitatakse need koodid uurimisküsimusi arvesse võttes kategooriatesse, mis rühmitatakse ja korrastatakse tähendusrikasteks kogumiteks. Iga kood ja (ala)kategooria saab kindla definitsiooni, mille iseloomustamiseks leitakse tekstist näiteid.

Kvalitatiivse sisuanalüüsi piiranguks võib pidada seda, et kohati on keeruline leida võtmekategooriaid või mõista konteksti üheselt (Laherand, 2008, lk. 292). Mayring toob aga välja, et kuna kvalitatiivse sisuanalüüsi protsess on rangelt struktureeritud, siis pole

usaldusvääruse kindlakstegemine keeruline ning võimaldab võrrelda tulemusi teiste sarnaste uuringutega (Mayring, 2000).

Kombineerituna kvalitatiivse sisuanalüüsiga kasutan ka diskursuseanalüüsi, täpsemalt kriitilise diskursuseanalüüsi meetodit. See võimaldab tuvastada, millised ühiskondlikud ideoloogiad, rollid, uskumused ja tõlgendused on tekstidesse peidetud ning millistes keelestruktuurides need väljenduvad (Aava & Salumäe, 2013). Keele kaudu konstrueeritakse sotsiaalset tegelikkust, antakse edasi assotsieeruvad iseloomulikud tunnused ning intervjueeritavate kõnet analüüsides saab teha järeldusi ümbritsevate uskumuste, nähtuste ja eluviisi kohta (Paltridge, 2013). Diskursusanalüüsi eelduseks on tõdemus, et kasutatavad sõnad räägivad inimese maailmatunnetusest ja peegeldavad seda, kuidas ja mil viisil ta ümbritsevat tajub (Willig, 2014).

Tekstis on võimalik uurida sotsiaalseid suhteid, hoiakuid ja suhtumist lausetüüpide, kõneviisi ja sõnavara kaudu (Kasik, 2008). Uurijal on diskursuseanalüüsi kasutades huvi nii teksti kui ka sellest väljaspool oleva vastu (analüüsitakse öeldut ja mitteöeldut) (Kalmus, 2015). Suures plaanis on diskursuse näol tegu ükskõik millise organiseeritud tähenduste kogumiga, mistõttu saab diskursuseanalüüsiga uurida pea iga sotsiaalset nähtust (Willig, 2014). Niisiis jälgib diskursusanalüüs eriti täpselt keelekasutust ja sõnavalikut millegi kirjeldamisel või selgitamisel.

Andmete analüüsimisprotsessis süvenesin intervjuu-tekstidesse, lugesin neid korduvalt ja uurimisküsimustest ning töö teoreetilisest osast lähtuvalt tõin välja olulisemad mustrid ja teemakohased mõtted. Tekstianalüüsis eristasin peamised diskursused. Esimesele uurimisküsimusele – milliseid tähendusi konstrueerivad 25-34aastased juhid telefoni kasutamisele autoroolis – vastamiseks eristasin peadiskursusi selle kaudu, kuidas suhestuvad vastajad liikluskultuuriga, milline on nende isiklik kogemus telefoni kasutamisel autoroolis, kuidas oma käitumist põhjendavad, suhtuvad vabakäeseadme kasutusse ning mismoodi räägivad sellest, kui jätta telefon roolis üldse kasutamata. Teisele uurimisküsimusele vastuse saamiseks lähtusin teoreetilise osa järeldusest, mille alusel mõjutab käitumisotsuseid sotsiaalne surve ning muutuste esile kutsumiseks tuleb kaasata sihtgrupp meetmete väljatöötamise protsessi (Vihalemm et al., 2013). Sellest lähtuvalt eristan diskursusi selle põhjal, milline on autojuhi vahetu sotsiaalne surve ehk millist rolli mängib telefoni roolis

kasutamisel kaassõitja ning milliseid meetmeid pakuvad intervjueeritavad nii enda käitumise kui ka ühiskonnas laiemalt leviva nähtuse muutmiseks.

Mõlema uurimisküsimuse puhul pöörasin teksti analüüsimisel tähelepanu ka sellele, milline on vastajate kogemuslik ja väljenduslik väärtus räägitava suhtes - nendest moodustused aladiskursused. Täpsemalt tõin välja, kuidas nad keele abil väljendavad teema suhtes oma uskumusi ja sotsiaalseid hinnanguid. Kriitilist diskursuseanalüüsi tehes vaatlesin, kuidas autojuhid loomulikustavad enda käitumist. Selle puhul lähtusin Aava ja Salumäe (2013) teoreetilisest perspektiivist, mille järgi eksisteerivad ühiskonnas kindlad tõekspidamised, mille väljaütlemist ei panda tähele ning neid tajutakse loomulikuna, neid öeldes ideoloogiat taaskinnitatakse. Samuti uurisin lisaks, mismoodi väljendavad vastajad agentsust ehk kes nende ütluste põhjal olukorda või tegevust kontrollib, millistes olukordades näevad end vastutajana ning millal juhid vastutusest loobuvad. Tegevused ja nendest rääkimine (antud töö puhul telefoni kasutamine autoroolis) eeldavad tegijaks inimest kui agenti, kuid teatud ideoloogilistel põhjustel võidakse seda varjata (Aava, 2015).

Eelnevast tulenevalt eristasin teksti grammatikas järgmist, toetudes Fairclough (1989, viidatud Kalmus, 2015) diskursuseanalüüsi dimensioonidele: agentsust ehk (varjatud) tegutsejat, mis avaldub tekstis umbisikulise kõneviisina või kasutatakse lause alusena elutut tegelast (niimoodi püütakse olukorras tegijat varjata või vastutust kõrvale lükata); kindlat ja tingivat kõneviisi (millega räägitakse oma tõekspidamistest kui ümberlükkamatutest väidetest või peetakse tegevust mitterealseks); meie-teie-vormi (mille abil luuakse sotsiaalset distantssi); kuidas laused on ühendatud (näiteks aga-vormi puhul tuuakse välja vastaja jaoks enesestmõistetavaid põhjuslikke seoseid). Eesmärk on mõista, kui tõenäoliseks peavad vastajad oma käitumise muutumist, kuivõrd on nende käitumine hetkel kinnistunud ning kuidas võtavad vastutust.

Diskursuse struktuuride valikul lähtusin teoreetilisest osast ja uurimisküsimustest: juhid on liialt optimistlikud ning oma käitumises kindlad (Thaler & Sunstein, 2008), mis eeldab, et nad räägivad oma tegudest kindlas kõneviisis; oma tegu kompenseerides püüab juht riske "heastada" (YoungYoung & Regan, 2003), mistõttu võib ta tuua välja enesestmõistetavaid põhjuslikke seoseid oma tegevuse suhtes; käitumist on iseseisvalt väga keeruline muuta, kui keskkond seda ei toeta (Vihalemm et al., 2013), mistõttu võib juht rääkida käitumise muutmise tingivas kõneviisis või näha süüd ümbritseval keskkonnal. Samuti analüüsin,

mil juhul võtab juht oma tegevuse eest vastutuse või mil loob sotsiaalse distantssi – see lähtub Aava (2015) läbiviidud uuring tulemustest, mille järgi on liiklusõnnetuste kajastamisel positsioneeritud soodsamalt autojuhid ning süüd nähakse pigem jalakäijatel.

Toetudes vastustele ja teaduskirjandusele, pakun viimases etapis meetmeid, mille abil saaks seda praktikat ühiskonnas vähendada. Selleks kaardistan vastajate ütluste põhjal, milliste diskursuste kaudu rääkida vastumeetmetest. Analüüsimise käigus toon esile vastajate need ütlused, mis lähtuvad uurimisküsimustest ja töö eesmärgist. Teemad või ütlused, mis konkreetses töös olulist rolli ei mänginud, jätsin kasutamata. Järgnevas peatükis toon välja tulemused, mis intervjuu käigus kogutud andmete analüüsis selgusid. Need on järjestatud nii, et esimesele uurimisküsimusele annavad vastuse alapeatükid 4.1 ja 4.2 ning teisele uurimisküsimusele vastab alapeatükk 4.3. Järeldused ja diskussioon on kokku võetud peatükis 5, kus toon välja ka rakenduslikud ettepanekud sotsiaalse praktika muutmiseks.

4. UURINGU TULEMUSED

Selles peatükis toon välja intervjuude käigus kogutud uuringu tulemused, mis on struktureeritud magistritöö uurimisküsimuste alusel. Esimesele küsimusele annavad vastuse osad 4.1 ja 4.2. Alapeatükis 4.1 toon välja, kuidas hindavad juhid liikluskultuuri ja enda sõiduuskust. Järgmises alapeatükis (4.2) toon peamiste diskursuste ja aladiskursuste kaudu välja, milliseid tähendusi loovad intervjuueeritavad telefoni kasutamise kohta autoroolis. Magistritöö teisele uurimisküsimusele annab vastuse osa 4.3, kus toon välja vastajate pakutud ettepanekud sotsiaalse praktika muutmiseks. Viimases peatükis kõrvutan uuringutulemusi teoreetiliste lähtekohtadega ning pakun välja rakenduslikke meetmeid probleemiga tegelemiseks.

4.1 Autojuhtide hinnang liikluskultuurile ja enda sõiduuskusele

Intervjuu esimeses etapis kaardistasin vastajate hinnangu Eesti üldisele liikluskultuurile ning enesehinnangu autojuhina. Selle eesmärk on vaadata, mismoodi vastajad autojuhina liiklemisest räägivad. Kõik intervjuueeritavad andsid enese sõiduuskusele sarnase, positiivse hinnangu, **pidades end heaks või lausa väga heaks juhiks** (näited 1-4).

(1) Pean end aga heaks juhiks - parim oskus, mis mul on. (I1)

(2) Mina arvan, et olen keskmisest parem liikleja. Olen liikluses teadlik liikleja. (I5)

(3) Jah, pean end heaks juhiks. Jalg ei värise ja käsi ei tudise. (I6)

(4) Üldiselt pean end heaks juhiks, sõidan kindlalt ja läbimõeldult. (I7)

Vastajate hinnang oli peamiselt kujundatud selle järgi, kui võrd hästi nad autot haldavad, vaid üks intervjuueeritav analüüsis end läbi selle perspektiivi, kuidas ta suhestub ja käitub liikluses teiste sõidukijuhtidega ehk nägi end osana suuremast süsteemist (näide 5).

(5) Jah, pean end heaks juhiks. Lasen üle tee, lasen autosid enda ette, ei anna signaali. (I2)

Vaatamata eelnevalt välja toodud positiivsele hinnangule oma üldise sõidustiili kohta esitasid vastajad ka **vastukäivaid argumente enese liikluskäitumise kohta**. Liikluseeskirjadele mittevastavaid olukordi õigustasid intervjuueeritavad teiste liiklejate samaväärse käitumisega, paratamatusega või seostega, mis on justkui enesest mõistetavad (näited 6-10). Selline keelekasutus viitab oma käitumise loomulikustamisele ehk räägitakse kui sotsiaalsest normist. Vastustest eristub üks näide (6), mille puhul vastutus käitumise eest pole juhil endal, vaid tema jalal.

*(6) **Jalg on** vahel päris raske. (I1)*

*(7) Vahel kipun kiirustama ja **kasutan teiste** lahkust ära. (I3)*

*(8) Muidugi **on asju, mis on liiklusseadusest meelest läinud**. [...] Vaatan siis jooksvalt, et kuidas läheb. (I4)*

*(9) **Loomulikult ületan vahel kiirust**, aga pigem sellistes “kaasaminemise” olukordades. Sõidad Järvevanal 70ga, siis oled ju liiga aeglane ja jalus, vilgutatakse tulesid, tuleb sõita teistega samas rütmis. (I6)*

*(10) Vahel tuleb küll ette olukordi, kus ma **ei ole mõttega alati tee juures või tegelen muu asjaga**, aga seda teevad ju kõik. (I7)*

Vastajad tõid välja, milline käitumine on nende hinnangul liikluses riskieriv: mitmel korral nimetati nii ohtlikke möödasõite, punase tule eiramist kui ka liigset kiirustamist. Kõige enam toodi aga riskieriva käitumisena esile kõrvaliste tegevustega tegelemist autoroolis, millest on tingitud tähelepanu hajumine. Samas leidis ainult kaks vastajat, kes nimetasid kõrvalise tegevusena telefoni kasutamist autoroolis, teised vastajad pidasid selle all silmas pigem kõrvalistujaga rääkimist või raadio “näppimist”.

Kui vaadata, **kuidas väljendavad vastajad agentsust riskikäitumise korral**, siis vastustest tõusis selgelt esile **umbisikulise tegumoe või “nemad” vormi kasutamine**, millega asetavad end kõrvaltvaataja rolli, varjavad põhjuslikkust ja lükkavad vastutuse mujale. Sellisel moel muutub nimetatud tegevus abstraktseks ja ebamääraseks. Liiklust **kirjeldades nägid vastajad halva käitumise süüd pigem teistel autojuhtidel, kes ei arvesta kaasliiklejatega ning pole liikluses üksteise suhtes viisakad** (näited 11-14).

*(11) **Ei arvestata** teistega vahel. Ei saada aru, kui näiteks keegi soovib pöörata, siis lastakse vahele. Aga ei lasta. (I3)*

(12) *Ei mõelda, et me oleme kõik siin liikluses ja möödasõitu **tehakse** ohtlikult [...]. Ei üritatagi viisakas olla. (15)*

(13) *Et kuigi on reeglid, siis **arvatakse**, et reeglid ei kehti nende jaoks. (16)*

(14) ***Võideldakse** enda õiguse pärast ja samas ka selline tuim reeglite rikkumine. **Sõidetakse** punasega üle ummikute ajal jne. Tundub, et palju rikutakse reegleid. (15)*

(15) *[...] teadlikult **tegeletakse** muude asjadega. (17)*

Samas tunnistasid intervjuueeritavad, et vaatamata negatiivsele hoiakule liikluskultuuri suhtes tunnevad nad end ise liikluses pigem turvaliselt, põhjendades seda sellega, et nad **ise sõidavad ettevaatlikult** ja jälgivad hoolega kaasliiklejaid (näide 15). Endast luuakse seeläbi vastutustundlik kuvand.

(16) *[...] **Tuleb olla ise valvas ja jälgida rohkem. (13)***

Kokkuvõtvalt näeme, et autojuhid peavad ise end väga heaks juhiks, aga kui rikuvad reegleid, siis sellepärast, et „teised teevad ju ka“ või on tegemist „paratamatute olukordadega“. Liikluskultuuri peavad vastajad pigem halvaks, kuid selle suhtes ise vastutust ei võta ning agentsust ei väljenda, vaid kasutavad umbisikulist tegumoodi. Kuna ka telefoni kasutamine roolis kuulub liikluskultuuri alla, liikusime vestluses edasi just sellele teemale. Alljärgnevalt sellest lähemalt.

4.2 Autoroolis telefoni kasutamise loomulikustamine

Sellest alapeatükis annan ülevaate sellest, milliseid tähendusi loovad ja kuidas räägivad vastajad telefoni kasutamisest autoroolis: millised on nende hoiakud ja suhtumine. Tulemused on esitatud nelja peamise diskursuse kaupa: mina-diskursus, põhjuste konstrueerimine, *vabakäeseade pole ohtlik* diskursus ning *aga*-diskursus.

Kuna vaid vähesed vastajad nimetasid riskeeriva käitumisena telefoni kasutamist autoroolis, lähenesin teemale teisiti, küsides otse, milline on nende **isiklik kogemus telefoni kasutamisel roolis**, kas nad peavad seda ohuks ning millised riskid neile sellega seoses seostuvad. Eranditult kõik intervjuueeritavad pidasid seda ohtlikuks, seostades seda otseselt tähelepanu hajumisega ja seeläbi ohtliku olukorra tekkimisega. See hinnang põhines paljuski

isiklikel kogemustel, mille kirjeldamisel kasutasid nad üldjuhul **mina-vormi**, mis näitas, et ennast seostati ja nähti vastutavana nende olukordade tekkimise ees. (näited 17-21).

(17) [...] **pidin pidurdama** viimasel hetkel. Olen kaldunud ka vastassuunda. (I1)

(18) Kõne ajal on tulnud ette olukordi, et **ma ei mäleta**, kust ja mismoodi ma sõitsin, mismoodi ma kohale sain. [...] Võin tagant sisse sõita, jalakäija alla ajada, jalgratturile otsa sõita. (I2)

(19) Paratamatult mõtlen muule kui ma telefoni kasutan ja ma ei keskendu liiklusele. **Kaldun** rajalt kõrvale ja sõidan kellelegi sisse. (I5)

(20) [...] **olen rääkinud** telefoniga ja handsfreega ja ega ma täpselt ei mäleta, kuidas ma punktist a punkti b sain. (I6)

(21) [...] **ma ei märka** enam seda, mis liikluses toimub. Aga sekunditega läbin ju pikad vahemaad sel ajal. (I7)

Erandiks oli üks intervjueeritav, kes võttis küll vastutuse telefoni kasutamise eest, kuid **ohuolukorra tekkimises nägi süüd kaasliiklejatel**, kelle mõjul oli liiklusolukord ootamatult muutunud ajal, mil tähelepanu oli telefoni kasutamise tõttu häiritud (näide 22).

(22) Kui sa vaatad telefoni, siis sa ei näe teed või seda kui keegi jobu keerab sulle ette. [...] Vaatad korra ekraani, olles arvestanud, et tee on ees vaba, aga siis tõstad pilgu ja näed, et **keegi on ette roninud**. (I8)

Ohtudest rääkides tõdesid pea kõik vastajad, et telefoni kasutamise tõttu on nende tähelepanu olnud mõnikord häiritud, mis on omakorda põhjustanud liikluses ohtlikke olukordi. Samas toodi välja, et midagi väga halba pole kellegagi neist selle tõttu juhtunud, et telefon käes oli, seega need väikesed kogemused ei avaldanud pikaajalisele käitumisele mingit mõju.

4.2.1 Põhjuste konstrueerimine

Uuringust selgus, et eranditult kõik vastajad on kasutanud/kasutavad autoroolis telefoni. Kuna intervjuus tunnistasid kõik, et telefoni kasutamine on autoroolis ohtlik ning tõid ka välja reaalseid näiteid, mis on nendega selle tulemusel juhtunud, võtsin eesmärgiks uurida, miks nad ikkagi siis telefoni autoroolis kasutavad, kuigi on sellega kaasnevatest ohtudest

teadlikud. Saadud vastustest oli näha, et vastajad kas vabandavad või õigustavad oma käitumist; tõdevad, et tehnoloogilised uuendused mõjutavad käitumist, ning tunnistavad, et soovivad infoga pidevalt kursis olla.

Vabandava diskursuse ütluste modaalsus viitas justkui **olukorra paratamatusele**: vastajad kasutasid selliseid verbe ja lausekonstruktsioone, millest lähtub, nagu juhul pole valikut. Ollakse teadlikud, et tegevus on ohtlik, kuid leitakse, et teatud olukordades polnud muud varianti kui telefoni kasutada (näited 23, 24). Vastajad räägivad oma tegevusest kui loomulikust nähtusest ning sotsiaalsest normist.

(23) Võõrast numbrit ma vastu ei võta, aga kui on pereliige või tuttav, siis võib olla mingi tähtis asi või info, mida peaks läbi rääkima. Kui on pakilised teemad, siis võtan vastu. (15)

(24) Mul on autos vaba aeg ja tekivad igasugu mõtted, mida teha vaja on. Kodus on raske kõnesid teha vahel, sest lapsed segavad, aga autos on hea asju ajada. (17)

Keeleliselt varjatakse mõningal juhul tegijat ning ei võeta isiklikult vastutust tekkiva olukorra ees (näide 25, 26).

(25) See on planeerimatus. [...] sõidu ajal tuleb palju muid asju meelde, mida tahaks kohe teoks teha. Siis on lihtne võtta telefon ja asju ajada. [...] sõidan kuskile ja sõitmise ajal on vaja vaadata Waze'ist, kuidas saada kohale või kas ees on ummikud. (12)

(26) Harjumus, et vastan alati kõnele. Roolis olles tuleb meelde see, mida vaja teha on, ja siis on see kohe vaja ära lahendada, muidu läheb meelest. (13)

Samuti kirjeldab üks vastaja end olukorra ohvrina, kasutades sunnitud olukorrale viitavaid väljendeid (*pean ütlema*), võtmata juhina vastutust (näide 27).

(27) Laps helistab, et kus ma olen. Pean ütlema talle, et olen kohe kohal vms. Muidu ta helistab kohe uuesti. (18)

Õigustava diskursuse puhul kasutasid intervjuueeritavad kindlat kõneviisi ehk muutsid oma väited universaalseks tõeks. Vastajate õigustused võib tinglikult jaotada kaheks: esiteks ollakse veendunud, et telefon ei põhjusta teatud juhtudel üldse ohtlikke olukordi (näited 28-

33), ning teiseks luuakse uskumus, et kui telefoni kasutada ainult korraks või natukene, on see justkui lubatud ja ohutum (näited 34-37).

Õigustus I: kasutan ohutult diskursus, millega vastajad loovad tähendust, et telefoni kasutamine polegi teatud olukorras ohtlik. Iseloomulikuks tunnuseks on kindlas **kõneviisis** rääkimine, millega veelgi kinnitatakse ja loomulikustatakse seda teadmist ega jäeta tõlgendamiseks teisi võimalusi.

(28) [...] sain endale automaatkastiga auto ning **nüüd on üks käsi vaba sõitmise ajal**. käigukangiga autos on kahte kätt rohkem vaja. (I7)

(29) Helistamise jaoks **pööran pilgu ära samaks ajaks kui keeraks temperatuuri autos juurde** või raadiot valjemaks. See on okei. (I7)

(30) Telefoni vastuvõtmine autoroolis on minu arvates “**multitasking**” - saan mitu asja korraga ära teha. [...] suudan ikkagi tähelepanu liiqlusel hoida. (I5)

(31) [...] **kõik kasutavad**, miks siis mina ei või. (I6)

(32) **Riskid pole realiseerunud, järelikult pole need nii kõrged ju**. “Chattides” on suurem oht kõnniteel õnnetusse sattuda kui autoroolis. (I8)

(33) Kuna **süsteemid** (vabakäeseade), mida kasutan, **muudavad riski olematuks**, siis sellepärast kasutangi. Võibolla ühegi segajata rääkimine paneks hoopis inimese magama kiirelt, et mingi segaja peaks taustal olema. (I4)

Õigustus II: Kasutan vähe diskursus ehk vastajad konstrueerivad tähendust nii, et kui kasutada telefoni autoroolis harva ja/või vähe (näiteks ainult kõnedeks), siis on see ohutu(m) tegevus. Niimoodi rääkides löid intervjuueeritavad endast vastutustundliku kuvandi ja näitasid välja, et nende tegevus on läbimõeldud ning seega on teadlikult justkui riske vähendatud.

(34) [...] kasutamine **piirdub vaid kõnedele vastamisega**. Vaatan võimalikult vähe. [...] ei istu Facebookis ega kirjuta sõnumeid. Loen küll vahel teate ära, aga ei kirjuta vastu. [...] Kasutan olulistel kordadel ja siis, **kui näen, et pole riske** (I1)

(35) Ma **hindan hetkeolukorda**, ja siis võtan telefoni kätte. (I2)

(36) Seega, kui tõesti liiga pikalt telefoni vaadata, on see ohtlik ja võib põhjustada avarii, aga pisike pilk pole nii hull. [...] Et olen siiani ilusti hakkama saanud, et miks peaks teisiti

minema. Ja alati ikka sel ajal mõtlen, et nüüd tuleb hoolega jälgida teed ja olla tähelepanelikum. (I7)

(37) Väga harva olen teinud seda, mis on eriti halb: SMS'e lugenud või kirjutanud, aga üldiselt ei tee seda. Ei vaata Postimeest vms. Minu jaoks telefoni kättevõtmine pole tegelt risk, kõige ohtlikum on ikka sõnumi saatmine. (I4)

Lisaks eeltoodule arutlesid intervjuueeritavad laiemalt selle üle, miks üldse autojuhid roolis telefoni kasutavad. Vastustest eendus **auto(sõit) suunab telefoni kasutama diskursus**. Vastajad tõid välja, et tänapäeva moodsad autod on niivõrd automatiseeritud, et vähendavad juhi kohustusi roolis: auto pidurdab ise, hoiab end õiges reas, hoiab pikivahet ning on automaatse käigukastiga, mis “jätab juhil parema käe vabaks”. Vastajad nimetasid tegijana autot ning autojuht ise muutus passiivseks “kaasreisijaks”. Lisaks jäi vastustest mulje, et staažikamad juhid tegutsevad roolis automaatselt ehk nad ei pea auto haldamiseks või tuttava tee läbimiseks eriti kaasa mõtlema. Seetõttu hakkab neil igav – seda peletatakse siis erinevate kõrvaliste tegevustega (näited 38-42). Vastajad rääkisid kindlas kõneviisis, mis viitab, et mõtteviis on neile väga loomulik ning eesmärgiks on väite edastamine.

(38) Igavus! Ma helistan sellepärast, et on mugav helistada, mul on vaba aeg. Ma ei saa muud teha seal. See on hea aeg, et kõnedeks ära kulutada, sõbrannadele helistada, tööasju ajada. (I2)

(39) Arvan, et ajavõit, “multitasking”. Autod on enamasti poolautomaatsed: gaas, pidur, roolikeeramine on lihtsad. Kui oled harjunud autoga sõitma, siis tundubki, et ma lihtsalt istun siin, et võiks midagi teha ka. (I5)

(40) Inimestel on autos igav, sel ajal saab siis teha tähtsad kõned ära või ajada tööasju vms. [...] tunnen, et üks käsi on vaba ja seda saab kasutada. (I7)

(41) Selgelt on näha, et tehnilised uuendused vähendavad inimeste silmis riski ja seda rohkem hakatakse käituma ohtlikult, sest nad eeldavad, et auto hoiab neid teel ja korras. (I8)

(42) Arvan, et see on ühest küljest hästi kiire elutempo. Sa pead suutma hästi palju asju kompaktselt ära teha. Kui õnnestub midagi ühendada, siis sa teed seda. (I6)

Siia alla kuulub ka kaardirakenduse kasutamine, mida enamasti juhid kasutavad läbi telefoni (näide 25). Mõningad rakendused (näiteks Waze) on loodud justnimelt autoroolis kasutamiseks ning mitmed vastajad tõid välja, et just seda nad teel olles ka jälgivad.

Siinkohal on selgelt näha, et inimesed nügatakse tehnoloogia võimaluste poolt telefoni autoroolis kasutama.

Lisaks eelnevale põhjendasid autojuhid oma käitumist läbi **infoga on vaja kursis olla** diskursuse. Vastajate sõnul on telefoni kasutamine harjumuspärane: selles on kaardirakendused, muusika kuulamise või info otsimise võimalus ja palju muud. Telefon on vastajate jaoks autos hädavajalik, sest teel olles võib olla vajalik otsida mingit infot, olla pidevalt asjadega kursis või kasutada seda töötoimetusteks (näited 43-47). Vastajate väljatoodud põhjenduste seas oli nii **umbisikulisi** (vastajad ei kasuta mina-vormi ning varjavad seega tegijat) kui ka **kindla kõneviisi vorme** (millega esitatakse väide faktina ehk sotsiaalse normina).

(43) *Sõidad mööda teed, tekib küsimus, sa võtad telefoni kätte ja kohe guugeldad, sest sul on vaja seda kohe teada saada. Oleme sõltuvuses kohesest info saamisest. Kardad, et unustad ära ja siis tahaksid kohe selle tegevuse, olgu see helistamine või muu, ära teha.*

(16)

(44) *Võib-olla on see sõltuvus, ei suudeta keskenduda enam autosõidule kui ei teata, kes helistas või sõnumi saatis. Uudishimu. (11)*

(45) *[...] et tahetakse suhelda ja olla igal hetkel kättesaadav. (13)*

(46) *Tihti need “messengeri” vestlused kestavad päev läbi. Sa ei taha nendest ilma jääda õigel hetkel. [...]. Kui sa tund aega ei vaata, on võibolla 60 lisasõnumit tekkinud. Lihtsam on koheselt ära lugeda, jooksvalt, kui et pärast kerida tagasi ja aega raisata. Tähtis märksõna on ka FOMO ehk “fear of missing out” (hirm jääda ilma). (15)*

(47) *Telefon on osa igapäevaelust ja miks peaksin ma selle praktilise eseme siis autoroolis kuidagi ära peitma ja mitte vastama. [...] Mõtlesin siis tihti, et millest ma nüüd ilma jään, et kas keegi helistab äkki vms. (17)*

Uuringust selgus, et peamiselt kasutavad vastajad telefoni autoroolis helistamiseks (nii ise helistamiseks kui ka vastu võtmiseks), muusika kuulamiseks, kaardirakenduse vaatamiseks ning vähem sõnumite saatmiseks ja lugemiseks. Ollakse teadlikud telefoni ohtudest, kuid oma käitumisele leitakse põhjendus. Ühelt poolt auto justkui nügib telefoni kasutama ning teiselt poolt tehnoloogia lubavused ja võimalused (kaardirakendus või interneti kättesaadavus igal pool) nügivad end autoroolis kasutama.

Nagu eelnevalt välja tõin, leidus vastajatel mitmeid erinevaid põhjendusi, miks nad ikkagi autoroolis telefoni kasutavad. Kui uurisin, mismoodi mõjutaks neid vastavas olukorras see, kui nad telefoni autos ei kasutaks (jätaks vastamata jne), olid vastused küllaltki sarnased: see poleks tegelikult probleem (näited 55-59). Samas on vastustest näha, et kasutatakse **tingivat kõneviisi** – kujuteldavat ideoloogiat, mis ei pruugi tulevikus reaalsuseks saada.

(55) Tegelikult **midagi ei juhtuks**. (I1)(I2)

(56) **Helistaks** pärast tagasi. (I2)

(57) Mitte **midagi ei juhtuks**. **Tähelepanu oleks rohkem liikluses**. (I3)

(58) **Midagi hullu** vist tegelikult **ei juhtuks**. Mingi **infovahetus lükkuks** lihtsalt edasi. Enamasti see suhtlus pole nii, et nüüd peaksin minuti pealt rääkima. Võiksin viie minuti pärast tagasi helistada, kõrvale tõmmates. (I5)

(59) **Elu seisma ei jääks** kui ma üldse ei helistaks (I6)

Aga-diskursus. Kui esialgu tunnistasid kõik, et see pole probleem, kui telefonile jääks vastamata, järgnes neile ütlustele siiski vabandus läbi “aga” kasutamise ning toodi välja, miks telefonile vastamata jätmine ei saa kunagi tõelisuseks. Niimoodi pöörduti vana väärkäitumise õigustamise juurde (näited 60-63). Siinkohal muutus **kõneviis kindlamaks ehk näidati, et pigem on reaalsus selline**.

(60) Aga **lapse puhul on asi teine**, ta võib minna paanikasse, sest ta helistab siis, kui tõesti midagi vaja. (I1)

(61) Aga **kui on pikk ots**, inimesed ei tea sinust pikk aega, **siis võib tekkida mure olukordi**. (I4)

(62) Aga **see on lisaaeg** ja ma kaotan aega. (I5)

(63) Aga **see oleks suur pingutus** - see on harjumuste muutmine, iga muudatus nõuab pingutust. (I6)

Ühtsed vastused ilmnemise ka sel juhul, kui küsisin, mismoodi mõjutab vastamata jätmine seda, kes parajasti helistab (näited 64-57). Neid vastuseid andes räägiti **kindla kõneviisiga** ehk tegemist on olukordadega, mida intervjuueeritavad on reaalselt kogenud ja peavad võimalikuks.

(64) **Ei ole probleemi**. (I1)

(65) *Arusaadavalt. See on igapäevane, et on hetki, kus ei saa telefoni vastu võtta. (I3)*

(66) *Üldiselt ma arvan, et ei tohiks suurt probleemi olla, sest ikka juhtub, et oled koosolekul vms, et ei saa vastata. (I5)*

(67) *Arvan, et enamus inimesi suhtuvad sellesse okeilt. (I6)*

Kokkuvõttes tuleb käitumise põhjendustest välja, et vastajad väldivad paljudel juhtudel tegija nimetamist (*sõidu ajal tuleb palju muid asju meelde, mida tahaks kohe teoks teha*) ning viitavad justkui sotsiaalsetele normidele (*...sõitmise ajal on vaja vaadata Waze'ist, kuidas saada kohale või kas ees on ummikud*). Sellisel viisil pole selge, kes siis olukorra tekkimise eest vastutab. Vaid õigustamise puhul kasutasid vastajad mina-vormi, nad tegid seda kindlameelselt ning püüdsid seeläbi luua endast vastutustundlikku juhi kuvandit (*Kasutan olulistel kordadel ja siis, kui näen, et pole riske*). Huvitaval kombel muutus vastutavaks osapooleks ka auto, mis justkui on võtnud juhi rolli paljuskki enda kanda ning seeläbi juhi kohustusi vähendanud (*Autod on enamasti poolautomaatsed: gaas, pidur, roolikeeramine on lihtsad. Kui oled harjunud autoga sõitma, siis tundubki, et ma lihtsalt istun siin, et võiks midagi teha ka*). Kui aga uurisin, kas oleks mõeldav, kui vastajad üldse telefoni roolis ei kasutaks, kinnitasid nad eranditult, et poleks probleemi, kuid aga-vormi kasutades pöördusid vana käitumise õigustamise juurde tagasi (*Aga kui on pikk ots, inimesed ei tea sinust pikk aega, siis võib tekkida mure olukordi*). Seega nad taaskinnitasid oma seniseid tõekspidamisi.

4.2.2 Vabakäeseade pole ohtlik diskursus

Vastustest selgus, et mitmed uuringus osalejad kasutavad vabakäeseadet. Selle kasutamist mõjutab see, kas tegemist on autosse sisse ehitatud lahendusega või eraldiseisva komplektiga. Need, kellel autos *blue-tooth* süsteemi pole, kasutavad vabakäeseadet pigem harva või siis üldse mitte. Kuigi mõned intervjuueeritavad peavad selle kasutamist ohutuks, toovad teised jällegi välja tähelepanu hajumise efekti (näited 48-50). Räägitakse mina-positsioonilt ehk ollakse oma teguviisis kindlameelne ja valmis vastutama.

(48) *Pean seda ohutumaks kui käes hoidmist, aga ikkagi tundub mulle, et tähelepanu hajub sellega ära. (II)*

(49) *Üsna ohutu minu meelest. Ohtlik on see, et keskendumine kaob ainult ära, aga muidu on ohutu mu meelest (I2)*

(50) *Tähelepanu küsimus jääb aga ikka, sest see hajub nii või naa telefoni lahendusega. (I6)*

Ehkki teooriast selgub, et nii telefoni kui vabakäeseadme kasutamisega tekkiv kognitiivne tähelepanu hajumine on võrdne, ei konstrueeri vastajad seda oma vastustes nii. Mõningal määral öeldakse, et vabakäeseade mõjutab tähelepanu, kuid seda võrreldakse kaasreisijaga rääkimisega, mis justkui on õigustatud tegevus roolis. Seega näib, et vastajad suhtuvad siinkohal tähelepanu hajumisse kergekäelisemalt kui käeshoitava telefoni puhul (näited 51-53), mida väljendatakse **kindlas kõneviisis**.

(51) *No seda ei saa võrrelda sellega, et 100% keskendun teele, aga ütleme, et **pean seda sama ohutuks kui muusika kuulamist või kellegi kõrvalistujaga rääkimist**. (I4)*

(52) *Sellepärast kasutan, et see on sisse seadistatud ja iseenesest ühendub telefon ära. **See on sama ohutu nagu räägiks kõrvalistujaga juttu**. (I3)*

(53) *[...] aga see on sama nagu kaasreisijaga rääkimine või raadio kuulamine. Kui räägid kellegagi, kes on tagaistmel, samamoodi hajub pilk ja mõte (I6)*

Vabakäeseadme kasutamist peavad mõned vastajad ebamugavaks, kuna kõne toimub valjuhääldi peal ja kaob ära privaatsus, eriti kui autos on rohkem kui üks reisija (näide 54). Vabakäeseadet kasutavad juhid siis, kui see on tehtud võimalikult mugavaks: seade on autosse sisse ehitatud ning telefon ühendab end automaatselt *bluetooth*-süsteemi abil ära.

(54) *Aga hands-freega on halb rääkida kui keegi on autos või laps magab autos. Siis ma ei taha seda kasutada. See pole privaatne. (I7)*

Võttes arvesse töö teises peatükis välja toodud strateegilise tervisekommunikatsiooni käsitusi, tuleb sotsiaalse praktika muutmiseks käsitleda probleemi laiemas kontekstis ning lisaks põhjuste väljaselgitamisele kaasata sihtgrupp ka meetmete väljatöötamise protsessi. Järgnevalt toon välja, milliseid lahendusi pakkusid vastajad sotsiaalse praktika muutmiseks.

4.3 Sotsiaalse praktika muutmine

Selles alapeatükis avan vastused teisele uurimisküsimusele ehk toon välja meetmed ja võimalused, kuidas saaks mobiiltelefoni autoroolis kasutamise sotsiaalset praktikat muuta. Selleks annavad sisendi vastajad, kelle käest uurisin, kes, mismoodi ja kuidas saaks toetada muutusi nende hoiakutes ja käitumises, et nad telefoni autoroolis ei kasutaks. Vastused olen jaganud kahte suuremasse kategooriasse. Esiteks toon välja kaassõitja mõju autojuhi käitumisele, et mõista vahetu sotsiaalse surve mõju. Teiseks toon välja konkreetsed ettepanekud sotsiaalse praktika muutmiseks, mis omakorda jaguneb kaheks ehk lahkab vastajate ettepanekuid oma käitumise muutmiseks ja laiemalt ühiskonnas muutuste esile kutsumiseks.

4.3.1 Kaassõitja mõju diskursus

Intervjuudest selgus, et kaassõitjal on autojuhile suur mõju. Mitu vastajat kinnitasid, et kõrvalistujad ei suhtu sellesse hästi, kui juht kasutab roolis olles telefoni ning üldjuhul autos viibijad ütlevad oma arvamuse ka välja. Vastajad esitasid laused **kindlas kõneviisis**, millest järeldub, et tegemist on nende endi reaalse kogemustega ning silmas peetakse konkreetseid isikuid ja situatsioone.

(68) Ütlevad, et ei tohi kasutada, eriti laps. (I1)

(69) Käsivad ära panna. Avaldavad alati arvamust kindlalt ja selgelt. (I2)

(70) Kui ma üritaks SMSi saata, siis suhtuvad väga halvasti. (I4)

(71) Pigem ei soosi seda, arvavad sellest halvasti. (I5)

(72) Mul on nii, et teatud inimeste ees ma ei hakka võtma telefoni vastu, sest tean, et neile see ei meeldi. (I7)

Kaassõitja mõjust rääkides ilmnes ühel juhul **õigustav diskursus**. Vastaja tunnistas, et kaassõitjal on tema käitumise üle mõjuvõim, keeleliselt väljendades kasutas ta sõna “nad lubavad”, läbi mille andis võimupositsiooni otsuste tegemiseks just kaassõitjate kätte. Peale seda tunnistust jäi vastaja aga oma tegudele kindlaks ja õigustas oma käitumist (näide 73).

(73) Rääkida vahel lubavad. “Chattida” ei luba, aga ma ei tee seda tihti. (I8)

Kaassõitja poolt tehtud kommentaar üldjuhul töötab ehk vastajad tunnistasid, et sel juhul tunnevad nad ebamugavustunnet ning paljud panevad lausa telefoni käest. Vastuseid andes rääkisid vastajad **kindlas kõneviisis**. Samuti tunnistas üks autojuht, et on tundnud ise kõrvalistujana ebamugavustunnet, kui juht saadab roolis olles sõnumeid.

*(74) Aga eks see siis töötas ka tegelikult, sest **panin siis kohe telefoni käest**. (I7)*

*(75) Tekitab ebamugavustunde ja **panen kindlasti siis telefoni käest** ära. (I2)*

*(76) **Mida võõram (ütleb), seda rohkem mõjutab**. Võõraga ei taha konflikti minna. Ma ise pigem karjun kõrvalistmel, kui keegi “chatib” roolis. (I8)*

Kaks autojuhti aga kinnitasid, et neil juhtub seda harva, kui kõrvalistuja telefoni kasutamist roolis taunib ning kui see juhtub, ei mõjuta see nende käitumist (näide 77).

*(77) [...] vahel öeldakse, et ära räägi, aga üldjuhul ei ütle keegi midagi. [...] see **ei mõjuta minu telefoni kasutamist**. (I3)*

Nende juhtide ütlustest, kes kõrvalistuja soovitusi ei kuula, peegeldus enesekindlust ja suhtumist, et telefoni kasutamine roolis kui liiklusseaduse rikkumine pole nende jaoks häbiasi (näide 78). Küll aga selgus, et nende kõrvalistuja ei pruugi küll kommenteerida telefoni kasutamist, kuid hakkab sel ajal ise rohkem liiklust jälgima, justkui (ala)teadlikult tundes, et juhil on telefoni tõttu tähelepanu hajunud (näide 79). Taas räägiti **kindlas kõneviisis**.

*(78) Minu jaoks **telefoni kättevõtmine pole tegelt risk**, kõige ohtlikum on ikka sõnumi saatmine. [...]. Telefoni kättevõtmine on korraks ohukoht, aga ainult **see ei mõjuta liiklemist**. (I4)*

*(79) [...] Kui nüüd **naine vahel ütleb**, siis ta pigem ütleb nii, **et liikluses on ohtlik olukord vms, mitte et ära räägi praegu**. (I3)*

Kaassõitja mõju telefoni kasutamisele ei piirne üksnes keelamise või soovitusega telefon ära panna: kaks juhti tunnistasid, et kasutavad kaasreisija abi telefoniga tegelemisel. See tähendab, et teatud ülesanded delegeeritakse kõrvalistujale (kaardirakenduse sättimine, kõnele vastamine, info otsimine), et ise ei peaks roolis olles neid tegema. Kuna vastajad

kasutasid kõrvalistuja abist rääkides **kindlat kõneviisi**, näitas see selgelt, et tegemist on reaalse praktikaga ehk olukordadega, millega nad on silmitsi seisnud.

*(80) Kui mul on täiskasvanu kõrval ja kõne on tähtis, siis **annan telefoni talle vastamiseks**. (I1)*

*(81) Kui on inimene, kellele saan vastamise anda, siis **palun teda**. (I6)*

Kuna vastajad tõid välja, et kaasreisija avaldab tihtipeale telefoni kasutamise suhtes arvamust ning pigem käsib telefoni käest panna, tunnistasid nad samas, et üritavad kaasreisija olemasolul telefoni üldse mitte kasutada, sest neil hakkab piinlik, kui keegi peaks nende tegu (telefoni kasutamine autoroolis) nägema või lausa kommenteerima. Nimetan selle **häbi diskursuseks**.

*(82) Olen täheldanud, et kui mul on inimesed autos, siis mul tekib **piinlikkus teiste ees**. Sellele vaadatakse väga viltu. [...] kui keegi autos, siis teiste ees ma ei taha seda teha, piinlik on. (I2)*

*(83) [...] **siis on veits piinlik**. Ma ju tean, et ei peaks seda tegema ja et see on siililegi selge, et ei peaks telefoni kasutama - ja siis kui keegi ütleb, siis on piinlik. Üritan siis vähe rääkida, kui keegi autos, üksinda pole piinlik. (I6)*

*(84) **Suht piinlik oli siis**, sest ma ju tean seda, et ei tohiks kasutada, ma ei taha, et mulle seda öeldakse sel hetkel. Aga eks see siis töötas ka tegelikult, sest panin siis kohe telefoni käest. (I7)*

*(85) **Parem on rääkida siis, kui keegi pole kõrval**. (I8)*

Seega näeme, et kaassõitjal on juhi käitumisotsustele suur mõju. Ta paneb oma kommentaariga juhi ebamugavasse olukorda, tekitab temas häbitunde ning mõjutab seeläbi käitumist muutma (*Tekitab ebamugavustunde ja panen kindlasti siis telefoni käest ära*). Lisaks võib kaassõitja olla hoopis abistavas rollis ning telefoniga tegelemise enda peale võtta (*Kui on inimene, kellele saan vastamise anda, siis palun teda*). Järgnevas alapeatükis võtan vaatluse alla meetmed, mida vastajad tõid välja telefoni roolis kasutamise vähendamiseks.

4.3.2 Ettepanekud sotsiaalse praktika muutmiseks

Kui uurisin intervjuueeritavatelt, mismoodi ja kes saaks toetada seda, et nemad ise telefoni autoroolis vähem kasutaksid, sain väga erinevaid vastuseid. Sisuliselt võib need jagada kolme alakategooriasse, millest esimene rõhutab lähedaste rolli, teine paneb rõhku suuremale avalikule tähelepanule, sealhulgas politsei kontrollile ning kolmas näitab negatiivse kogemuse mõju käitumise muutmisele.

Palusin vastajatel rääkida meetmetest ja mõjutajatest kahel eri viisi: kes ja kuidas saaks nende endi käitumist muuta, ning teiseks üldisemalt, kuidas saaks seda sotsiaalset praktikat ühiskonnas muuta. Saadud vastused olid küll sisult paljuski sarnased, kuid enda käitumisest rääkides toodi välja vähem võimalusi selle muutmiseks. Kõigepealt toon välja **enda käitumise muutmiseks tehtud ettepanekud**:

- **Lähedaste diskursus** – Vastajate hinnangul suudaksid lähedased, sõbrad ja lapsed mõjutada seda, et nad autoroolis telefoni üldse ei kasutaks. Intervjuueeritavad tunnistasid, et nad on teadlikud, et autos viibijate turvalisus on (juhina) nende kätes ning lapsevanemadena on neil kanda tähtis roll (näited 87 ja 89).

(86) **Lähedased** saaks seda toetada. Pöörates tähelepanu, tuletades meelde ja aidades kõnele vastata minu eest näiteks. (11)

(87) Aga kui kasutan telefoni ja keegi **kõrvalistuja** otseselt ütleks, et pane ära, siis paneks ära küll, sest mina vastutan ka tema elu eest. (12)

(88) Kui **lähedased** juhivad tähelepanu. Näiteks mu enda laps ütleb, et see on ohtlik, siis paneks mõtlema. (15)

(89) Mind mõjutab kindlasti see, kui **keegi seda mulle vastavas olukorras ütleb**. Eriti vist mõjutaks see, kui keegi meenutaks sel hetkel, et mul on väikesed lapsed, et ma ei tohiks nii teha ja et ükski kõne pole väärt õnnetusse sattumist. (17)

- **Avalikkuse diskursus** – Vastajad leidsid, et avalikkuses peaks teemale rohkem tähelepanu pöörama. Mitmetest vastustest eendus **kontrollidiskursus**: intervjuueeritavad leidsid, et kui avalik suhtumine telefoni kasutamisse autoroolis oleks tauniv, siis oleks neil endal ebamugav seda teha ja nad suudaks oma käitumist

paremini kontrollida. Samuti toodi välja, et enda käitumist aitaks kontrollida politsei suurem sekkumine ja vahele jääjate trahvimine.

(90) Kui **lapsed räägiksid avalikkuses rohkem**, et emme ja issi, ärge kasutage, me tahaks teid ikka elusast peast koju. (I2)

(91) **Kontroll peaks olema tihedam**, siis trahvi mõju ka suureneb. Kui üldine inimeste seisukoht hakkab kalduma sinna poole, et seda taunitakse ja tunned teiste hukkamõistu, siis see mõjuks. (I3)

(92) Kui **politsei rohkem kontrolliks**, siis oleks mõju. Kui **avalikkuses rohkem räägitaks**. Ja kui **avalik suhtumine oleks tauniv**, et kõik, kes seda teevad, on halvad inimesed, siis kasutaksin kindlasti vähem. (I7)

- **Halva kogemuse diskursus** - Kaks vastajat tõid välja, et nende käitumist muudaks mõni negatiivne kogemus telefoni kasutamise autoroolis.

(93) [...] üks **negatiivne kogemus mõjutaks**. Kui midagi juhtuks, see kindlasti mõjutaks. (I6)

(94) See peaks siiski tekitama mulle **tuntavaid halbu tagajärgi**. (I8)

Oma käitumise muutmiseks tehtud ettepanekud esitasid vastajad **tingivas kõneviisis**, seega tulevikuvaates või situatsiooni näidetest, mis ei pruugi realiseeruda. Lisaks on näha, et kui vastajad olid toonud näiteid, kuidas enda käitumist telefoni kasutamisega seoses saaks muuta, järgnes mitmel korral nendele ettepanekutele **väljavabandav diskursus**, mis justkui tühistas ära eelnimetatud ideed ja võimalused, et üldse leiduks variante enda käitumist muuta. Need väited olid esitatud **kindlas kõneviisis** ehk vankumatu enesekindlusega, et nii on ja see ei muutu.

(95) Aga teatud kõnede **pean** siiski vastama. (I1)

(96) Ühelt poolt äpid suunavad mind kasutama [...] mul **on vaja** neid rakendusi sõitmiseks (I2)

(97) [...] aga see on teoreetiline teadmine ja **ma ei muuda** oma käitumist [...]. (I5)

(98) Vabal ajal saan planeerida paremini, aga töö ajal **on** keerulisem. (I6)

Küsid laiemalt, et **mismoodi ühiskonnas laiemalt toetada seda, et autoroolis telefoni kasutamine väheneks**, andsid vastajad sisukamaid vastused, kui ainult endast rääkides seda tehti. Siinkohal võib teha kahetise järelduse: teiste inimeste käitumise muutmiseks on lihtsam lahendusi pakkuda või siis intervjuu käigus teemasse aina rohkem sisse elades tekkis lihtsalt rohkem ideid.

Üldise alajaotuse võib teha järgmiselt: muutuse esilekutsujana nähakse kogukondlikku survet, avaliku arvamuse kujundamist, paremat teavitamist ja hirmutamist, samuti kontrollüksuste tõhusamat tööd. Lisaks tõusis siinkohal rohkem fookusesse suhtumine, et tehnoloogia arenguga kaasnenud käitumist ei saagi muuta või saab muutuse kutsuda esile tehnoloogia enda abil.

- **Kogukonna surve diskursus** – Vastajad näevad, et sõprade, tuttavate ja laste ütlustel on suur mõju käitumise muutmisel ning selle kaudu on võimalik vähendada ühiskonnas autoroolis telefoni kasutamist.

(99) ***Kogukondlik teavitustöö** aitaks vast kõige enam: emad-isad, tuttavad, sugulased peaksid rääkima [...] miks ei tohiks rääkida autoroolis telefoniga. Sõprade surve mõjuks mulle kohe väga hästi. (I4)*

(100) *Vanematele mõjub see, kui su **enda laps ütleb** sulle, et see pole ilus. Noorematele on **sõprade surve** väga oluline. (I6)*

(101) *Kui **sõprade seisukoht** oleks raudselt selline, et nulltolerants telefoni kasutamise kohta autoroolis, siis ilmselt kasutaksin ise ka minimaalselt. (I7)*

- **Avalikkuse surve diskursus** - Vastajad ütlesid mitmeid kordi, et teemale ei pöörata avalikkuses piisavalt tähelepanu ning see suhtumine, mis praegu ühiskonnas levib, on pigem vastupidine, ehk tohib justkui telefoni kasutada, sest kõik teised teevad seda ka. Vastajad leiavad, et kui see suhtumine muutuks, on suur tõenäosus, et inimesed kasutaks roolis vähem telefoni.

(102) *[...] **kõik kasutavad** ehkki seda ei tohi teha. Järelikut suhtumine on hoopis teine kui seadus ette näeb. (I7)*

(103) ***Avalik suhtumine pole piisavalt tauniv. (I5)***

(104) *Praegune avalik seisukoht on see, et nina püsti ja võin kõike teha. Üldine suhtumine võiks olla rohkem tauniv, siis tuleks ka muutused. Eeskujud töötaks. (13)*

(105) *Üleüldine tähelepanu sellele teemale suunata. (16)*

Ühe vastaja sõnul võiks ühiskonnas olla arvamusiidrid, kes sel teemal sõna võtavad, julgustavad ja motiveerivad käitumist muutma.

(106) *Arvamusiidrid võiks avaldada arvamusi. (15)*

Vastajate sõnul ei lähe teavitustöö ehk see, mismoodi telefoni ohtudest räägitakse, kokku enda kogemusega ehk nende sõnul pole tegemist väga ohtliku probleemiga.

(107) *Sest ma ju tean, et see teoreetiliselt peaks mõjutama, aga nagu ise seda roolis olles alati ei tunne kui telefoniga räägin. Siis tundub, et jutt on nagu vale, mida räägitakse. (17)*

(108) *Kui keegi näitaks, et ma olen statistiline erand selles suhtes, et pole telefoniga rääkides õnnetusi juhtunud, siis vast mõtleks pikemalt. Hetkel tundub, et kõik räägivad, aga ei juhtu nii palju õnnetusi selle tõttu. (18)*

- Vastustest endus **teavituse diskursus** (näited 109-113), kuhu kuulub ka kampaaniate tegemine. Autojuhtide ütlustest selgus, et nad soovivad rohkem ja sügavuti teada, mismoodi mõjutab nende sõitmist see, kui nad roolis telefoni kasutavad. Näiteks kui palju mõjutab telefoni kasutamine tähelepanu, kui suured on riskid ning milline on õnnetuste täpne statistika. Nagu ka eelnevalt kirjeldasin, tajuvad juhid riske väiksemana kui ennetuskampaaniates räägitakse, seega ootavad nad täpsemaid ja ülevaatlikumaid selgitusi, mismoodi telefoni kasutamine sõitmist mõjutab.

(109) *Alushariduses tuleks seda rääkida. (16)*

(110) *Teavitamine ka aitab, mind on see kõnetanud. Liiklusprobleemidest järjekindlalt rääkimine aitab. (14)*

(111) *Et võiks rohkem rääkida sellest, kuidas tähelepanu muutub kõnest sõltuvalt. Selgitada, kuidas töökõne võib võtta rohkem tähelepanu, kui näiteks naisele öelda,*

et jõuan 5 minuti pärast. [...] tulekski õpetada inimestele tähelepanu koondamist ja seda, kuidas mõte võiks autoroolis olla koondatud. (I3)

(112) Võiks **erineva nurga alt läheneda** ja rääkida sellest, **mismoodi see ikkagi mõjutab mind autoroolis**. (I7)

(113) Arutatakse lihtsalt, et võib juhtuda õnnetus, aga see pole piisav. [...] **Inimesi kõnetaks [...] täpsed faktid**, kui palju tähelepanu väheneb, kui võtad telefoni kätte. (I5)

Üks vastaja lisas, et teavitamine on küll oluline, kui üksi fakti esitamisest ei piisa ehk kampaania peaks olema üles ehitatud nii, et see mõjutaks emotsioone.

(114) Avalikes kampaaniates loeb emotsioon, et kui hästi suudetakse seda edasi kanda. Võid fakti edasi anda, aga **emotsioon on see, mis töötab**. (I5)

- Lahendusena nähti ka **hirmutamise diskursust** (näited 115-119), et näidata konkreetseid tagajärgi, mida võib telefoni kasutamine autoroolis endaga kaasa tuua. Hirmutamise alla kuulus ka nende inimeste avalik häbistamine, kes roolis telefoniga vahele jäävad. Sama teema all tõdeti, et autokoolis hirmutatakse küll joobes juhtimise eest, näidates potentsiaalseid tagajärgi, kuid mobiiltelefoni kohta samasugust õpet nad kogenud pole.

(115) Reaalselt **pilte teha nendest inimestest, kes räägivad**. Panna sotsiaalmeediasse. (I1)

(116) [...] tuleks **näidata, et mis võib juhtuda**. (I6)

(117) Inimesi kõnetaks **võimalike tagajärgede näitamine**. (I5)

(118) **Hirmutamine** töötab. Reklaamid, kus vahepeal näidati võikalt telefonichati ohvreid. (I8)

(119) Minu autokoolis näidati pilte, kuidas **inimesed lendasid tükkideks ja see oli kõnetav**. Aga see oli purjus peaga sõitmise kohta. Autokoolis eriti telefoni kohta ei räägitud. (I4)

- **Tehnoloogia mõju diskursus**. Pakkudes ideid, kuidas saaks ühiskonnas vähendada autoroolis telefoni kasutamise praktikat, ilmnes mitmel korral suhtumine, mille järgi

pole vastajate hinnangul võimalik enam eriti midagi teha, sest tehnoloogia arengut tagasi pöörata ei saa.

(120) Arvan, et praeguses tehnoloogia taseme juures **ei juhtu** seda, et ma seda üldse ei kasutaks. Arvan, et mingil kujul **see ikka jääb**. **Kuna see on** see asi, mis on **siia tulnud ja nii ka jääb**. (16)

(121) Kindlasti ei tohiks telefoni ära peita, siis hakkad ikka mõtlema, et kes või mis nüüd helistab või toimub. (13)

Teisalt pakkus üks vastaja välja lahenduse, mis on inspireeritud justnimelt tehnoloogia arengust.

(122) Minu teada **on olemas** sellised **võimalused**, et telefon lülitab end ise vaikse režiimi peale kui sa oled autos. Arvan, et see võiks töötada [...]. (15)

Huvitav on siinjuures näha, et tehnoloogia mõjust rääkides vastajad isikustavad selle, justkui auto või telefon või muu seadeldis ise otsustab ja tegutseb.

(123) **Selgelt on näha**, et tehnilised **uuendused vähendavad** inimeste silmis riski ja seda rohkem hakatakse käituma ohtlikult, **sest** nad eeldavad, et auto hoiab neid teel ja korras. **Samamoodi nagu automaatkastiga auto suunab lihtsalt telefoni käes hoidma, sest üks käsi jääb vabaks**. (18)

- **Kontrolli diskursus.** Paar vastajat tõdesid, et olukorra parandamiseks on vajalik suurem politsei kontroll ja trahvimine (näide 124). Samas tunnistati, et trahvid üksi suuri muutusi kaasa ei too, vaid need peaks töötama koostöös teiste meetmetega. Mõni teine leidis aga, et trahvimine pigem ei aita (näide 123). Järelikult meetmed, mis võivad ühel puhul tuua kaasa käitumise muutmise, ei pruugi mõne teise inimese peal töötada.

(124) Nii trahvid, hirmutamine kui ka teavitamine. **Ühe asjaga ei saa**, et ainult trahvid, aga kõik koos töötaks. (13)

(125) Et **pigem südamlik lähenemine**, mitte trahvimine. Nagu kiiruse ületamisel, et maksan trahvi ära, aga mis siis sellega – ületan järgmine kord ka kui kiire on. (12)

Vastajate väljatoodud meetmetest on näha, et ei piisa ühekülgsest lähenemisest - ootused sihtrühma seas võivad olla vägagi erinevad ning see, mis konkreetses situatsioonis paneb käitumist muutma, võib tuleneda nii kogukondlikust survest, laiematest teadmistest, auto füüsilistest omadustest kui ka kaasreisijatest. Parema ülevaate saamiseks lõin vastajate pakutud meetmete põhjal kokkuvõtva tabeli (Tabel 3). See näitab, milliseid lahendusi nad pakuvad nii enda käitumise muutmiseks kui ka probleemi lahendamiseks ühiskondlikul tasemel.

Tabel 3. Intervjueeritavate pakutud meetmed koos tekstinäidetega sotsiaalse praktika muutmiseks (autori koostatud)

Kuidas enda käitumist muuta?	Kuidas muuta teiste juhtide käitumist?
Lähedaste tauniv suhtumine (<i>Lähedased saaks seda toetada. Pöörates tähelepanu, tuletades meelde ja aidates kõnele vastata</i>)	Kogukondlik surve: sõprade ja pere tauniv seisukoht (<i>Kui sõprade seisukoht oleks raudselt selline, et nulltolerants telefoni kasutamise kohta autoroolis, siis ilmselt kasutaksin ise ka minimaalselt</i>)
Avalikkuses suurem tähelepanu, sh politsei kontroll (<i>Kui politsei rohkem kontrolliks, siis oleks mõju. Kui avalikkuses rohkem räägitaks</i>)	Avalik suhtumine peaks olema rohkem tauniv; arvamusi liidrid võiks olla, kes teemast räägivad (<i>Suhtumine on hoopis teine kui seadus ette näeb</i>) (<i>Kui keegi näitaks, et ma olen statistiline erand selles suhtes, et pole telefoniga rääkides õnnetusi juhtunud, siis vast mõtleks pikemalt.</i>)
Halb kogemus (<i>Üks negatiivne kogemus mõjutaks</i>)	Parem teavitus (<i>Võiks erineva nurga alt läheneda ja rääkida sellest, mismoodi see ikkagi mõjutab mind autoroolis</i>)
Kõrvalistuja kommentaar paneb käitumist muutma. (<i>Tekitab ebamugavustunde ja panen kindlasti siis telefoni käest ära</i>)	Hirmutamine ja politsei kontroll (<i>Inimesi kõnetaks võimalike tagajärgede näitamine</i>) (<i>Nii trahvid, hirmutamine kui ka teavitamine. Ühe asjaga ei saa, et ainult trahvid, aga kõik koos töötaks</i>)
-	Tehnoloogia kahetine mõju: 1) Pole võimalik käitumist muuta. (<i>...see on see asi, mis on siia tulnud ja nii ka jääb</i>) 2) tehnoloogilised uuendused, mis aitaks telefoni kasutamist vältida (<i>on olemas sellised võimalused, et telefon lülitab end ise vaikse režiimi peale, need aitaks</i>)

Enda käitumise muutustest rääkides kasutasid vastajad peamiselt tingivat kõneviisi ehk küsitlemise hetkel pidas vastaja tegevust ebareaalseks. Sellest eristub kõrvalistuja kohta tehtud kommentaar, mille tulemusel vastajad üldjuhul alati muudavad oma käitumist. See näitab selgelt, et kaasreisija mõjuvõimu on nad kogenud ja see töötab. Ühiskonnas muudatuste esile kutsumiseks pakkusid vastajad välja rohkem lahendusi, kuid ka need olid

esitatud tingivas kõneviisis. Ehkki toodi välja erinevaid meetmeid, läksid vastajad vabandavate ütluste kaudu tagasi vana käitumise õigustamise juurde (*Hetkel tundub, et kõik räägivad, aga ei juhtu nii palju õnnetusi selle tõttu*).

5. JÄRELDUSED JA DISKUSSIOON

Selles osas esitan nii uuringust kui ka teoreetilistest lähtekohtadest uurimisküsimustele saadud tulemused. Kuigi telefoni kasutamist autoroolis on uuritud palju: mobiiltelefoni mõju sõidukäitumisele, telefoni kasutamise määra ja sagedust, siis kvalitatiivmeetodil autojuhtide endi hoiakuid ja suhtumist sellesse Eestis uuritud pole. Samas kinnitab teooria, et muutuste ellu kutsumiseks tuleb põhjalikult tunda sihtrühma, analüüsida konteksti, milles nad tegutsevad, ja hoiakuid, mis nende käitumist mõjutavad (Vihalemm et al., 2013; Cross et al., 2017). Käesoleva uuringu aluseks on eelnevate uuringute tulemus, mis kinnitab, et nii Eestis kui ka mujal maailmas kasutavad nooremaelised telefoni autoroolis kõige enam: kõige kõrgem on see näit 25-34aastaste seas (Maanteeamet, 2018).

Töö eesmärgiks on kirjeldada, kuidas autojuhid põhjendavad enda käitumist ning leida, milliste tervisekommunikatsiooni meetmetega ning milliste diskursuste kaudu toetada muutusi telefoni autoroolis kasutamise sotsiaalses praktikas 25-34aastaste vanuserühmas. Vastavalt eesmärgile püstitasin uurimisküsimused, millele esitan alljärgnevalt vastused lähtuvalt teooriast ja uuringutulemustest.

Uurimisküsimus 1: millised tähendusi konstrueerivad 25-34aastased autojuhid telefoni kasutamisele autoroolis?

Kuna roolis tehtavad käitumisotsused on osa liikluskultuurist, uurisin vastajatelt sissejuhatava teemana, kuidas positsioneerivad nad end üldises liikluses, milliseid riske näevad ja kuidas suhestuvad teiste liiklejatega. **Kõik intervjueeritavad peavad end heaks või lausa väga heaks juhiks** (*Pean end aga heaks juhiks - parim oskus, mis mul on*), mis kattub teooria osas välja toodud Thaleri ja Sunsteini (2008) uuringuga, mille järgi paljud juhid peavadki end väga heaks juhiks. Samas esitasid vastajad vastukäivaid väiteid enese liikluskäitumise kohta, tunnistades, et neil **tuleb ette olukordi, mil liikluseeskirjadest ei peeta kinni, kuid seda õigustati** teiste liiklejate samaväärse käitumisega või sotsiaalse normiga, mis väljendus selles, et keeleliselt kasutati kindlat kõneviisi (*Loomulikult ületan vahel kiirust...*).

Kuigi kõik vastajad tunnistasid, et kasutavad roolis telefoni ning aeg-ajalt rikuvad liiklusreegleid ka muudel viisidel, ei võtnud nad ohutu liikluskultuuri loomise ees ise vastutust ehk ei väljendanud enda agentsust tegutsejana: **kord nimetas vastaja tegutsejana jalga** (*Jalg on vahel päris raske*); **siis jällegi auto**, mis on nii targaks läinud, et justkui juhi kohustusi vähendab (*tehnilised uuendused vähendavad inimeste silmis riski*). Selgus, et juhi käitumise eest **vastutavad ka teised juhid** (*Vaatad korra ekraani, olles arvestanud, et tee on ees vaba, aga siis tõstad pilgu ja näed, et keegi on ette roninud*). Need korrad, **kui kus otseselt süüdlasele ei osundata, nähakse end ohvrina**, kes on sellisesse olukorda pandud ning pole muud võimalust kui telefoni kasutada (*Laps helistab... Pean ütlema talle, et olen kohe kohal vms. Muidu ta helistab kohe uuesti*).

Paljuskki kasutasid vastajad ka umbisikulist kõneviisi, millega **peideti käitumise eest vastutaja üldse ära** ning jäeti ebamäärane mulje probleemi ulatusest (*... ei suudeta keskenduda enam autosõidule kui ei teata, kes helistas või sõnumi saatis*). Vastajad võtsid vastutuse oma käitumise eest siis, kui nad telefoni kasutamist õigustasid. Sel juhul rääkisid nad vankumatu enesekindlusega, et teatud juhtudel pole telefoni kasutamine nende jaoks ohtlik või siis kasutavad nad seda vähe (*Ma hindan hetkeolukorda, ja siis võtan telefoni kätte*). Sellise keelekasutuse abil **lõid vastajad endast vastutustundlik kuvandi** läbi selle, et räägiti oma teost kui läbimõeldud tegevusest, millega riskid vähenevad. Siinkohal kattub riskeeriva käitumise näide varasemate uuringutulemustega, mis on kinnitanud, et juht püüab roolis olles kaduvat tähelepanu kompenseerida ja õigustab endale kõrvalise tegevusega tegelemise ära ning justkui vähendab enda jaoks selle riske (Choudhary & Velaga, 2017; Saifuzzaman et al., 2015; Haque et al., 2018).

Samuti tõid juhid välja nügimisteooriaga (Thaler & Sunstein, 2008) kattuva lähenemise, mille **järgi autos olevad tehnilised lahendused loovad keskkonna, kus on lihtne telefoni kasutada** (*Autod on enamasti poolautomaatsed: gaas, pidur, roolikeeramine on lihtsad. Kui oled harjunud autoga sõitma, siis tundubki, et ma lihtsalt istun siin, et võiks midagi teha ka*). Nad konstrueerisid arusaama, et staažikal juhil on autos olles igav ning seda peletatakse telefoni abil, kas siis info otsimisega, muusika kuulamisega või helistamisega (*Inimestel on autos igav, sel ajal saab siis teha tähtsad kõned ära*). See kattub teoorias välja toodud uuringuga, mis näitas, et inimese aju otsib roolis alateadlikult meelelahutust (Aru, 2017). Samuti toodi välja **soov olla infoga pidevalt kursis**, mis eelneva järeldusega ühtib (*Tahetakse suhelda ja olla igal hetkel kättesaadav*).

Vastajad tunnistasid, et **telefoni roolis kasutamata jätmine on tegelikult mõeldav ja see ei oleks kellegi jaoks negatiivne**, nii vastajate endi kui ka näiteks neile helistaja jaoks (*Tegelikult midagi ei juhtuks*). Samas kasutasid nad keeleliselt tingivat kõneviisi, “aga” põhjendusi tuues **pöördusid nad tagasi vanade harjumuste õigustamise juurde** ja kirjeldasid, miks nad ei saa käitumist ikkagi muuta (*Aga see on lisaaeg ja ma kaotan aega*). Selline vastus toetab igati uuemaid tervisekommunikatsiooni käsitusi, mille kohaselt ongi inimesel endal väga raske käitumist muuta, ehkki ta võib olla ohtudest teadlik (Cross et al., 2017).

Kokkuvõttes on näha, et telefoni kasutamisele autoroolis tähendusi konstrueerides joonistub välja selge muster: vastajate keelekasutus kinnitab, et **praegustes tõekspidamistes ja käitumismallides on nad kindlad** (*Kasutamine piirdub vaid kõnedele vastamisega*) ja **nendest räägitakse loomulikustaval viisil ehk kinnitatakse sotsiaalseid norme** (*Oleme sõltuvuses kohesest info saamisest*). **Nad leidsid õigustuse või vabanduse, miks käitumine ei saa siiski tulevikus muutuda** (*Kõik kasutavad, miks siis mina ei või*). Liiklusohtrlike olukordade tekkimises nägid vastajad süüd teistel ning enda käitumist põhjendades rääkisid üldjuhul kindlas kõneviisis ehk muutsid oma väited universaalseks, vankumatuks tõeks. Ka ütluste modaalsus viitas paratamatutele olukordadele, millel ei saagi vastajate sõnade järgi olla muud lahendust kui telefoni kasutada (*Roolis olles tuleb meelde see, mida vaja teha on, ja siis on see kohe vaja ära lahendada, muidu läheb meelest*). Eraldi tõstan esile tulemuse, mis näitas, et tehnoloogiast rääkides ei väljendanud juhid enda agentsust tegutsejana, vaid tegijana (vastutavana) nimetasid nad autot ning keeleliselt väljendades muutus autojuht ise passiivseks „kaasreisijaks“, kes ei vastuta oma käitumise eest (*Selgelt on näha, et tehnilised uuendused vähendavad inimeste silmis riski ja seda rohkem hakatakse käituma ohtlikult, sest nad eeldavad, et auto hoiab neid teel ja korras. Samamoodi nagu automaatkastiga auto suunab lihtsalt telefoni käes hoidma, sest üks käsi jääb vabaks*). Seega selgub vastajate keelekasutuse põhjal, et autojuhid kirjeldavad olukorda viisi, kus nende vastutus autoroolis juhina väheneb, autot nimetatakse tegutsejana (auto suunab telefoni käes hoidma). See nõuab aga suurt tähelepanu tervisekommunikatsioonis.

Uurimisküsimus 2: milliste diskursuste kaudu oleks võimalik autoroolis telefoni kasutamise sotsiaalset praktikat muuta?

Sellele küsimusele vastamiseks võtan kokku vastajate ettepanekud ja keelekasutustest esilekerkinud diskursused ning vaatlen, mismoodi suhestuvad need strateegilise tervisekommunikatsiooni käsitustega. Kokkuvõtteks saab vastajate ettepanekute ja ütluste põhjal tuua välja meetmed ja tegurid, mis aitavad telefoni autoroolis kasutamise praktikat muuta. Nagu selgus, on **käitumise muutmisel suur mõjuvõim kõrvalistujal**: tal on võimalus juhi tegu kommenteerida ja/või olla abistavas rollis. Samuti on juhtidel kõrvalistuja juuresolekul häbi telefoni roolis kasutada (*Tekitab ebamugavustunde ja panen kindlasti siis telefoni käest ära*).

Juhid pakkusid enda käitumise muutmiseks välja vähem ideid kui teiste käitumise muutmiseks. Enda käitumise muutmise sõltub vastajate sõnul **lähedaste survest ja taunivast suhtumisest, avalikkuse paremast kontrollist** (sealhulgas politsei kontrollist ja trahvidest) ning **negatiivsest kogemusest**. Teiste juhtide käitumise muutmiseks pakkusid vastajad rohkem ideid: nende sõnul aitab **kogukondlik surve, üldine tauniv suhtumine, harimine, hirmutamine ja samuti suurem politsei kontroll ning trahvimine**. Ka **tehnoloogia areng** mängib meetmena probleemi lahendamisel suurt rolli. Mõne vastaja sõnul pole võimalik telefoni kasutamise praktikat roolis täielikult vähendada, sest tehnoloogia arenguga kaasnenud käitumine on liigselt kinnistunud (*Arvan, et praeguse tehnoloogia taseme juures ei juhtu seda, et ma seda üldse ei kasutaks. Arvan, et mingil kujul see ikka jääb. Kuna see on see asi, mis on siia tulnud ja nii ka jääb*). Samas pakuti, et muutus võib tulla just nimelt läbi tehnoloogiliste uuenduste, mis takistaks roolis telefoni kasutamist (*Minu teada on olemas sellised võimalused, et telefon lülitab end ise vaikse režiimi peale kui sa oled autos. Arvan, et see võiks töötada*).

Kokkuvõttes suhtuvad vastajad muudatustesse (sealhulgas ettepanekutesse) ebalevalt, sest rääkimise hetkel kasutasid nad peamiselt tingivat kõneviisi. Ehkki toodi välja mitmeid võimalusi probleemiga tegelemiseks, läksid vastajad vabandavate ütluste kaudu tagasi vana käitumise õigustamise juurde. Kusjuures **ainuke meede, mille puhul kasutati kindlat kõneviisi ja tunnistati suurt mõju, oli kõrvalistuja võim** (*Käsivad ära panna. Avaldavad alati arvamust kindlalt ja selgelt*). Uuringust ilmneb, et käitumise muutmise on niivõrd keeruline, et pigem probleemi olemust läbi ütluste enda jaoks leevendatakse, et saaks jääda varasema käitumise juurde.

Uuemate tervisekommunikatsiooni käsitluste järgi ei pruugi indiviid suuta iseseisvalt oma käitumist muuta (Cross et al., 2017; Lee & Carvin, 2003; Vihalemm et al., 2013; Warde, 2014). Seda kinnitas ka uuring autojuhtide seas, kes küll hoiakute järgi taunivad telefoni kasutamist roolis, kuid oma käitumises ollakse kinni ning õigustatakse ja vabandatakse end sotsiaalsete normidega, mida “kõik teised ju ka teevad”. Vastajate ettepanekute järgi on siiski ka individikesksel lähenemisel ehk klassikalistel tervisekommunikatsiooni käsitlustel (Stuart and Donoghue, 2011) omad eelised: toodi välja, et nähtuse vähendamiseks tuleb põhjalikumalt inimesi harida ja teavitada ning panna nad läbi kontrollorganite oma tegude eest (rahaliselt) vastutama. Nagu ka teooria osast selgub, saab läbi individuaalse lähenemise inimeste võimestada ja motiveerida käitumist muutma, ehkki seda peab toetama ümbritsev keskkond (Cross et al., 2017). Ka nügimisteooria üheks väljundiks on inimeste teavitamine, sealhulgas pidev info jagamine selle kohta, kuidas teised teevad: see on sotsiaalse normi kinnitamise või uuendamise seisukohalt väga oluline samm (Thaler & Sunstein, 2008).

Nügimise võime muuta käitumist leidis uuringu põhjal veelgi kinnitust: inimesed on suhtlemise, kõnede ja info vahetu saamisega harjunud ehk telefon nügib end oma võimalustega kasutama; vabakäeseadet kasutatakse rohkem siis, kui see on autosse sisse ehitatud; vastajad ei taju avalikku taunivat suhtumist, mis nügib neid endist käitumist jätkama. Samuti kiputakse telefoni haarama rohkem siis, kui automaatkastiga sõites jääb justkui üks käsi vabaks. See näitab, et telefoni nügatakse kasutama nii keskkonna kui ka teiste inimeste poolt. Või ka vastupidi, nii kõrvalistuja kui ka avalikkuses selgelt väljenduv tauniv suhtumine võivad nügida juhti roolis olles teisiti käituma.

Keskkonna ja käitumise vahelist seost ilmestab mõiste sotsiaalne praktika (Strengers & Maller, 2015). Ka minu uuringu käigus ilmnas, et juhtide käitumist roolis mõjutab nii sotsiaalne keskkond oma normide ja tõekspidamistega kui ka füüsiline keskkond autos. Sellest lähtudes võib telefoni kasutamist roolis käsitleda kui sotsiaalset praktikat ning arvestada, et muutus inimese käitumises ilmneb juhul kui sotsiaalne ja füüsiline keskkond seda toetab ning see on muutunud laiemaks normiks.

Seega leidis uuringu läbiviimisel kinnitust perspektiiv, milleni jõudsin ka teoreetilises osas: kuna nii individikesksel lähenemisel, sotsiaalse praktika kontseptsioonil kui ka nügimisel on kõigil oma pluss- ja miinuspooled, saab võimalikult efektiivse tulemuse erinevate meetmete kombineerimisel. Ka vastajate poolt välja pakutud ettepanekute seas oli nii ühe

kui teise lähenemise põhimõtteid. Võimestav lähenemine, sealhulgas indiviidi teadlikkus ja vastutus oma käitumise eest ei pruugi üksinda töötada. See tähendab, et tuleb arvestada sotsiaalse keskkonna (sealhulgas normid ning pidev poolt-argumentide esitamine kõrvalistuja, sõpruskonna või pere poolt) ja füüsilise keskkonna (auto ülesehitus, vabakäeseadme olemasolu) mõjuga. Seda on võimalik teha aga sel juhul, kui tunda piisavalt hästi sihtrühma, nende hoiakuid ja tegureid, mis käitumist mõjutada.

Valitud uuringu meetod, antud juhul kvalitatiivne uurimus autojuhtide käitumise tagamaade ja põhjuste väljaselgitamiseks, osutus sobivaks ja tulemuslikuks. Uuring näitas, missuguseid tähendusi autojuhid nähtuse kohta loovad ning kuidas sünnivad nende pinnalt käitumise otsuseid, samuti oli kaasamise abil võimalik leida meetmeid, kuidas seda probleemi ühiskonnas vähendada. Keeleanalüüsi abil sai aga selgeks, kuidas autojuhid ise nähtusesse suhtuvad, keda näevad vastutavana ning kui tõenäoliseks peavad muutuste tegemist. Samas tuleb arvestada, et sotsiaalse praktika kui nähtuse mõistmise jaoks ei pruugi üldistavad järeldused olla piisavad (Vihalemm et al., 2013). Üks ja sama praktika võib väljenduda erinevalt.

5.1. Uuringust tulenevad ettepanekud

Töö alguses püstitatud uurimisküsimused said uuringu käigus vastuse, kuid teema võimaldab veel väga laia uurimist: võimalik on uurida nähtust teistes vanusegruppides; vaadata, kuidas konstrueerivad teemale tähendusi äsja juhtimisõiguse saanud inimesed või näiteks analüüsida kriitilise tervisekommunikatsiooni perspektiivist seni tehtud kampaaniaid telefoni roolis kasutamise vähendamiseks. Samuti soovitan meetmete leidmiseks viia läbi grupiintervjuusid, kus koos arutledes võidakse välja pakkuda julgemaid samme ja ideid, kuidas antud käitumist autojuhtide seas muuta saaks. Kindlasti väärib uurimist autoroolis telefoni kasutamise tähenduste loomine ettevõtete juhtide seas, kelle haldusalasse kuulub autopark või kelle töötajad peavad tegema pidevalt töösõite. Selle eesmärk on näha, missugused hoiakud ettevõtete juhtidel seoses telefoni kasutamisega on ning lasta neil pakkuda meetmeid, kuidas tagada, et nende töötajad roolis telefoni ei kasutaks.

Töö teoreetiline ja empiiriline osa näitasid, et inimese käitumine on tihedalt seotud sotsiaalsete normide, lähedaste surve ning (füüsilise) keskkonnaga. Kui eesmärk on ühiskonnas mingit käitumismalli muuta, on vajalik läheneda just nende sidusgruppide ja

keskkonna kaudu. Sidusgrupi kaasamisel on võimalik näha ja mõista konteksti, kus inimene toimetab ning mis elemendid tema käitumist mõjutavad. Selle teadmise pinnalt ning töö uuringu tulemustest lähtuvalt pakun mõned konkreetsed rakendusettepanekud telefoni autoroolis kasutamise vähendamiseks (Joonis 1). Kuna minu magistritöö kuulub kommunikatsioonivaldkonna alla, olen eeskätt keskendunud lahendustele, mis on teostatavad kommunikatsiooni meetmete abil.

Kõrvalistuja võimestamine. Vastajate sõnul on kõrvalistujal suur võim mõjutada roolis tehtavaid käitumisotsuseid. Sellest lähtuvalt teen ettepaneku luua kampaania spetsiaalselt kõrvalistuja/kaasreisija jaoks, et võimestada teda sõna võtma, oma seisukohti julgelt ja selgelt väljendama või ka teadlikult autojuhti telefoniga seotud ülesannetes abistama. Kuna kõrvalistuja “võimust” rääkisid uuringus osalejad kindlas kõneviisis ning tõid oma kogemuste põhjal välja olukorrad, mil nad muutsid kõrval istuva inimese ütluste põhjal oma käitumist roolis, on sellel lähenemisel suur potentsiaal muutusi esile kutsuda. Siin mängivad rolli nii vastutus kaasreisija ees, häbitunne kui ka vahetu sotsiaalne surve lähedase/tuttava poolt käitumist muuta.

Kõrvalistuja võimestamine ei pea toimuma ainult kampaania korras, selleks on ka teisi võimalusi, näiteks tõhustada teavitustööd üldhariduskoolis, autokoolis või rattalubade tegemisel. Peamine eesmärk on anda konkreetset suunised, kuidas kaassõitjana käituda, kui juht tegeleb roolis kõrvaliste tegevustega. Seda lähenemist võib ka laiendada ning anda selletaolisi juhiseid mitte ainult kaasreisija jaoks, vaid üldiselt kaasliiklejate korrale kutsumiseks. Autosviibija jaoks soovitatakse luua humoorika *slogani* ehk tunnuslause, mida ta saab juhi käitumise muutmiseks kasutada. Selleks, et mõjutada teises autos oleva juhi käitumist (kes parajasti roolis telefoni kasutab), võib kasutada mõnda käeviibet. See peaks olema pigem positiivne üleskutse, mitte näpuviibutus, sest eesmärk pole kaasliiklejaid häbistada, vaid anda neile sõbralik meeldetuletus. See liigutus/käeviibe tuleb massikommunikatsiooni kampaania abil inimestele selgeks teha ning julgustada seda kasutama. Osaluskampaania ja sellise positiivse nügimise abil saab luua ühtsustunde ning omakorda tekitada kogukondlikku survet, millel on käitumise muutmisel nii teoreetiliselt pinnalt kui ka uuringutulemustest lähtuvalt suur mõju.

Ühe võimalusena näen seda, et suunata autojuhte muid transpordivahendeid kasutama. Selleks tuleb luua parem ja efektiivsem ühistransporditeenus või soodustada

sõidujagamisteenuste kasutamist (näiteks Uber, Bolt). Aina suureneva liikluskoormusega linnades on see mõistlik lahendus ka seetõttu, et aitab vähendada ummikuid. Samuti näen siin ühe lahendusena seda, et parandada kergliiklusteede taristut, mis soodustab (vähemalt hooajaliselt) kasutama muid liiklusvahendeid.

Nügmisteooria järgi mõjutab inimese käitumisotsuseid vahetu keskkond. Pea kõikides autodes on kõrvalistuja päikesesirmil kleebis, mis keelab beebitooli sisselülitatud turvapadjaga esiistmel kasutada. Sellest inspireerituna võib sarnane kleebis/üleskutse olla suunatud ka telefoni kasutamisele: kõrvalistuja sirmil avaneks teade, mis lubab telefoni kasutada; juhi sirmil aga pilt, mis näitab, et sellel istmel on telefoni kasutamine keelatud. Vahetu ja selgesõnaline teade aitab juhil oma käitumist teadlikumalt kontrollida ning lähenemine, kus kleebis on mõlema päikesesirmi peal, aitab juhil ja kaasreisijal paremini oma rolle ja seega ka vastutust tajuda. Selliseid kleebiseid võib kampaania korras jagada tänaval, ostukeskustes ja parklates.

Sotsiaalselt vastutustundlik ettevõtte. Ehkki minu uuringus osalenud vastajad seda välja ei toonud, kerkis teoorias esile ettepanek, mille järgi tuleb telefoni kasutamist roolis hakata käsitlema ka ettevõtete poliitikas, et jälgida, kaardistada ja paremini rakendada tööohutuse reeglid neile, kes kasutavad ettevõtte autot või kelle töö oluline osa on autoga sõitmine (WHO, 2011). Nügmise pinnalt lähtuvalt on väga oluline mõista, kuidas suunab käitumist töökeskkond või ka normid, ning sellest lähtuvalt luua vastumeetmed, kuidas muuta vastupidine käitumine võimalikult lihtsaks. Ka uuringus osalejad tõid välja, et ajavad autoroolis olles tööasju, seetõttu on vajalik läheneda käitumise muutmisele muuhulgas ka ettevõtete kaudu. Selleks tuleb luua ettevõtete juhtidele kampaania, et töökeskkonna kaudu hakata mõjutama käitumist roolis ning looma uusi norme.

Kutsun üles Bolti ja teisi sõiduteenust pakkuvaid ettevõtteid sellele teemale avalikult tähelepanu pöörama. Soovitan (nt Bolti) mobiilirakenduses luua võimaluse tellida endale takso, mille juht ei kasuta roolis telefoni. Selline avalik seisukoha võtmine loob sotsiaalselt vastutustundlikuma kuvandi, annab sõitjatele kindluse ning avaldab kindlasti mõju ka üldisele suhtumisele telefoni kasutamisele roolis. Autojuhti ennast motiveerib sellist käitumist omandama see, et kliendid eelistavad neid juhtidele, kes sellist märget (ei kasuta roolis telefoni) ei kannata.

Selge ja ühtne avalik seisukoht vabakäeseadme kasutamise suhtes. Teoreetiliselt pinnalt lähtuvalt on selge, et vabakäeseade pole ohutum kui käeshoitava telefoni kasutamine, sest kognitiivne tähelepanu hajumine on nende kasutamisel võrdne (European Road Safety Observatory, 2018). Siiski pole sel teemal avalikkuses ühtset seisukohta, sest seaduse järgi on vabakäeseadme kasutamine lubatud. Ka vastajad tunnistasid, et tähelepanu hajub ka vabakäeseadmega. Minu ettepanek on luua sel teemal ühtne seisukoht, mida toetaks nii uuringud, seadusloome kui ka autotootjad (hetkel on uutes autodes sisseehitatud *Bluetooth*-seade, mis nägib juhte seda käeshoitava telefoni asemel kasutama).

Arvamusliidri kasutamine. Uuringus osalejad pakkusid välja idee, et teema (telefoni kasutamine roolis) ümber tuleb koondada arvamusliidrid, kes aitavad inimestel käitumisotsuseid teha. Arvamusliidri näol oleks tegemist kolmanda osapoolega, kellega inimesed saavad end samastada ning kes suudab kujundada üldist avalikku arvamust ja taunivat suhtumist. Läbi sellise tegevuse on võimalik võimestada kogukondi, mis omakorda avaldavad sotsiaalset survet üksikindiviidile.

Kõneisikuna võib kasutada näiteks Ott Tänakut, kes kutsuks üles kõiki teisi juhte roolis sõidule keskenduma. Samuti saab siin kasutada kõrvalistuja narratiivi: Tänakul on võistluste ajal autos kaassõitja, kes tema eest kaarti loeb. Näiteks saab seda kontseptsiooni kasutada ka reklaamikampanias, kus Tänak toob paralleeli: „Ma ei sõidaks nii hästi, kui peaksin ise roolis kaarti lugema – ära kasuta roolis telefoni, anna see hoopis oma kaaslaste kätte!“ Samuti võib arvamusliidrina kasutada eeskujuna, kes pigem autoga ei sõida ning eelistab hoopis ühistransporti või sõidujagamise teenust. Selleks võib olla noorte seas populaarne Nublu, kuigi hetkel puudub info, kas Nublu sellise profiili alla sobitub.

Arvamusliidriks või käitumise teenäitajaks võivad olla ka ettevõtted. Näiteks Telia, Elisa ja Tele2, kes on töö probleemi arvesse võttes teemaga tihedalt seotud. Siinkohal saavad telekomiettevõtted aidata välja töötada lahendusi, mis takistavad roolis telefoni kasutamist. Samuti saavad nad turunduskommunikatsioonis võtta fookusesse telefoni turvalise kasutamise põhimõtteid ning seeläbi suunata üldisi sotsiaalseid käitumisnorme.

Teavituse roll telefoni roolis kasutamise ennetamisel. Uuringu vastustest ilmnes, et inimesed ootavad informatsiooni selle kohta, kuidas täpselt telefoni kasutamine roolis juhtimist mõjutab. On olemas küll teadmine, et see on ohtlik, kuid juhid vajavad

spetsiifilisemat infot ja statistikat (tähelepanu hajumise neli aspekti; mil määral tähelepanu hajub; kuidas see sõltub kõne sisust; milline on täpne õnnetusse sattumise tõenäosus ning statistika). Teema peaks olema fookuses nii autokoolides, kuid samuti võib hariduslikke kampaaniaid teha avalikkuses, kasutades muuhulgas ka sotsiaalmeediat, kus on võimalus suunata reklaami just kriitilises sihtgrupis olevatele juhtidele.

Vastajad soovitasid, et juhtide käitumist aitab muuta suurem politsei kontroll. Intervjuudes saadud vastustest lähtuvalt pakun välja, et trahvimise alternatiiviks võib olla koolitus. Juhid, kes jäävad autoroolis telefoni kasutamisega vahele, peavad läbima õppeprogrammi, kus räägitakse spetsiifiliselt roolis telefoni kasutamise ohtudest ning näitlikustatakse tagajärgi. Pelgalt noomimise või trahvimise asemel peab juht täpselt mõistma, millised on teatud käitumisviisi tagajärjed. Koolituse osas soovitan, et lisaks õpetamisele võib osalejad kaasata ajurünnaku protsessi, kus nad saavad kaasa rääkida ja põhjendada, miks nad telefoni kasutavad ning kuidas saaks seda nähtust ühiskonnas vähendada. Mitmed tervisekommunikatsiooni käsitused rõhutavad, et sihtrühma kaasamine meetmete väljatöötamise protsessi aitab probleemi sisu täpsemalt määratleda ning leida selle pinnalt efektiivseid lahendusi muutuste esile kutsumiseks. Kusjuures koolitada on võimalik ka interneti teel, mis muudab protsessi väljatöötamise ja läbiviimise kuluefektiivsemaks ja osalejale mugavamaks.

Leida võimalused koguda täpsemat statistikat õnnetuste ja telefoni kasutamise seosest.

Nii Maanteeamet kui ka Euroopa Komisjoni raport tõdesid, et õnnetuste ja telefoni kasutamise seose kohta on raske andmeid koguda (Tallo, 2019; European Road Safety Observatory, 2018). Siinkohal pakun välja idee teha koostööd telekomiettevõtetega, et otsida seoseid õnnetuste ja kõnelogi vahel. See info on oluline, sest võimaldab saada parema ülevaate telefoni roolis kasutamise ohtlikkusest ning võimaldab sihtgruppi reaalsest olukorrast informeerida ja läbi täpse statistika hoiakuid kujundada.

Tehnoloogilised uuendused, mis ei lase roolis telefoni kasutada või vähendavad õnnetusse sattumise tõenäosust. Mobiilirakendused, mis ei lase autosõidu ajal telefonikõnedele vastata, on tegelikult olemas, kuid nende kasutamine sõltub eelkõige sellest, kas juht tajub sellest tulenevat kasu ning on nõus senist käitumispraktikat muutma. Toetudes töö teoreetilises osas välja toodud tervisekommunikatsiooni käsitustele, näen, et selliste tehnoloogiliste lahenduste kasutamine jõuab massidesse siis, kui iga indiviidi

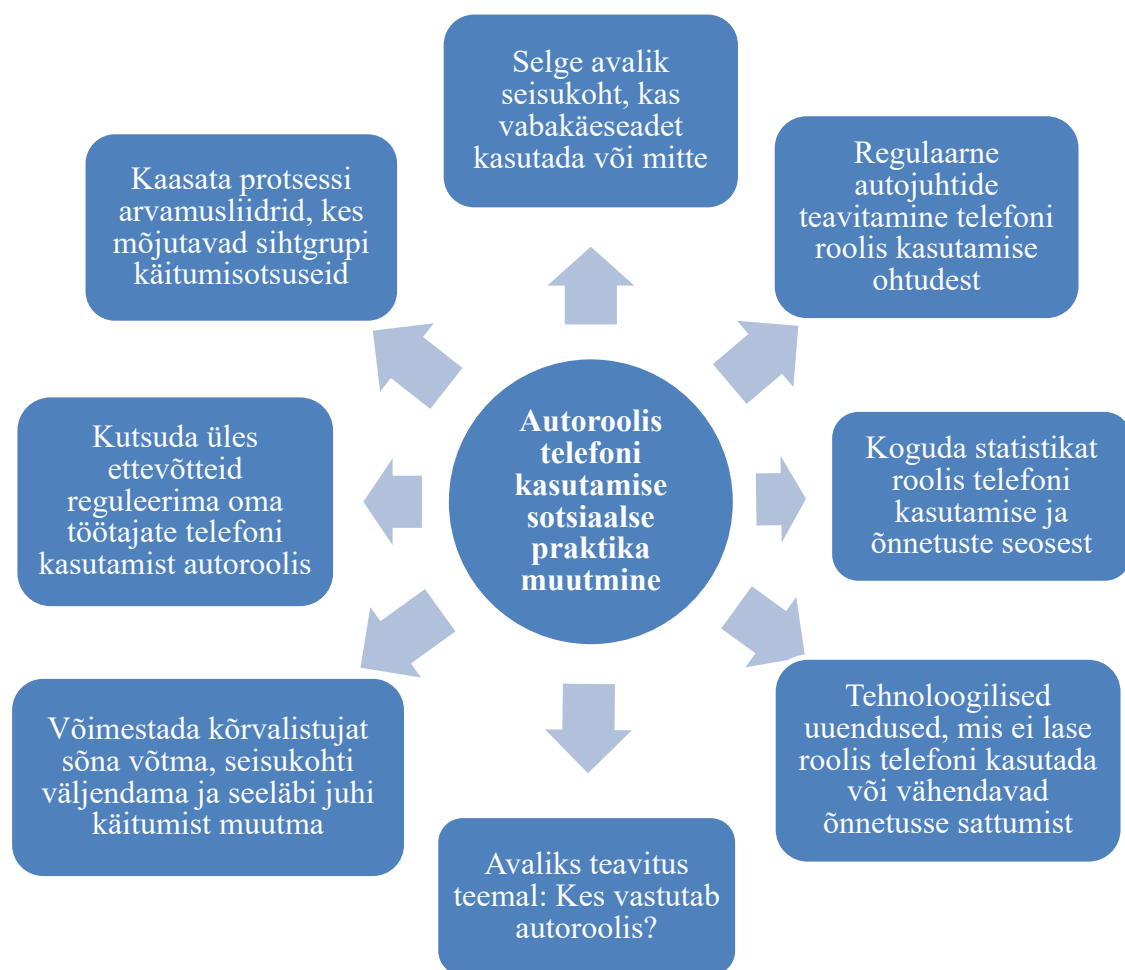
suhtevõrgustik seda toetab ja tehnoloogia ise kasutajat korrektselt käituma suunab. Oleme tuntud kui IT-riik, seetõttu võib ka Eestis välja töötada sellise rakenduse, mis ei lase autoroolis telefoni kasutada. Et aga juhid võtaksid selle kasutusse, peaks nad saama sellest tuntavat kasu. Pakun välja, et loodava rakenduse või muu tehnoloogilise lahenduse abil peaks olema võimalik hiljem ka tõestada, et juht seda kasutas, mis omakorda annaks talle liikluskindlustuse soodustust.

Tegemist on kaugemale tulevikku ulatuva ideega, aga üheks liikluskäitumise muutmise võimaluseks on vähendada veelgi inimese rolli autoroolis. Minu uuring näitas selgelt, et juht ei võta oma käitumise eest vastutust ning tõdeb, et „targaks muutunud“ autod võtavad osa tema vastutust enda peale. Ehkki vastajad ütlesid, et rikuvad eeskirju ning on sattunud ohtlikesse olukordadesse, näevad nad halva liikluskultuuri tekkimises süüd pigem teistel juhtidel. See kandub üle ka liiklusesse, kus kollektiivne käitumine ei pruugi muutuda, kui iga üksikjuht vastutust ei võta. Seetõttu võivad isepiduravad, ridahoidvad ja sõidustiili pidevalt monitoorivad autod olla hoopis probleemi osaliseks lahenduseks: need ei pruugi vähendada autoroolis telefoni kasutamist, kuid aitavad õnnetusi vältida.

Kommunikatsioonivaldkonnal on eelneva lahenduse puhul kanda oluline roll: autojuhid peavad olema teadlikud sellest, kuidas tehnoloogilised uuendused nende käitumist mõjutavad. Selleks võib viia läbi näiteks kampaania, mille sõnumiks on: „Auto võib ise pidurdada, aga juht vastutab ikka. Seetõttu ära kasuta telefoni ka siis, kui sul on tark auto!“ või öelda, et „Lisavarustus ei vabasta sind vastutusest“. Oluline on jälgida ka keelekasutust liiklusuudiste koostamisel: õnnetustekstides tuleb ära jätta autode margid või muud tunnused ning keskenduda juhile. Näiteks „Kaks autojuhti tegid avarii“ või „Peeter ja Mati tegid avarii“. Sarnane järeldus tõusis esile ka 2015. aastal Eestis läbiviidud uuringust, mis ütles, et liiklusõnnetuste kajastamisel domineerib autokeskne lähenemine (Aava, 2015). Keelekasutuse muutus aitab juhtide suunamist objektist subjektiks ning seeläbi parandada juhtide vastutuse võtmist.

Avalikult tuleb vastutuse küsimus fookusesse võtta. Nähes, kuidas intervjuudes osalenud juhid vastutuse võtmist vältisid ehk nimetasid tegutsejana jalga või autot, on ülimalt oluline võtta see teema ka avaliku arutelu alla. Ükskõik, kas autojuhid väldivad vastutuse võtmist teadlikult või alateadlikult, tuleb autojuhtide teadlikkust sellel teemal tõsta ning näidata neile läbi näidete, mida või keda nad siis vastutavana näevad. Võimalus on kasutada eelmises

punktis toodud ettepanekuid või luua lausa eraldi reklaamikampaania. Näiteks teha seda humoorikas võtmes, kus peategelaste rolli mängiksid need, keda juhid oma keelekasutuses vastutavana on näinud. Minu uuringust tuli välja, et sõidukäitumise eest kandsid vastutust jalg („mis liiga tugevalt pedaali vajutab“) ning auto („mis on nii tark, et mõtleb ise“). Seega võiks reklaami sisuks olla narratiiv, kus jalg „jääb politseile vahele“ ja seetõttu istub vangikongis. Või auto, mis on pandud trellide taha, sest „rikkus liikluseeskirju“. Selline veidi naeruväärne süžee aitab juhtidel mõista probleemi olemust ja tõsta teadlikkust ilma häbistamata. Nii see kui ka kõik eelnevalt tehtud rakenduslikud ettepanekud sotsiaalse praktika muutmiseks on toodud välja joonisel 1.



Joonis 1. Rakenduslikud meetmed, mille abil muuta autoroolis telefoni kasutamise sotsiaalset praktikat (autori koostatud)

Käitumisviisides muudatuste esile kutsumine on pikaajaline töö. Nagu näitas töö teoreetiline osa, sõltub käitumine sotsiaalsest ja füüsilisest keskkonnast, mis peaks oma normide ja omadustega suunama inimesi lihtsalt uut käitumismalli omaks võtma. Tuleb arvestada, et eksperdi positsioonilt õpetamine ei pruugi tuua tulemusi ning neid, kes ei suuda uut käitumisviisi koheselt omaks võtta, ei tohi süüdistada, vaid mõista, mis elemendid seda takistavad.

KOKKUVÕTE

Tehnoloogia ülikiire arengu tuules oleme jõudnud seisu, kus mobiiltelefoni kasutamine on igapäevane ja elementaarne, kuid võimalus haarata telefon igal ajal või kohas on toonud kaasa olukorra, kus seda kasutatakse muuhulgas ka problemaatiliselt, näiteks autoroolis. Ehkki viimastel aastakümnetel tehtud uuringud on kinnitanud, et telefon mõjub sõiduohutusele halvasti, kasutatavad juhid seda roolis endiselt suurel määral, kusjuures kõige enam vanuses 25-34 aastat.

Möödunud aastal välja antud Euroopa Liidu raport kinnitab, et autojuhtide endi hoiakuid selle nähtuse suhtes piisavalt uuritud pole. Seetõttu võtsin oma töös vaatluse alla kriitilises sihtgrupis (25-34aastased) olevad juhid, et uurida, millised on nende endi seisukohad, ning näha, missuguseid tähendusi nad telefoni kasutamisele autoroolis loovad. Kuna telefoni kasutamine autoroolis kuulub Eestis rahvatervise probleemse valdkonna alla, käsitlesin strateegilise tervisekommunikatsiooni teooriad, et leida viisid, mis aitaks kõige efektiivsemalt autojuhtide käitumises muutusi esile kutsuda. Sellest tulenevalt oli minu töö eesmärgiks kirjeldada, kuidas autojuhid põhjendavad enda käitumist ning leida, milliste tervisekommunikatsiooni meetmetega ja milliste diskursuste kaudu toetada muutusi autoroolis telefoni kasutamise sotsiaalses praktikas vanuserühmas 25-34 aastat.

Vastavalt töö eesmärgile püstitasin uurimisküsimused:

1. Milliseid tähendusi konstrueerivad 25-34aastased juhid telefoni kasutamisele autoroolis?
2. Milliste diskursuste kaudu oleks võimalik autoroolis telefoni kasutamise sotsiaalset praktikat muuta?

Töö teoreetilise osa tähtsaim järeldus kannab endas teadmist, et indiviid ei pruugi suuta oma käitumist iseseisvalt muuta isegi siis, kui tal selleks teadmine ja tahtmine olemas on. Seetõttu on tervise edendamisel toimunud paradigma muutus: inimese käitumine saab püsivalt muutuda ainult siis, kui sotsiaalne ja füüsiline keskkond seda toetavad. Sellest lähtuvalt tuleb tervisekommunikatsiooni strateegias nende mõjuritega arvestada ning kutsuda muutus esile justnimelt läbi nende aspektide.

Töö raames läbiviidud uuringu kõnekaimaks tulemuseks on see, et liikluskäitumise puhul võtavad juhid vastutuse vaid sel juhul, kui räägivad enda positiivsetest tegudest. Kui jutt läheb riskikäitumisele, näevad nad vastutavana pigem teisi juhte või kaob vastutaja üldse keelekasutuses ära. Mõne vastaja puhul näitas keelekasutus, et tegutsejana nimetatakse jalga, mis „liialt pedaali vajutab“ või autot, „mis on liialt tark ja võtab justkui juhi vastutust vähemaks“. Ehkki kõik uuringus osalejad on kasutanud roolis olles telefoni, leiavad nad oma käitumisele vabanduse või õigustuse ning keeleanalüüs näitab, et oma tõekspidamistes ollakse äärmiselt veendunud ning kohati räägitakse eeskirjade rikkumisest kui sotsiaalsest normist.

Töö teoreetiline osa kinnitas, et muutuste esile kutsumiseks tuleb sihtgrupp kaasata meetmete väljatöötamise protsessi. Seega lasin ka oma uuringus osalejatel pakkuda meetmeid, mille abil oleks võimalik telefoni kasutamist roolis vähendada. Vastustest ilmnis, et kõige enam suudab juhi käitumist mõjutada kaasreisija (*Ütlevad, et ei tohi kasutada, eriti laps*). Samuti oleks vastajate sõnul lihtsam telefoni roolis mitte kasutada, kui perekonna, sõprade, lähedaste või ka üldine avalik arvamus oleks täielikult käitumist tauniv (*Kui sõprade seisukoht oleks raudselt selline, et nulltolerants telefoni kasutamise kohta autoroolis, siis ilmselt kasutaksin ise ka minimaalselt*). Kusjuures ka politseilt ootavad vastajad rohkem osalust: nii kontrolli kui trahvimise näol. Samuti selgus, et vastajad soovivad spetsiifilisemat infot telefoni kasutamise ja sõiduohutuse kohta (*Võiks erineva nurga alt läheneda ja rääkida sellest, mismoodi see ikkagi mõjutab mind autoroolis*).

Esile toomist väärivad ka mõne vastaja seisukohad, mille järgi ei saagi enam ühiskonnas seda käitumist muuta, kuna tehnoloogia arengut tagasi pöörata ei saa (*Arvan, et praeguse tehnoloogia taseme juures ei juhtu seda, et ma seda üldse ei kasutaks*), kuid teisalt toodi välja, et võib-olla on just tehnoloogiliste uuenduste abil võimalik seda nähtust vähendada (*Minu teada on olemas sellised võimalused, et telefon lülitab end ise vaikse režiimi peale kui sa oled autos. Arvan, et see võiks töötada*). Siiski näitas keeleanalüüs, et meetmeid pakkudes rääkisid vastajad tingivas kõneviisis, millest järeldub, et intervjuu toimumise hetkel ei pidanud nad neid tegevusi reaalseteks. See on aga mõistetav, sest ka teoreetiline osa kinnitas, et inimesel võib olla enda käitumist väga keeruline muuta.

Järelduste ja diskussiooni peatükis kõrvutasin põhilisemaid tulemusi teoreetiliste seisukohtadega, mille järel pakkusin rakenduslikke meetmeid probleemiga tegelemiseks. Nii

töö teoreetiline osa kui ka uuring kinnitasid, et tegemist on liikluskultuuris keerulise praktikaga, millele pole kiireid ega lihtsaid lahendusi. On näha, et juhtide käitumist ei muuda üksnes teadmine probleemist või ohust – roolis telefoni haarates leiavad nad oma käitumisele üldjuhul õigustuse. Järelikult ei piisa sotsiaalse praktika muutmiseks pelgalt „paternalistlikult“ eksperdi positsioonilt õpetamisest, vaid tuleb leida viisid, kuidas läheneda probleemi lahendamisele komplekselt sidusgruppide ja keskkonna muutmise kaudu.

Saadud tulemused on kindlasti abiks nii Maanteeametile kui ka muudele institutsioonidele, mis igapäevaselt liikluskultuuri parendamisega tegelevad, sest näitavad autojuhi seisukohast neid takistusi, mis käitumise muutmisel ees seisavad. Neid arvestades on võimalik luua efektiivsemaid lahendusi. Loodan, et minu töö aitab paremini mõista, miks me oma käitumismallides niivõrd kinni oleme ning paneb meid empaatilisemalt ning teadlikumalt suhtuma neisse, kes mingil põhjusel tervisekäitumises enese jaoks valesid otsuseid teevad.

KASUTATUD ALLIKAD

Aava, K., Salumäe, Ü. (2013). *Meedia ja mõjutamine*. Kännimees.

Accelerista. (2017) Ekspert: kasuta käed vabad – süsteemi vaid häda korral. Tee roolimobiiliku eksperiment!. Külastatud aadressil:
<https://www.accelerista.com/liiklus/punane-sekund/kaed-vabad-susteeem-oht/>

Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. - *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, no. 50, pp. 179-211.

Al-Darrab, I. A., Khan, Z. A., & Ishrat, S. I. (2009). An experimental study on the effect of mobile phone conversation on drivers' reaction time in braking response. *Journal of safety research*, 40(3), 185-189. Külastatud aadressil:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0022437509000334?via%3Dihub>

Alm, H., & Nilsson, L. (1995). The effects of a mobile telephone task on driver behaviour in a car following situation. *Accident Analysis & Prevention*, 27(5), 707-715. Külastatud aadressil:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/000145759500026V?via%3Dihub>

Amado, S., & Ulupınar, P. (2005). The effects of conversation on attention and peripheral detection: Is talking with a passenger and talking on the cell phone different?. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8(6), 383-395. Külastatud aadressil:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847805000471?via%3Dihub>

Aru, J. (2017). Neuroteadlane Jaan Aru: tunnistame üles – meie aju naudib roolis olles mobiiltelefoni. *Teeleht*. Sügis 2017. Külastatud aadressil:
https://www.mnt.ee/sites/default/files/road_paper_pdf/teeleht_89.pdf

Asbridge, M., Brubacher, J. R., & Chan, H. (2012). Cell phone use and traffic crash risk: a culpability analysis. *International journal of epidemiology*, 42(1), 259-267.

Bandura, A. (1971). Social Learning Theory. Külastatud aadressil:
http://www.asecib.ase.ro/mps/Bandura_SocialLearningTheory.pdf

Beede, K. E., & Kass, S. J. (2006). Engrossed in conversation: The impact of cell phones on simulated driving performance. *Accident Analysis & Prevention*, 38(2), 415-421. Külastatud aadressil:
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457505001867?via%3Dihub>

Berger, P. L., Luckmann, T. (2018). *"Tegelikkuse sotsiaalne ülesehitus. Teadmussotsioloogiline uurimus"*. Tartu, Ilmamaa.

Bianchi, A., & Phillips, J. G. (2005). Psychological predictors of problem mobile phone use. *CyberPsychology & Behavior*, 8(1), 39-51. Külastatud aadressil: <http://web.b.ebscohost.com.ezproxy.tlu.ee/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=5&sid=98492b4e-d956-4f02-a4e9-f4ec815da718%40sessionmgr103>

Bluetooth. (2018). Bluetooth Market Update 2018. Külastatud aadressil: https://www.bluetooth.com/markets/market-report?utm_campaign=markets-story&utm_source=internal&utm_medium=paper&utm_content=mktpages-downloadlink&fbclid=IwAR1dkXS8wzHlkmW3vSK7pMDdXv48ByHAzAyxO9uYml1o0JEKKDhLOZijqAQ

Boyce, T. (2008). Nudge or Yank (sic). *Cognitive Edge*. Külastatud aadressil: <http://cognitive-edge.com/blog/nudge-or-yank-sic/>

Briggs, G. F., Hole, G. J., & Land, M. F. (2011). Emotionally involving telephone conversations lead to driver error and visual tunnelling. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 14(4), 313-323. Külastatud aadressil: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847811000301?via%3Dihub>

Burns, P.C., Lansdown, T.C. (2000). E-distraction: The challenges for safe and useable internet.

CARRS-Q. (2015). Mobile phone use and distraction. Külastatud aadressil: <https://research.qut.edu.au/carrsq/wp-content/uploads/sites/45/2017/12/Mobile-phone-distraction-email.pdf>

Choudhary, P., & Velaga, N. R. (2017). Mobile phone use during driving: Effects on speed and effectiveness of driver compensatory behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 106, 370-378.

CIRT. (2018). Phenomenology Research Overview. Center For Innovation in Research and Teaching. Külastatud aadressil: https://cirt.gcu.edu/research/developmentresources/research_ready/phenomenology/phen_overview

Consiglio, W., Driscoll, P., Witte, M., & Berg, W. P. (2003). Effect of cellular telephone conversations and other potential interference on reaction time in a braking response. *Accident Analysis & Prevention*, 35(4), 495-500.

Cross, R., Davis, S., O'Neil, I. (2017). *Health Communication: theoretical and critical perspectives*. Policy Press.

Crossley, M.L. (2002). Could you please pass one of those health leaflets along?: Exploring health, morality and resistance through focus groups. *Social Science & Medicine*, 55(8), 1471-1483. Külastatud aadressil: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0277953601002659?via%3Dihub>

Dragutinovic, N., & Twisk, D. (2005). Use of mobile phones while driving-effects on road safety: a literature review. Külastatud aadressil: <https://www.swov.nl/publicatie/use-mobile-phones-while-driving-effects-road-safety>

Eberle, T. (2014). Phenomenology as a research method. In Flick, U. *The SAGE handbook of qualitative data analysis* (pp. 184-202). London: SAGE Publications Ltd. doi: 10.4135/9781446282243

Eesti politsei pehme paternalism. (2016). Eesti Päevaleht. Külastatud aadressil: <http://epl.delfi.ee/news/arvamus/juhtkiri-estli-politsei-pehme-paternalism?id=73375211>

Engelberg, J. K., Hill, L. L., Rybar, J., & Styer, T. (2015). Distracted driving behaviors related to cell phone use among middle-aged adults. *Journal of Transport & Health*, 2(3), 434-440.

European Road Safety Observatory. (2018). Cell phone use while driving 2018. Külastatud aadressil: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-cellphone.pdf

Fischer, M., & Lotz, S. (2014). Is soft paternalism ethically legitimate? – The relevance of psychological processes for the assessment of nudge-based policies. *IDEAS Working Paper Series from RePEc*. Külastatud aadressil: http://www.cgs.uni-koeln.de/fileadmin/wiso_fak/cgs/pdf/working_paper/cgswp_05-02.pdf

Flick, U. (2007). *An Introduction to Qualitative Research*. 3rd ed. Sage Publications.

Given, L. M. (Ed.). (2008). *The Sage encyclopedia of qualitative research methods*. Sage publications.

Hallet, C., Lambert, A., Regan, M. A. (2011). Cell phone conversing while driving in New Zealand: Prevalence, risk perception and legislation. *Accident Analysis & Prevention*, Volume 43, 2011, 862-869. Külastatud aadressil: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457510003362?via%3Dihub>

Haque, M. M., Oviedo-Trespalacios, O., Debnath, A. K., & Washington, S. (2016). Gap acceptance behavior of mobile phone–distracted drivers at roundabouts. *Transportation research record*, 2602(1), 43-51. Külastatud aadressil: <https://journals.sagepub.com/doi/10.3141/2602-06>

Hargreaves, T. (2011). Practice-ing Behaviour Change: Applying Social Practice Theory to Pro-Environmental Change. *Journal of Consumer Culture*, 11 (1): 79–99.

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. (2010). *Uuri ja kirjuta*. Kirjastus Medicina: Tallinn

Horrocks, C., & Johnson, S. (2012). *Advances in health psychology: Critical approaches*. Macmillan International Higher Education.

Hsieh, H. F., & Shannon, S. E. (2005). Three approaches to qualitative content analysis. *Qualitative health research*, 15(9), 1277-1288. Külastatud aadressil: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/1049732305276687?journalCode=qhra>

Kaal, E. (2017). KOK7029.FK Andmekogumismetoodikad. Loeng 2. Kvalitatiivuuringu planeerimine: strateegia, valim, intervjuu, analüüs. Kvaliteet ja eetika. Tallinna Ülikool, Balti filmi, meedia, kunstide ja kommunikatsiooni instituut.

Kalmus, V. (2015). Sotsiaalse analüüsi, meetodite ja metodoloogia õpibaas. Tartu Ülikool. Külastatud aadressil: <http://samm.ut.ee/diskursusanalyys>

Kalmus, V., Masso, A., Linno, M. (2015). Kvalitatiivne sisuanalüüs. Sotsiaalse analüüsi, meetodite ja metodoloogia õpibaas. Tartu Ülikool. Külastatud aadressil: <http://samm.ut.ee/kvalitatiivne-sisuanalyys>

Kasik, R. (2008). Meediatekstide analüüs: eesmärgid ja metoodika. R. Kasik (toim), *Tekstid ja taustad V*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.

Kass, S. J., Van Dam, J., & VanWormer, L. (2019). The effects of passive mobile phone interaction on situation awareness and driving performance. *Journal of Transportation Safety & Security*, 1-18. Külastatud aadressil: https://www.researchgate.net/publication/330510977_The_effects_of_passive_mobile_phone_interaction_on_situation_awareness_and_driving_performance

Korpinen, L., Pääkönen, R. (2012). Accidents and close call situations connected to the use of mobile phones. *Accident Analysis & Prevention*, Volume 45, 2012, 75-82. Külastatud aadressil: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457511003216?via%3Dihub>

Kuss, D. J., Kanjo, E., Crook-Rumsey, M., Kibowski, F., Wang, G. Y., & Sumich, A. (2018). Problematic mobile phone use and addiction across generations: The roles of psychopathological symptoms and smartphone use. *Journal of technology in behavioral science*, 3(3), 141-149.

Kõrvalised tegevused autoroolis on jätkuvalt tõsine probleem. (2018). Maanteeamet. Külastatud aadressil: <https://www.mnt.ee/et/uudised/korvalised-tegevused-autoroolis-jatkuvalt-tosine-probleem>

Laberge-Nadeau, C., Maag, U., Bellavance, F., Lapierre, S. D., Desjardins, D., Messier, S., & Saïdi, A. (2003). Wireless telephones and the risk of road crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 35(5), 649-660. Külastatud aadressil: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S000145750200043X?via%3Dihub>

Laherand, M-L. (2008). *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: Sulesepp

Lansdown, T. C., & Stephens, A. N. (2013). Couples, contentious conversations, mobile telephone use and driving. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 416-422. Külastatud

aadressil:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457512001996?via%3Dihub>

Lee, R.G., Garvin, T. (2003). Moving from information transfer to information exchange in health and health care. *Social Science and Medicine*, 56, 449-64.

Leesment. H. 2017. Kellega me räägime ja kellele mõju avaldame? Külastatud aadressil: https://www.kriminaalpoliitika.ee/sites/krimipoliitika/files/elfinder/konkurss/Heiko%20Leesment_Kellega%20me%20r%C3%A4%C3%A4gime%20ja%20kellele%20m%C3%B5ju%20avaldame%3F.pdf

Lichtman, M. (2014). Qualitative Research for the Social. *Sciences* (pp 54-58) London, : SAGE Publications Ltd

Liiklusaasta. (2018). Liikluses käitumise ülevaade. Külastatud aadressil: <https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2018/luhiuevaade-liiklusohutuse-olukorrast-2018-aastal/liikluses-kaitumise>

Local Government Association. (2013). *Changing behaviours in public health. To nudge or to shove?* Külastatud aadressil: <https://local.gov.uk/sites/default/files/documents/changing-behaviours-publi-e0a.pdf>

Maanteeamet. (2018) Tähelepanematus liikluses. Uuring. Külastatud aadressil: https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/tahelepanematus_liikluses_06-2018_aruanne.pdf

Marton, F. (1981). Phenomenography—describing conceptions of the world around us. *Instructional Science*. 10, 177-200. Külastatud aadressil: <https://link.springer.com/article/10.1007/BF00132516>

Matthews, R., Legg, S., & Charlton, S. (2003). The effect of cell phone type on drivers subjective workload during concurrent driving and conversing. *Accident Analysis & Prevention*, 35(4), 451-457. Külastatud aadressil: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457502000234?via%3Dihub>

Mayring, P. (2000). Qualitative Content Analysis. *Forum: Qualitative Social Research Sozialforschung*. Külastatud aadressil: <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/1089/2385#g4>

Nelson, E., Atchley, P., & Little, T. D. (2009). The effects of perception of risk and importance of answering and initiating a cellular phone call while driving. *Accident Analysis & Prevention*, 41(3), 438-444. Külastatud aadressil: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457509000098>

Nunes, L., & Recarte, M. A. (2002). Cognitive demands of hands-free-phone conversation while driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(2), 133-144. Külastatud aadressil: <https://psycnet.apa.org/record/2002-11414-007>

Nutov, M. (2018). Autoroolis telefoniga rääkimine on kiiresti kasvav probleem. Külastatud aadressil: <https://www.err.ee/694050/autoroolis-telefoniga-raakimine-on-kiiresti-kasvav-probleem>

Ofcom. (2016). The UK is now a smartphone society. Külastatud aadressil: <http://media.ofcom.org.uk/news/2015/cmr-uk-2015/>

Ottawa Charter for Health Promotion; 1986. Külastatud aadressil: http://www.who.int/hpr/NPH/docs/ottawa_charter_hp.pdf

Palmaru, R. (2016). KOK7073.FK. Kommunikatsiooniteooria. Loeng 4. Sotsiaalse konstruktsionismi kommunikatsioonikäsitus. Tallinna Ülikool, Balti filmi, meedia, kunste ja kommunikatsiooni instituut.

Paltridge, B. (2013). *Discourse analysis: An introduction*. Bloomsbury Publishing.

Papantoniou, P., Papadimitriou, E., Yannis, G. (2013). Review of driving performance parameters critical for distracted driving research. *Transportation Research Procedia*, volume 25, 1796-1805. Külastatud aadressil: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517304398>

Parasuraman, S., Sam, A. T., Yee, S. W. K., Chuon, B. L. C., & Ren, L. Y. (2017). Smartphone usage and increased risk of mobile phone addiction: A concurrent study. *International journal of pharmaceutical investigation*, 7(3), 125. Külastatud aadressil: <http://web.a.ebscohost.com.ezproxy.tlu.ee/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=4&sid=3aeaecf9-35b3-4142-9ed4-92a1771ac04e%40sdc-v-sessmgr01>

Polič, M. (2009). Decision making: Between rationality and reality. *Interdisciplinary Description of Complex Systems: INDECS*, 7(2), 78-89. Külastatud aadressil: <https://hrcak.srce.hr/file/114040>

Prochaska, J., DiClemente, C. (1983). The Transtheoretical Model. Külastatud aadressil: <https://www.prochange.com/transtheoretical-model-of-behavior-change>

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

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

Rosen, C. (2004). Our cell phones, ourselves. *The New Atlantis: A journal of Technology and Society*, 6, 26-45.

Rämmer, A. (2014). Analüüsi ja metodoloogia õpibaas. Külastatud aadressil: <http://samm.ut.ee/valimid>

Saifuzzaman, M., Haque, M. M., Zheng, Z., & Washington, S. (2015). Impact of mobile phone use on car-following behaviour of young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 82, 10-19. Külastatud aadressil: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457515001773>

Schatzki, T., R. (1996). *Social Practices: A Wittgensteinian approach to human activity and the social*. Cambridge University Press

Sotsiaalministeerium. (2019). Rahvatervis. Külastatud aadressil: <https://www.sm.ee/et/rahvatervis>

Strayer, D. L., & Johnston, W. A. (2001). Driven to distraction: Dual-task studies of simulated driving and conversing on a cellular telephone. *Psychological science*, 12(6), 462-466. Külastatud aadressil: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1111/1467-9280.00386>

Strayer, D. L., & Johnston, W. A. (2001). Driven to distraction: Dual-task studies of simulated driving and conversing on a cellular telephone. *Psychological science*, 12(6), 462-466. Külastatud aadressil: <http://dx.doi.org/10.1111/1467-9280.00386>

Strengers, Y., Maller, C. (2015). *Social Practices, Intervention and Sustainability: Beyond behaviour change*. Routledge

Stuart, A., & Donaghue, N. (2011). Choosing to conform: The discursive complexities of choice in relation to feminine beauty practices. *Feminism & psychology*, 22(1), 98-121. Külastatud aadressil: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0959353511424362>

Sunstein, C., R. (2014). Nudging: A Very Short Guide. Külastatud aadressil: https://dash.harvard.edu/bitstream/handle/1/16205305/shortguide9_22.pdf?sequence=4

Tallo, K. (2019). Vestlus.

Tervise Arengu Instituut. (2018). Terviseedendus. Tegevused. Külastatud aadressil: <http://www.tai.ee/et/tegevused/tervise-edendamine>

Thaler, R., Sunstein, C. (2008). *Improving Decisions About Health, Wealth and Happiness*. Yale University Press.

Thaler, R., Sunstein, C. R. (2008). *Nüginine. Viis toetada valikuid, mis viivad tervise, jõukuse ja õnneni*. Yale University Press.

Tiidenberg, K. (2017). *Ihu ja hingega internetis*. Kuidas mõista sotsiaalmeediat?. Tallinn: TLÜ Kirjastus.

Toomsalu, L. (2015). Nutiseadmete tarbimisharjumused ja mõju turunduskommunikatsioonile ning mobiilireklaamidele Eesti noorte näitel. Külastatud

aadressil:

<http://www.etera.ee/zoom/11309/view?page=1&p=separate&search=toomsalu&tool=search&view=281,25,2110,950>

Treffner, P. J., & Barrett, R. (2004). Hands-free mobile phone speech while driving degrades coordination and control. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(4-5), 229-246. Külastatud aadressil:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847804000373?via%3Dihub>

Tulloch, J, Lupton, D. (2003). *Risk and everyday life*. London: Sage.

Törnros, J. E., & Bolling, A. K. (2005). Mobile phone use—effects of handheld and handsfree phones on driving performance. *Accident Analysis & Prevention*, 37(5), 902-909. Külastatud aadressil:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457505000709?via%3Dihub>

Vastutustundliku Ettevõtluse Foorum. (2012). Vastutustundlik Ettevõtlus Eestis. Näidete kogumik. Külastatud aadressil: http://uus.csr.ee/upload/fck/Vastutustundlik-ettevotlus-Eestis---naidete-kogumik-2012.pdf?fbclid=IwAR2OIVaW4zksVUPi988il4XfDWKZGuKrMvdLUfqnn_ETa3Z2BSmeQdSBFwA

Vihalemm, T., Keller, M., Kiisel, M. (2013). Kuidas parandada maailma? Kommunikatsioon sotsiaalsete muutuste kujundamisel. Külastatud aadressil: <https://sisu.ut.ee/kommunikatsioon/avaleht>

Vinayak, S., & Malhotra, M. (2017). Impact of impulsiveness on mobile phone addiction. *Indian Journal of Health & Wellbeing*, 8(10).

Virkus, S. 2016. Intervjuu, vaatlus, sisuanalüüs. Tallinna Ülikool. Külastatud aadressil: https://www.tlu.ee/~sirvir/Intervjuu_vaatlus_ja_sisuanals/kvalitatiivne_sisuanals.html

Warde, A. (2014). *After taste: Culture, consumption and theories of practice*. London: Sage

WHO. (2011). Mobile Phone use: A Growing Problem of Driver Distraction. Külastatud aadressil: https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving_en.pdf

Williams, R., & Edge, D. (1996). The social shaping of technology. *Research policy*, 25(6), 865-899. Külastatud aadressil: https://www.researchgate.net/publication/222482133_The_Social_Shaping_of_Technology

Willig, C. (2014). *Discourses and discourse analysis*. In Flick, U. *The SAGE handbook of qualitative data analysis* (pp. 341-353). London: SAGE Publications Ltd. doi: 10.4135/9781446282243

Õunapuu, L. (2012). Kvantitatiivse ja kvalitatiivse uurimuse valimite eripärad. Tartu Ülikool. Külastatud aadressil: https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/27764/kvantitatiivse_ja_kvalitatiivse_uurimuse_valimite_eriprad.html

Õunapuu, L. (2012). Mugavusvalim. Tartu Ülikool. Külastatud aadressil: <https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/27764/mugavusvalim.html>

Õunapuu, L. (2012). Valimid kvantitatiivsetes ja kvalitatiivsetes uurimustes. Tartu Ülikool. Külastatud aadressil: <https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/27764/index.html>

Yannis, G., Papadimotriou, E., Papantoniou, P. (2017). Review of driving performance parameters critical for distracted driving research. *Transportation Research Procedia*, 2017, Pages 1796-1805. Külastatud aadressil: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517304398>

Young, K., Regan, M. (2003). Driver Distraction: A Review of the Literature. *ResearchGate Publication*. Külastatud aadressil: https://www.researchgate.net/publication/251312763_Driver_Distraction_A_Review_of_the_Literature

LISA A. INTERVJUU TEEMAVALDKONNAD JA VÕTMEKÜSIMUSED

Tere! Olen tänulik, et nõustusite rääkima oma kogemusest ja isiklikest vaadetest teema “telefoni kasutamine autoroolis” raames. Minu uurimuse eesmärk on leida võimalused, kuidas toetada muutusi autoroolis telefoni kasutamise suhtes ühiskonnas ning leida põhjuseid, mis võivad selle nähtuse taga seisneda.

Kasutan materjali kogumiseks poolstruktureeritud intervjuu meetodit. See tähendab, et mu küsimused juhivad teid kindla teemani, kuid vastuste andmisel võib olla vaba, tuua sisse ka teisi mõtteid või ettepanekuid ning vajadusel tuua elulisi näiteid, kui need peaks meenuma.

Intervjuu ajaks panen tööle telefoni diktofoni, millest saadava infomaterjali hiljem transkribeerin. Seda materjali kasutan kujul, mis ei avalda intervjuueeritava indiviidi, seega anonüümsus on igal juhul tagatud. Must materjal säilib vaid minu enda tarbeks, see ei kuulu jagamisele kolmandate osapooltele.

KATEGOORIA 1: LIIKLUSKULTUUR JA -OHUTUS

1. Kuidas hindad Eesti liikluskultuuri taset?
2. Kuidas tunned end turvalisuse mõttes liikluses?
3. Kuidas hindad enda liikluskäitumist? Kas pead end heaks juhiks?
4. Mis sind liikluskultuuris häirib? Kuidas seda muudaksid?
5. Milline käitumine on liikluses riskieriv?

KATEGOORIA 2: AUTOROOLIS TELEFONI KASUTAMISE KOGEMUS

1. Kas peab autoroolis telefoni kasutamist ohuks – selgita lähemalt? Millel see hinnang põhineb – kas oled kuulnud või ise kogenud?

2. Kas oled kunagi ise autoroolis sõitmise ajal telefoni kasutanud? Kui tihti seda ette tuleb?
3. Mis oli põhjus, et otsustad/otsustasid seda teha?
4. Mismoodi see sind vastavas olukorras mõjutaks, kui sa jätaks heliseva telefoni autoroolis kasutamata/vastu võtmata?
5. Millisteks tegevusteks kasutad autoroolis telefoni peamiselt? (helistamine, sõnumid, sotsiaalmeedia, muusika kuulamise võimalus vms?)
6. Millised riskid seostuvad sulle autoroolis telefoni kasutamisega? Mis võib juhtuda kui räägid telefoniga?
7. Kui tead neid riske, miks ikkagi kasutad telefoni roolis?
8. Mis võib olla põhjuseks, et juhid autoroolis telefoni kasutavad? Laiemalt.
9. Milline on sinu tutvusringkonnas tavakäitumine seoses telefoni kasutamisega autoroolis?
10. Kas ja kuidas mõjutab sinu otsust telefonikõnele autoroolis vastata see, kes helistab? Selgita?
11. Kui lihtne või keeruline on võtta autoroolis vastu otsus, kas kõnele/sõnumile kohe vastata või mitte? Kas sa mõtled sellele hetkel, kui telefon heliseb?
12. Kas on tulnud ette hetki, mil telefoni kasutamise tõttu autoroolis tekib liiklusohtlik olukord? Kas ja kuidas mõjutas see sinu edaspidist käitumist autoroolis seoses telefoni kasutamisega?
13. Kas kasutad *hands-free* seadet? Miks? Kui ohutuks selle kasutamist pead?

KATEGOORIA 3: Meetmed, mille abil autoroolis telefoni kasutamise praktikat vähendada

1. Kui sa autoroolis olles telefonikõnele/sõnumile vms ei vasta, kuidas suhtub sellesse see, kes sulle helistab (eeldusel, et helistaja/sõnumi saatja ei tea, et istud roolis)?
2. Kuidas suhestuvad telefoni kasutamisse autoroolis sinu kaassõitjad? Kas nad avaldavad oma arvamust sellel hetkel kui sõidu ajal telefoni kasutad? Kui kommenteerivad, kas see mõjutab sind?
3. Kuivõrd sinu suhtlusringkonnas pööratakse teemale “telefoniga rääkimine autoroolis” tähelepanu? Milline see suhtumine on?

4. Kas, kes ja kuidas saaks toetada/mõjutada seda, et sa autoroolis telefoni ei kasutaks?
5. Mis põhjustel hakkaksid autoroolis vähem telefoni kasutama? Mis sind motiveeriks seda tegema?
6. Kas sinu hinnangul pööratakse sellele teemale avalikkuses piisavalt tähelepanu? Selgita?
7. Mis sinu meelest kõnetaks inimesi selle teguviisi ennetamisel, et nad teeks seda vähem?

LISA B. INTERVJU VASTAJAGA I5

Näidisenä on siin välja toodud intervjuu ühe vastajaga. Teised intervjuu-tekstid on töö autori valduses.

KATEGOORIA 1: LIIKLUSKULTUUR JA -OHUTUS

1. Kuidas hindad Eesti liikuskultuuri taset?

I5: Minu arvates liikuskultuuri tase on selline keskmine või pigem madalam kui Lääne-Euroopas. Meil on sellist madalalaubalisust ja käitutakse egoistlikult. Ei mõelda, et me oleme kõik siin liikluses ja möödasõitu tehakse ohtlikult, et võita 20 sekundit kojujõudmise ajas, aga teistele on see ohtlik. Ei üritatagi viisakas olla. Põhja-euroopas on palju tsiviliseeritum ja kultuursem. Meil aetakse oma eesõigust taga. Kui vahel sõidetakse ette kogemata, siis ollakse väga vihased, aga tihti pole selleks põhjust.

2. Kuidas tunned end turvalisuse mõttes liikluses?

I5: Ma olen võtnud suhtumise, mida mootorratturid harrastavad: kõik su ümber võivad olla idioodid ja kaasliiklejad teevad tihti ohtlikke vigu ja peaksin ise olema väga tähelepanelik, et teiste vigu vältida. Raua tänaval tihti vaatan seda, ehkki ma ei peaks seda tegema, aga pigem eeldan, et teised võivad vigu teha. Ma ei tunne end täielikult turvaliselt, tunnen, et peaksin igaks juhuks kõiki jälgima, sest pole ohutu.

3. Kuidas hindad enda liikluskäitumist? Kas pead end heaks juhiks?

I5: Tean uurimust, mille järgi enamus ütlevad, et nad on head juhid, aga see pole statistiliselt võimalik. Mina arvan, et olen keskmisest parem liikleja. Olen liikluses teadlik liikleja. Kui on ohtlikud olukorrad, siis on tähelepanu lihtsalt hajunud ja sellest on tekkinud ohtlik olukord, aga üldiselt ma riske ei võta ja pean reeglitest kinni.

4. Mis sind liikluskultuuris häirib? Kuidas seda muudaksid?

I5: Viha. Tundub, et paljud on vihased ja elatakse teiste peale see välja. Võideldakse enda õiguse pärast ja samas ka selline tuim reeglite rikkumine. Sõidetakse punasega üle ummikute ajal jne. Tundub, et palju rikutakse reegleid.

5. Milline käitumine on liikluses riskeeriv?

15: Valgusfoori punasest tulest mitte kinni pidamine, tähelepanu hajumine, kiiruse ületamine.

KATEGOORIA 2: AUTOROOLIS TELEFONI KASUTAMISE KOGEMUS

1. Kas peab autoroolis telefoni kasutamist ohuks – selgita lähemalt? Millel see hinnang põhineb – kas oled kuulnud või ise kogenud?

15: Pean ohuks. Tõin juba välja tähelepanu hajumise. Paratamatult mõtlen muule kui ma telefoni kasutan ja ma ei keskendu liiklusele. Kaldun rajalt kõrvale, sõidan kellelegi sisse vms. Olen seda kuulnud ja ise ka kogenud. Et on juhtunud seda, et võtan kõne vastu ja siis auto kaldub. Midagi hullu küll juhtunud pole, aga ehmatus on olnud.

2. Kas oled kunagi ise autoroolis sõitmise ajal telefoni kasutanud? Kui tihti seda ette tuleb?

15: Jah olen. Korra nädalas äkki. Hands-freega korra-kaks nädalas.

3. Mis oli põhjus, et otsustad/otsustasid seda teha?

15: Kui tean, et tahan kellelegi helistada, siis paigal seistes panen hands-free süsteemi valmis ja helistama. Kui võtan ilma selleta vastu, siis tavaliselt keegi helistab mulle sisse ja on tähtis teema. Võõrast ma vastu ei võta, aga kui pereliige või tuttav, siis võib olla mingi tähtis asi, või info, mida peaks läbi rääkima. Kuhu minna, mida teha vms. Pakilised teemad üldiselt. Siis võtan vastu.

4. Mismoodi see sind vastavas olukorras mõjutaks, kui sa jätaks heliseva telefoni autoroolis kasutamata/vastu võtmata?

15: Midagi hullu vist tegelikult ei juhtuks. Mingi infovahetus lükuks lihtsalt edasi. Enamasti see suhtlus pole nii, et nüüd peaksin minuti pealt rääkima. Võiksin viie minuti pärast tagasi helistada, kõrvale tõmmates nt. Aga see on lisaaeg ja ma kaotan aega. Telefoni vastuvõtmine autoroolis on minu arvates multitasking, saan mitu asja korraga ära teha.

5. Millisteks tegevusteks kasutad autoroolis telefoni peamiselt? (helistamine, sõnumid, sotsiaalmeedia, muusika kuulamise võimalus vms?)

15: *Helistamine, muud asjad teen varem ära. Okei, vahepeal panen ka muusikat valgusfoori taga seistes. Navigeerimised teen enne sõitu ära. Sms ei loe. Kui auto seisab foori taga, siis valin muusikat. Tegelikult kui ma sõidan abikaasaga, siis lasen tal vastu võtta telefoni. Kui on võimalus kellelegi anda, siis teeksin seda.*

6. Millised riskid seostuvad sulle autoroolis telefoni kasutamisega? Mis võib juhtuda kui räägid telefoniga?

15: *Võin sõidurajalt kalduda, keegi võib ees pidurdada, ma ei märka. Keegi astub teepeale, sõidan talle otsa.*

7. Kui tead neid riske, miks ikkagi kasutad telefoni roolis?

15: *Mulle tundub, et ma suudan ikkagi tähelepanu sõitmisel hoida. Et mulle tundub, et Minuga seda ei juhtu. Et püüan liiclusele ka tähelepanu suunata ikka sel ajal.*

8. Mis võib olla põhjuseks, et juhid autoroolis telefoni kasutavad? Laiemalt.

15: *Arvan, et ajavõit, multitasking. Autod on enamasti poolautomaatsed: gaas, pidur, roolikeeramine on lihtsad. Kui oled harjunud autoga sõitma, siis tundubki, et ma lihtsalt istun siin, et võiks midagi teha ka. Telefon tundub selline vahepealne asi olevat. Ma ei saa raamatut lugeda, ega filmi vaadata. Inimestel on harjumus kasutada telefoni. Ükskõik, kus oled, oled harjunud, et kui tahad mingit lisategevust, siis võtad telefoni. Olen tabanud end mõttelt, et valgusfoori taga vaataks, et kas keegi on rääkinud "messengeris". Aga ma ei ole seda kunagi teinud. Teadvustan, et ma ei taha seda teha autoroolis. Aga paljudele tundub loomulik, et oled harjunud igal pool telefoni kasutama, siis tehakse seda ka autoroolis. Tihti need "messengeri" vestlused kestavad päev läbi. Sa ei taha nendest ilma jääda õigel hetkel. Eriti kui on grupivestlused, kui on palju inimesi. Räägitakse palju. Kui sa tund aega ei vaata, on võibolla 60 lisasõnumit tekkinud. Lihtsam on koheselt ära lugeda, jooksvalt, kui et pärast kerida tagasi ja aega raisata.*

Tähtis märksõna on ka FOMO ehk fear of missing out.

9. Milline on sinu tutvusringkonnas tavakäitumine seoses telefoni kasutamisega autoroolis?

15: *Arvan, et helistatakse kindlasti. Muuks pigem mitte. Arvan, et osad sõbrad ei kasuta ka autoroolis, aga tean inimesi, kes kasutavad.*

10. Kas ja kuidas mõjutab sinu otsust telefonikõnele autoroolis vastata see, kes helistab? Selgita?

15: Mõjutab küll. Võõrast ei võta vastu. Võtan vastu lähituttava ja pereliikme kõne.

11. Kui lihtne või keeruline on võtta autoroolis vastu otsus, kas kõnele/sõnumile koheselt vastata või mitte? Kas sa mõtled sellele hetkel, kui telefon heliseb?

15: Sms'ile vastamise otsus on lihtne - seda ma ei tee. Tavaliselt pole see pakiline. Aga kui keegi helistab, siis ta ootab, et toru võetakse vastu - otsesuhtlus. Siis on dilemma küll. Aga kui väga lähedane helistab, siis otsustan kohe vastu võtta. Nt abikaasa.

12. Kas on tulnud ette hetki, mil telefoni kasutamise tõttu autoroolis tekib liiklusohutlik olukord? Kas ja kuidas mõjutas see sinu edaspidist käitumist autoroolis seoses telefoni kasutamisega?

15: jah, on olnud. Võtsin vastu, tähelepanu hajus, hakkasin sõidurajalt kalduma ja ehmatasin, kui seda avastasin. Vahetult pärast sündmust mõjutas see küll mu edaspidist käitumist, aga mida aeg edasi, seda vähem mõju oli. Endine käitumine taastus.

13. Kas kasutad hands-free seadet? Miks? Kui ohutuks selle kasutamist pead?

15: Jah, aga see vajab eraldi ühendamist, seetõttu ei kasuta iga kord. Kasutan hands-freed, et ohutumalt telefoniga rääkida autoroolis. Seda siis kui tean, et on vaja rääkida kellegagi. Arvan, et hands-free on üsna ohutu.

Aga hands-freega on halb rääkida kui keegi on autos või laps magab autos. Siis ma ei taha seda kasutada. see pole privaatne. See on hands-free minus.

KATEGOORIA 3: Meetmed, mille abil autoroolis telefoni kasutamise praktikat vähendada

1. Kui sa autoroolis olles telefonikõnele/sõnumile vms ei vasta, kuidas suhtub sellesse see, kes sulle helistab (eeldusel, et helistaja/sõnumi saatja ei tea, et istud roolis)?

15: Mõni võib olla pahane, et miks ma vastu ei võta. Üldiselt ma arvan, et ei tohiks suurt probleemi olla, sest ikka juhtub, et oled koosolekul vms, et ei saa vastata. Aga näiteks kui on olukord ja võtan kedagi kuskilt autoga peal, ta ootab minu kõnet, et leppida täpne asukoht kokku. Ja kui ma siis vastu ei võta, siis tekib tüli või ebamugav olukord, et miks ma vastu ei võta, kui meil oleks vaja rääkida ja kokkulepe teha.

2. Kuidas suhestuvad telefoni kasutamisse autoroolis sinu kaassõitjad? Kas nad avaldavad oma arvamust sellel hetkel kui sõidu ajal telefoni kasutad? Kui kommenteerivad, kas see mõjutab sind?

I5: Pigem ei soosi seda, arvavad sellest halvasti. Kui on võimalus, annan telefoni kaassõitjale vastamiseks, kui on keegi, kes on usaldusisik. Nad pole otseselt arvamust avaldanud, aga üldiselt ma katsun seda vältida, et kui keegi on autos, siis võtan telefoni vastu. See mõjutaks mind küll, kui keegi ütleb, et ära räägi, aga ei tea, kas ma kohe ära paneks. Aga kui pikaajaliselt öeldakse seda, et mida sa teed, siis mõjutaks küll. Mõtleks rohkem, et kas võtta vastu või mitte.

3. Kuivõrd sinu suhtlusringkonnas pööratakse teemale “telefoniga rääkimine autoroolis” tähelepanu? Milline see suhtumine on?

I5: Telefoniga autoroolis rääkimisse suhtutakse pigem taunivalt, aga mulle tundub, et need, kes kasutavad, leiavad õigustuse, et miks nad ikkagi võivad seda teha. Enda käitumist õigustatakse. Et üldiselt tundub vist inimestele, et kõik teised on lollid. Suhtumine on see, et minuga seda ei juhtu, ma suudan paremini.

4. Kas, kes ja kuidas saaks toetada/mõjutada seda, et sa autoroolis telefoni ei kasutaks?

I5: Kui lähedased juhivad tähelepanu. Näiteks mu enda laps ütleb, et see on ohtlik, siis paneks mõtlema. Kui politsei rohkem kontrolliks, siis oleks mõju. Kui avalikkuses rohkem räägitaks. Ja kui avalik suhtumine oleks tauniv, et kõik, kes seda teevad, on halvad inimesed, siis kasutaksin kindlasti vähem.

5. Mis põhjustel hakkaksid autoroolis vähem telefoni kasutama? Mis sind motiveeriks seda tegema?

I5: Kui mul oleks linnas lihtsam võimalus auto kinni pidada, siis teeksin seda, ja räägiks roolis vähem. Aga tihti pole seda võimalust kinni pidada. Kui minu lähikonnas juhtuks õnnetus, see paneks mu käitumist muutma. Ma tean seda, aga see on teoreetiline teadmine ja ma ei muudaks oma käitumist enne kui midagi juhtub äkki.

6. Kas sinu hinnangul pööratakse sellele teemale avalikkuses piisavalt tähelepanu? Selgita?

***I5:** Minu arvates ei pöörata. Selles on jutusaadetes räägitud, aga mulle tundub, et niipalju kui kuulanud olen, siis teemad on sellised “miks tehakse”. Suhtumine pole piisavalt tauniv või negatiivne. Arutatakse lihtsalt, et võib juhtuda õnnetus, aga see pole piisav. Arvamusliidrid võiks avaldada arvamust. Tahaksin vahel ise liikluses teiste akendele koputada, et miks te seda teete, aga seda ei saa teha, ohtlik on.*

7. Mis sinu meelest kõnetaks inimesi selle teguviisi ennetamisel, et nad teeks seda vähem?

***I5:** Inimesi kõnetaks võimalike tagajärgede näitamine. Samuti äpsed faktid, kui palju tähelepanu väheneb, kui võtad telefoni kätte. Avalikes kampaaniates loeb emotsioon, et kui hästi suudetakse seda edasi kanda. Võid fakti edasi anda, aga emotsioon on see, mis töötab.*

Minu teada on olemas sellised võimalused, et telefon lülitab end ise vaiksse režiimi peale kui sa oled autos. Arvan, et see võiks töötada, aga ma ei tea, kas ma kasutan seda võimalust. Et kõned ei tule sellega üldse läbi - saad panna ka auto-reply helistajale, et oled roolis. Idee poolest võiks olla, et paned selle sisse, kõned läbi ei tule, saadetakse sõnum. Korduvad kõned laseb see läbi, aga mitte üksikud. Kui on hädaolukord, siis saadakse sind kätte. Aga ma ikkagi kardan, et oluline kõne läheks kaotsi, kui ma seda ei kasuta.