

Tartu Ülikool
Sotsiaal- ja haridusteaduskond
Ajakirjanduse ja kommunikatsiooni instituut

Suvised piirkiiruse tõstmata jätmise kui liikluspraktikate muutmise vahend

Bakalaureusetöö

Grete Roždestvenski
Juhendaja: Triin Vihalemm, PhD.

Tartu
2013

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. TEOREETILISED LÄHTEKOHAD.....	6
1.1. Praktikateooria mõtestamine.....	6
1.2. Praktika elemendid.....	9
1.3. Praktika muutumine	13
1.4. Praktika muutmine	20
2. UURIMISPROBLEEM JA -KÜSIMUSED	26
3. MEETOD JA VALIM	28
3.1. Meetod	28
3.1.1. Kvalitatiivne sisuanalüüs	28
3.1.2. Intervjuu	30
3.1.3. Vaatlus	32
3.2. Valim.....	33
3.3. Meetodi kriitika.....	35
4. EMPIIRILISED TULEMUSED	36
4.1. Otsuse tähendus otsustajate nägemuses	36
4.1.1. Liikluskultuuri kujundamise võimalused.....	36
4.1.2. Otsuse vastuvõtmise põhjendused ja sellele seatud ootused.....	38
4.1.3. Otsuse kommunikatsioon ja selle roll	39
4.2. Otsuse tõlgendus vahendatud kommunikatsioonis	40
4.2.1. Ametlikku kiiruspiirangut toetavad ideoloogiad	41
4.2.2. Praktilise käitumise hälbeid toetavad ideoloogiad.....	43
4.2.3. Alternatiivsed ideoloogiad	45
4.3. Otsuse ja selle kommunikatsiooni vastuvõtt probleemse sihtrühma seas.....	47
4.3.1. Kuidas otsusest teada saadi	47
4.3.2. Otsuse avalik ja privaatne tõlgendus – erisused ja sarnasused	47
4.3.3. Enda kui praktiku positsioneerimine	50
4.4. Probleemse sihtrühma liikluspraktikad.....	50
4.4.1. Arusaamad liiklusohutusest	50
4.4.2. Sõidukiiruse ja möödasõitude reguleerimine.....	52

4.4.3. Kiiruspiirang probleemse sihtrühma liikluspraktikate kontekstis.....	54
4.5. Otsuse vastuvõtt diskursiivse ja praktilise teadvuse tasandil: asjaosaliste võrdlus	55
4.6. Tulemuste kokkuvõte.....	58
5. JÄRELDUSED	60
5.1. Otsuse tähendus otsustajate nägemuses	60
5.2. Otsuse tõlgendus vahendatud kommunikatsioonis	61
5.3. Probleemse sihtrühma liikluspraktikad ja otsuse tõlgendus	64
5.4. Liikluspraktikate muutmise ja otsuse avaliku kommunikatsiooni edukus	66
6. DISKUSSIOON	68
KOKKUVÕTE	72
SUMMARY	74
KASUTATUD KIRJANDUS	76
LISAD.....	80
Lisa 1. Intervjuu kava	80
Lisa 2. Vaatluse kava	83
Lisa 3. Vaatluse kirjeldus.....	84
Lisa 4. Otsusest teavitav pressiteade.....	87
Lisa 5. Väljavõte otsust arutava istungi protokollist.....	89

SISSEJUHATUS

Iga riigi moraalne kohustus on tagada ja säilitada oma kodanikele maksimaalselt ohutu elukeskkond. Liiklusvaldkonnas tähendab see jätkuvat tööd võimalikult turvalise liiklussüsteemi korraldamisel. Turvaline liiklus toimib regulatiivses reeglite raamistikus, mille järgimist liiklejatelt eeldatakse ning mille eiramist üldjuhul karistatakse. Ometi ilmneb, et regulatsioonid ja nendes määratud sanktsioonid üksi negatiivset käitumist liikluses ära ei hoi. Statistika näitab, et 2012. aastal ületasid keskmised kiirused kehtestatud piirkiiruseid pea kõikides loenduspunktides, kusjuures probleemsemaid on 25-30-aastaste meesjuhtide liikluskäitumine (Vane 2012). 2012. aasta kõigist meeste seas registreeritud kiiruseületamistest võib ligi 19% kirjutada just selles vanusevahemikus meesjuhtide arvele (Härson 2013).

Antud töös kasutatava praktikateooria kohaselt juhindub indiviidide igapäevaelu suuresti rutiinsetest praktikatest, mida indiviidid üritavad hoida muutumatutena, säilitades *status quo*'d nii hästi kui võimalik ja seistes vahel vastu seda takistavatele ja rusuvatele süsteemidele (Shove & Hand 2007). Nagu liikluskäitumishälbeid illustreerivast statistikast avaldub, ei ole juhtide harjumuspärane käitumine liikluses regulatsioonides sätestatuga kooskõlas. Ometi on muutus käitumises võimalik, kui indiviidid oma rutiine teadlikult reflekteerivad ja otsustavad kohandada uued käitumismustrid uuteks rutiinideks (Gram-Hanssen 2010). Seega on võimalik ka tegeliku liikluskäitumise ja regulatsioonide vahelist ebakõla teoorias vähendada.

Järjepidev kontroll, sanktsioonide rakendamine ja muud liikluskultuuri parandavad meetmed on regulatsioonide toimimise seisukohast vajalikud ja möödapääsmatud, kuid püsiva positiivse käitumisviisi tagamiseks peavad sõidukijuhid regulatsioone järgima vabatahtlikult. Seetõttu on lisaks muudele meetmetele liikluskultuuri parandamisel oluline ka regulatsioonide selgitamise viis, mis muudaks nende soovitud tähendused liiklejatele omaks võetavaks. Käesoleva bakalaureusetöö väärtus põhinebki soovitud, mida tuleks regulatsioonide kommunikatsioonis silmas pidada, et muutus oleks juhtidele ka tähenduste tasandil vastuvõetav ja nad oleksid vabatahtlikult valmis oma käitumisviisi vastavalt muutma.

Antud töös uurin 2012. aasta aprillis Maanteeameti poolt vastuvõetud ja Vabariikliku Liikluskomisjoni (edaspidi liikluskomisjon) toetatud otsust mitte tõsta suvel kaherealistel asulavälistel teedel piirkiirust 90 km/h pealt 100 km/h-ni, mida on eelneva 16 aasta jooksul iga-aastaselt tehtud. Otsust võib selle regulatiivsuse tõttu käsitleda kui tugevat institutsionaalset sekkumist autojuhtide aastate jooksul välja kujunenud harjumuspärastesse suvistesse sõidupraktikatesse.

Bakalaureusetöö eesmärgiks on välja tuua, milline on suvise piirkiiruse tõstmata jätmise kui liikluskultuuri parandava meetme tõlgendus asjaosaliste seas ja kuidas see asetub tänaste sõidupraktikate konteksti. Asjaosalistena käsitlen otsuse vastuvõtjaid, vahendatud kommunikatsioonis sõnavõtnuid ja probleemsesse sihtrühma – 25-30-aastased mehed – kuuluvaid sõidukijuhte. *Online* ajakirjanduslikele artiklitele ja netikommentaaridele viitan kui vahendatud kommunikatsioonile, kuivõrd see võimaldab käsitleda üheskoos nii ajakirjanike, kui ka tavakodanike sisuloomet, mida mõisted nagu „meedia“ (laiem tähendus) või „ajakirjandus“ (kitsam tähendus) ei võimalda.

Töö empiiriline materjal põhineb seminaritöö raames otsustajatega tehtud ekspertintervjuudel, suvise piirkiiruse tõstmata jätmist arutava istungi protokollil, otsuse pressiteatel ning käesolevas töös tehtud vahendatud kommunikatsiooni analüüsil, kolme sihtrühma kuuluva autojuhiga tehtud süvaintervjuudel ning nendega läbiviidud vaatlustel.

Bakalaureusetöö on jätkuks samateemalisele seminaritööle, milles fookuses oli, kuidas kõnealune otsus konstrueeriti ja kuidas püüti selle avaliku kommunikatsiooniga ümber kujundada sõidukijuhtide liikluspraktikaid.

Töö koosneb kuuest põhilisest peatükist. Esimeses neist annan ülevaate suvise piirkiiruse mittetõstmist puudutavatest teoreetilistest lähtekohtadest, kus tutvustan praktikateooriat. Teises ja kolmandas peatükis esitan uurimisprobleemi ja -küsimused, rakendatud meetodi valimise ja valimi koostamise põhimõtted ning selle kriitika. Neljandas peatükis annan ülevaate töö olulisematest empiirilistest tulemustest. Viiendas peatükis toon välja põhilised järeldused ja kuuendas diskuteerin otsuse üle liikluspraktikate muutmisel esimeses peatükis esitatud teoreetiliste allikate kontekstis ning toon välja soovitud liikluspraktikate muutmiseks tähenduste tasandil ning võimalused edasisteks uuringuteks.

1. TEOREETILISED LÄHTEKOHAD

Käesolevas peatükis annan ülevaate bakalaureusetöö analüüsi aluseks olevatest teoreetilistest ja empiirilistest lähtekohtadest. Peatükk tutvustab praktikateooriat (ing. k. *practice theory*) ja koosneb neljast alapeatükist: praktikateooria mõtestamine (1.1.), praktika elemendid (1.2.) praktika muutumine (1.3.) ja praktika muutmine (1.4), lähtudes ülesehituselt esmalt teooria põhiliste lähtekohtade, seejärel praktika koostisosade ning lõpetuseks selle ümber kujunemise/kujundamise põhimõtete ja võimaluste esitlemisest.

1.1. Praktikateooria mõtestamine

Saavutamaks laiemat ühiskondlikku muutust, tuleb sotsiaalsele elukorraldusele läheneda terviklikult, minetades juurdunud arusaama, et muuta tuleb üksnes indiviidi. Seda eelkõige seetõttu, et tegelik elu koosneb paljudest omavahel põimunud sotsiaalsetest nähtustest, mis mõjutavad teatud viisil toimimist ja vaid indiviidi käitumisele rõhku pannes, keskendutakse pelgalt osale sotsiaalsest süsteemist, jättes fookusest välja olulised faktorid muutuse initsieerimisel. Terviklikku lähenemist ühiskonna elule võimaldab avada praktikateooria, mistõttu lähtub ka antud bakalaureusetöö tõlgendusraamistik just sellest teoreetilisest käsitlusest.

Kuigi institutsionaalsete otsuste tegemisel ja teatud sotsiaalteaduste valdkondades on levinud arusaam, et uued sotsiaalsed korraldused tulenevad lineaarsete ja ratsionaalsete otsuste akumulatsioonist ning käitumine juhindub indiviidi uskumustest ja väärtustest, leiavad praktikateoretikud, et käitumise muutuse esilekutsumise algühik ei ole mitte indiviid ega tema käitumine, vaid sotsiaalne praktika (Warde 2005, Hargreaves 2011, Shove *et al* 2012 jt).

Praktikateooria kontekstis tähendab praktika midagi muud, kui igapäevases kõnepruugis. Igapäevases kõnepruugis mõistame praktikat pelgalt kui kogu inimese tegevust, samas kui praktikateoorias tähendab praktika rutiinset jagatud käitumise viisi, mis koosneb mitmetest omavahel seotud elementidest: kehalise tegevuse vormidest, vaimse tegevuse vormidest, "asjadest" ja nende kasutamisest, taustateadmistest arusaamade kujul, oskusteabest, emotsionaalsetest seisunditest ning motivatsioonilistest teadmistest

(Reckwitz 2002: 249). Praktika eksistents sõltub tingimata kõigi elementide ja nendevaheliste seoste olemasolust (*Ibid.*). Näiteks sõidukiiruse valimise praktika olemasolu nimel on asendamatud auto ja sõiduteed, teatud kiiruse valiku kompetentsid (auto teelhoidmise oskus jms), reeglid ja normid, mis sõidukiiruse valimise praktikat defineerivad (piirkiirused ning muud liikluseaduses sätestatud ettekirjutused) ja ka selle praktika tähendused praktiseerijatele ning praktikavälistele vaatlejatele (näiteks suure sõidukiiruse seostamine adrenaliini tekitaja *versus* surmasooviga).

Schatzki (1996: 89) eristab praktikat kui ühikut (ing. k. *practice-as-entity*) ja praktikat kui sooritust (ing. k. *practice-as-performance*). Ta defineerib praktika ajaliselt tekkiva ja ruumiliselt hajuva ütleliste ja tegemiste võrgustikuna. Kui öelda, et praktika formuleerivad ütlelistes ja tegemised moodustavad võrgustiku, tähendab see, et need on omavahel teatud viisil seotud. Schatzki järgi on võimalikud seosed (praktiliste ja üldiste) arusaamade, reeglite ja teleo-afektiivsete struktuuride¹ vahel. Praktika võrgustikuks siduvaid koostisosi saab vaadelda ka vahenditena, mille kaudu ütlelistes ja tegemised koos püsivad. Praktika koosnemine ütlelistest ja tegemistest vihjab ühtlasi vajadusele seda käsitleda nii praktilise tegevuse, kui ka selle representatsioonidena (*Ibid.*). Selles mõttes võib praktikat käsitleda kui ühikut.

Praktika kui sooritus viitab praktika läbiviimisele, mis praktikat võrgustikuna realiseerib ja püsivana hoiab (Schatzki 1996: 90). Praktikakui ühikut taastoodetakse regulaarse inimtegevuse kaudu. Näiteks pidevalt autojuhtimise kiirust valides kombineerivad juhid aktiivselt elemente, millest kiiruse valimise praktika koosneb, taastootes seeläbi seda praktikat tervikuna.

Eelnevalt järeldub, et praktika kui ühiku taastootmisel kujuneb praktikast rutiin. Kuivõrd suvist piirkiirust oldi selle tõstmata jätmisele möödunud kevadel eelneva 16 aasta jooksul iga-aastaselt tõstetud, võib eeldada, et ka suvine kiiremini sõitmine on muutunud harjumuspäraseks rutiiniks, mida piirkiiruse tõstmata jätmise võis häirida. Kuigi suvise piirkiiruse mittetõstmise sihiks oli muuta autojuhtide toimimise keskkond suvise ja

¹ Teleo-afektiivsed struktuurid on ühend millestki, mis on eesmärgile suunatud ja omab tähendust märkimisväärses või eetilises mõttes ning hõlmab eesmärke, uskumusi ja emotsioone (Schatzki 2002, Tootsi 2011: 8 kaudu).

talvise piirkiiruse ühtlustamise tagajärjel lihtsamakas, võis see ometi endaga kaasa tuua ootamatuid probleeme liikluses. Võis tekkida paradoks: kuigi liiklus peaks uue regulatsiooni valguses olema ühtlasem ja rahulikum, eksisteerib ühest küljest juhte, kes uut regulatsiooni austavad ja järgivad ning teisest küljest juhte, kes seda ei tee (sõidavad kas aeglasemalt või kiiremini), muutes liikluse nende käitumisviiside põrkudes veelgi ebahühtlasemaks. Seminaritööst selgus, et liikluseksperdid peavad just selliste äärmuste esinemist liikluses peamisteks probleemide tekitavateks faktoriteks.

Erinevate käitumisviiside esinemine liikluses aitab selgitada praktikateooria seisukohta, et praktika ei ole täismahus indiviidi vaba või ratsionaalne otsus, mida eeldab lineaarse käitumise mudel või Shove'i (2010: 1276) käsitluses niinimetatud ABC ehk hoiak (ing. k. *attitude*), käitumine (ing. k. *behaviour*), valik (ing. k. *choice*) mudel. ABC mudeli järgi käitub individ oma väärtustega kooskõlas. Shove (2010) aga kritiseerib kõnealust mudelit just selle eelduse tõttu. Ta leiab, et individ ei pruugi alati oma väärtuse kohaselt käituda (*Ibid.*). Indiviidi tegutsemist piirab ja võimaldab sotsiaalne struktuur, mille Giddens (1984) defineerib üldistatult reeglite ja ressursidena. Näiteks võib autojuht tahta maanteel sõites rakendada kütusekulu kokkuhoiu ja mugavuse huvides püsikiiruse hoidjat, ent ometi võib tema ühtlast sõidukiirust häirida mõni eesolev aeglasemalt liikuv sõiduk. Väärtuste ja käitumise vaheline ebakõla avaldus ka Maanteeameti kiirusteamalisest uuringust, mille järgi leidis 80% respondentidest, et kampaania „Piirkiirusel on põhjus!“, mis illustreeris kiiruse ületamise kas või ühe km/h võrra ohtlikkust, on oluline, ent ometi väitis veel suuremgi protsent vastajatest, et ületavad kiirust sageli (Valikor Konsult 2012).

Praktikateoorias ei käsitleta indiviidi iseseisva subjekti või sotsiaalse analüüsi keskse tegelasena, nagu ABC mudeli puhul. Kui *homo economicus* kujutatakse ette kui ratsionaalset otsustajat ja *homo sociologicus* kui indiviidi, kes juhindub väärtusratsionaalsusest ning püüdleb kollektiivsete normide ja väärtustega kooskõla poole, siis *homo practicus* nähakse kui praktika kandjat, kehalist ja vaimset agent, kes kannab, kuid ka teostab sotsiaalseid praktikaid (Reckwitz 2002: 256). Igapäevaelus puutuvad individid kokku erinevate praktikatega, praktikad värbavad indiviide ja individid praktiseerivad neid (Hargreaves 2011: 83). Individid paiknevad praktika sees, tehes rutiinselt asju, mis taastoodavad nende jaoks „normaalset“ eluviisi (Shove *et al* 2012:

117). Siinkohal on oluline märkida, et indiviid ei kannu mitte üksnes kehalise käitumise mustreid, vaid ühtlasi ka rutiinseid arusaamise, oskamise ja ihaldamise viise (Reckwitz 2002: 250). Need mentaalsed viisid on praktika elemendid ja omadused, mitte indiviidi isiklikud omadused (*Ibid.*). Ka liikluskontekstis tuleb seega rääkida autojuhtidest kui sõidupraktika kandjatest, kelle käitumine liikluses ja arusaamad sellest on praktika osad.

Võttes eelneva kokku võib öelda, et praktika on rutiinne käitumisviis, mille käigus kehasid liigutatakse, objekte käsitletakse, subjekte koheldakse, asju kirjeldatakse ja maailma mõistetakse (Reckwitz 2002: 250). Praktika on sotsiaalne, sest ta on käitumise ja arusaamise „tüüp“, mis avaldub erinevates asukohtades ja erinevatel ajahetkedel ning mida teostatakse erinevate kehade/mõistuste poolt (*Ibid.*). Praktikatekeskse lähenemise fookuses ei ole indiviidi hoiakud, käitumised ja valikud nagu lineaarse käitumise mudeli puhul, vaid see, kuidas praktikad kujunevad, kuidas neid taastoodetakse, alles hoitakse, stabiliseeritakse, proovile pannakse ja lõpetatakse ning ka see, kuidas praktikad ”värbavad” praktiseerijaid (Hargreaves 2011: 84).

Oluline on siinkohal silmas pidada, et praktikateooria ei ole „tõde“ (faktidele vastamise mõttes), ega ole teised sotsiaalsete ja kultuuriliste teooriate versioonid „valed“. Praktikateooria on mõisteaparatuur, mis ei ulatu reaalse sotsiaalse maailma toimimise põhimõtteni, kuid pakub tõlgendusraamistikku, mis võimaldab teha teatud empiirilisi järeldusi (Reckwitz 2002: 257).

Liiklusolukorra muutmine tähendab laiemat ühiskondlikku muutust ja seetõttu tuleks selle eesmärgi täitmise nimel fookus indiviidilt liikluspraktikatele suunata. Saamaks täpsemat ettekujutust sellest, millest praktika koosneb, tutvustan järgmises alapeatükis praktika elemente.

1.2. Praktika elemendid

Nagu eelnevas alapeatükis mainitud, koosneb praktika omavahel seotud elementidest. Praktika sooritamisel kombineerivad praktika kandjad aktiivselt elemente, millest praktika koosneb (Shove *et al* 2012).

Samas käsitlevad erinevad praktikateoreetikud elemente erinevalt. Eelnevalt on toodud Reckwitzi ja Schatzki nägemus praktika koostisosadest, kuivõrd nende teoreetikute käsitlused on kaasaegse praktikateooria kontseptsiooni aluseks. Warde (2005) järgib enamasti Schatzki struktuuri. Samas nimetab ta elemendid ümber ja jätab välja üldised arusaamad. Shove, Pantzar ja Watson on Schatzkist ja Reckwitzist inspireerituna teinud enda elemendid: kompetentsid, tähendused ja materjalid (Shove *et al* 2012). Gram-Hanssen (2011) on välja pakkunud oma tõlgenduse olulistest elementidest: oskusteave (ing. k. *know-how*) ja harjumused, institutsionaliseeritud teadmised ja selgesõnalised reeglid, seotus (ing. k. *engagements*) ja tehnoloogiad.

Warde (2005: 135) on argumenteerinud, et Schatzki ja Reckwitzi praktikateooriad on empiiriliseks analüüsiks sobimatud. Käesoleva bakalaureusetöö eesmärk on aga just suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse tõlgenduse ja selle asetumine juhtide liikluspraktikate konteksti empiiriline analüüs, mistõttu lähtutakse töös Shove *et al* (2012) kõnealuse teema analüüsiks sobivamast praktikaelementide jaotusest.

Kompetentsid on Shove *et al* (2012) järgi praktiline kehaline ja vaimne oskus midagi teha, hõlmates oskusteavet ning tehnikaid/protseduure. Näiteks sõidukiiruse valiku puhul on oskused reguleeritud liikluseeskirjade ja juhilubade omandamiseks vajalikuga, kuid samal ajal on kiiruse valik ka kehaline, sest tihtipeale toimub see automaatselt. Seda kinnitab ka Maanteeameti kiirusuuring, mille kohaselt ületavad rohkem kui pooled respondentidest enda sõnul kogemata kiirust, mis näitab suutmatust oma käitumisviisi põhjendada ja viitab seega omakorda kiirusevalikule kui teadvustamata ja kehasse internaliseeritud tegevusele (Valikor Konsult 2012).

Shove *et al* (2012) on täheldanud, et mõnede kompetentside omandamine on võimalik vaid juhul, kui eelnev kogemus, millele uusi kompetentse „ehitada“ on juba olemas. Nii ei saa näiteks inimeselt oodata, et ta oskaks rallit sõita, kui ta ei ole esmalt, kas autokoolis või iseseisvalt, autot juhtima õppinud.

Seminaritöös liikluseksperdid autojuhtide sõidukompetentsidele suurt rõhku ei pannud. Mainiti üksnes juhtide oskamatus üksteisega liikluses arvestada, kaheldes seejuures autojuhtide oskuste muutmisele suunatud meetmete (nt koolitused) mõjus. Samas viitasid

eksperdid asjaolule, et liikluskultuur sõltub mitmest omavahel seotud tegurist, tuues ühe faktorina välja sõidupraktika materiaalse keskkonna (teede olukorra) ja märkides selle teguri osakaaluks liikluskultuuri kujundamisel 10%.

Materjalid/asjad on Shove *et al* (2012) elementidekäsitluses kesksel kohal. Materjalid on igasugused käegakatsutavad füüsilised asjad, materjal, millest asjad tehtud on ja ka materiaalne ja tehniline ruum ning infrastruktuur. Näiteks sõidukiiruse valimise ja hoidmise puhul on oluline auto võimsus, pidurdamisaeg, teolud ja teised füüsilisi asju/ruumi (sõidukeid, maanteid jms) puudutavad tegurid, mis praktikat mõjutavad.

Materjalidel on võime ka kompetentse ja tähendusi kanda (Shove *et al* 2012). Näiteks automaatkäigukastiga autoga sõites ei pea juhid muretsema sellepärast, millal ja kuidas käike vahetada. Samal ajal kannab automaatkäigukastiga sõitmine mugavuse tähendust.

Seminaritöös ilmses, et materiaalne ruum, milles sõidupraktika aset leiab, on Eesti liikluskultuuris tõsine mahajäämuskoht, kuid samal ajal märkimisväärne osa liiklusohutuse tagamisest. Liikluseksperdid nentisid, et maanteed ei ole vastavalt normidele ehitatud, ent selle probleemi lahendamine on piiratud finantside tõttu väga pikaajaline protsess. Kõige suuremaks väljakutseks liikluskultuuri parandamisel pidasid nad aga vajadust ümber kujundada sõidukiiruse tähendusi (ekspertide kõnepruugis hoiakuid) autojuhtide jaoks, sest nende hinnangul on see tegur liikluskultuuri kujundamisel 90%-se osakaaluga.

Tähendused on kõikvõimalikud tõlgendused, mida praktiseerijad ja ka praktikavälised inividid teatud praktikale omistavad, hõlmates endas sümboolseid tähendusi, ettekujutusi ja püüdlusi (Shove *et al* 2012). Tähendusi omistatakse assotsiatsioonide kaudu (*Ibid.*). Näiteks mõned autojuhid näevad kiiruse ületamist adrenaliinilaengu garanteerijana, laiendades nii kõnealust tähendust kirjeldatavale praktikale. Seminaritöös omistasid liikluseksperdid mõnede autojuhtide käitumisele liikluses rehepapluse tähenduse, leides, et juhid suhtuvad liiklusreeglite rikkumisse justkui auasja.

Giddensi (1984) kohaselt tekivad tähendused läbi pidevate soorituste, mille efektiivsus kinnistab teatud tähendust praktika kandja jaoks. Teatud tähendus muutub dominantseks

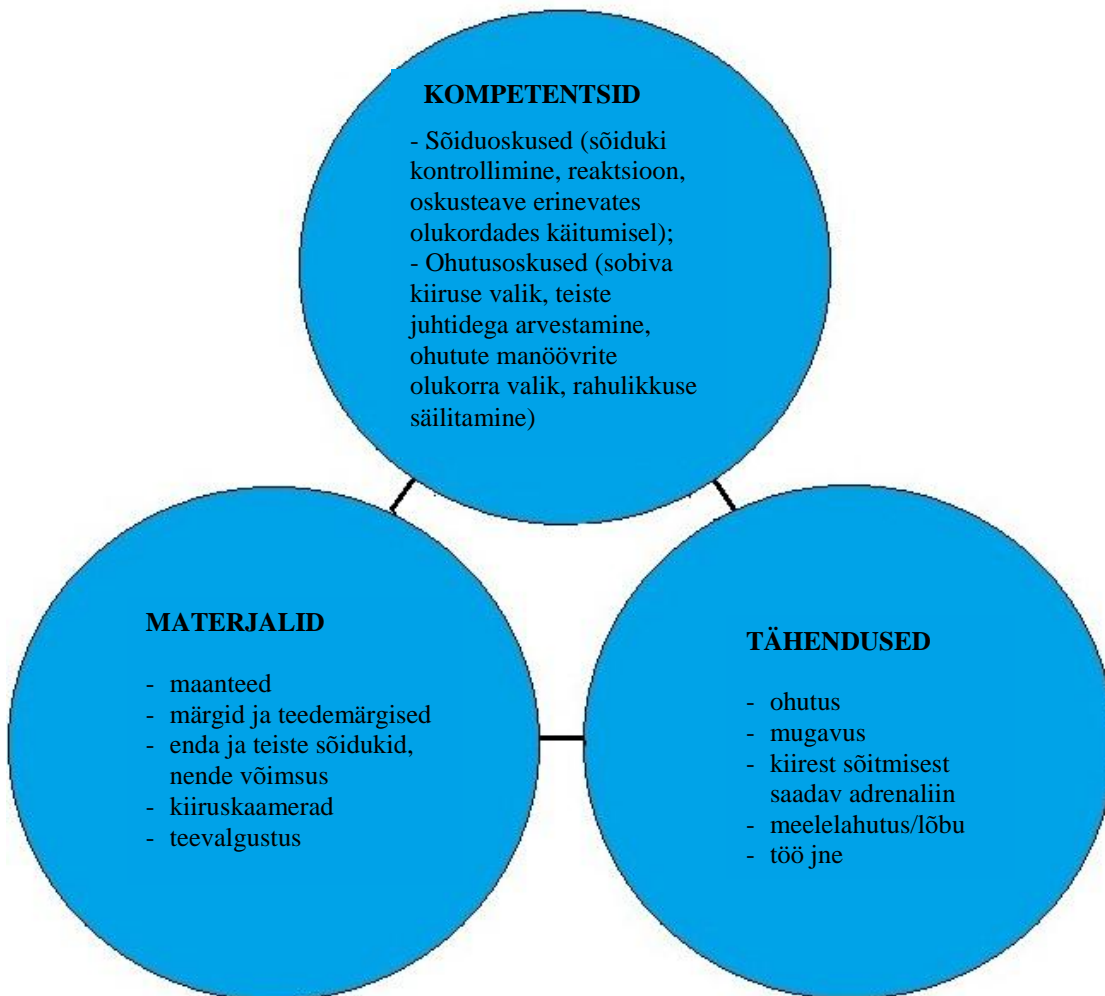
ja justkui legitimeerib praktikat praktiseerija jaoks (Shove *et al* 2012: 55). Nii võivad näiteks piirkiiruse ületajad oma käitumist põhjendada kiiruspiirangu ületamist soodustavate sõidutingimustega, mida valdav enamik Maanteeameti kiirusuuringu respondentidest ka tegi (Valikor Konsult 2012). Seminaritöös leidsid liikluseksperdid, et autojuhid kalduvad suvel kiirust ületama, sest neil on ajavõidu illusioon ja eelnevast 16-aastasest suvise piirkiiruse tõstmise praktikast tulenenud „õigustatud ootus“, et ka edaspidi tõstetakse suvist sõidukiirust.

Tähendused, mida konkreetsele praktikale omistatakse on seotud ka praktiseerijate staatusega ja vastupidi, praktiseerija staatus on seotud tähendustega, mis praktikale omistatakse. Praktiseerides teatud praktikaid ja teisi mitte, klassifitseerivad invidiidid end ja teisi ühiskonnas ning samal ajal taastoodavad teatud tähenduste struktuure (Shove *et al* 2012). Selline seos ilmnes näiteks Shove'i ja Pantzari (2005) kepikõnni praktika uuringust, millest avaldus, et kuigi esialgu seostati kepikõnni tervise ja loodusega, siis üsna pea tekkisid seosed teatud vanuse- ja soogruppidega. Seda seetõttu, et keskealised naised olid esimesed, kes kepikõnni praktiseerima hakkasid. Praktika tähenduse ja selle kandja vastastikmõju illustreerib ka levinud stereotüüpne seos niinimetatud rullnokkade subkultuuri ja automargi BMW vahel – BMW-ga (eriti vanemate mudelite puhul) sõitmist nähakse rullnokkade tegevusena ja vastupidi, rullnokkade sõidukina nähakse BMW-d (Rootsmann *et al* 2007).

Saamaks ülevaatlíkuma pildi sellest, milliste elementide omavahelisel kombineerimisel toimib liikluspraktika, olen Shove *et al* 2012 praktikaelementide põhjal koostanud Joonise 1., mille leiab järgmiselt leheküljelt.

Shove *et al* (2012) väidavad, et erinevalt teistest praktika komponentidest „rändavad“ tähendused ühelt praktikalt teisele kiiresti. Seetõttu on see ka määrav element teatud toimimisviiside omaksvõtmisel või eemale tõukamisel, eriti olukorras, kus uute kompetentside ja materiaalse elukorralduse mõjutamine on aeganõudev ja keeruline protsess. Tähdenduste olulisust kinnitab ka Hargreaves (2008), kes leiab, et teatud käitumisviisid võivad olla küll nõ ametlikult füüsilisel tasandil vastuvõetud, kuid kui tähendused ei ole muutunud, ei ole ka käitumine vabatahtlik.

Seni olen selgitanud praktikateooria põhilisi lähtekohti ja praktika koostisosi, kuid selleks, et mõista paremini praktikateooria sobivust ühiskondliku muutuse analüüsiks, tutvustan järgnevalt, kuidas praktika muutub ja mil viisil on seda teatud käitumisviisi juurutamise nimel võimalik institutsionaalselt muuta.



Joonis 1. Liikluspraktika Shove *et al* (2012) praktikaelementide kontekstis

1.3. Praktika muutumine

Warde (2005: 141) väidab, et praktika on oma olemuselt dünaamiline ja sisaldab pideva muutuse „seemet“. Tullles tagasi alapeatükis 1.1. toodud Giddensi (1984) väite juurde, mille järgi indiviidi tegutsemist piirab ja võimaldab sotsiaalne struktuur, on siinkohal praktika muutumise mõistmise huvides oluline välja tuua teoreetiku käsitluse teine pool:

praktika on rekursiivne – inividid on praktikatesse hõlmatud ja sotsiaalne struktuur piirab ning võimaldab nende tegutsemist, kuid samal ajal mõjutavad inividid oma tegevusega sotsiaalset struktuuri. Selles mõttes on struktuur nii vahend (medium) kui ka tulem, kusjuures tihtipeale ootamatu tulem (*Ibid.*). Giddensi käsitluse fookuses ongi just ootamatud tulemused, mis aitavad ühiskonna struktuuri muuta. Näiteks on suvist piirkiirust kuni möödunud kevadeni iga-aastaselt tõstetud, kuid see on ekspertide hinnangul suurendanud liiklusõnnetuste arvu ja kaasa toonud vajaduse suvine piirkiirus taas tõstmata jätta.

Giddensi (1984) nägemust sotsiaalsest muutusest saab selgitada läbi kolme mõiste sidumise: refleksiivne monitoorimine (ing. k. *reflexive monitoring*), praktiline teadvus (ing. k. *practical consciousness*) ja diskursiivne teadvus (ing. k. *discursive consciousness*). Refleksiivne monitoorimine viitab inimese võimele seirata oma tegevusi ja keskkonda, milles need tegevused aset leiavad. Läbi tegutsemise inividid toodavad sotsiaalseid struktuure ja refleksiivse monitoorimise tulemusena oma tegutsemist hinnates, muudavad neid (*Ibid.*). See protsess on iniviidi tegutsemise aluseks, sidudes omavahel tema teadmised tegutsemise konteksti, tegevuse ja selle eesmärkide kohta. Samas piiravad inimtegevust iniviidi sisemised võimed, arusaamad teatud tegevuse kohta ja välised tegurid. Teadmised tegutsemise piirangute ja võimaluste kohta saab iniviid praktilise ja diskursiivse teadvuse kaudu (*Ibid.*).

Praktiline teadvus koosneb kõigest, mille järgi inimene teab vaikimisi, kuidas sotsiaalse elu kontekstis toimida, ilma, et ta suudaks seda teadmist diskursiivselt väljendada (Giddens 1984: xxiii). Need on iniviidi oskused ja harjumused, mis aitavad igapäevaelus toime tulla, kuid mida on keeruline keeleliselt põhjendada. Praktilise teadvuse alla kuulub näiteks keeleoskus või teadmine, et kinos makstakse enne seansi algust, aga restoranis alles sealt lahkudes. Need on teadmised, mida iniviid teab, järgib ja kasutab, ilma nende teadmiste päritolule mõtlemata. Liikluse puhul sobib siia ka eelnevalt toodud näide sõidukiiruse valikust kui kehalisest tegevusest.

Diskursiivne teadvus, seevastu, on võime praktilise tasandi teadmisi keeleliselt väljendada, analüüsida tegevust intellektuaalsel tasandil (Giddens 1984: 49). Näiteks oskaks iniviid arutleda autoga sõitmise kasuks rääkivate asjaolude üle. Ometi ei suuda

või ei ole indiviid Giddensi (1984) väitel motiveeritud kõiki praktilisi teadmisi diskursiivselt väljendama – suurt osa sellest, mis tegevuse esile kutsub, ei saa selgitada, sest see teadmine eksisteerib vaid praktilisel tasandil või on mõned seletused indiviidi poolt tsenseeritud ehk tegutsejale teada, aga mitte ausalt või ammendavalt aruandlussituatsioonis välja öeldud. See viitab asjaolule, et diskursiivne teadvus hõlmab endas kavatsuslikkust, mis võimaldab indiviidil eristada rutiinseid ja uudseid olukordi ja teatud praktikaid vajadusel kas jätkata, ümber kujundada või lõpetada.

Lizardo ja Strand (2010) on välja töötanud käsitluse, mille järgi saab aimu, kuidas indiviid teatud situatsioonis praktilist ja diskursiivset teadvust kasutab (Tabel 1). Nad vaatlevad praktilise ja diskursiivse teadvuse seisundeid stabiilses struktuuris, kus käitumisviisid ja nende keeleline väljendus on institutsionaalse korruga kooskõlas (1); kus käitumine ja selle keeleline väljendus esineb nõrkade väliste ettekirjutuste ja „lõhedega“ struktuuris, andes indiviidile otsuste tegemisel rohkem valikuvõimalust, kuid samal ajal ka reeglitepõhist ebakindlust (2); kus välised „tellingud“ on puudulikud või puuduvad sootuks (nt institutsionaalsete muutuste perioodil) ja indiviid peab toetuma refleksiivsele monitoorimisele. Viimase jaotavad Lizardo ja Strand (2009) kaheks – refleksiivsele monitoorimisele eelnev toimimine (3) ja sellele järgnev toimimine (4).

Lizardo ja Strand (2009: 217) väidavad, et stabiilses struktuuris tegutsedes ei ole võimalik selle mõjusid indiviidi käitumisele eraldada ja nii praktilisel, kui ka diskursiivsel tasandil tundub indiviid seetõttu olevat leplik tegutseja, kes toetub oma igapäeva elu elades ja seda väljendades juba olemasolevatele institutsionaalsetele ettekirjutustele. See tuleneb praktikateooria eeldusest, et enamik kultuurist on varjatud ja eksisteerib indiviidi oskustes, harjumustes, loomuses ja sisemistes klassifikatsiooniskeemides (Lizardo ja Strand 2009: 215). Ka käitumine on sõltuv nende juba meeltele tajutavaks tehtud institutsionaalsete reaalsuste olemasolust (*Ibid.*). Selles faasis tegutseb indiviid seega vastavalt sellele, mida peetakse ühiskonnas õigeks ja seda, mida ühiskonnas õigeks peetakse, peab ka indiviid õigeks. Näiteks seminaritöös töid eksperdid Eestile soovitud liikluskultuurist rääkides eeskujuks Skandinaaviamaad, kirjeldades sealseid autojuhte kui piinliku täpsusega reegleid järgivaid liiklejaid. Liikluseksperdid

viitaskid Skandinaaviamaa juhtidele niisiis kui leplikete tegutsejatele, kes ei hakka liikluskorraldusele vastu ei praktilisel ega ka diskursiivsel tasandil.

Tabel 1. Praktilise ja diskursiivse teadvuse seisundid stabiilses struktuuris ja struktuuri muutumisel

	STABIILNE STRUKTUUR	STRUKTUURNE MUUTUS		
		A →	B →	C →
PRAKTIILNE TEADVUS	Tugev väline ettekirjutus (1): Kehaliste harjumuste ja oskuste kooskõla institutsionaalsete ettekirjutustega.	"Lõhed" institutsionaalses korras (2): Käitumismustrite loomine läbi reguleeritud improvisatsiooni. Ilmneb ebakõla tegevuse põhjenduste ja reaalse tegevuse vahel.	Varajane (refleksiivsele monitoorimisele eelnev) periood (3): Ebaõnnestumine/tul eviku ootustele mittevastav käitumine	Hiline (refleksiivsele monitoorimisele järgnev) periood (4): Ümber seadistamine/uute harjumuste ja oskuste omandamine/tulevi kuootuste ümber kujundamine.
DISKURSIIVNE TEADVUS	Tugev väline ettekirjutus (1): Institutsionaalsete struktuuride poolt ettekirjutatule toetumine verbaalsel eneseväljendusel.	"Lõhed" institutsionaalses korras (2): Toetumine institutsionaliseeritud müütidele, mis pakuvad motiive tegevuse õigustamiseks. Samas käitumisotsuse kriteeriumite töötlemine keelde raskendatud. Ilmneb ebakõla tegevuse põhjenduste ja reaalse tegevuse vahel.	Varajane (refleksiivsele monitoorimisele eelnev) periood (3): Jätkuv sõltuvus institutsionaliseeritud müütidest, et selgitada käitumise situatsioonis esinevaid hälbeid	Hiline (refleksiivsele monitoorimisele järgnev) periood (4): Uute ideoloogiate välja töötamine, millest käitumine juhindub. Vastandlike ideoloogiate teke

Autori edasiarendus *Lizardo ja Strand 2009* baasil

Samas ei ole välised institutsionaalsed „tellingud“ kunagi täielikult indiviidi oskustesse, harjumustesse, loomusesse ja sisemistesse klassifikatsiooniskeemidesse põimitud ning sisaldavad „lõhesid“, kus institutsionaalne kord vannub alla ning individ peab omal jõul hakkama saama. Sellistes olukordades hakkab individ praktilisel tasandil valikuid tehes improviseerima. Samas pööravad Lizardo ja Strand (2009) tähelepanu asjaolule, et indiviidi käitumisviis võib küll olla improviseeritud, kuid see on samal ajal ka

reguleeritud/juhitud eelnevalt õpitud seostamismustrite poolt. Seda reguleeritud improvisatsiooni võimaldavad indiviidi kiired kognitiiv-emotsionaalsed hinnangud sellele, mis on õige/vale, meeldiv/ebameeldiv ja sünnis/ebasünnis (*Ibid.*). Seega toimub käitumisviisi otsus sõltuvalt sisemistest, kehasse kätketud (varasematest) praktilistest kogemustest, kuid seejuures on otsuse kriteeriumite „töötlemine“ diskursiivsesse teadvusesse raskendatud, muutes käitumisviisi verbaalse väljendamise ja põhjendamise keeruliseks või lausa vastuoluliseks. See tähendab, et tihtipeale võib individ oma käitumisviisi ühtmoodi kirjeldada, kuid see ei pruugi olla kooskõlas tema tegelike käitumismustritega. Olukorras, kus individ pannakse fakti ette ja ta peab oma tegelikku käitumisviisi põhjendama, hakkab ta diskursiivsel tasandil toetuma institutsionaliseeritud müütidele, mis pakuvad motive oma tegevuse õigustamiseks (*Ibid.*). Näiteks võib autojuht küll väita, et austab ja järgib liiklusreegleid, ent ometi võib ta sõites piirkiirust ületada, rikkudes sellega kehtestatud reegleid, ilma seda endale teadvustamata. Olukorras, kus juht peab oma käitumisviisi üle aru andma, võib ta põhjenduseks tuua ajavõidu argumendi, mis on aga ekspertide hinnangul Eesti lühikeste vahemaade tõttu kaduvväike.

Lizardo ja Strand'i (2009) kohaselt ei suuda individ koheselt institutsionaalsetele muutustele reageerida, mistõttu on nad jaganud puudulike väliste „tellingute“ situatsioonis toimimise kaheks: esiteks varajaseks, refleksiivse monitoorimise eelseks perioodiks, mil individ püüab teatud situatsioonis endiselt rakendada vanu harjumuslikke käitumisstrateegiaid, olgugi, et toimimiskontekst enam neid ei toeta ja teiseks, hiliseks, refleksiivse monitoorimise järgseks perioodiks, mil individ taipab, et institutsionaalsed „tellingud“ on tõepoolest „kokku kukkunud“.

Varajase perioodi puhul, mil väline institutsionaalne kord on ümber kujunemas, kaldub individ praktilisel tasandil endiselt oma käitumise organiseerimisel lähtuma eelnevalt eksisteerinud struktuuridest, justkui miski pole muutunud (Lizardo ja Strand 2010). Varasem korduv kogemus väliste „tellingute“ rakendamisel käitumismustrite loomisel on praktilist teadvust „treeninud“ eeldama, et need varasemad „tellingud“ on jätkuvalt olemas, isegi, kui neid enam käitumise toetamiseks ei eksisteeri (*Ibid.*). Kui institutsionaalsed „tellingud“ „varisevad“ ja individ kogeb oma tegevustes eelnevatele struktuuridele toetudes piisavalt palju ebaõnnestumist, võib individ olla alles avatud

muutusteks ja oma praktiliste kalduvuste ümber seadistamiseks. Liikluskontekstis võib ebaõnnestumine väljenduda näiteks trahvisaamise näol, olukorras, kus indiviid ületab vanade harjumuste järgi piirkiirust alas, kus varasemalt kehtestatud sõidukiiruse normi on vähendatud 10 km/h võrra. Pidev trahvimine tähendab indiviidile finantskulu ja on seetõttu ebameeldiv, mis võib olla ajendiks tema käitumise muutmisel. Ometi genereerib indiviid selles staadiumis diskursiivsel tasandil endiselt oma tegevusele põhjendusi, mis õigustaks tema varasemast struktuurist lähtuvat praktilist tegutsemist, nagu ka eelmises staadiumis ja lükkab seeläbi edasi hetke, mil ta lõpuks ka praktilisel tasandil tajub, et tema tegevust toetanud struktuuri enam ei ole. Selles faasis võib täheldada teatavat inertsi indiviidi käitumises – situatsioonis, kus väline struktuur on muutumas, säilitab indiviid siiski oma senise käitumisviisi nii praktilisel, kui ka diskursiivsel tasandil.

Refleksiivse monitoorimise järgselt, mil indiviid taipab, et institutsionaalsed „tellingud“, millele ta on seni toetunud on tõepoolest „kokku kukkunud“, saab alguse praktilise teadvuse ümber seadistamine, kus indiviid omandab uued harjumused ja oskused ning korrastab oma ootused tuleviku suhtes. Lizardo ja Strand'i (2009) järgi võib siin täheldada indiviidi püüdlusi paigutada need uued välised kultuurimustrid juba välja kujunenud rituaalide ja rutiinide varamusse. Samas ei ole mitte kõik invidiidid ühtemoodi võimelised uue institutsionaalse struktuuriga kohanema. Uute praktiliste oskuste omandamine ja nendega kohanemine on lihtsam invidiididele, kes ei ole pikalt eelnevale struktuurile toetudes oma käitumisviise organiseerinud ja keerulisem neile, kes on vanu harjumusi pikalt praktiseerinud (Lizardo ja Strand 2009: 223). Seminaritöös töid liikluseksperdid välja näiteks asjaolu, et Nõukogude perioodil üles kasvanud autojuhid käituvad selle aja nõrga liiklusregulatsiooni ja ajavahemiku, mil maanteedel kiirust üldse ei piiratud tõttu ka tänapäeva liikluses jätkuvalt nahaalselt. Sel perioodil oli ka oluliselt vähem autosid liikluses ning kehasse võisid harjumused kanduda ka seetõttu, et liiklus- ohtlikke olukordi oli samuti vähem.

Refleksiivse monitoorimise järgselt püüavad invidiidid diskursiivsel tasandil integreerida värsked institutsionaalsed kultuurimustrid loogilisesse süsteemi, millest käitumine juhindub, tootes seega uusi ideoloogiaid. Kuigi eelmises lõigus väitsin, et refleksiivse monitoorimise järgselt algab praktilise teadvuse ümber seadistamine, on siiski vähe

tõenäoline, et perioodil, mil indiviid genereerib ideoloogiaid, juhindub ka tema käitumine nendest. Selle asemel võib oodata, et suurem osa inimestest püüab ka uues struktuuris endiselt rakendada vanu praktikaid, olenemata sellest, et on tekkinud värsked uue korraldusega kooskõlas olevad diskursiivsed väljendusviisid (*Ibid.*). Ka diskursiivsel tasandil võib seetõttu kohata vastupanu – praktiliste ootuste mittetäitmine ja uue struktuuri vähene/olematu tugi harjumuspärase käitumisviiside rakendamisel võib tekitada uuele korrale vasturääkivaid ideoloogiaid (*Ibid.*).

Seades Lizardo ja Strand'i (2009) käsitluse praktilise ja diskursiivse teadvuse kasutamisest liikluskonteksti, võib taas jõuda järeldusele (eelpool peatusin sellel põgusalt), et ka suvise piirkiiruse tõstmata jätmise puhul on pikaajaline võimalus suvel kiiremini sõita autojuhtide harjumustesse ja sisemistesse klassifikatsiooniskeemidesse oma tee juba leidnud. Uue regulatsiooni – suvise piirkiiruse tõstmata jätmise – valguses ei ole aga kõik juhid alati võimelised uue korraldusega kohanema, mistõttu lähtutakse praktilisel tasandil endiselt vanadest harjumustest suvel kiiremini sõita. Seda eriti juhtide puhul, kes on suvist suuremat sõidukiirust kaua rakendanud. Ka käesoleva bakalaureusetöö sihtrühm – 25-30-aastased mehed on üldjuhul autot juhtinud juba niivõrd kaua, et neil on suvel kiiremini sõitmise harjumus külge jäänud. Suvise piirkiiruse tõstmata jätmise suur vastukaja meedias ja internetikommentaariumides viitab asjaolule, et diskursiivsel tasandil on tekkinud otsusele mitmeid vasturääkivad ideoloogiad. Niisiis avaldub ka autojuhtide liikluskäitumises ja selle verbaalsel väljendamisel tugev inerts, mis pärsib liikluskultuuris soositud muutuse saavutamist. Üksnes korduv ebaõnnestumine teatud praktika praktiseerimisel on see, mis annab tõuke käitumise muutmiseks. Olulist rolli muutuse takistamisel või saavutamisel võib mängida ka vahendatud kommunikatsioon, kuid sellest kirjutan pikemalt allpool.

Nii Giddensi (1984), kui ja Lizardo ja Strand'i (2009) praktilise ja diskursiivse teadvuse käsitlusest avaldub, et käitumise ja seeläbi ka sotsiaalne muutus eeldab oma tegevuste ja selle konteksti reflektiooni. Seda kinnitab ka Gram-Hanssen (2010: 76), kes on pööranud tähelepanu asjaolule, kuidas indiviidides võib toimuda teadlik rutiinide reflektioon ja nad võivad võtta vastu otsuse kohandada uued käitumismustrid uuteks rutiinideks. Indiviidide vastuolu muutustele on täheldanud Shove ja Hand (2007: 97), kes väidavad,

et praktika kooshoidmisel ja oma normaalse eluviisi taasloomise nimel maadlevad indiviidid jätkuvate kompromissi ja kohanemise momentidega, seistes vahel vastu sellele, mis neile paistavad tõkestavate ja rusuvate süsteemidena. Seega panustavad indiviidid praktika algseisu hakates vastu, eksperimenteerides ja lõpuks omandades praktika koosseisus toimuvad muutused, kinnitades alapeatüki alguses toodud Warde'i (2005) väidet, et praktikad sisaldavad pideva muutuse „seemet“ (*Ibid.*).

1.4. Praktika muutmine

Tulenevalt sellest, et praktikad saavad muutuda, on neid võimalik ka institutsionaalselt muuta. Seda saab teha korraldades ümber praktika elemente ja elementidevahelisi seoseid, luues uusi praktikaid, konfigureerides praktikute "karjääre" või praktikatevahelisi suhteid. Selleks tuleb aga silmas pidada mõningaid praktikate toimimise iseärasusi.

Shove *et al* (2012) väidavad, et muutused praktikas tulenevad uute ja olemasolevate elementide aktiivsest kombineerimisest ja uute seoste loomisest. Praktika elemendid on oma olemuselt dünaamilised ja kujundavad üksteist vastastikku, kuid see vastastikune mõju on küllaltki ebavõrdne ja ebahühtlane (*Ibid.*). Näiteks automootori kasutuselevõtmise algusaastatel olid selle kasutamise ja parandamise kompetentsid vaid vähestel, mis mõjutas omakorda tugevalt autoga sõitmise praktika tähendust – seda seostati rikastega, kellel oli piisavalt ressursse, et palgata autode eest hoolitsema vastavate kompetentsidega isikud. Ka seminaritöös viitasid liiklusekspertid kahe liikluspraktikaid mõjutava materiaalse elemendi – sõiduteede ja autode – ebahühtlasele arengule. Olenemata sellest, et autod ehitatakse järjest võimsamaks, ei vasta infrastruktuur nõuetele, mis muudab auto võimsuse näitamise Eesti teedel ohtlikuks tegevuseks.

Uute seoste loomisega kaasneb peaaegu alati ka eelnevate seoste konfigureerimine. Uute praktikate tekkimine võib isegi sõltuda vanade elementide muutmisest või praktikast välja heitmisest (Shove *et al* 2012). Näiteks Shove'i ja Pantzar'i (2005) uuritud kepikõnni praktika levimise puhul oli oluline, et suvel keppidega kõndimist nähtaks kui normaalset pikendust ja alternatiivi talvisele suusatamisele, lõhkudes seejuures tähenduse, et kepid sobivad vaid suusatamiseks. Seminaritöös mainisid liiklusekspertid, et võimalus suvel kiiremini sõita on autojuhtidele justkui „õigustatud“ ootuseks muutunud, olgugi, et

tegelikkuses on suvise piirkiiruse reguleerimine teedeomaniku ehk Maanteeameti liiklusseaduses sätestatud õigus – suvise piirkiiruse tõstmine ei ole kunagi olnud teedeomaniku kohustus. Ometi on autojuhtidele selline mulje jäänud, mis võib olla ka üheks põhjuseks, miks otsusele suvel kiirust mitte tõsta niivõrd suur negatiivne vastukaja järgnes ja sellele omistati juhtide poolt piirav-sanktsioneeriv tähendus, mis võis omakorda jällegi ekspertide soovitud muutust liikluses pärssida.

Uute praktikate loomisel tasub silmas pidada, et praktika peab sobituma keskkonda ja seda peab saama siduda juba olemasolevate elementidega (Shove *et al* 2012). Vastasel korral ei kujune soovitud uus praktika. Näiteks juba eelnevalt toodud automootori näite puhul ei saanud autoga sõitmisest kui rutiinsest praktikast rääkida enne, kui auto ehitati kasutajasõbralikumaks. Automootor kui omal ajal täiesti uus autojuhtimise praktika element ei sobitunud keskkonda, sest puudus oskus ja ressursid seda kasutada. Alles siis, kui autod ehitati lihtsamini käsitsetavateks ja seosed olemasolevate kompetentsidega muutusid tugevamaks, sai autojuhtimine praktikana levima hakata. Seega võib öelda, et praktika kujunemisel on määrav ajalugu. Seda ka Eesti sõidupraktika puhul. Seminaritöös töid eksperdid välja, et ohtlike liikluspraktikate teke ja säilimine on just ajalooline probleem – Nõukogude perioodi mõjud on üle kandunud taasiseseisvumisjärgsele ajale, mis tuleb ilmsiks infrastruktuuri mahajäämuses, liiklusreeglite rikkumisse kui auasja suhtumises ja ka omaaegses otsuses hakata suvist piirkiirust tõstma. Nagu seminaritöös intervjuueeritud ekspert Villu Vane ütles: „*[suvise piirkiiruse tõstmise] otsus oli tegelikult taas riigiks muutumise eufooria vaimus tehtud, [...] kui riigi ja väga paljude ametite eesotsas olid noored inimesed, kui piirid olid just avanenud, kui sõideti esimest korda välismaale, nähti kiirteid, sõideti suurema kiirusega ja siis öeldi „aga kurat, miks meil ei saa“.* See oli tobe aeg, kus tehti mõnes mõttes nooruse rumalusi (Vane 2012).”

Shove *et al* (2012) on argumenteerinud, et praktikad laienevad, tõmbuvad kokku ja muutuvad, kui nad „värbavad“ ja kaotavad praktiseerijaid. Praktikate võime värvata praktiseerijaid oleneb erinevate praktikaelementide levikust. Iga indiviid ei ole võimeline mistahes praktikat praktiseerima, sest eksisteerivad materiaalsed vahendid, füüsiliste võimete, ekspertiisi või muud taolised piirangud (*Ibid.*). Siin võivad olla määravaks ka sünnijärgsed, ajaloolised ja/või geograafilised faktorid. Näiteks ei pruugi igal inimesel

olla võimalik autot või autojuhilube endale lubada, mistõttu puuduvad sel inimesel kas materiaalsed vahendid või kompetentsid auto juhtimiseks.

Samuti on olulised sotsiaalsed võrgustikud (*Ibid.*). Elades oma igapäevaelu on inividid kaasatud paljudesse erinevatesse praktikatesse ja seega samal ajal ka mitmetesse praktika kogukondadesse, milles praktika levib. Näiteks kepikõnni praktika uurimisel avastasid Shove ja Pantzar (2005), et kepikõnd levis nõ sotsiaalse „nakkamise“ teel, liikudes inimeste vahel, kes juba tundsid üksteist, olid naabrid või sarnaste huvidega sõbrad. Samas võivad ka praktikasiseselt olla erinevatel praktika kogukondadel erinevad huvid, mistõttu esineb ka sisemisi erinevusi praktikas (Gram-Hanssen 2010: 74). Liikluskontekstis avalduvad sõidupraktika sisemised erinevused näiteks erinevate käitumisviiside põrkumisel liikluses. Hargreaves (2011) on märkinud, et praktikakogukonnad on ebavõrdsetes võimusuhetes ja neil võivad praktikas olla lahknenud huvid, mistõttu jääb üldiselt kehtima tugevama arusaam. See avaldus ka seminaritöös, kus Maanteeamet kui ministeeriumitega alluvussuhtes olev üksus järgis suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse kommunikatsioonis liikluskomisjoni ettekirjutusi, olgugi, et intervjuueeritud liiklusekspertide (sh otsuse autori Villu Vane) arusaamad sellega üks-üheselt ei kattunud.

Laialt levinud praktikate puhul ei pruugi sotsiaalsed suhted aga enam nii suurt rolli mängida, sest praktika on muutunud ootuspäraseks (Shove *et al* 2012). Paljudel juhtudel kohustavad erinevad seadused teatud praktikaid praktiseerima nagu näiteks kohustab liikluseadus helkurit kandma või piirkiirustest kinni pidama, mida inividid võivad sanktsioonide hirmus ka teha. Hargreaves (2008) juhib siinkohal aga tähelepanu sellele, et mitte alati ei pruugi korra järgimine ja muutus tähendada, et praktika on omaksvõetud. Vahel võib uus kord olla nõ ametlikul füüsilisel tasandil vastuvõetud, kuid inividide tähendused ei ole muutunud ja seetõttu ei ole ka käitumine tegelikkuses vabatahtlik ega jätkusuutlik (*Ibid.*). Isegi kui praktika ei ole seaduslikult määratud, võib see olla materiaalses elukorralduses niivõrd tihedalt läbipõimunud, et praktika vältimine on keeruliseks muutunud (*Ibid.*). Näiteks linnades, mis on suures osas planeeritud autoga liiklemiseks, on ebamugav muul viisil liikuda ja see olukord justkui „sunnib“ inividi praktikat kandma.

Praktikute karjäärid praktikas sõltuvad suuresti ka sellest, kui sisemiselt rahuldustpakkuv, sümboolselt oluline ja laiema võrgustikesse põimitud praktika on (Shove *et al* 2012). Sisemiselt rahuldav on praktika, mida sooritatakse hästi. Näiteks hea autojuht on rahuldav olla mitte üksnes teiste tunnustuse pärast, vaid juba iseenesest. Sümboolne olulisus avaldub praktika seostamises hea/halva käitumisega, vajaduste või kohustuste täitmisega. See, kuidas üks või teine praktika „peab-tegema“ kategooriasse langeb või kuidas erinevad sümboolsed tähendused tekivad või kaovad, erineb praktikapõhiselt, kuid kindel on see, et igapäeva elu on organiseeritud pealtnäha vältimatute kohustuste täitmisena (*Ibid.*). Näiteks on autoga tööle sõitmine kohustuse rahuldamine. Sellest tuleneb ka järgnev seos – praktikud kannavad praktikat suurema tõenäosusega siis, kui see on seotud või sõltub mõnest teisest praktikast.

Nagu ka eelnevast lõigust ilmneb ja millele ka Gram-Hanssen (2010: 74) on tähelepanu juhtinud, on see, kuidas üks praktika võib teisi mõjutada – muutus ühes praktikas võib kaasa tuua ka muutuse teistes praktikates, kui need praktikad koosnevad samadest elementidest. Arendades seda mõtet edasi, saab ka väita, et ühes praktikas muutuse esilekutsumine võib läbi kukkuda, kui seda muutust takistavad teised praktikad. Seda kinnitab ka Shove *et al* (2012). Näiteks kui autojuht hoolib kütusekulust, sõidab ta optimaalse sõidukiirusega ja väldib kiiruse muutmist, sest vaid sellisel juhul on kütusekulu madalam. Selle näite puhul mõjutavad üksteist vastastikku kokkuhoiu- ja sõidukiiruse valimise praktika.

Arusaamast, et praktikad mõjutavad üksteist vastastikku lähtub ka Couldry (2004) uue meedia uurimise paradigma väljapakkumisel. Ta kritiseerib levinud funktsionalistlikku ja biheivioristlikku (massikommunikatsiooni) lähenemist, poliitökonomilist (struktuurid, mis kontrollivad meediaproduksiooni) lähenemist, semiootilist (meediatekstid) lähenemist ja kultuurilist auditooriumit vaatlevat lähenemist meediauuringutele ning käsitleb meediat hoopis kui praktikat. Couldry (2004) leiab, et meediauuringutes tuleks jälgida seda, mida inimesed teevad meediaga või teevad ja ütlevad seoses sellega, mitte seda, kuidas teatud meedia sisu indiviidide arvamus muutub. Kui uurida meediat praktikana, tähendab see seda, et vaadeldakse, kuidas näiteks uudiste lugemise praktika suhestub teiste igapäevapraktikatega. Couldry (2004) hinnang on, et meediapraktikad on

teiste praktikatega vägagi läbi põimunud. Seda kinnitavad ka Bräuchler ja Postill (2010), kelle sõnul on meedia igapäevapraktikate niivõrd oluline osa, et selle eemaldamine ei tekitaks inimestes mitte üksnes pahameelt ja ebameeldivust, vaid lausa õõnestaks nende normaalset eluviisi.

Couldry (2012) järgi on meedia igapäevapraktikate lahutamatu osa seetõttu, et just meedia levitab suuremat osa sotsiaalsest teadmisesest ühiskonnas. See on loogiline, kui võrd indiviidid saavad enamiku igapäevaelu reguleerivast infost meedia vahendusel, mitte ei loe sotsiaalset elukorraldust reguleerivaid akte otse. Samas ei võimalda selline vahendatud kommunikatsioon anda koherentset pilti maailmas, vaid pakub üksnes teatud dimensioone, kategooriaid ja fakte sellest maailmast, mis pärsivad jällegi alternatiivsete arusaamade ja selgitusviiside levikut. Alternatiivsete arusaamade ja selgitusviiside levikusse saavad panustada küll kodanikud netikommentaariumides, foorumites või sotsiaalmeediavõrgustikes, kuid asjaolud, et kõik kodanikud ei asu oma arvamust avalikult väljendama ja nende sisuloome, kes seda siiski teevad, on tihtipeale dialoogis ajakirjanike sisuloomega, vähendavad seega potentsiaalselt välja toodud ideoloogiate hulka. Samuti on kodanike sisuloome leviulatus piiratum, kui ajakirjanduslikel artiklidel, sest see ei jõua üldjuhul nii suure arvu inimesteni. Sellegipoolest ei tohiks ka kodanike rolli vahendatud kommunikatsioonis alatähtsustada. Couldry (2012: 84-85) väidab, et nii meediaartiklites, kui ka kodanike sisuloomes esile tulevad dimensioonid, kategooriad ja faktid saavad vaikimisi indiviidi igapäevaste tegevuste ja arusaamade osaks. Seetõttu on vahendatud kommunikatsioonil ka märkimisväärne roll inimeste diskursiivse ja praktilise teadvuse kujundamisel ning seeläbi ka soovitud muutuse saavutamisel või läbikukkumisel praktikas. Käesoleva bakalaureusetöö kontekstis on oluline uurida, kas suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse teemalises vahendatud kommunikatsioonis avalduvad dimensioonid, kategooriad ja faktid toetavad inertsit või pakuvad välja uusi, otsustajaid toetavaid või neile vasturääkivaid ideoloogiaid.

Praktikateooriast nähtub, et indiviidide igapäevane tegutsemine toimub praktikapõhiselt. Indiviidid kombineerivad rutiinselt praktika elemente – materjale, tähendusi ja kompetentse – ning sotsiaalse muutuse esilekutsumise õnnestumine sõltub just suutlikkusest neid komponente ümber kujundada. Samal ajal mõjutavad indiviidi

tegutsemist ka teised teatud viisil käitumist soodustavad või takistavad praktikad. Üheks selliseks on näiteks meediapraktikad, mis kujundavad indiviidi praktilist ja diskursiivset teadvust. Antud bakalaureusetöö uurimisprobleemi lahendamisel lähtun praktikateooriast, mis annab võimaluse analüüsida, milline on suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse tõlgendus ekspertide seas, vahendatud kommunikatsioonis ja autojuhtide hulgas ning kuidas see otsus asetub juhtide sõidupraktikate konteksti.

2. UURIMISPROBLEEM JA -KÜSIMUSED

Liiklusstatistikast avaldub, et suur osa autojuhtidest ei pea liiklusregulatsioonidest kinni, kusjuures ühe probleemse sihtrühmana esitletakse 25-30-aastaseid meesjuhte. Liiklus-eksperdid teevad jätkuvalt tööd selle nimel, et reeglite järgimise taset tõsta. Selle juures on oluline aga silmas pidada, et sotsiaalsed muutused on jätkusuutlikud üksnes siis, kui need toimuvad vabatahtlikult. Seetõttu on erinevate meetmete rakendamise kõrval oluline muutusi initsieerivate regulatsioonide selgitamise viis, mis muudaks regulatsioonide tähendused inimestele aktsepteeritavaks ja paneks juhid oma rutiinsete sõiduviiside üle enam reflekteerima ning vabatahtlikult oma liikluskäitumist muutma.

Antud bakalaureusetöö eesmärk on välja tuua, milline on suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse kui ühe liikluskultuuri parandava vahendi tõlgendus asjaosaliste seas ja kuidas see asetub tänaste sõidupraktikate konteksti. Bakalaureusetöö väljundiks on soovitusel, mida tuleks regulatsioonide kommunikeerimisel silmas pidada, et muutus käitumises ja seeläbi ka liikluspraktikates toimuks vabatahtlikult ja oleks ka jätkusuutlik.

Täitmaks töö eesmärki olen piiritletud järgmised uurimisküsimused:

- 1. Mis oli suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse tähendus otsustajate nägemuses?**
 - 1.1. Millised on liikluskultuuri kujundamise võimalused otsustajate arvates?
 - 1.2. Millised olid otsuse põhjendused ja sellele seatud ootused?
 - 1.3. Kuidas otsust kommunikeeriti? Millisena nähti kommunikatsiooni rolli?
- 2. Milline on suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse tõlgendus vahendatud kommunikatsioonis?**
 - 2.1. Kuidas tõlgendatakse otsuse tegemisega seonduvaid arusaamu, protseduure ja kompetentse?
 - 2.2. Kuidas seostatakse otsust liiklejate (väidetavate) arusaamade, oskuste, protseduuride ja materiaalse elukorraldusega?
 - 2.3. Kuidas otsus praktikud positioneerib ja kuidas praktikuid vahendatud kommunikatsioonis kirjeldatakse?

3. Milline on suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse tõlgendus probleemse sihtrühma seas?

3.1. Kuidas sihtrühma esindajad otsust ja sellega kaasnevat avalikku arutelu tõlgendavad? Millised on erinevused ja sarnasused sihtrühmaintervjuudes ja vahendatud kommunikatsioonis esiletulevate tõlgenduste vahel? Milline on vahendatud kommunikatsiooni roll probleemse sihtrühma poolses otsuse tõlgenduses?

3.2. Kuidas positsioneeritakse ennast kui praktikut vahendatud kommunikatsioonis esitatud praktikute kontekstis? Kellega samastutakse, kellega vastandutakse?

4. Millised on probleemse sihtrühma liikluspraktikad?

4.1. Millised on sihtrühma arusaamad liiklusohutuse ja seda tagavate oskuste, protseduuride ja materiaalse elukorralduse kohta? Milline roll on liiklusohutuse mõtestamisel sõidukiirusel/möödasõitudel?

4.2. Kuidas autojuhid ise reguleerivad oma sõidukiirust ja möödasõite?

4.3. Kuidas asetub sõidukiiruse piirang probleemse sihtrühma liikluspraktikate konteksti?

5. Mida arvestada liikluspraktikate muutmise ja vastavate otsuste avaliku kommunikatsiooni puhul?

5.1. Kuidas suhestub sõidukiiruse valik ja möödasõitude tegemine noorte meesjuhtide diskursiivse ja praktilise teadvuse tasandil?

5.2. Mille poolest erineb ja mille poolest kattub otsuse tõlgendus ekspertide poolt ning selle avalik (artiklid-kommentaaris) ja privaatne (sihtrühmaintervjuud) vastuvõtt? Kus on ühised arusaamad, kus need lahknevad?

5.3. Millised otsuse ja selle kommunikatsiooniga seonduvad tegurid soodustavad sihtrühma liikluspraktikate muutmist, millised takistavad?

Järgnevalt annan ülevaate bakalaureusetöö eesmärgi täitmiseks kasutatud meetodist ja valimist.

3. MEETOD JA VALIM

Meetodi ja valimi peatükis tutvustan empiirilise materjali kogumiseks ja analüüsimiseks kasutatavat uurimismeetodit, valimi moodustamise põhimõtteid ja toon välja valitud meetodi rakendamise kitsaskohad. Peatükk koosneb kolmest alapeatükist: meetod (3.1.), valim (3.2.) ja meetodi kriitika (3.3.). Esimene alapeatükk jaguneb omakorda kolmeks: kvalitatiivne sisuanalüüs (3.1.1.), intervjuu (3.1.2.) ja vaatlus (3.1.3.).

3.1. Meetod

Kuivõrd bakalaureusetöö eesmärk on uurida, milline on suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse tõlgendus asjaosaliste seas ja kuidas otsus asetub sõidupraktikate konteksti, tuleb välja selgitada indiviidides (otsustajad ja autojuhid) ja vahendatud kommunikatsioonis peituvad tähendused ja motiivid, mida võimaldab teha antud töös kasutatav kvalitatiivne uurimismeetod. Kvalitatiivne uurimismeetod annab vahetut infot indiviidide mõttemallide ja käitumise kohta, ilma, et respondentidele oleks seatud mingeid raame nagu näiteks kvantitatiivse meetodi puhul (Vihalemm 2010). Kvalitatiivne uurimisviis on suunatud inimeste kogemuste, arusaamade ja tõlgenduste mõistmisele ja see ühendab endas hulga erinevaid lähenemisviise sotsiaalsele reaalsusele (Laherand 2008). Kvalitatiivse meetodiga ei uurita üksnes indiviidide mõttemaailma, vaid sinna alla kuulub ka tekstianalüüs, mille üheks võimaluseks on uurida tekstide sisulist tähendust. Käesolevas töös olen kombineerinud kolme kvalitatiivset meetodit: kvalitatiivne sisuanalüüs, intervjuu ja vaatlus.

3.1.1. Kvalitatiivne sisuanalüüs

Kvalitatiivset ehk formaliseerimata sisuanalüüsi kasutavad uuringud keskenduvad keele kui kommunikatsioonivahendi tunnusjoontele ning kas narratiividest, vaatlustest, meediaartiklitest vms pärineva teksti sisule või kontekstilisele tähendusele (Laherand 2008: 290). Just kontekstiline tähendus on see, mis on antud bakalaureusetöös suvise piirkiiruse tõstmata jätmise teemalise vahendatud kommunikatsiooni uurimise fookuses. Kvalitatiivselt lähenedes saab panna ühe konkreetse teksti nõ mikroskoobi alla – vaadeldes detailselt selle struktuuri – kuidas on kombineeritud teatud sõnad, laused ja tekstilõigud, toetamaks teatud tähendusi (Vihalemm 2010). Minu eesmärk kvalitatiivse

tekstianalüüsi rakendamisel on välja selgitada, milliseid tähendusi kõnealuse teema puhul ajakirjanduslikes artiklites ja nende kommentaarides konstrueeritakse, et saada alus analüüsimeks seda, millist rolli vahendatud kommunikatsioon mängib kõige probleemsema sihtrühma liikluspraktikate kujundamisel.

Formaliseerimata sisuanalüüsi tehakse samadel põhimõtetel nagu kvantitatiivset sisuanalüüsi, püüdes tekste süstematiseerida ja viies nad selleks teatavate märksõnade ehk koodide alla (Vihalemm 2010). Samas ei loendata koodide alla koondatud juhtumeid, vaid vaadeldakse neid terviklikumalt, tuues ära kogu koodi alla liigitatud tsitaat või osa sellest. Kvalitatiivne tekstide sisuanalüüs tähendabki materjali struktureerimist, variatiivsuse kirjeldamist ning üldistuste tegemist, tuginedes üksikkoodide või nende omavahelisel kombinatsioonil saadud tüüpide alla koondatud tekstilõikude interpretatsioonile (Deacon *et al* 1999). Ka antud bakalaureusetöös ei ole eesmärk välja selgitada analüüsitava materjalis esinevate teatud tähenduste hulka, vaid pigem nende sisulist mõtet.

Bakalaureusetöös kasutan suunatud sisuanalüüsi, mida võib pidada deduktiivseks lähenemiseks teooriast (Laherand 2008). See aitab teha oletusi huvipakkuvate muutujate kohta, võimaldades omakorda määrata esialgse kodeerimisskeemi, mis leitakse kasutatud teooria põhimõistetest (*Ibid.*). Antud töös lähtun kodeerimisel teoreetiliste ja empiiriliste lähtekohtade peatükis toodud Lizardo ja Strand'i (2009) diskursiivse teadvuse seisundite käsitlesest. Sellest tulenevalt olen määratlenud kolm suuremat koodi, mille alusel vahendatud kommunikatsiooni analüüsin:

- **Ametlikku kiiruspiirangut toetavad ideoloogiad.** Need on vahendatud kommunikatsioonis esinevad keelelised väljendusviisid, mis on kooskõlas suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusega. Näide: *Valdav enamus liiklusõnnetusi tuleneb polstriprobleemist. Ja kuniks see tendents ei muutu, ei ole mõtet ka piirkiirust tõsta* (Õige, kommentaar artiklile Filippov 2013).
- **Praktilise käitumise hälbeid toetavad ideoloogiad.** Need on vahendatud kommunikatsioonis esinevad keelelised väljendusviisid, mis pakuvad hälbe-

käitumisele põhjendusi/õigustusi. Näide: *Kiiruse alandamine just toob esile rohkem möödasõite* (Xena, kommentaar artiklile „Liiklussurmade...“ 2012).

- **Alternatiivsed ideoloogiad.** Need on vahendatud kommunikatsioonis esinevad keelelised väljendusviisid, mis toovad esile hinnangud suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusele ja otsustajatele. Näide: *Täielik NL-i stiilis jama* (???, kommentaar artiklile Lakson 2012).

Kodeerimiseks kogusin kokku suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusest kirjutavad ajakirjanduslikud artiklid ja nende kommentaarid vastavalt paika pandud põhimõtetele, millest annab täpsema ülevaate valimi alapeatükk (3.2.). Seejärel lugesin kogutud materjali läbi ja koondasin tähendusi sisaldavad tekstilõigud ülaltoodud kolme koodi alla. Kodeerisin valitud tekstides nii neid tekstilõike, kus kirjutaja arvamus on otsesõnu välja öeldud, kui ka neid, kus kirjutaja suhtumine jääb nõ ridade vahele, kuid kus suhtumist võib järeldada toodud näidetest, kasutatud omadussõnadest, lause grammatilisest struktuurist vms. Alamkoode ma kodeerimisel ei kasutanud, et vältida otsitule piirangute seadmist ja seetõttu ka võimalike ideoloogiate kaotsimineku kodeerimisprotsessi jooksul.

Lisaks vahendatud kommunikatsiooni analüüsile, olen töös kasutanud seminaritöö raames analüüsitud suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusest teavitavat pressiteadet ja suvise piirkiiruse tõstmata jätmist arutava istungi protokoll, mille leiab töö Lisadena 4 ja 5.

3.1.2. Intervjuu

Lisaks kvalitatiivsele sisuanalüüsile olen bakalaureusetöös rakendanud empiiria kogumiseks semi-struktureeritud süvaintervjuusid. Süvaintervjuu võimaldab saada infot uuritava teema kohta läbi vastajate tõlgenduse, saada vahetut teavet inimeste tunnete, teadmiste ja isiklike kogemuste kohta (Masso ja Taur 2010).

Bakalaureusetöö põhineb sekkuval lähenemisviisil. Kõik intervjuueeritavad olid teadlikud uuringus osalemisest ja uurimisobjektist ning -eesmärgist intervjuude läbiviimisele eelnevalt, ent ei aivanud enne vestlust, milliseid küsimusi neile esitatakse.

Semi-struktureeritud intervjuud on paindlikud ja annavad võimaluse kaardistada intervjuueeritavate loomulikke väljaütlemisi ja vajadusel hankida juurde põhjendusi ning

näiteid. Empiiria kogumiseks intervjuudest olen koostanud bakalaureusetöö eesmärgi täitmiseks vajalike teemade alusel intervjuu kava.

Intervjuu kava koosneb neljast suuremast teemast/küsimusteblokist:

1. Soojendusküsimused. Soojendusküsimuste eesmärk on koguda informatsiooni vastajate juhtimis- ja maanteedel sõitmise kogemuse ning sageduse kohta. Ühtlasi üritavad soojendusküsimused harjutada intervjuueeritavaid intervjuu andmise situatsiooniga, et see tegevus muutuks nende jaoks mugavaks ja avaks neid.

2. Refleksioon. Refleksiooni küsimustebloki ülesanne on panna vastajad oma kogemuste kohta tähendusi ning nende põhjal tegevusteni viivaid järeldusi andma. See blokk võimaldab avada intervjuueeritavate nägemuse liikluses eksisteerivatest probleemidest ja neid tekitavatest teguritest. Samuti pakub blokk kirjeldusi juhtide enda väidetava käitumise kohta liikluses, andes diskursiivse poole intervjuueeritavate suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse vastuvõtu diskursiivse ja praktilise tasandi võrdluses.

3. Eesti liikluskorraldus juhtide nägemuses. See teema aitab mõista intervjuueeritavate suhtumisest liiklusregulatsioonidesse ning avada täiendavalt vastajate arusaamu liikluskultuurist, mis võisid intervjuu situatsiooni ja teemaga harjumatusesse tõttu eelnevalt pealiskaudseks jääda. Eesti liikluskorraldusest rääkimine on intervjuueeritavatele heaks eelhäälestuseks suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusest kui ühest liiklust reguleerivast vahendist vestlemiseks.

4. Suvise piirkiiruse tõstmata jätmise juhtide nägemuses. Suvise piirkiiruse tõstmata jätmise küsimusteblokis avaldub, kui võrd kursis on vastajad suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusega ning millised ja miks on nende hinnangud otsusele ja selle põhjendustele. Küsimustebloki lõpetuseks palusin intervjuueeritavatel lugeda ja kommenteerida kuut väljavõtet kõnealusel teemal ilmunud ajakirjanduslikest artiklitest ja netikommentaariidest, mis võimaldas saada intervjuueerija poolt vahendamata infote vahetuid tõlgendusi.

Intervjuu kava koostamisel keskendusin ennekõike narratiivi eeldavate küsimuste esitamisele, milleks on kirjeldavad-tõlgendavad küsimused, mis toovad esile vastaja piiramata kirjelduse ja kogemused teatud teemadel ning võimaldavad avada

intervjueeritavate arvamusi ja hoiakuid. Intervjuu küsimuste formuleerimisel püüdsin silmas pidada intervjueeritud sihtrühma tavapärast keelekasutust. Kuigi intervjuude läbiviimisel lähtusin intervjuu kavast, olenes teatud küsimuste esitamine ja järjekord vastajate loomulikest väljaütlemistest. Intervjuu kava leiab bakalaureusetöös Lisana 1.

Kõik intervjuud viisin läbi aprillis 2013. Kokkulepped intervjuude tegemiseks tegin telefoni teel nädal enne nende läbiviimist ja need hõlmasid ka eelnevalt bakalaureusetöö eesmärkide selgitamist. Intervjuude läbiviimisele eelnes taas pöördumise põhjendamine ja intervjueeritavate intervjuude salvestamise nõusoleku saamine, misjärel salvestasin intervjuud diktofonile ja hiljem transkribeerisin sõna-sõnalt. Transkriptsioone ei ole konfidentsiaalsuskokkulepete tõttu bakalaureusetööle lisatud.

Lisaks probleemse sihtrühma esindajatega tehtud intervjuudele, kasutan bakalaureusetöös ka seminaritöö raames tehtud ekspertintervjuusid suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse vastuvõtjatega. See võimaldab avada otsuse tagamaad ja mõtte, millest käesolev bakalaureusetöö lähtub.

Intervjuudest saadud empiirilist materjali analüüsin *cross-case* meetodil ehk horisontaalanalüüsi alusel, mille puhul võrdlen töö alateemasid iga intervjuu lõikes, otsides neis ühisjooni ja erinevusi.

3.1.3. Vaatlus

Süvaintervjuude tegemisega samal päeval, kuid sellele eelnevalt kasutasin suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse praktilise tasandi vastuvõtu uurimiseks vajaliku empiiria kogumiseks vaatluse meetodit – jälgisin intervjueeritavate sõidustiili. Kui intervjuu abil saab teada, mida inimesed mõtlevad, tunnevad ja usuvad, siis vaatlus võimaldab jälgida, kas inimesed ka käituvad nii, nagu ütlevad. Vaatluse eelis ongi see, et infot kogutakse loomulikus keskkonnas, mis lubab vaadeldud käitumist ja olukorda tõlgendada ning mõista palju täpsemalt ja tabada sotsiaalse käitumise dünaamikat viisil, mis ei ole intervjuudega võimalik (Ghuri ja Grønhaug 2004, Laherand 2008: 226 kaudu).

Läbiviidud vaatlus oli mitteosalev. See tähendab, et ma küll sõitsin vaatlusaluse autos temaga kaasas, kuid ei istunud ise rooli taha. Samas olid vaatlusalused vaatluse tegemisest teadlikud.

Vaatluse läbiviimiseks kasutasin kava, mis oli semi-süsteemiseeritud – kuigi olin koostanud esialgse vaatluskava, olin vastuvõtlik vaatlussituatsioonis esinevatele esialgsest vaatluskavast väljajäänud protsessidele. Täiendatud vaatluskava ja kõigi intervjuueeritavatega tehtud vaatluse maatriksina esitatud kirjeldused leiab bakalaureusetöö Lisadena 2 ja 3.

3.2. Valim

Käesolev bakalaureusetöö põhineb ekspertintervjuude, liikluskomisjoni suvise piirkiiruse tõstmata jätmist arutava istungi protokoll, otsuse pressiteate, ajakirjanduslike artiklite ja netikommentaaride, kolme süvaintervjuu ning intervjuueeritavate (juhtide) vaatluse baasil.

Seminaritöö raames tegin ekspertintervjuud liikluskomisjoni liikmete Villu Vane, Indrek Sirki ja Tiit Metsvahiga, kellel oli panus suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse arutamisel ja vastuvõtmisel. Täpsema kirjelduse intervjuueeritavatest ja intervjuu protsessist leiab seminaritööst (Roždestvenski 2012). Intervjuude transkriptsioone ei ole konfidentsiaalsuskokkulepete tõttu antud tööle lisatud.

Eurostati (2012) andmetel loeb 91% Eesti internetikasutajatest netiuudiseid. Kuivõrd 25-30-aastaste meeste seas kasutab internetti märkimisväärne 89% olen vahendatud kommunikatsiooni analüüsiks valinud just *online* ajakirjanduslikud artiklid ja nende juurde postitatud kommentaarid. Analüüsiks valitud artiklid ja kommentaarid pärinevad viiest 25-30-aastaste meeste seas enim loetud *online* uudisväljaandest: Delfi, Postimees, Õhtuleht, Eesti Päevaleht ja ERR uudised (gemiusAudience 2012). Kuivõrd Eesti meediaväljaanded on kontsentreeritud suuremate kontsernide alla ja nende *online* kanalid on ühendatud, võivad mõningad valimisse võetud artiklid pärineda ka muudest meediaväljaannetest (nt. Sakala).

Et tähendused tulevad enam esile arvamuskirjeldustest, olen valinud *online* uudisväljaannetest eelisjärjekorras just selle žanri artiklid. Analüüsiks võetud neti-

kommentaarid pärinevad suvise piirkiiruse tõstmata jätmise teemal ilmunud esimestest uudisartiklitest möödunud kevadel ja sel kevadel ilmunud värskematest uudisartiklitest, mis teatasid kõnealuse otsuse jätkumisest ka tänavu suvel. Sellise netikommentaari valiku olen teinud eelkõige seetõttu, et eelmisel kevadel, mil kommentaatoritel puudus otsusega praktiline kogemus, põhinesid nad oma väljaütlemistes oletustele, kuid sel aastal on neil juba isiklik kogemus suvel kaherealistel teedel 90 km/h kiiruspiiranguga.

Kodeerisin 30 artiklit ja 200 netikommentaari, kuid kodeerimisprotsessi jooksul selgus, et erinevad sisulised tähendused said kaetud juba 21 artikli ja 78 netikommentaari läbitöötamisel. Kuivõrd antud bakalaureusetöö eesmärk ei ole välja selgitada analüüsitava materjalis esinevate teatud tähenduste hulka, vaid sisulist tähendust, lähtusin kodeerimisel küllastumispunkti põhimõttest ehk printsiibist, mille järgi jäetakse andmete kogumine pooleli, kui teemad ja kategooriad hakkavad korduma. Kodeerimiseks valitud ja tsiteeritud artiklite lingid leiab kasutatud kirjanduse alt.

Põhiliseks intervjueeritavate ja vaatlusaluste valiku aluseks oli nende vanus. Kuivõrd seminaritöös selgus, et kõige probleemsem sihtrühm liikluses on 25-30-aastased meessoost autojuhid, valisin just selles vanusevahemikus vastajad ja vaatlusalused. Teiseks kriteeriumiks oli intervjueeritavate maanteel sõitmise sagedus. Mida tihemini vastaja maanteel liikleb, seda enam on ta võimeline oma kogemusele põhinedes liikluskultuuri ja seda mõjutavaid tegureid hindama ja iseloomustama. Täpsema intervjueeritud autojuhtide kirjelduse annab Tabel 2., kus olen toonud vastaja koodi, millele hakkab analüüsis viitama, vastaja ameti, tema vanuse, juhilubade omamise aja ja maanteel sõitmise keskmise sageduse. Intervjueeritavatele loodud koodides olen kombineerinud nende ameti, vanuse ja juhilubade omamise aja.

Tabel 2. Intervjueeritud ja vaatlusalused autojuhid

Intervjueeritavate koodid	Amet	Vanus	Juhilubade omamise aeg	Maanteedel sõitmise keskmine sagedus (kuus)
RA2506	Riigiametnik	25	6 aastat	4 korda
ET3013	Ettevõtja	30	13 aastat	3-4 korda
FO2811	Fotograaf	28	11 aastat	4 korda

Autojuhtidega läbiviidud intervjuud kestsid 1 tund ja 20 minutit. Vaatlusperiood sõltus marsruudist. RA2506 vaatlus kestis 2 tundi, ET3013 vaatlus kestis 2 tundi ja 6 minutit ning FO2811 vaatlus kestis 20 minutit.

3.3. Meetodi kriitika

Vahendatud kommunikatsiooni analüüsiks koostatud valim ei hõlma kõiki suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse teemal ilmunud artikleid ja netikommentaare, mistõttu ei pruugi analüüs katta kõikvõimalikke otsust puudutavaid ideoloogiaid. Aja- kirjanduslikes artiklites, kui ka netikommentaaries esineb samu otsust pooldavaid, kui ka sellele vastuolevaid ideoloogiaid ja kuivõrd bakalaureusetöös ei ole kasutatud kvantitatiivset sisuanalüüsi, ei ole võimalik välja tuua ka nende kahe sisuloome vormis esinevaid erinevusi. Suunatud kvalitatiivse sisuanalüüsi kasutamise juures võib probleeme tekkida ka naturalistliku paradigma järgimisega, sest teooriast lähtumine võib uuringut kallutada (Laherand 2008). Seetõttu on oluline aktiivselt keskenduda mitte vaid teooriat toetavate, vaid ka seda ümberlukkavate tõendite otsimisele.

Semi-struktureeritud süvaintervjuude ja ekspertintervjuude avatud olemuse ja varieeruvate küsimuste tõttu ei ole võimalik intervjuusid üks-üheselt võrrelda (Vihalemm 2010). Sekkuv lähenemisviis oli antud bakalaureusetöö empiirilise materjali kogumise puhul möödapääsmatu, ent võib teatud määral tulemusi kallutada. Uurimismeetod seab ka piirangu tulemuste laiendamisele üldkogumile. Samas ei taotle valim esinduslikkust ja käesoleva bakalaureusetöö autorina teadvustan endale, et läbiviidud intervjuud ei anna täielikult ammendavat pilti otsustajate ja autojuhtide arusaamadest ning käitumisest liikluses või otsuste tegemisel. Liikluskomisjoni istungi protokollis kui objektiivse otsustamis-situatsiooni ja protsessi kajastava materjali kasutamine võimaldab mõningal määral kompenseerida ekspertintervjuude puudujääke. Samuti võimaldavad sihtrühma esindajatega tehtud vaatlused teatud määranis süvaintervjuude puudujääke kompenseerida, olgugi, et vaatlusalused olid vaatlusest teadlikud, mis võis jällegi nende loomulikkude käitumist mõjutada.

4. EMPIIRILISED TULEMUSED

Antud peatükis annan ülevaate bakalaureusetöö tulemustest, mis põhinevad ekspertintervjuude, suvise piirkiiruse mittetõstmist arutava istungi protokoll, otsusest teavitava pressiteate, vahendatud kommunikatsiooni, süvaintervjuude ja vaatluse andmestiku analüüsil. Peatükk koosneb kuuest alapeatükist: otsuse tähendus otsustajate nägemuses (4.1.), suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse tõlgendus vahendatud kommunikatsioonis (4.2.), otsuse ja selle kommunikatsiooni vastuvõtt probleemse siht-rühma seas (4.3.), probleemse siht-rühma liikluspraktikad (4.4.), otsuse vastuvõtt diskursiivse ja praktilise teadvuse tasandil – asjaosaliste võrdlus (4.5.) ning kokkuvõte (4.6.). Esimeses alapeatükis toon tulemused vahendatud kommunikatsiooni analüüsimiseks loodud koodide alusel. Ülejäänud alapeatükid järgivad uurimisküsimuste struktuuri. Järgnevalt kasutan sõna „otsus“ vaid suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse kontekstis.

4.1. Otsuse tähendus otsustajate nägemuses

4.1.1. Liikluskultuuri kujundamise võimalused

Liiklusekspertid leiavad, et peamised probleemid liikluses tulenevad asjaolust, et teedel põrkuvad erinevate käitumisviisidega juhid, kes ootavad üksteiselt sarnast käitumist. Eesti juhtidele heidetakse ette kärsitust ja teiste juhtidega mitteamvestamist.

- *Eestis on kaks kultuuri põrkunud. Mõlema suhtumised baseeruvad tegelikult ühel põhimõttel – sa eeldad, et teised käituvad samamoodi nagu sina. See neid konflikte võibki tekitada* (Sirk 2012).
- *Ikka väga enesekesksed ollakse. [Probleem on] maanteedel ohtlike möödasõitude tegemine. Kolonnis ei osata sõita, vaja kindlasti see maksimumkiirus kätte saada. Inimesed lähevad kole närviliseks* (Metsvahi 2012).

Eksperdid peavad probleemide lahendamise ja ohutu liiklemise saavutamise juures oluliseks kõiki liikluspraktika elemente: tähendusi, kompetentse ja materiaalselt ruumi. Kuigi materiaalse ruumi ja kompetentside parandamist peetakse oluliseks, nenditakse seejuures rahaliste ressursside piiratust. Suurima mahajäämuse ja väljakutsena nähakse

vajadust ümber kujundada liiklemise tähendusi sõidukijuhtide jaoks. Usutakse, et juhid suhtuvad liiklusreeglite rikkumisse kui auasja.

- *Inimene on kõige olulisem. See inimese muutmine on väga pikaajaline protsess ja siin on vaja väga palju ära teha. See on päris kindlalt kinni hoiakus (Vane 2012).*
- *On säilinud rehepaplust Nõukogude ajast, kus seaduserikkumine ja riigile tünga tegemine võis olla isegi pigem auasi (Sirk 2012).*

Eksperdid näevad liiklust seega terviksüsteemina, kus on ohutu liikluskultuuri tagamise nimel oluline rakendada korraga mitmeid meetmeid.

- *See on kõik üks kobar. Me ei saa siit ühte asja arendada ja teist mitte. Kui me tahame head resultaati, siis me peame asjaga tegelema tervikuna (Vane 2012).*

Peamiste liikluskultuuri ümberkujundavate vahenditena toovad eksperdid välja teede-ehituse, teavitustöö ehk kampaaniad, kasvatustöö ja koolitused, liiklusregulatsioonid koos sanktsioonidega ning järelevalve. Teavitustööd ja koolitusi peavad nad küll tähtsateks meetmeteks, ent tõdevad nende suhteliselt madalat kvaliteeti ja mõju.

- *Kui räägitakse, et ära sõida purjuspäi või kleebitakse kusagile plakat üles, kus on verise näoga inimene ja öeldakse, et ära kihuta, siis sellest jääb väheks. [...] kui koolitus teha kohustuslikuks, siis loomulikult käiakse seal, aga kasutegur ei ole selline nagu loodetakse ja kvaliteet ei ole ka kõige parem (Sirk 2012).*

Kuigi kõiki meetmeid peetakse olulisteks, pööratakse seaduskuuleka käitumise tagamise juures erilist tähelepanu liiklusjärelevalvele, mida peetakse subjektiivse riski ehk vahelejäämise hirmu tekitajaks. Samas on ekspertide sõnul liiklusjärelevalvet Eesti teedel vähe ja see sõltub suuresti teistest võimuorganitest.

- *Kui ikkagi poliitiline tellimus on, et liiklusjärelevalvet rohkem teostada, siis seda ka rohkem tehakse. Eesmärk võib olla see, et inimesi rohkem karistada või trahviraha saada. [...] Pigem on politsei karistamisel liiga range, aga ma arvan, et sellega nad kompenseerivadki järelevalve nõrkust (Sirk 2012).*

Liikluseksperdid ei pea teisi võimuorganeid takistavateks, ent potentsiaalselt muutusi soodustavateks asjaosalisteks mitte üksnes liiklusjärelevalve küsimustes, vaid mistahes liikluskorralduse aspektis. Ilmneb, et liiklust ja selle korraldust nähakse terviksüsteemina,

mille toimimine ja kujundamine sõltub suuresti erinevate praktikate ja praktika-kogukondade vahelistest suhetest. Liikluskultuuri parandamisel eelistatakse ja peetakse suurema kasuteguri toojaks ennekõike ”kõva käe” poliitikat (järelevalve, regulatsioonid ja sanktsioonid), kaheldes nende meetmete mõjus, mis on suunatud juhtide tähenduste või kompetentside muutmisele.

4.1.2. Otsuse vastuvõtmise põhjendused ja sellele seatud ootused

Suvised piirkiiruse tõstmata jätmist nägid eksperdid põhimõttelise otsusena, millel on kiire mõju liikluse rahulikumaks ja ühtlasemaks muutmisel ning mis on samm lähemale möödasõitude vähendamisel ja liiklusstatistika parandamisel, ega eelda täiendavate ressursside olemasolu või põhjalike uuringute läbiviimist.

- *Kaalukeeleks sai see, et liiklusolukord hakkas selgelt halvenema. Siis otsustas liikluskomisjon, et midagi tuleb ette võtta, mingisuguseid selliseid meetmeid, mida saab odavalt rakendada ja midagi kohe ette võtta, et olukord muutuks. Ta ei olnud pikalt kaalutletud otsus, kus oleks pikalt tehtud uuringuid, vaid pigem kiire lahenduse otsimine teatud probleemidele (Sirk 2012).*

Liikluseksperdid tõid otsuse esmase põhjusena välja asjaolu, et see täidab eesmärki muuta liiklust rahulikumaks ja ühtlasemaks, kui võrd piirkiiruse hoidmine 90 km/h peal vähendab erinevate sõidukite vahelisi kiiruserinevusi (veoautode ja esmaste juhilubade omanikud ei tohtinud ka suvised piirkiiruse tõstmise korral kiiremini kui 90 km/h sõita), mis toob kaasa möödasõitude kui ühe ohtlikuma liiklusmanöövri arvu vähenemise.

- *Möödasõit on üks vastikumaid ja ohtlikumaid manöövreid. Me ei tekitanud seda juurde. Me ei tekitanud juhile juurde sellist mõnes mõttes täiendavat kohustust mitu korda kiirust muuta. Me ei tekitanud lisakoormust juurde ja tänu sellele siis ilmselt saavutasime selle, et liiklus oli rahulikum (Vane 2012).*

Kuigi juriidiliselt on suvised piirkiiruse reguleerimine liikluseadusega määratud teede-omaniku ehk Maanteeameti õigus, tõdesid eksperdid, et valitsusasutusena järgitakse siiski poliitikute ja teiste ekspertide suuniseid ehk käesoleva töö kontekstis liikluskomisjoni liikmete seisukohti. Liikluskomisjonis võeti otsus ka ametlikult vastu. See viitab taas praktikakogukondade vahelistele võimusuhetele ja selle mõjule liikluse korraldamisel.

Liikluskomisjonis konstateeriti suvise piirkiiruse tõstmata jätmist hea otsusena, ent ei arutletud selle positiivsete külgede üle. Ekspertide ja liikluskomisjoni liikmete otsusele omistatud tähenduste vahel ilmnes teatav ebakõla. Kui eksperdid tõid välja selged põhjuslikud seosed, kuidas suviste sõidukiiruste liigne diferentseerumine muudab liiklemise ebahütlaseks ja konfliktseks, siis komisjonis kalduti otsust seostama pigem kiiruse ületamise ohjeldamisega, mis aitab liiklusõnnetuste ja -surmade arvu vähendada.

- [...] inimestel on harjumus sõita lubatud kiirusest +10 km/h kiiremini ja kohati isegi suurema ületamisega. See tuleb lõpetada (väljavõte istungi protokollist).

Ilmneb, et nii liiklusekspertide, kui ka komisjoniliikmete suurem eesmärk on liiklusõnnetuste ja -surmade arvu vähendamine, ent kui eksperdid apelleerisid suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse põhjendustes pigem rahulikuma ja ühtlasema sõitmise saavutamisele, mis aitab suurema eesmärgi täitmise poole liikuda, esitades seda põhjustajärg stiilis argumentatsiooni teel, siis komisjonis ratsionaliseeriti otsust justkui kiiruse kontrolli alla saamise ja seeläbi ka õnnetuste ärahoidmise kohese lahendusena, ammendaval viisil põhjendamata faktina, mille keskmeks oli vajadus panna juhte norme järgima.

4.1.3. Otsuse kommunikatsioon ja selle roll

Kõige enam tähelepanu pöörati liikluskomisjoni istungil suvise piirkiiruse tõstmata jätmise avalikkusele serveerimisele, rõhutades vajadust seda põhjalikult selgitada. Otsustamise eksprompt iseloomu tõttu (otsus mõeldi välja vaid päevi enne istungit ja jõustus vastuvõtmisel kohe) otsuse avalikkusele teavitamisele spetsiaalset kommunikatsiooni kava ei koostatud. Meediale saadeti tava kohaselt üksnes liikluskomisjonis vastuvõetud meetmetest teavitav (lisaks kõnealusele otsusele kajastusid samas teates ka teised otsused) pressiteade, kus otsust põhjendati ennekõike komisjonis määratletud kiiruse ületamise probleemiga, millel aga puudusid otsusega ammendavad põhjuslikud seosed ja seda tõestav statistiline alus. Teates ilmnes ka komisjonis oluliseks peetud juhtide ajavõidu arusaama ümberlükkamine. ”Tema [Partsi] sõnul on suure sõidukiiruse probleem väga terav ja üks peamisi liiklusõnnetuste põhjustajaid. „Me oleme loonud illusiooni, et saame suviti sõita kiiremini ühest punktist teise, samas see ajavõit on tühine võrreldes kasvava ohuga,“ rääkis Parts (väljavõte pressiteatest).”

Kuigi istungil püüdis Sirk tähelepanu pöörata sellele, et otsuse seostamine liiklusõnnetustega ei ole paljuski adekvaatne, sest teelõikudel, kus on varasemalt suvist piirkiirust tõstetud ei ole toimunud raskeid õnnetusi, kajastus liiklusõnnetuste vähendamise põhjendus otsuse pressiteates siiski. Komisjoni arutus jäi kõlama justkui otsus ei too juhtidele kaasa ei võitu liiklusstatistikas ega ajas, mis kumas läbi ka teates ja tekitab küsimuse otsuse sügavamate (ühiskondlike vs poliitiliste) põhjuste/huvide üle.

Ekspertide kõnepruugis ilmnes negatiivne eelhäälestus avalikkuses otsuse vastuvõtu suhtes, sest arvati, et igasugusele piirangule reageeritakse negatiivselt nii või teisiti. E-kanalite kommentaarid tõlgendati sopaloopimise katsetena ja madala tasemega inimeste üllitistena, pidamata neid oluliseks otsuse tagasiside allikateks. Samuti leidsid eksperdid, et teema ületab uudiskünnise, ilma vajaduseta selle koostamisele ja levitamisele suuremat rõhku panna. Paljuski sellepärast leidis Vane (otsuse autor ja kommunikateerija) ka, et otsusele kommunikatsiooni kava koostamine ei olnud vajalik.

- *selle kavaga ei oleks midagi suurt peale olnud hakata, sest peale seda uudist hakkavad need kuradima intervjuud ja sõnavõttud toimuma nii ehk naa ja igasuguse „piiranguga“ kaasneb negatiivne vastukaja nii või teisiti* (Vane 2012).

Nähtub, et otsuse kommunikatsioon oli pigem harjumuspärane praktika, mida tehti rutiini alusel. Kommunikatsiooni rolli otsuse kehtestamisel ja selle läbi sõidukijuhtide tähenduste muutmisel ei olnud otsustajad lahti mõtestanud. Seetõttu tundub, et kommunikatsiooni rolli peetakse eesmärkide poole püüdlisel teisejärguliseks. Suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse kommunikatsioon jäi ennekõike normidepõhiseks (arusaam, et peab ohjeldama kiiruse ületamist).

4.2. Otsuse tõlgendus vahendatud kommunikatsioonis

Suvise piirkiiruse tõstmata jätmise teemalise vahendatud kommunikatsiooni analüüsis avaldus, et nii otsuse pooldajate, kui ka selle vastaste jaoks on esmatähtis ohutuse saavutamine liiklemisel. „*Oluline on see, et oleks ohutu liigelda* (Janari, kommentaar artiklile Vasli 2012).“

Olenemata sellest, et nii otsuse toetajad, kui ka selle kriitikud on ühel meelel ohutuse tähenduse osas, mida liikluspraktikad kandma ja mille saavutamise poole liikluskorraldus rihtima peaks, erinevad nende arusaamad ohutuse tagamise võimalustest ja vahenditest liikluses. Pooldajad näevad otsust ohutust tõstva, vastased sellele vastutöötava meetmena.

4.2.1. Ametlikku kiiruspiirangut toetavad ideoloogiad

Iseennast peavad otsuse pooldajad korralikeks juhtideks. Korralikkuse seovad nad seadusekuulekuse tähendusega. Usutakse, et liikluseeskirjad võimaldavad sõita juhtide kompetentside piires, säilitades seejuures liiklusohutuse. „*Seadus on seadus. Mina sõidan igatahes lubatud kiirusega* (...), kommentaar artiklile Vasli 2012).”

Samas leiavad otsuse toetajad, et paljud Eesti juhid seostavad liiklemise kiiruse suuruse tähendusega. „*[...] eestlaste hinges kehtib arusaam "kui keegi sõidab ette, siis pean mina temast ette sõitma - teisisõnu kiirustamine* (PPA, kommentaar artiklile Vasli 2012).“

Seejuures näevad nad Eesti juhtide tänase liikluskompetentside taseme ja kiiruse arusaama koostoimet peamise probleemide tekitajana ja ohutu liiklemise tagamise takistusena. Usutakse, et juhtide kompetentsid (reaktsioon jms) on sõidukiiruse suurusega negatiivses korrelatsioonis. Seetõttu ollakse ka otsuse suhtes leplikud, kuivõrd see alandab varasemat lubatud piirkiirust ja vähendab nõustujate silmis juhtide suuremal kiirusel sõitmisel tulenevatest võimalikest kompetentsidepuudustest tekkivate õnnetuste esinemise tõenäosust.

- *Oleks ka inimese reaktsioonikiirus ja kõik muu sinna juurde kuuluv arenenud. Aga ei ole. Valdav enamus liiklusõnnetusi tuleneb pigem polstriprobleemist – see rooli ja juhiistme vaheline tihend, noh. Ja kuniks see tendents ei muutu, ei ole mõtet ka piirkiirust tõsta* (Õige, kommentaar artiklile Filippov 2013).

Otsusega nõustujad usuvad, et suvise piirkiiruse mittetõstmine toetab ohutut liiklemist ka seetõttu, et see ei alanda mitte üksnes kiirust, vaid ühtlustab erinevatele sõidukitele lubatud kiirused, seades liiklejate kompetentsid seeläbi väiksema koormuse alla. Otsus vähendab toetajate sõnul liikluses kiiruste diferentseerumist, mistõttu ei esine ka vajadust teiste liiklejate käitumisele täiendavat tähelepanu pöörata, vähendades probleeme, mis

tulenevad oskamatuses üksteisega liikluses arvestada. Just täiendava tähelepanu rakendamist nähakse tüütu tegevusega ja sellest pääsemist peetakse peamiseks põhjuseks, miks tavatsetakse liiklusriski kasvatavaid möödasõite sooritama hakata. Otsus aitab toetajate hinnangul selle kompetentsi rakendamise kohustusest teatud piirini pääseda ja ohtlikke liiklusprotseduure vähendada.

- *Minule meeldib ühtlane piirkiirus, sest seda on lihtsam jälgida. Turvalisem sõita nii. On väga palju neid sõitjaid, kes ei julge või ei saa sajaga sõita ja tilguvad sel juhul ikkagi 90-ga. Siis hakataksegi mööda panema* (Mees, kommentaar artiklile Filippov 2013).

Ohutu liiklemine on otsuse pooldajate silmis sõltuvuses materiaalse ruumi teguritest – maanteed ja nendel kehtestatud kiiruspiirangud kujundavad sõidukijuhtide liiklusprotseduure ja -kompetentse. Eesti materiaalses liiklusruumi nähakse mahajäänuna, mistõttu peetakse ka otsust ohutut liiklemist toetavaks meetmeks, mis muudab olemasoleva materiaalse ruumi sobivamaks juhtide kompetentside tasemele, seades need väiksema koormuse alla.

- *Mis teha, kui meie teed ja liikluskultuur ei ole jõudnud [üksteisele] järele kasvada* (Manfred, kommentaar artiklile „Suvine piirkiirus...” 2013).

Otsuse suhtes on selle toetajad vastuvõtlikud ka seetõttu, et see suhestub hästi teiste igapäevapraktikatega. Välja tuuakse näiteks kokkuhoiupraktika (isiklik materiaalne heaolu kütuse kokkuhoiu mõttes) ja tühise ajavõidu argument, mis juhtide teisi praktikaid nende sõnul ei häiri.

- *Kütte kokkuhoid maanteel 110 asemel 90ga sõites üle liitri!!! Minule piisav argument vaikselt kulgemiseks* (Valdek Kukeke, kommentaar artiklile Vasli 2012).
- *Saamata ajavõiduga ei jää meil tegelikult elus midagi tegemata* (Filippov 2012).

Ilmneb, et vahendatud kommuniaktsioonis sõna võtnud suvise piirkiiruse tõstmata jätmise pooldajad näevad otsuse eesmärgina liikluse ühtlustamist ja kiiruse alandamist, mis muudab liiklemise ohutumaks. Kuigi analüüsis ei lähtunud ma kvantitatiivsetest printsiipidest, avaldus, et ennekõike räägiti otsusest kiiruse alandamise kontekstis, kui selle seosest liikluse ühtlustamisega. Liiklust käsitletakse terviksüsteemina, kus

suurimaks probleemiks peetakse sõitjate kompetentse, mida hinnatakse madalalt. Samas usutakse, et otsus kujundab materiaalsel ruumi viisil (alandab kiirust), mis ei nõua kõrgendatud kompetentside taset – otsus loob süsteemi, kus kompetentsid ja materiaalne ruum on harmoonias, muutes liiklemise ohutumaks. Otsus on kooskõlas selle toetajate enda igapäevapraktikatega ja arusaamadega liiklusohutusest.

4.2.2. Praktilise käitumise hälbeid toetavad ideoloogiad

Otsuse vastased seostavad soovitud liiklemise kiiruse tähendusega, mis kinnitab ka otsuse pooldajate arusaama, et Eesti juhid väärtustavad liiklemisel kiiruse suurust. „*MKM mõtleb üksnes liiklusohutuse peale, ignoreerides täiesti seda, et liiklus võiks olla ka kiirem* (LE Paragrahv 136 u.t-le, kommentaar artiklile „Suvine piirkiirus...” 2013).“

Olenemata sellest, et suvise piirkiiruse tõstmata jätmise kriitikud hindavad kiiremat sõitmist, ei välista see neile liikluses ohutuse taotluse tähendust. Kui otsuse toetajad näevad kiirust ja liikluskompetentse negatiivses korrelatsioonis olevat, siis selle vastased usuvad, et suurem sõidukiirus (100 km/h) tagab juhtidele teatud liikluskompetentsid (nt tähelepanuvõime) ja seega ka ohutuse paremini, kui madalam kiirus.

- *Kiire sõit on pigem ohutu. Ma olen mitu korda 90km/h sõidul tukkuma jäänud ja teepeenrale kaldunud, kuid kui nati kiiremini sõita, ei tule ka und* (Mats, kommentaar artiklile „Liiklussurmade...” 2012).

Sõidukiirust 100 km/h nähakse seejuures ka legaalsena. „*No spidomeeter valetab ka natsa, seega enamvähem ongi lubatud nii ju* (Karm, kommentaar artiklile Filippov 2013).

Otsuse kriitikute sõnavõttudest avaldub, et erinevate juhtide liiklusprotseduure ja -kompetentse nähakse omavahelises sõltuvuses olevat. Nad leiavad, et otsus suurendab seda sõltuvust, sest soosib autodekolonnide teket ja seega üksteise lähedal sõitmist. Ohutust tagab otsuse vastaste jaoks aga enam olukord, kus juhtide liiklusprotseduurid ja -oskused sõltuvad üksteisest minimaalselt. Selle saavutamiseks eelistatakse luua endale personaalne maanteeruum, kus ohutus oleneb vaid iseendast. Seetõttu tavatsetakse ka möödasõite teha. Möödasõitu nähakse väiksema liiklusriskina, kui teisi juhte ehk enda kompetentse usaldatakse enam, kui teiste omi.

- *Üksi sõita on alati ohutum. Sabas pead koguaeg ka teiste eest mõtlema, kui ei taha, et keegi sinule selga tuleb või saad eesolevast autost kive, soppa vms esiklaasi* (Filippov 2013).

Otsuse kriitikud rõhutavadki enda kui juhi iseloomustamisel oskust oma võimetele vastavalt liigelda ja ohtlikke olukordi vältida, kusjuures enda võimeid peetakse kõrgeks – otsuse vastased näevad end kogenud ja heade juhtidena. „*Ma tean, et ma suudan ratast kontrolli all hoida* (Hmm..., kommentaar artiklile Vasli 2012).”

Olenemata sellest, et loogiliselt võttes peaks suvise piirkiiruse tõstmata jätmise looma materiaalse ruumi, kus kõigil juhtidel on ühtne sõitmisstiil, vähendades seega olukordi, kus üksteise käitumisele tuleb käitumisviiside ebastabiilsuse tõttu erilist tähelepanu pöörata (rakendada kompetentse suuremal määral) ja vähendades ka tõenäosust, et juhtide üksteisega arvestamise oskused neid alt veavad, ei usu otsuse kriitikud, et otsus suudab seda saavutada. Kuigi ka suvise piirkiiruse tõstmata jätmise vastased väärtustavad sõitmise ühtlust samadel eesmärkidel, nähakse muid materiaalse ruumi tegureid stabiilsele sõitmisele ja seega ka ohutuse saavutamisele vastutöötavana.

- *Jutt sel moel «tõmblejate» vastu võitlemisest jätab soovida, sest veelgi enam paneb tõmblema kiiruskaamerate olemasolu* (Lember 2012).

Samuti ei suuda otsus kriitikute sõnul liikluses ühtlust ja ohutust saavutada, sest on sõidukijuhte, kes sõidavad piirkiirusest aeglasemalt, takistades ka teistel juhtidel ühtlase sõidukiiruse hoidmist. „*Ohutuse küsimus pole niipalju piirkiiruses, kui sõidu ühtluses. Sõidu ühtluse suurimad takistused on aga alati aeglasemad kaasliiklejad* (HH, kommentaar artiklile Filippov 2013).“

Kuivõrd otsust nähakse läbikukkununa ühtlase liikluse saavutamises, eelistavad selle vastased luua endale ohutuse huvides ka otsuse jõustumisel endiselt personaalset maanteeruumi. Suvise piirkiiruse tõstmata jätmise aga takistab nende hinnangul seda, suurendades juhtide katsetes enda ruum luua, paradoksaalselt otsuse eesmärkidele, liiklusriski kasvatavate protseduuride hulka (tuleb mööduda pikematest autodekolonnidest), muutes liikluse veelgi ohtlikumaks.

- *Kiiruse alandamine just toob esile rohkem möödasõite. Lihtsalt nüüd vaja veel rohkematest masinatest mööduda* (Xena, kommentaar artiklile „Liiklusurmade...“ 2012).

Ilmneb, et suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsus on vastuolus kriitikute harjumuspäraste liiklusprotseduuridega – takistab personaalse ruumi loomist. Juhtide igapäeva-praktikate häirimine avaldub ka usus, et otsuse tõttu kaasneb ajakadu. „*Kõiki sel teel liiklejaid kokku arvates on ajavõit märkimisväärne* (Sakala 2012).“

Avaldub, et ka vahendatud kommuniaktsioonis sõna võtnud suvise piirkiiruse tõstmata jätmise kriitikud näevad otsuse eesmärgina liikluse ühtlustamist ja kiiruse alandamist. Kuigi analüüsis ei lähtunud ma kvantitatiivsetest printsiipidest, ilmnes, et ka otsuse vastased rääkisid otsusest ennekõike kiiruse alandamise kontekstis, kui selle seosest liikluse ühtlustamisega. Nähtub, et nii nagu pooldajad, näevad ka otsuse kriitikud liiklust terviksüsteemina, kus ohutus sõltub nii teiste juhtide protseduuridest ja kompetentsidest, kui ka materiaalsest ruumist. Kuigi nii nagu otsustajad, leiavad ka otsuse kriitikud, et ühtlane sõit tagab ohutuse, ei ole nende hinnangul suudetud luua harmoonilist materiaalselt ruumi ega panna aeglasemalt sõitjaid piirkiirust järgima, mistõttu ei suuda ka otsus liiklust stabiliseerida. Nagu ka otsuse toetajad, peavad kriitikud suurimaks probleemiks liikluses juhtide kompetentside ebavõrdset taset ja oskamatuset sellega arvestada. Teisi juhte ja nende kompetentse hinnatakse madalalt, mistõttu usaldatakse liikluses ennekõike paremate oskustega iseennast ning sooritatakse protseduure (möödasõidud), mis looksid olukorra, kus ohutus sõltub vaid enda kompetentsidest. Suvise piirkiiruse tõstmata jätmise eelne liikluskorraldus võimaldab liiklusprotseduure paremini ja uus korraldus takistab. Seetõttu ollakse ka otsusele vastu.

4.2.3. Alternatiivsed ideoloogiad

Suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusele omistavad nii selle pooldajad, kui ka vastased piirava-sanktsioneeriva tähenduse. Kui otsuse toetajad näevad otsust paratamatusena ja on selle suhtes leplikud, siis kriitikud heidavad otsustajatele ette Nõukogude okupatsiooni juhtimisstiili järgimist – nõ ühe vitsaga löömist, millega püütakse näidata ülemvõimu.

- *Kui inimesed liikluses sigatsevad, siis tulebki kiirust piirata* (Kukemelk 2012).

- *Täielik NL-i stiilis jama. Inimene peab tundma end "halva lapsena". Ta peab teadma, "kes on majas peremees" [...] tuleb nüüd kõiki karistada (???, kommentaar artiklile Lakson 2012).*

Suvised piirkiiruse mittetõstmise pooldajad ei kahtle otsuse vastuvõtjate pädevuses, vaid esitlevad neid kui asjatundjaid, kelle väited on vaikimisi tõesed. Kriitikud heidavad otsustajatele ette lünklikku otsustusprotsessi, mistõttu on otsuse põhjendused kas ebaadekvaatsed või reaalse eluga nõrgalt seotud, vihjates sellega otsustajate kompetentsipuudusele tegeliku probleemi määratlemisel ja sellele sobiva lahenduse leidmisel.

- *Me peaks usaldama spetsialistide seisukohti liikluskomisjonist, mis koondab mitme erineva valdkonna valitsuseksperite (Toobal 2012).*
- *[...] kui vaadata argumente, mida piirkiiruse muutmata jätmiseks tuuakse, siis tekib paratamatult küsimus, kas põhjuse-tagajärje seostest liikluses on õigesti aru saadud (Treial 2012).*

Otsust nähakse lihtsa ja sisutuna, mis pakub probleemile üksnes kosmeetilise lahenduse, selle asemel, et rakendada mõjusamaid, rahalisi ja inimressursse nõudvaid lahendusi liiklusohutuse tõstmiseks. Ilmneb, et ametnikele heidetakse ette ohutuse pealt raha kokkuhoiu katset. Jätkusuutlikema lahendustena nimetatakse teedehitust ja järelevalvet.

- *[...] tundub veidi asendustegevusena. Märksa olulisem oleks lisaks teede korrashoiu tagamisele suurendada politsei kohalolekut meie teedel ja tänavatel, paraku oleme liikumas hoopis patrullide vähendamise suunas (Lember 2012).*

Otsuse vastased seovad selle seega ametnike varjatud huvidega. Arvatakse, et ei seista mitte kodanike huvide eest, vaid ametnike lootus on suvised piirkiiruse mittetõstmisega kas või mingitki positiivset muutust saavutada, eesmärgiga luua fassaad, millega end kõrgemate eeskujude silmis edukana näidata, raha kokku hoida või seda juurde saada.

- *Mitte kedagi ei koti meie elud! Ainus mida tahetakse on number millega EU ees eputada (Realist, kommentaar artiklile Vasli 2013)!*
- *Kus oleks veel parem seda obrokit koguda, kui mitte teedel, kus eelnevad aastad on olnud piirkiiruseks 100km/h. Inimene on ju harjumuse ori ja seda teatakse ka*

ministeeriumis, nii et- piiks piiks ja raha tuleb (Maaailma parim autojuht, kommentaar artiklile „Liiklus-surmade...“ 2012).

Ka suvise piirkiiruse tõstmata jätmise järelkommunikatsiooni peetakse fassaadi toetavaks tegevuseks, mis esitab otsuse õigustuseks tagant järele manipuleeritud statistika selle kohta, mis mõju otsus liikluses toonud on. „*Kes midagi matemaatilisest statistikast ja tõenäosusteooriast teab, saab aru, et tegu on demagoogiaga ja andmeid on mingite järelduste tegemiseks LIIGA VÄHE* (Mnjah, kommentaar artiklile Rand 2013).“

Avaldub, et nii otsuse toetajad, kui ka selle vastased näevad suvise piirkiiruse tõstmata jätmist juhtide õigusi piiravana. Kui pooldajad on selle suhtes vaikimisi leplikud, siis vastaste jaoks jäi otsuse kasu mõistmatuks ja selle ametlikust kommunikatsioonist kumas läbi sõltuvus praktikatevahelistest võimusuhetest, mistõttu omistati otsusele varjatud huvide tähendus.

4.3. Otsuse ja selle kommunikatsiooni vastuvõtt probleemse sihtrühma seas

4.3.1. Kuidas otsusest teada saadi

Intervjueeritavad väitsid, et kuulsid otsusest meedia vahendusel. Seejuures oli meedias ilmunud materjalil ennekõike informeeriv roll. Vastajad ei mäletanud intervjuu tegemise hetkeks otsuse põhjendusi, vaid ainult otsust ennast. „*[Mida Sa tead sellest otsusest?] Lihtsalt seda, et selline otsus on* (ET3013).“

Mis puutub kommentaaridesse, siis intervjueeritavad valdavalt neid ei lugenud. Nad on netikommentaari suhtes võtnud negatiivse hoiaku ega pea neid olulisteks infoallikateks. „*No need artikli kommentaarid. Kes sul ikka neid tõsiselt võtab* (RA2506).“ Vaid RA2506 märkis, et otsuse puhul jäi talle meelde hulk negatiivseid kommentaare, mis võisid ka tema otsuse tõlgenduses rolli mängida.

4.3.2. Otsuse avalik ja privaatne tõlgendus – erisused ja sarnasused

Nii nagu vahendatud kommunikatsioonis otsuse toetajate ja kriitikute seas, omistavad ka intervjueeritavad suvise piirkiiruse tõstmata jätmisele piirava tähenduse. Ometi on

vastajad otsuse suhtes leplikud nagu ka otsuse pooldajad vahendatud kommunikatsioonis ja seda suuresti seetõttu, et otsus ei häiri nende teise igapäevapraktikaid.

- *Kui on piirang, siis on piirang [...] see 100 piirkiiruse ärakaotamine ei olegi minu jaoks drastiline probleem, sest ma tean, et ma jõuaks Jõgevale ainult mingid loetud minutid varem (ET3013).*

Otsusele omistasid vastajad piirava tähenduse juba esimestes hinnangutes suvise piirkiiruse tõstmata jätmisele. Hinnang oli loomulik – intervjuueeritavatele ei olnud ma selleks hetkeks veel esitanud intervjuudes kasutatud väljavõtteid vahendatud kommunikatsioonist, mis oleksid võinud nende otsuse tõlgendust kujundada.

Olenemata sellest, et otsus on intervjuueeritavatele aktsepteeritav, heidavad nad otsustajatele ette suvise piirkiiruse tõstmata jätmise ebapiisavaid põhjendusi, mis ei näita otsuse ja selle eesmärgi vahelisi põhjuslikke seoseid. „*Mul pole midagi 90 vastu, aga see, kuidas seda nagu öeldi, see oli ikka väga halb. [...] kui keelustamiseks lihtsalt öeldi, et tegemist oli kunagise poliitilise otsusega ja mitte anda välja statistikat, mida ja kuidas see paremaks teeks, see on lihtsalt halb* (RA2506).“ Vastajad viitavad seega otsustajate küsitavatele kompetentsidele suvise piirkiiruse mittetõstmise kommunikeerimisel. Ka kriitikud vahendatud kommunikatsioonis heidavad ekspertidele otsuse ebapiisavaid põhjendusi ette ning kahtlevad otsustajate pädevuses.

Suvise piirkiiruse mittetõstmise põhjendamatus tõlgendus võimendus intervjuueeritavate seas veelgi pärast seda, kui esitlesin vastajatele sarnaste tähendustega väljavõtteid vahendatud kommunikatsioonist. ET3013-d pani vahendatud kommunikatsioon isegi arvamust muutma ja otsustajate kompetentsides kahtlema. „*Kui statistika nii ütleb, siis järelikult see nii on [vs] Tõesti, kui öeldakse lihtsalt, et vähenes 15%, siis tahaks teada seda meetodikat seal taga. Kas see number on põhjendatud* (ET3013).“

Vastajad omistavad suvise piirkiiruse tõstmata jätmisele lihtsa ja sisutu lahenduse tähenduse ning kritiseerivad otsustajate tegematajätmisi sarnaselt otsuse vastastele vahendatud kommunikatsioonis. Viidatakse otsustajate kompetentsipuudusele mõista liikluse tegelikke probleeme ja nende lahendamiseks sobivamaid vahendeid.

- *Mulle tundub pigem see, et tehakse nii, et öeldakse, et midagi on vaja ette võtta ja kõige lihtsam viis on kiirust alandada ja siis pärast öeldakse, et me ju tegime midagi, et mis te siis veel tahate. Aga võib-olla probleemi tuumani ei jõutud, et ei uuritud, et miks siis ikkagi nii palju õnnetusi on (ET3013).*

Ka see arusaam avaldus vahendatud kommunikatsiooni väljavõtete lugemisele eelnevalt, ent sai nendega tutvumise järgselt vastajate seas enam kinnitust.

ET0313 toob välja ka alternatiivse ideoloogia, mida vahendatud kommunikatsioonis ei esinenud. Tulenevalt ammendavate põhjenduste puudumisest, usub ta, et otsuse vastuvõtmisel võisid olla ka varjatud huvid mängus, mis avalduvad materiaalse ruumi hoidmises. „*Ma ei tea, võib-olla suurematel kiirustel mõjub teedele suurem koormus, et lagunevad kiiremini* (ET3013).“

Kuigi vahendatud kommunikatsioonis nähti otsuse ametlike eesmärkidena nii kiiruse ohjeldamist, kui ka liikluse ühtlustamist, jäi intervjueeritavate sõnavõttudest enne neile otsuse ühtluse saavutamise põhjenduse esitamist kõlama suvise piirkiiruse tõstmata jätmise seos üksnes kiiruse ohjeldamise ja seeläbi liiklussurmade vähendamise sihiga.

Olnud kuulnud intervjuudes neile esitatud suvise piirkiiruse tõstmata jätmise põhjendusi, mille järgi otsus vähendab õnnetusi ja muudab liikluse ka ühtlasemaks, avaldasid vastajad arvamust, et otsus üksi neid eesmärke ei täida. Seda seetõttu, et liiklusohutuse saavutamisel mängivad vastajate silmis samal ajal rolli nii juhtide kompetentsid, tähendused, kui ka materiaalne ruum, kuid otsus ei suuda nende tegurite erinevaid puudujääke kõrvaldada: 10 km/h kiiruse vahet ei nähta olulise faktorina juhtide kompetentside suurenemisel/vähenumisel, liikluses on juhte, kes tahtlikult eeskirju ei järgi ja materiaalse ruumi tegurid töötavad liikluses ühtluse saavutamisele vastu.

- *Ma ei näe suurt vahet sellel 10 km/h-l liiklusõnnetustele. [...] Inimesed sõidavad nii või teisiti ebahühtlaselt. Näiteks kas või kiiruskaamerate pärast (RA2506).*
- *Kes on patoloogiline kiiruseületaja, see ületab seda kiirust ka 100-se piirangu puhul* (ET3013).

Need põhjendused töid ka otsuse kriitikud vahendatud kommunikatsioonis välja, kuid erinevalt neist, ei usu intervjueeritavad, et otsus liikluse hullemaks muudaks.

- *Kes on patoloogiline kiiruseületaja, see ületab seda kiirust ka 100-se piirangu puhul. [...] et [otsus] midagi ohtlikumaks teeb, sellega ma ei ole nõus* (ET3013).

Ilmneb, et intervjueeritavate arusaamad langevad suuresti kokku otsuse kriitikute arusaamadega vahendatud kommunikatsioonis. Kuigi vastajad on otsuse suhtes leplikud, nähakse suvise piirkiiruse tõstmata jätmist õigusi piiravana ja selle eesmärgina on jäänud kõlrama kiiruse ohjeldamine ning seeläbi liiklusõnnetuste vähendamine. Ometi ei nähta otsuse kasu selle eesmärgi täitmisel, sest otsus ei käsitle liiklust tervikuna. Seetõttu kaheldakse otsustajate kompetentsides tegelikke liiklusprobleeme märgata ja neid adekvaatseid vahendeid kasutades lahendada. Vahendatud kommunikatsioonil on intervjueeritavate otsuse tõlgenduses ennekõike vastajate endi arusaamu võimendav või neid isegi ümberlukkav roll.

4.3.3. Enda kui praktiku positsioneerimine

Nii nagu vahendatud kommunikatsioonis, peavad ka intervjueeritavad end korralikeks juhtideks. Kui vahendatud kommunikatsioonis seostasid otsuse pooldajad korralikkuse pigem seadusekuulekusega, siis vastajad sarnanevad enam otsuse kriitikutega, kelle jaoks tähendab korralikkus pigem oskust oma võimetele vastavalt liigelda ja ohtlikke olukordi vältida, mitte olla nii väga kinni liikluseeskirjades. Sarnaselt otsuse vastastega, hindavad ka intervjueeritavad oma kompetentse kõrgelt. „*Terve mõistusega. Ei ole nii reeglites kinni. [...] Ma hindan [liiklussituatsioone] objektiivselt* (ET3013).“

4.4. Probleemse sihtrühma liikluspraktikad

4.4.1. Arusaamad liiklusohutusest

Nagu vahendatud kommunikatsioonis, omistavad ka intervjueeritavad soovitud liikluskultuurile ohutuse tähenduse. „*Ohutus on ju peamine eesmärk* (ET3013).“

Vastajate hinnangul sõltub ohutus suuresti teistest juhtidest. Eesti liikluskultuuri peetakse aga probleemseks, kus mureallikateks on ennekõike juhtide ebahühtlased liiklusprotseduurid ja ebavõrdne kompetentside tase. Usutakse, et peamised ohuolukorrad

esinevad, kui teedel põrkuvad reegleid järgivad ja mittejärgivad juhid, kes ei oska üksteisega arvestada.

- *Loogiline, et teistest sõltub väga palju. Teistest sõltub sama palju, kui sinust endast. [...] [Liiklusreegleid järgival] juhil oleks lihtsam liigelda, kui kõik peaksid 100% reeglitest kinni. [Kõik] ei ole nii reeglites kinni. [...] juhid on üksteisega arvestamatud ja tehakse selliseid rumalaid asju liikluses (ET3013).*

Lisaks teiste juhtide käitumisele, oleneb ohutus intervjueeritavate arvates ka materiaalsest ruumist. Materiaalse ruumi korraldust nähakse aga tegurina, mis toob kaasa liiklust destabiliseerivaid nähtusi. „Mõni, kes hullult kardab trahvi saada, jälgib putkat [kiiruskaamerat] rohkem, kui liiklust ja seda, mis sul ees toimub (FO2811).”

Ohutut liiklemist tagab intervjueeritavate jaoks ühtlane sõidustiil, sest sellisel juhul osatakse üksteisega arvestada – kompetentsidel on väiksem koormus. Kuivõrd leitakse, et Eesti teedel ei ole suudetud saavutada olukorda, kus sõidustiilid oleksid ühtlased, tekitab liiklusohtlikke olukordi üksteise lähedal sõitmine, mille korral on sõltuvus teineteise ebavõrdsetest protseduuridest ja kompetentsidest suur.

- *Kui teised ikka näevad, et sa sõidad sama kiirusega, siis ei teki ka selliseid olukordi, kus nemad võivad sinule otsa sõita, juhul, kui sa ise ka kiirustad ja aeglustad. Ma täiesti vihkan seda. See pidev kiirendamise ja aeglustamine nõuab lihtsalt nii palju tähelepanu ja see väsitab (RA2506).*

Ebaühtlast juhtimisstiili peavad intervjueeritavad peamiseks põhjuseks, miks tavatsetakse ka möödasõite sooritama hakata, mille eesmärk on luua personaalne maanteeruum, kus saavutatakse taotletav ühtlane sõidustiil ja kus ohutus sõltub teiste juhtide protseduuridest ja kompetentsidest vähem. Seejuures leitakse, et ka möödasõitudel on juhtide ohutusoskused madalad. Intervjueeritavad viitavad juhtide madalale närvikavale nende harjumuspärase sõitmise häirimise korral, kus juhid kaotavad ratsionaalse ohusituatsiooni hindamise võime ja käituvad lähtudes emotsioonidest.

- *Minnakse-vaadatakse, et saaks vaid mööda, sõidetakse üle pidevjoonte. Ei mõelda möödasõitu korralikult läbi, millal võib ja millal on ohutu* (RA2506).

10 km/h sõidukiiruse vahet ei pea intervjueeritavad liiklemise ohtlikumaks tegemise juures märkimisväärseks mõjuteguriks. Usutakse, et 100 km/h on sobiv kiirus, mille korral on kompetentsid erinevates liiklusolukordades adekvaatsed. Seda kiirust peetakse kohati isegi ohutust paremini tagavaks, kui madalamat kiirust, kuivõrd see on enam kooskõlas juhtide üldise harjumuspärase maanteekiirusega, tekitades vähem vajadust liiklusriski kasvatavate protseduuride sooritamiseks.

- *Kui sa sõidad 100-ga, siis kogenum juht täpselt teab, kus, kui kaugel [teised sõidukid on]. [...] Teatud mõttes on kiiremini ohutum sõita. Tekib vähem mööda-sõite (FO2811).*

Kuigi intervjueeritavad tunnistavad liikluses esinevaid probleeme, leiavad nad, et Eesti liikluskultuur on aastatetaguse ajaga võrreldes märksa ohutumaks muutunud. Täna nähakse liikluses vähe tahtlikku seaduserikkumist. „*Pigem tehakse mingisuguseid hooletus- ja tobedusvigu, et ei vaadata, ei näidata suunda, keeratakse hajameelsusest ette või midagi sellist, aga sellist tahtlikku huligaansust on küll vähe* (ET3013).“

Kuivõrd liikluses sõltutakse suuresti üksteisest, on vastajate jaoks peamiseks probleemide allikaks juhtide ebahütlased liiklusprotseduurid ja -kompetentsid. Ilmneb, et nii nagu vahendatud kommunikatsioonis, näevad ka intervjueeritavad liiklust tervikuna, kus erinevad elemendid on vastastikmõjus. Usutakse, et materiaalne ruum töötab protseduuride ja kompetentside hütlusele vastu. Seetõttu peetakse ohutuse saavutamise juures oluliseks luua olukord, kus sõltuvus üksteisest oleks minimaalne. Leitakse, et ohutust võimaldab 90 km/h-st paremini ka 100 km/h sõidukiirus.

4.4.2. Sõidukiiruse ja möödasõitude reguleerimine

Vastajate esmaseks kiiruse valiku kriteeriumiks on tahe rakendada maksimaalset lubatud kiirust. Selleks peavad nad spidomeetri järgi 100 km/h. Kuivõrd intervjueeritavate sõnul spidomeeter valetab, tähendab selle kiirusega sõitmine neile seaduse järgimist.

- *[Sõidan] näidiku järgi 10 üle. See sott ongi ju tegelikult legaalne ja lubatud, millega sa võid sõita. [...] Alates 5 km-st saab alles trahvi teha (FO2811).*

Intervjueeritavate väidetest avaldub, et sõidukiiruse reguleerimine oleneb suuresti liikluskontekstist – kiirus valitakse ennekõike arvatavate tee- ja ilmastikuolude järgi, arvestades enda kompetentside taset nendes kontekstides. Kui tee- ja ilmastikuolud lubavad kiiremini sõita, vastajad seda võimaluse korral ka teevad.

- *Oli tihe lumesadu, siis sõitsin 60-ga, sest mitte midagi ei olnud näha (ET3013).*
- *Tegelikult seal tuleb ka mõttega juures olla. Otepääl oli pikalt teeremont, kus oli 30 piirang. Vaatasin, et kedagi vastu ei tule ja mõtlesin, et ei ole nagu mõtet kiirus 30 peale lasta, sõitsin vana maanteekiirusega edasi (RA2506).*

Sõidukiiruse valimise juures arvestavad intervjueeritavad ka sisemist enesetunnet. Kiirus valitakse olenevalt sellest, milline on juhi tuju, väsimusaste või kas liigeldakse koos kaassõitjatega. Kui väsinuna või kehva tuju korral kiputakse kiirust ületama, sest hinnang enda kompetentsidele on teatud enesetunde korral teisejärguline, tahetakse vahemaa kiiremini läbida, sest kardetakse enesetunde halvenemisel oskuste puudulikkust või soovitakse end turgutada, siis vastutus kaassõitjate elude eest on faktor, mis paneb vastajad aeglasemalt sõitma, kartuses, et enda või teiste kompetentsid neid alt veavad.

- *[...] kui mingi asi, ajab vihale, siis olen ikka mitu tundi vihane ja kihutan. [...] olin vaimselt väsinud ja ma tahtsin kiiresti koju jõuda, ületasin kiirust (ET3013).*
- *Kui keegi kaasas on, siis ikka sõidetakse ettevaatlikumalt, sest sa vastutad autos olijate eest. Sa ei tee nii järsked manöövreid, järsked kiirendusi (RA2506).*

Ka sõiduki materiaalsed tegurid mängivad kiiruse valikul rolli. Ilmneb, et muusika rütm² ja spidomeetri mehhanism kujundavad juhtide liikluskäitumist. „Ma olen tähele pannud, et vahepeal juhtub see, et ma reguleerin oma sõidustiili vastavalt sellele, milline muusika parajasti mängib. [...] Spidomeetri peal on 100 parem näha, kui viskad kiire pilgu peale, kui oma sõidukiirust jälgid (RA2506).

Intervjueeritavate enda või teiste juhtide kompetentside tasemest oleneb ka möödasõitude reguleerimine. Peamise möödasõidu sooritamise põhjusena nimetatakse ebastabiilses liikluses ühtlase sõidukiiruse ja seetõttu personaalse ruumi loomise vajadust, kus sõltuvus teistest juhtidest on minimaalne (koormus kompetentsidele madalam) ja ohutus oleneb

² Tegemist on hübriidse kategooriaga, mida võib käsitleda ka juhtide sisemise enesetunde kujundajana.

vaid enda oskustest. Teiste lähedal sõitmist nähakse ohtlikuna mitte üksnes liiklusprotseduuride ja -kompetentside erinevuse mõttes, vaid ka liiklusväliste (kuid liiklust ometi puudutavate) kompetentside puuduslikkuse tõttu (veoautode koorma eba-kompetentne kinnitamine).

- *Pidev kiirendamine ja aeglustamine nõuab palju tähelepanu ja see väsitab. Pead koguaeg seda ühte autot enda ees jälgima. Sellepärast pannakse mööda [...] Ma üritan vältida seda, et ma saaks [eesolevast veoautost] midagi esiklaasi, sest mul on ühe korra juhtunud seda (RA2506).*

Möödasõidu põhjustena tuuakse välja ka materiaalsed tegurid. Intervjueeritavad leiavad, et üksteise lähedal sõites mõjuvad kompetentsidele negatiivselt teiste sõidukite tuled (häirivad liikluse jälgimist) ja ebaühtlane sõit takistab teisi praktikaid (kokkuiupraktikat, sest kütusekulu on suurem).

- *Pimedal ajal on ka tagant sõitjate tuled väga häirivad (ET3013).*
- *Ökonoomsem sõit ka. Auto võtab vähem kütust siis (RA2506).*

Nähtub, et sõidukiiruse ja möödasõitude reguleerimine oleneb ennekõike erinevate kontekstiliste, sisemiste ja materiaalsete tegurite mõjust vastajate kompetentsidele.

4.4.3. Kiiruspiirang probleemse sihtrühma liikluspraktikate kontekstis

Olgugi, et vastajad peavad 100 km/h sobivaks sõidukiiruseks ja tunnustavad, et järgivad ka ise seda, ei reageeri keegi neist kiiruspiirangule 90 km/h negatiivselt. „90 on minu meelest väga mõistlik piirang (RA2506).“

Kiiruspiirangut 90 km/h hindavad intervjueeritavad kontekstuaalselt, arvestades juhtide kompetentse ja materiaalse ruumi seisukorda. Kuivõrd neid peetakse kehvaks, usutakse, et 90 km/h on sobiv kiiruspiirang.

- *Arvestades ka Eesti teede olukorda, siis ma arvan, et suuremad kiirused oleks juba palju. [...] kiiruspiirangud ongi arvestanud seda, et inimene suudab reageerida, pidurdada või mööda pörgata, kui ees midagi juhtub (ET3013).*

Vaid 90 km/h väikematel kiirustel hakkaksid intervjueeritavad enda sõnul protesteerima. Kiiruspiirangut 80 km/h peavad vastajad materiaalse ruumi ja vahendite taseme kohta

liiga väikeseks kiiruseks, mille korral mõjuks materiaalne ruum liikluskompetentsidele (rahulikkuse säilitamine) negatiivselt. „Siis oleks kiiruste vahe suurem ja frustratsioon ka suurem (ET3013).“

4.5. Otsuse vastuvõtt diskursiivse ja praktilise teadvuse tasandil – asjaosaliste võrdlus

Diskursiivsel tasandil usuvad kõik asjaosalised (otsustajad, vahendatud kommunikatsioonis sõna võtnud isikud ja vastajad), et liiklemine ja selle ohutus sõltub suuresti nii juhtide tähendustest, materiaalsest ruumist, kui ka kompetentsidest/protseduuridest. Ka praktilisel tasandil ilmneb, et vaatlusaluste käitumist liikluses reguleerivad teiste juhtide liiklusprotseduurid (sõidukiirus, aeglustamine/kiirendamine) ja materiaalse ruumi tegurid (kiiruspiirangud, kaamerad, teede tehniline seisukord).

- *Mõnel 90 km/h teelõigul, mis oli kehvas seisus, sõitis juht aeglasemalt (väljavõte FO2811 vaatlusmärketest).*
- *Juht kommenteerib olukorda, kus ta sõidab 10 km/h lubatust üle: „Sõidan teiste järgi.“ (väljavõte ET3013 vaatlusmärketest).*

Samas taotletakse praktilisel tasandil ühtlast sõidustiili (ühtlast kiirust), mistõttu sooritatakse möödasõite, juhul, kui liikluses esineb ühtlust takistavaid nähtusi. Diskursiivsel tasandil väljendavad vaatlusalused (ja vahendatud kommunikatsioonis sõna võtnud isikud) liikluspraktika siseste või väliste (koorma kinnitamise oskus veoautode puhul) kompetentside altvedamise kartust ebaühtlase või teiste juhtide lähedal liiklemise korral. See arusaam kujundab ka praktilist toimimist, kus möödutakse enamasti kiirust varieerivatest sõidukitest või kaubaautodest. Sarnaselt diskursiivsele, eelistatakse ka praktilisel tasandil personaalset maanteeruumi.

- *Juhi kommentaar teise sõiduki käitumise kohta, kellest juht mööda sõidab: „See jopski sõidab 90 alas vahepeal 80-85-ga ja siis tõstab jälle. Ajab ikka närvi küll. Ma tahan ühtlase kiirusega sõita, aga ei saa.“ (väljavõte ET3013 vaatlusmärketest).*

Kuigi ka otsustajad näevad ohutust ühtlases sõitmises ja nendivad probleeme, mis tulenevad juhtide oskamatuses üksteisega liikluses arvestada, ei käsitle nad seejuures

mureallikana ohtlikkuse tähendust, mille juhid on omistanud üksteise lähedal sõitmisele. Usutakse, et suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsus muudab liikluse ühtlasemaks, mistõttu väheneb juhtide kompetentsidevaheline ebavõrdus. Samas ei arvesta eksperdid, et juhtide poolt üksteisele omistatud madalate kompetentside tähendusest on saanud praktilisi protseduure kujundav jõud. Isegi juhul, kui tegelikud kompetentsid paranevad, on juhtide usaldus üksteise vastu endiselt madal. Seda näitas ka vaatlus, kus mööduti sõidukitest, mille puhul ilmnes väiksemaidki kõrvalekaldeid vaatlusaluste sõidustiilist. Need sõidukid kujutasid endast vaatlusaluste jaoks potentsiaalset, kuid mitte tegelikku ohtu.

Vaatlusest avaldus, et praktilisel tasandil sõitsid juhid pea igas olukorras spidomeetri järgi vähemalt 10 km/h üle lubatu. Samas ei teadvustanud nad oma sõidukiiruse valikut liikluseeskirju rikkuvana, mida võib järeldada asjaolust, et juhid möödusid kiiruskaamerate üldiselt kiirust alandamata. „*Juht sõitis kiiruskaamerate mööda spidomeetri järgi ühtlase püsikiirusega 99-100 km/h ilma silmaga pilgutamata* (väljavõte ET3013 vaatlusmärketest).“ Ka diskursiivsel tasandil tõid vastajad (ja vahendatud kommunikatsioonis sõna võtnud otsuse kriitikud) välja, et spidomeeter valetab ja seda arvestades võib 100 km/h sõidukiirust pidada legaalseks. Nähtub, et praktilisel tasandil on see arusaam muutunud osaks liikluskäitumisest, mis ei ole aga kooskõlas liikluseeskirjadega.

Kiirusevalik ei ole praktilisel tasandil ka üldiselt kuigi teadvustatud tegevus ega suhestu niivõrd normidega (juhul, kui ei ole kontrolli kaamerate või politseipatrullide poolt), kui kontekstiliste (tee- ja ilmastikuolud, teised juhid) ja/või sisemiste (väsimus, tuju, vastutus kaassõitjate eest) faktoritega. Sõidukiiruse ja möödasõitude reguleerimine vastavalt neile teguritele ilmnes ka diskursiivsel tasandil nii intervjueeritavate kui ka vahendatud kommunikatsiooni puhul.

- *Küsin juhi käest, mis kiiruse alas sõidame ja ta vastab: „ma ei mäleta enam“* (väljavõte FO2811 vaatlusmärketest).
- *Situatsioonis, kus juht sõidab teetöö lõikudel (algul 50 ja seejärel 30 piirang) 20-30 km/h üle lubatu kommenteerib ta: „Ma ei viitsi alandada, see on nii lühike*

jupp. No ja teised sõidavad ka sama kiiresti.“ (väljavõte ET3013 vaatlusmärkmetest).

Otsustajad näevad lubatud sõidukiiruse ületamist juhtide poolt paljuski tahtliku tegevusena (liiklusreeglite rikkumisse kui auasja suhtumisena) ega arvesta, et seejuures võivad rolli mängida teised faktorid. Suvised piirkiiruse tõstmata jätmise otsus paneb nende hinnangul juhte aeglasemalt sõitma, ent tulenevalt sellest, et suhestumine normidega avaldub üksnes kontrolli mõjuväljas, ei pruugi otsus kiiruse ohjeldamise või liikluse ühtlustamise eesmärki praktikas jätkusuutlikult täita.

- *Eelnevalt teavitas vastutulev juht tulede vilgutamisega vaatlusalust politseipatrullist. Vaatlusalune tänas käeviipega vastutunud juhti ja võttis kiiruse spidomeetri järgi 100-lt 70 peale* (väljavõte RA2506 vaatlusmärkmetest).

Samas paradoksaalselt vaatlusaluste praktilisele tasandile, ilmneb diskursiivsel tasandil ihalus tugevama kontrolli ja liikluse parandamise järele. Vastajad (ja ka vahendatud kommunikatsioonis sõna võtnud isikud) usuvad, et politsei järelevalve ja suuremad sanktsioonid on motiveerivad tegurid juhtide distsiplineerimisel. Ka teedehitust ja liiklushariduse parandamist peetakse oluliseks ohutuse saavutamisel. Samas heidetakse liikluskorraldajatele ette vähest/nõrka tegevust ohutuse tõstmisel.

- *Kui on näha, et politseipatrullid on väljas, siis see on mingil määral ikkagi distsiplineeriv. [...] Samas on seda praegu vähe. Ma ei ole eriti näinud (RA2506).*
- *Isegi piletitähta sõidu eest saad rohkem trahvi, kui kiiruse ületamise eest. Minu arust on see natuke ajuvaba. [...] kui sa saaksid juba sellise ületamise [kuni 20 km/h] eest sotti, siis juba jääks natukene meelde (FO2811).*
- *Autokoolis õpetatakse üldteooriat liiklusseaduse järgi. Teooria on muidugi paberi peal hea, aga praktikas on asi tegelikult täiesti teine* (RA2506).

Ka otsustajad näevad liiklusjärelvalvet ja sanktsioone oluliste liikluskultuuri parandavate meetmetena, ent tõdevad sarnaselt intervjueeritavatele nende nõrkust. Probleemidena esitletakse siinkohal kas rahaliste ressursside tasandil või täitemenetlusel (juhid ei ole võimelised suuri trahve maksma) esinevaid puudusi. Nagu vastajad ja vahendatud kommunikatsioonis sõnavõtnud, eelistavad ka eksperdid nn „kõva

käe“ meetmeid, ent lisaks väärtustavad vastajad otsustajatest enam juhtide kompetentside kujundamiseks mõeldud vahendeid (koolitusi), kuid peavad oluliseks lähtuda liiklus-hariduses lisaks teooria õpetamisele ka reaalses liikluses toimimise selgitamisele - kontekstile. Ka praktilisel tasandil ilmnes, et liikluskäitumises lähtutakse ennekõike kontekstist. Nagu eelnevalt selgus, kahtlevad eksperdid juhtide kompetentside muutmisele suunatud meetmete mõjus, kuid ei pööra seejuures tähelepanu asjaolule, et vähene mõju võib tuleneda õpetuse puudulikust sisust – st otsustajad pole lahti mõtestatud, et koolituste üksnes teooriapõhine (millest suurema osa koosneb normide järgimise õpetusest) lähenemine tagab vaid osa juhtide liikluskompetentsidest, kuid ei suhestu kuigipalju praktilise tasandiga, kus liikluspraktikaid kujundab ennekõike kontekst, mitte normid. „Kui koolitus teha kohustuslikuks, siis loomulikult käiakse seal, aga kasutegur ei ole selline nagu loodetakse (Sirk).“

Ilmneb, et koolitused on paljuski normidepõhised ega arvesta konteksti. Nagu eelnevast selgus, on ka suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsus ennekõike normidepõhine ega suhestu hästi tegeliku liikluskäitumisega.

4.6. Tulemuste kokkuvõte

Tervikliku ülevaate otsustajate, vahendatud kommunikatsioonis sõnavõtnute ja vastajate/vaatlusaluste liiklusarusaamadest ning suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse tõlgendusest ja selle suhestumisest juhtide liikluspraktikatega annab Tabel 3.

Tabel 3. Kokkuvõttev tabel asjaosaliste arusaamadest ja otsuse tõlgendusest

	Otsustajad	Vahendatud kommunikatsioon		Vastajad/vaatlusalused	
		Toetajad	Kriitikud	Diskursiivne tasand	Praktiline tasand
Ees-märk	Peamine eesmärk liikluses on ohutu liiklemine.				
Nägemus liikluskultuurist	Liiklus on terviksüsteem, kus käitumist kujundavad liikluspraktika elementide vahelised seosed. Probleeme esineb iga praktikaelemendi puhul. Eksperdid pööravad tähelepanu tähendustele, teised kompetentsidele.			Praktilisel tasandil reguleeritakse käitumine vastavalt kontekstile (materiaalne ruum, teised juhid).	

Arusaamad liiklusohutusest	Liiklus peab olema ühtlane, sest siis on juhtide liiklusprotseduurid ja -kompetentsid võrdsed ja väiksema rõhu all. Tuleb järgida liikluseeskirju. Ohutum on sõita madalamal kiirusel.		Ohutuse tagab ühtlane sõidustiil, selle saavutamiseks taotletakse personaalset maanteeruumi, sest sel juhul ei sõltuta teiste juhtide ebaühtlastest liiklusprotseduuridest ja -kompetentsidest. Suurem sõidukiirus tagab kompetentsid paremini.	Praktilisel tasandil rakendatakse lubatust suuremat sõidukiirust. Taotletakse teistest sõltumatust - tehakse kiirust varieerivatest sõidukitest ja veoautodest möödasõite. Sõidetakse üksteisest võimalikult kaugel.
Positsioon praktikuna		Korralikud, liiklusreegleid järgivad juhid.	Korralikud, kõrgete kompetentside tasemega juhid, kes ei ole liiklusreeglites kinni.	Ei järgita alati reegleid isegi juhul, kui see ei sõltu teistest juhtidest.
Otsuse (tajutav) eesmärk	Liikluse ühtlustamine ja õnnetuste vähendamine. Komisjonis kiiruse ületamise ohjeldamise eesmärk.	Otsus üritab ennekõike kiiruse ületamist ohjeldada, et vähendada õnnetuste arvu. Vähem nähakse otsuse eesmärgina kiiruse ühtlustamist.	Otsus püüab kiiruse ületamist ohjeldada, et õnnetusi vähendada. Loomulikult otsust liikluse ühtlustamisega ei seostata.	
Otsus eesmärgi täitjana	Otsus muudab liikluse ühtlasemaks ja alandab lubatud kiirust, mis ei sea juhtide liikluskompetentse suure koormuse alla. Esineb vähem ohtlikke liiklusprotseduure (möödasõite) ja õnnetusi. Tulemuseks on ohutum liiklus.		Otsus ei suuda liiklust ühtlaseks muuta, sest teised tegurid töötavad eesmärgi saavutamisele vastu. Ei suudeta ohjeldada juhte, kes on omistanud liiklemisele kiiruse tähenduse. Otsus võib tekitada veel enam ohtlikke liiklusprotseduure personaalse ruumi taotlusel. Tulemust ei ole või see on negatiivne.	Praktilisel tasandil ei ole juhtide liiklusprotseduurid ja käitumine ühtlased. Selles mängib rolli kontekst. Möödasõite sooritatakse aeglasematest ja kiirust varieerivatest sõidukitest, et luua võimalus ühtlaseks sõitmiseks. Lubatud kiirust ületatakse pea igas olukorras.
Otsuse tähendus	Liiklusohutust tõstev tähendus.	Õigusi piirav tähendus.		
	Kiire ja tõhus meede liikluskultuuri parandamisel.	Asendustegevus, mis ei suuda liiklusprobleeme lahendada.		
Hinnang otsustajatele		Otsustajad on eksperdid, keda tuleb usaldada.	Otsustajatel puudub kompetents hinnata tegelikke probleeme liikluses või on mängus varjatud huvid.	

5. JÄRELDUSED

Järelduste peatükis toon välja bakalaureusetöö olulisemad tulemused ja esitan need püstitatud uurimisküsimuste vastustena. Antud peatükk koosneb kolmest alapeatükist: otsuse tähendus otsustajate nägemuses (5.1.), otsuse tõlgendus vahendatud kommunikatsioonis (5.2.), probleemse sihtrühma liikluspraktikad ja otsuse tõlgendus (5.3.)³ ning liikluspraktikate muutmise ja otsuse avaliku kommunikatsiooni edukus.

5.1. Otsuse tähendus otsustajate nägemuses

Liiklusekspertid näevad liiklust terviksüsteemina, kus käitumist kujundavad korraga materiaalne ruum, sõidukijuhtide oskused ja liiklemise ohutuse tähendused.

Ka liiklusprobleemidest räägivad eksperdid sisuliselt praktika elementide kontekstis: halb materiaalne ruum, oskamatus üksteisega arvestada ja liiklusreeglite rikkumise positiivne tähendus. Suurima mureallika ja parandamist vajava tegurina esitletakse liiklusreeglite rikkumise positiivseid tähendusi, mis juhtide sõidustiili soosimatul viisil kujundavad.

Ekspertid peavad oluliseks rakendada erinevaid meetmeid koos, seega sisuliselt lähtuvad nad eeldusest, et ümber tuleb püüda kujundada kõiki praktikaelemente, mitte ainult ühte. Samas igapäevastes otsustes jääb see terviklik vaade tagaplaanile ning keskendutakse siiski ühele praktika komponendile. Olenemata sellest, et sõitmisele omistatud tähenduste muutmist usutakse olevat tähtsaim liikluse parandamise allikas, ilmneb, et enim väärtustatakse normidepõhist „kõva käe“ poliitikat (sanktsioonid, järelevalve) ja kaheldakse otseselt juhtide tähenduste (kampaaniad) või oskuste (koolitused) muutmiseks mõeldud vahendite kasus. Ka suvise piirkiiruse tõstmata jätmine on selle regulatiivsuse tõttu osa „kõva käe“ liikluspoliitikast. Kuigi „kõva käe“ poliitika ei ole otseselt suunatud tähenduste muutmisele, võib see seda praktikaelementi ometi kujundada. Liikluspiirangute põlistamine ja juurde lisamine võib ühest küljest süsteemi juhtidele lihtsamaks muuta, kujundades tähendusi positiivses suunas, kuid väljakujunenud suvel kiiremini

³ Antud peatükk vastab korraga nii probleemse sihtrühma liikluspraktikate, kui ka sihtrühma otsuse tõlgenduse uurimisküsimustele, kuivõrd otsuse tõlgendus lähtus suuresti probleemse sihtrühma esindajate arusaamadest liiklusohutuse ja juhtide käitumise (sh iseenda) kohta. Tulemuste terviklikuma esitusviisi ja korduste vältimise huvides olen need kaks peatükki kokku kirjutanud.

sõitmise harjumusi arvestades, võib tekkida konfliktikoht harjumuste ja regulatsioonide vahele, mis loob enam olukordi, kus juhid peavad lubatust kiiremini sõitmist õigustama. See võib jällegi võimendada tähendust, et liiklusreeglite eiramine on mõistlik tegu. Eksperdid ei ole „kõva käe“ poliitika potentsiaali tähenduste kujundajana aga lahti mõtestanud.

Suvised piirkiiruse tõstmata jätmise otsust näevad eksperdid kui kiiret, tõhusat, rahalisi ressursse ja põhjalikke uuringuid mitterõudvat vahendit, mis muudab liikluse ühtlasemaks, aidates lahendada liiklusprobleeme oskuste tasandil ja seeläbi täita liikluskorraldajate peamist kvantitatiivselt mõõdetavat eesmärki – liiklusõnnetuste ja -surmade vähendamist ohutuse tõstmisel.

Samas, olenemata sellest, et Maanteeametil on liiklusseaduse järgi *de jure* õigus suvised piirkiiruse tõstmise või tõstmata jätmise üle otsustamisel, ilmneb, et alluvussuhe kõrgema võimuorganiga (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium) sunnib organisatsiooni järgima poliitikute ja teiste ekspertide suuniseid ehk käesoleva töö kontekstis liikluskomisjoni liikmete seisukohti. Ka antud töös avaldus, et liikluskomisjonis moondus otsuse algne liikluse ühtlustamise tähendus ja suvised piirkiiruse tõstmata jätmist hakati käsitlema ennekõike kiiruse ületamist ohjeldava meetmena. Otsuse ametlikus kommunikatsioonis oli fookus samuti just normide järgimise saavutamisel – otsus lahendab kiiruse ületamise probleemi. Samas puudusid ametlikus kommunikatsioonis sellel eesmärgil otsuse ja liiklusohutuse saavutamisega ammendavad põhjuslikud seosed, mis oleksid näidanud, kuidas otsus aitab eesmärki täita.

Ekspertidele on otsuste kommunikeerimine pigem harjumuspärane praktika, mida tehakse rutiini alusel. Ka suvised piirkiiruse tõstmata jätmisele ei koostatud kommunikatsiooni kava ega mõeldud seda eelnevalt läbi. Samuti suhtuti vahendatud kommunikatsiooni negatiivselt, pidamata seda oluliseks otsuse tagasiside allikaks.

5.2. Otsuse tõlgendus vahendatud kommunikatsioonis

Nii nagu otsustajad, näevad ka otsuse teemaliste artiklite autorid ja nende kommentaatorid liiklust tervikuna, kus käitumine sõltub nii materiaalsest ruumist, juhtide oskustest, kui ka ohutule liiklemisele ja regulatsioonidele omistatud tähendustest.

Tähendusi organiseeriv väärtus on sarnaselt otsustajatele vahendatud kommunikatsiooni puhul samuti ennekõike ohutus. Kuigi probleemseks nähakse ka materiaalse ruumi korraldust ja liiklusreeglite rikkumise positiivseid tähendusi, nimetatakse liikluse peamise mureallikana ennekõike juhtide madalaid liiklusoskusi. Ohutu liiklemine tähendab vahendatud kommunikatsioonis sõnavõtnutele ühtlast liiklemist, mis seaks juhtide liikluskompetentsid (reaktsioon, üksteisega arvestamise oskus) väiksema koormuse alla. Kui kõik juhid sõidavad ühtmoodi, ei teki vajadust üksteise protseduuridele pidevalt tähelepanu pöörata ja ei pea kartma ka olukordi, kus juhi reaktsioonikiirus võib teiste liiklejate äkiliste protseduuride tõttu aeglaseks jääda ja seetõttu õnnetuse tekitada. Ka otsuse algne tähendus, mis läks selle ametlikus kommunikatsioonis kaduma oli suunatud juhtide oskustele asetatud koormuse vähendamisele.

Otsuse toetajate arusaamad vahendatud kommunikatsioonis sobituvad otsustajate omadega ja usutakse, et suvise piirkiiruse tõstmata jätmise korraldab materiaalse ruumi ümber viisil, mis alandab üldist sõidukiirust ning muudab liiklemise ühtlasemaks, ega koorma seeläbi juhtide oskusi. Sõidukiiruse suurust nähakse seejuures olevat juhtide oskustega negatiivses korrelatsioonis. Otsuse kriitikud aga kahtlevad, et suvise piirkiiruse tõstmata jätmise suudaks liiklemise harmooniliseks muuta, sest juhtide suhestumine piirkiirusega ja kartlikkuse tõttu isegi madalamate kiirustega materiaalses ruumis esinevate kontrolltegurite (kiiruskaamerad ja politsei) mõjuväljas tekitab veel enam ebahütlaseid liiklusprotseduure. Liikluses esineb juhte, kes valivad sõidukiiruse piirangute järgi üldjuhul vaid kiiruskaamerate või politseipatrullide juuresolekul ja muudes olukordades teiste tegurite järgi. Kuivõrd suuremat sõidukiirust (100 km/h) peetakse oskusi ja seeläbi ka ohutust paremini tagavaks teguriks, võib eeldada, et ka osade juhtide reaalne harjumuspärane sõidukiirus on lubatust suurem. Kontrolli juuresolekul ilmneb seega kiiruse varieerimine, mis muudab liikluse ebahütlaseks. Tulenevalt sellest, et suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsus kehtestab kõigile sõidukitele sama kiiruse, põlistab see ka üksteise lähedal kolonnis sõitmist, kuid kuna liikluse ühtluse eesmärk jääb saavutamata, jääb kehtima ka koormus juhtide oskustele – teistele juhtide liiklemisele peab endiselt suuremat tähelepanu pöörama.

Otsuse kriitikud väljendavad hirmu, et kiirusepiirangud muudavad liiklustempod veelgi ebaühtlasemaks ja ebaühtlase liiklemise korral võivad oskused alt vedada. See sunnib neid väidetavalt endale ohutu maanteeruumi saamiseks kiirendama ja möödasõite tegema. Kriitikute tähenduste järgi on ohutu maanteeruum võimalikult tühi maanteeruum. Ühtlases tempos koossõitvad autod seostuvad otsuse vastastele seega potentsiaalse ohuga. Iseenda oskusi peavad otsuse kriitikud seejuures kõrgemaks, kui teiste omi, sh ka otsuse pooldajate omi, kelle liikluskäitumine suhestub normidega. Seetõttu ei kardeta oma oskuste altvedamise pärast ka kiirendamisel ega möödasõitudel, vaid üksnes teiste lähedal sõitmise korral. Otsuse pooldajate (ja otsustajate) ning otsuse kriitikute vahel ilmneb siin seega lahknevus ohutuse saavutamise võimalustest ja vahenditest. Kui otsuse toetajatele ja otsustajatele on üksteise lähedal sõitmisel ohuneutraalne tähendus, siis otsuse kriitikute jaoks on ohutum pigem kiirendamine ja möödasõidud, mis võimaldaksid luua olukorra, kus sõltuvus teistest on minimaalne.

Kui suvise piirkiiruse tõstmata jätmise pooldajad vahendatud kommunikatsioonis on otsuse suhtes leplikud, sest see on kookõlas nende arusaamadega ja harjumuspäraste liiklussiseste ja -väliste praktikatega, siis ilmneb, et suvise piirkiiruse tõstmata jätmise kriitikud on otsusele vastu, sest see takistab neile rutiiniks muutunud praktikate (sh personaalse maanteeruumi taotlemine) sooritamist. Juba väljakujunenud harjumuspäraseid toimimisviise esitletakse diskursiivsel tasandil niivõrd automaatsete tegevustena, mis kinnistab veelgi arusaama, et tõenäosus, et otsus eesmärgi täidab on väikene või paradoksaalselt otsuse eesmärkidele, võib suvise piirkiiruse tõstmata jätmise selle eesmärkidele koguni vastu töötada.

Kuivõrd pressiteates ei toodud välja selgeid tõendusi sõidukiiruse piiramise ja kiiruseületamise ohjeldamise ning suurema liiklusohutuse saavutamise vahel, siis oli seda hõlbus ka avalikult kritiseerida ning otsuse vastased said otsust diskursiivselt konstrueerida kui ebatõhusat või isegi ohtlikku. Nii otsuse pooldajad, kui ka vastased omistasid otsusele piirava-sanktsioneeriva tähenduse. Tõenduste puudumine jättis mulje justkui otsus on kehtestatud üksnes piirangu pärast, kuid ilma lisaväärtuseta (kuidas piirang ohutust tõstab) ei suuda see muuta juhtide arusaamu liiklusohutusest ja seeläbi ka käitumist. Ilmneb, et otsuse toetajad on otsuse suhtes leplikud paljuski vaid seetõttu, et

otsus oli juba kooskõlas nende harjumuspäraste praktikatega ja arusaamadega liiklusohutusest. Samas otsuse kriitikute arusaamad liiklusohutusest erinesid otsustajate omast ja kuivõrd otsus ei suutnud neid ümber kujundada, omistati suvise piirkiiruse tõstmata jätmisele sisutu lahenduse tähendus. Piisavate põhjenduste ja seoste puudumine pani otsuse vastased kahtlema otsustajate pädevuse tegelikke liiklusprobleeme märgata ja neile sobiv lahendus leida või seostati otsuse kehtestamine ametnike varjatud (ühiskondlike vs poliitiliste) huvidega.

5.3. Probleemse sihtrühma liikluspraktikad ja otsuse tõlgendus

Sarnaselt ekspertidele ja vahendatud kommunikatsioonis sõnavõtnutele, näevad ka probleemse sihtrühma esindajad materiaalse ruumi, juhtide oskuste ja tähenduste koosmõju liiklusohutuse kujundajatena. Peamine väärtus on ka probleemse sihtrühma esindajate jaoks liiklusohutus (vähemasti peavad nad vajalikuks seda diskursiivselt rõhutada). Sihtrühma esindajate arusaamad ohutuse saavutamise võimalustest ja vahenditest kattuvad suurem määral otsuse kriitikute arusaamadega liiklusohutusest.

Liikluse probleemkohtadena esitletakse materiaalse ruumi mahajäämust, mis väljendub teede kehvast olukorras ning vähem märgitakse probleemina väärtusarusaamu liiklusohutuse ja reeglite suhtes. Lisaks materiaalsele ruumile peetakse peamiseks ohuallikaks juhtide kehvast juhtimisoskusi sarnaselt vahendatud kommunikatsioonis sõnavõtnutele. Ohutuse tagab intervjueeritavate jaoks ühtlane ja teistest sõltumatu sõidustiil, mille korral ei ole juhtide kompetentsid ülekoormatud. See tähendab, et ohtlikuks peetakse teiste lähedal sõitmist ja ohutuse tagab paremini tühi maanteeruum, mille nimel kiirendamist ja teistest möödumist peetakse vähem ohtlikuks kui teiste lähedal sõitmist.

Sihtrühma esindajatega tehtud intervjuudest ja vaatlustest ilmneb, et sõidukiirus ja möödasõidud suhestatakse ennekõike erinevate kontekstiliste (ilmastiku- ja teeolud), sisemiste (väsimus, tuju, kaasliiklejad) ja materiaalsete teguritega (kiiruskaamerad). Järelikult on sõidukiirust kujundavaid tegureid palju ning nende kombinatsioonid annavad erinevaid tulemusi ehk optimaalseks peetavaid sõidukiirusi, muutes liiklemise ebahütlaseks ja tekitades võimaliku kartuse kompetentside altvedamise suhtes. Kuigi 90

km/h sõidukiirust peetakse materiaalse ruumi seisukorrale sobivaks kiiruseks, ei nähta ka 10 km/h sõidukiiruse vahet kuigi olulise faktorina juhtide kompetentside suurenemisel/vähenedemisel, uskudes, et 100 km/h kiirus võib ohutust isegi paremini tagada, kui madalam kiirus, sest see on enam kooskõlas juhtide üldiste harjumuspäraste liikluspraktikatega, tekitades vähem vajadust liiklusriski kasvatavate protseduuride sooritamiseks. Kuivõrd suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsus 100 km/h kiirusel sõita ei võimalda ja kehtima jääb liikluse ebahütlus ning ohtlikud liiklusprotseduurid, eelistavad ka probleemse sihtrühma esindajad sarnaselt kriitikutele vahendatud kommunikatsioonis luua endale kiirendamisest ja möödasõitudest tuleneva ohu hinnaga personaalne maantee-ruum, kus juhtide kompetentsidevaheline sõltuvus on minimaalne ja ohutus oleneb vaid iseenda oskustest. Sarnaselt otsuse kriitikutele vahendatud kommunikatsioonis, avaldub ka probleemse sihtrühma esindajate seas umbusk teiste juhtide oskuste üle ja ennast peetakse seejuures oskuslikeks, liiklussituatsioone adekvaatselt hindavateks juhtideks.

Intervjuudest nähtub, et probleemse sihtrühma esindajad seostasid suvise piirkiiruse tõstmata jätmise enne neile vahendatud kommunikatsiooni väljavõtete esitamist üksnes kiiruse ületamise ohjeldamise eesmärgiga ja kuivõrd suvise piirkiiruse tõstmata jätmise ametlikus kommunikatsioonis puudusid eesmärgil otsusega piisavad põhjuslikud seosed ja seda toetav statistiline alus, mis oleks vastajate arusaamu liiklusohutusest potentsiaalselt ümber kujundanud, omistasid ka vastajad otsusele sisutu lahenduse tähenduse, kaheldes otsustajate pädevuses või seostades otsuse kehtestamise ametnike varjatud huvidega. Sarnaselt vahendatud kommunikatsioonis sõnavõtnutele, näevad ka probleemse sihtrühma esindajad otsust juhtide õigusi piiravana. Samas ei olda suvise piirkiiruse tõstmata jätmise mõttele vastu.

Kuigi intervjuueeritavad lähtusid suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusele hinnangu andmisel paljuski enda arusaamadest liikluskultuurist ja -ohutusest ja meedias ilmunud materjalil oli intervjuueeritavate seas pigem informeeriv roll, ilmnes vastajate diskursiivsetest väljendusviisidest pärast neile vahendatud kommunikatsiooni väljavõtete esitamist, et vahendatud kommunikatsioon siiski võimendas otsuse suhtes kriitilisi arusaamu või lükkas varasemad otsust toetavad arusaamad koguni ümber.

5.4. Liikluspraktikate muutmise ja otsuse avaliku kommunikatsiooni edukus

Kõigi asjaosaliste arusaamad liikluskorralduse eesmärkidest langevad kokku – tahetakse ohutult liigelda. Kõik asjaosalised on ühel meelel ka selle osas, et ühtlasem liiklemine alandab koormust liiklusoskustele. See oli ka suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsuse algne tähendus (ekspertintervjuude põhjal). Ometi läks see tähendus liikluskomisjonis juba probleemimääratlemise etapis kaduma ja otsuse pressiteade esitles piiranguid kui tõhusat ja piisavat vahendit liiklustempode ühtlustamisel ja seeläbi liiklusohutuse saavutamisel. Kiiruspiiranguid ei nähta aga piisava ja/või tõhusa vahendina ohutuse saavutamisel ei praktilise, ega ka diskursiivse teadvuse tasandil. Nii tekstianalüüsist kui ka vaatlusest ilmneb, et tegelikku liikluskäitumist kujundab ennekõike kontekst. Sõidukiirus reguleeritakse eelkõige kontekstiliste (tee- ja ilmastikuolud, teised juhid) ja/või sisemiste (väsimus, tuju, vastutus kaassõitjate ees) faktorite järgi. Piirangut arvestatakse eeskätt vaid kontrolli (kiiruskaamerad või politsei) mõjuväljas. Seejuures peetakse nii diskursiivsel, kui ka praktilisel tasandil 100 km/h normaalseks kiiruseks, kusjuures suures osas on sõidukiiruse valik teadvustamata tegevus (va kaamerate ja politsei piirkonnas). Kuivõrd kiirus reguleeritakse vastavalt piirangutele vaid kontrolli situatsioonis, toob see endaga kaasa kiiruste varieerimise, muutes liikluse ebaühtlaseks.

Ebaühtlase liikluse korral kehtib praktilisel tasandil diskursiivsel tasandil väljendatud personaalse maanteeruumi taotlus, sest kardetakse oskuste altvedamist. Vaatlusel ilmnes, et möödutakse sõidukitest, kelle käitumises esineb väiksemaidki kõrvalekaldeid vaatlusaluste sõidustiilist. Usaldatakse ennekõike iseennast. See asjaolu avaldus ka sihtrühma-intervjuudest ja sama kehtib ka vahendatud kommunikatsioonis otsuse vastaste seas.

Ilmneb, et probleemse sihtrühma diskursiivsed arusaamad liikluskultuurist ja -ohutusest ning tegelik liikluskäitumine langevad paljuski kokku, kuid ei suhestu seejuures kuigipalju suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusega vaid juba olemasolevate arusaamadega ohutut liiklemist tagavatest teguritest, mis ei ole otsusega kooskõlas. Nähtub, et fookus kiiruspiirangutel on otsuse kommunikatsioonis probleemse sihtrühma liikluspraktikate muutmist pärssiv tegur. Otsuse kommunikatsioon kandis paljuski

normidepõhisuse tõttu ka etteheitvat tooni seaduse rikkujate suhtes, vihjates justkui oleks see tahtlik tegevus. Samas ilmnes vaatlusest, et sõidukiiruse valik on enamikes olukordades teadvustamatu. Seetõttu võib ka seda otsuse tegurit lugeda liikluspraktikate muutmist takistavaks, mis seab juhid kaitsvale positsioonile.

Kuigi otsustajad väärtustavad ennekõike „kõva käe“ poliitikat ja kahtlevad juhtide kompetentsidele suunatud meetmete mõjus, ilmnes praktilisel tasandil, et liiklusrisiki kasvatavad protseduurid (möödasõidud) tulenevad kartusest, et üksteise lähedal liiklemise korral veavad juhtide kompetentsid neid alt. Ka diskursiivsel tasandil väljendati seda kartust ja peeti koolitusi oluliseks liikluskultuuri parandavaks meetmeks. Seejuures on ka tänane liiklusharidus väga normidepõhine, õpetades valdavalt vaid liiklusreeglite järgimist, mitte kontekstilist toimimist. Selles suhtes põlistab ka koolituste korraldus juhtide arusaamu, et vaid kiirendatud möödasõidu hinnaga saab luua personaalse maanteeruumi, kus oskuste altvedamise kartust ei ole. See arusaam on jällegi vastuolus suvise piirkiiruse tõstmata jätmise taotlustega.

6. DISKUSSIOON

Bakalaureusetöö tulemustest nähtub, et kõik antud töös uuritud asjaosalised käsitlevad liiklust tervikuna, kus käitumist kujundavad korraga materiaalse ruumi tegurid, juhtide tähendused liiklusohutusest ja oskused. See arusaam on kooskõlas praktikateooria lähtekohaga, et sotsiaalne elu on praktikapõhine, kus teatud toimimisviisid sõltuvad viisist, kuidas praktikaelemendid omavahel suhestuvad (Shove *et al* 2012). Kõik asjaosalised on ühtsel arusaamal, et peamine liiklemise eesmärk – ohutus – saavutatakse liikluspraktika elementide omavahelisel harmoonial.

Suvised piirkiiruse tõstmata jätmise otsus on ekspertide hinnangul samm lähemale selle harmoonia poole, püüdes kujundada materiaalselt ruumi sobivamaks juhtide oskustele, eesmärgiga saavutada ühtlasem ja konfliktivabam liikluskultuur. Ometi ilmneb, et diskursiivsel tasandil ei ole otsuse tähendus sihtrühmale kohale jõudnud ja see avaldub ka praktilisel tasandil. Praktilisel tasandil on jäänud kehtima Lizardo ja Strand'i (2009) kirjeldatud inert, kus liikluskäitumine põhineb vanadel harjumustel ja aruandlusesituatsioonis õigustatakse seda toetudes institutsionaliseeritud müütidele, mille kohaselt saavutatakse vanade rutiinide jätkamisel ohutus paremini. Nende rutiinide senine efektiivsus on probleemse sihtrühma jaoks legitimeerinud ja kinnistanud seni kehtinud tähendusi (Giddens 1984). Ka Shove *et al* (2012) on märkinud, et teatud toimimisviisid on niivõrd kehasse internaliseeritud, et nende väljajuurimine on pikemaajaline protsess. Neid toimimisviise hoiavad muutumatutena suuresti ka juhtide teised igapäevapraktikad, mida kinnitab Gram-Hanssen (2010), väites, et erinevad praktikad on omavahelises sõltuvuses ja nendevahelised suhted võivad teatud käitumisviise kas soodustada või takistada. Juba väljakujunenud harjumuste jätkamine liikluses oli oodatav ka regulatiivse suvised piirkiiruse tõstmata jätmise kehtestamise järgselt, sest nagu ka antud töö sissejuhatuses ilmses, ei ole sanktsioonide kartus juhtidele piisavalt mõjuv põhjus liikluskäitumise muutmiseks.

Olenemata sellest, et liikluskäitumise ümberkujundamine tundub olevat keeruline tegevus, on Gram-Hanssen'i (2010) järgi muutus käitumises võimalik, kui inividid oma rutiine teadlikult reflekteerivad ja otsustavad kohandada uued käitumismustrid uuteks rutiinideks.

Seejuures on lisaks teiste liikluskultuuri parandavate meetmete rakendamisele oluline saavutada muutus juhtide tähenduste tasandil. See tähendab, et uusi käitumisviise järgitakse vabatahtlikult ja need on seega ka jätkusuutlikumad. Tähenduste olulisust jätkusuutliku liikluskäitumise tagamisel kinnitab ka Hargreaves (2008), kes leiab, et teatud käitumisviisid võivad olla küll nõ ametlikult füüsilisel tasandil vastuvõetud, kuid kui tähendused ei ole muutunud, ei ole ka käitumine vabatahtlik. Ka liiklusekspertid on välja toonud, et olulisim on kujundada ümber liiklemise tähendusi juhtide jaoks.

Couldry (2012) on viidanud kommunikatsiooni suurele rollile tähenduste kujundajana. Ometi nähtus käesoleva töö empiiriast, et otsustajad kommunikatsiooni juhtide tähenduste kujundajana ja seeläbi ühe liikluskultuuri parandava meetmena ei käsitle. Meetmete kommunikatsioon on ennekõike vaid harjumuspärane praktika, mille potentsiaal on jäänud otsustajate poolt lahti mõtestamata.

Ka suvise piirkiiruse tõstmata jätmise ametlikule kommunikatsioonile erilist rõhku ei pandud ja selles läks kaduma otsuse algne kontekstuaalne liikluse ühtlustamise tähendus ning kõlama jäi normidepõhine kiiruse ületamise ohjeldamise eesmärk. Selle muutuse tekitas praktikakogukondadevaheline võimusuhe, kus arusaamaga, et kommunikatsioonis on vaja norme põlistada jäi peale kõrgem võimuorgan liikluskomisjon. Ka Hargreaves (2011) on märkinud, et praktikakogukonnad on ebavõrdsetes võimusuhetes ja neil võivad praktikas olla lahknenud huvid, kus üldiselt jääb kehtima tugevama arusaam.

Otsuse normidepõhine kommunikatsioon oli esitatud paljuski vaid liikluskorraldajate vaatevinklist ja suunatud indiviidile, jättes arvestamata, et liiklus on terviksüsteem, kus käitumine ei sõltu vaid indiviidist, vaid ka teistest teguritest, sh materiaalsest ruumist. Sellisel ühekülgsel kommunikatsioonil puudusid ammendavad põhjuslikud seosed, kuidas otsus aitab liiklusohutuse saavutamisele kaasa, mistõttu ei suhestunud see hästi ka probleemse sihtrühma liiklusarusaamadega, takistades soovitud muutust tähenduste tasandil või kujundades paradoksaalselt juhtide tähendused otsuse ja liikluskorraldajate suhtes negatiivseks ja umbusklikuks. Muutuse saavutamisele töötas vastu ka asjaolu, et otsuse normidekesksuse tõttu jäi kommunikatsioonist kõlama etteheide justkui liiklusreeglite rikkumine on tahtlik tegevus, olgugi, et vaatlustest ilmnes, et paljuski on

see teadvustamatu, mis võis juhid seada kaitsvale positsioonile. Neid arusaama võimendas veel enam vahendatud kommunikatsioon. Ka Couldry (2012) on väitnud, et nii meediaartiklites, kui ka kodanike sisuloomes esile tulevad dimensioonid, kategooriad ja faktid võivad saada vaikumisi indiviidi igapäevaste tegevuste ja arusaamade osaks. Suvise piirkiiruse tõstmata jätmise puhul töötasid need dimensioonid, kategooriad ja faktid aga suures osas otsuse positiivsele tõlgendusele vastu.

Otsuste positiivse tõlgenduse ja juhtide tähenduste muutmise seisukohast võib liikluskorraldajatele soovitada heita regulatsioonide kommunikatsioonis kõrvale normidepõhine esitlusviis, panna end juhtide rolli ja esitada regulatsioon suhtes juba olemasolevate liikluspraktikatega ja juhtide ohutusarusaamadega. See tähendab, et regulatsioone tuleks kommunikeerida praktikute vaatevinklist ja kontekstuaalselt, pakkudes ratsionaalset statistiliselt toetatud põhjus-tagajärg stiilis arutuluskäiku, kuidas ja mida otsus paremaks muudab. See aitab juhtidel otsusega paremini suhestuda ja vähendab vastandlike ideoloogiate hulka, mis võivad juhtide praktilist ja diskursiivset teadvust soovimatul suunal kujundada.

Olgugi, et juhtide tähenduste kujundamine on jätkusuutliku soovitud liikluskäitumise tagamisel oluline, ei tähenda see, et üksnes tähenduste muutmisel saavutatakse ideaalne liikluskultuur. Nagu olen ka eelnevalt välja toonud, on oluline rakendada ühtlasi teiste liikluspraktika elementide ümberkujundamisele suunatud meetmeid. Kuigi tähenduste kujundamine tundub olevat vähim ressursse nõudev faktor, saavutatakse harmoonia liikluses üksnes kõigi meetmete koosrakendamisel. Seejuures tuleks lähtuda ka juhtide kompetentside muutmisele mõeldud meetmete puhul kontekstist. Täna on liiklusharidus paljuski normidepõhine, õpetades valdavalt liiklusseaduse järgimist ja jättes kõrvale konteksti rakendamise oskused – ilmastiku, teeolude ja teiste juhtidega arvestavad liiklusoskused. Kontekstist lähtumine ka liiklushariduses aitab teha edusamme juhtide kompetentside tasandil, mis võib edukuse korral tipneda ka üksteise oskuste umbuslikkuse tähenduse ümberkujunemisega, pannes juhte enam üksteise lähedal ühtlaselt liiklema ja vähem ohtlikke liiklusprotseduure sooritama.

Käesolevas bakalaureusetöös võtsin liikluspraktikate ja suvise piirkiiruse tõstmata jätmise uurimisel fookusesse vaid ühe liikluse probleemseima sihtrühma – 25-30-aastased meesjuhid, mis aga ei võimalda käsitleda liiklust kogu selle nüansirikkuses. Teema ammendamiseks on oluline uurida kõrvuti lisaks veel teistesse vanusevahemikesse kuuluvate juhtide arusaamu, otsuse tõlgendust ja liikluskäitumist. Lisaks uuritud sihtrühmale võib määratleda sihtrühmadena veel noored 18-25-aastased meesjuhid ja 30+ meesjuhid. Seminaritööst ilmnnes, et noorte juhtide puhul peetakse määravateks käitumist kujundavateks praktikaelementideks tähendusi ja kompetentse ning vanemate juhtide puhul ennekõike vaid tähendusi. Vane (2012) märkis, et Nõukogude perioodil üles kasvanud inimeste käitumist liikluses peetakse probleemseks eelkõige just uue korraldusega sobimatute tähenduste tõttu, mis on okupatsiooniperioodi nõrgast liikluskorraldusest külge jäänud. Ka Lizardo ja Strand (2009) väidavad, et uute praktiliste oskuste omandamine ja nendega kohanemine on keerulisem neile isikutele, kes on tegutsenud mitmetes erinevates struktuurides. Siin avaneb aga võimalus uurida, kuidas suhestavad vanemad juhid end tänase liikluskorraldusega ja sealhulgas suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusega ning millist rolli mängib seejuures ajalooline kontekst. Samuti aitab teemat terviklikumalt käsitleda uurides liikluskäitumist ja otsuse tõlgendust soopõhiselt, võrreldes omavahel mehi ja naisi.

KOKKUVÕTE

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärk oli uurida, milline on suvise piirkiiruse tõstmata jätmise kui liikluskultuuri parandava meetme tõlgendus asjaosaliste seas ja kuidas see asetub tänaste sõidupraktikate konteksti. Asjaosalistena käsitlesin otsuse vastuvõtjaid, vahendatud kommunikatsioonis sõnavõtnuid ja probleemsesse sihtrühma – 25-30-aastased mehed – kuuluvaid sõidukijuhte. Töö väljundiks on soovitusel, mida liiklusregulatsioonide kommunikatsioonis silmas pidada. Eesmärgi täitmiseks kasutasin seminaritöö raames tehtud ekspertintervjuusid, suvise piirkiiruse tõstmata jätmist arutava istungi protokoll, otsusest teavitavat pressiteadet ja antud töö raames tehtud vahendatud kommunikatsiooni analüüsi, kolme autojuhiga tehtud semi-struktureeritud intervjuusid ning juhtidega läbiviidud vaatlust.

Ekspertintervjuudega püüdsin välja selgitada, millised on ekspertide arusaamad täna Eesti liikluskultuuri kujundavatest teguritest ja selle parandamise vahenditest ning milline tähendus on seejuures suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusel ja selle kommunikatsioonil. Istungi protokoll ja pressiteade võimaldasid hinnata objektiivset otsustamisprotsessi ja otsuse reaalsel kommunikatsiooni. Selgus, et liikluskultuuri nähakse tervikuna, kus käitumist kujundavad nii materiaalne ruum, juhtide tähendused, kui ka kompetentsid. Liiklusprobleemide lahendamisel peetakse vajalikuks rakendada mitmeid erinevate praktikaelementide ümberkujundamisele suunatud meetmeid korraga. Suvise piirkiiruse tõstmata jätmist nähakse seejuures kui kiiret ja ressursse mitterõudvat lahendust, mis muudab liikluse ühtlasemaks ja parandab liikluskultuuri kompetentside tasandil. Kommunikatsioonis jäi aga kõlama otsuse seos kiiruse ületamise ohjeldamisega.

Kasutades kvalitatiivset sisuanalüüsi, uurisin ka, kuidas tõlgendatakse otsust vahendatud kommunikatsioonis (ajakirjanduslikud artiklid ja netikommentaariid). Vahendatud kommunikatsioonis omistati otsusele piirav-sanktsioneeriv tähendus. Kui otsuse pooldajad nägid suvise piirkiiruse tõstmata jätmisel kasu juhtide kompetentside parandamisel, siis vastased kahtlesid, et otsus suudab seda eesmärki täita, sest takistuseks on teised liikluspraktika elemendid. Tulenevalt sellest, et otsuse kasu oli küsitav ja selle ametlikul kommunikatsioonil puudusid otsusega ammendavad põhjuslikud seosed, mis

oleksid arvamuse ümber kujundanud, omistati vahendatud kommunikatsioonis suvise piirkiiruse tõstmata jätmisele sisutu lahenduse tähendus, kaheldes otsustajate kompetentsides tegelikke liiklusprobleeme märgata ja neile sobiv lahendus leida või seostati otsus ametnike varjatud huvidega.

Ka probleemse sihtrühma seas langes otsuse tõlgendus paljuski kokku sellega, mida arvasid otsuse kriitikud vahendatud kommunikatsioonis. Vahendatud kommunikatsioonil oli probleemse sihtrühma arusaamu võimendab või koguni ümberlukkav jõud ja seda kaalukausiga otsuse kriitikute poole.

Ka probleemse sihtrühma liikluskäitumine praktilisel tasandil oli kooskõlas selle arusaamadega liiklusohutusest. Ometi ei suhestunud praktiline käitumine suvise piirkiiruse tõstmata jätmise otsusega. Tegelik käitumine oli suhestatud ennekõike kontekstiliste ja sisemiste teguritega ja normidega vaid kontrolli mõjuväljas. Sõidukiirus oli pea igas olukorras lubatust suurem, kuid seejuures teadvustatud vaid kontrolli korral. Nii nagu diskursiivsel, taotleti ka praktilisel tasandil ühtlase liiklemise nimel personaalset maanteeruumi.

Suvise piirkiiruse tõstmata jätmise kommunikatsioon oli paljuski normidepõhine, jättes arvestamata, et liiklus on terviksüsteem, kus käitumine ei sõltu vaid indiviidist, vaid ka teistest teguritest, sh materiaalsest ruumist. Selline ühekülgne kommunikatsioon ei suhestunud seetõttu hästi ka probleemse sihtrühma liiklusarusaamadega, takistades soovitud muutust tähenduste tasandil. Otsuste positiivse tõlgenduse ja juhtide tähenduste muutmise seisukohast võib liikluskorraldajatele soovitada heita regulatsioonide kommunikatsioonis kõrvale normidepõhine esitlusviis ja keskenduda kontekstile. Samuti on oluline lähtuda kontekstist ka liiklushariduses.

Edaspidistes uuringutes tasuks teema ammendamiseks võrrelda liiklusarusaamu, -käitumist ja otsuse tõlgendust erinevate sihtrühmade seas või soopõhiselt.

SUMMARY

The aim of this Bachelor thesis titled „Non-raising of summer maximum speed as a tool of improving (changing) driving practices“ is to find out how the decision not to raise summertime speed limits is interpreted among chosen participants and how it fits into the context of today’s driving practices. Chosen participants include the decision makers, people who have expressed their opinions in mediated communication and the most problematic group of drivers – 25-30-year-old men. The output of this thesis is suggestions what should be bared in mind when communicating traffic regulations. For fulfilling the aim of this study, I used expert interviews conducted for the Seminar study, report of the Traffic Commission’s session where the decision was discussed and made and a press release that informed the public about the decision. For this Bachelor thesis I conducted three semi-structured interviews with car drivers and observed their traffic behaviour.

With using expert interviews, my aim was to understand what are experts’ understandings of aspects that shape Estonian traffic culture and means to develop it and what kind of meaning does the decision not to raise summertime speed limits and its communication have among those understandings. Traffic Commission’s report and the press release enabled to evaluate the decision process and its true communication objectively. I discovered that traffic culture is seen as a whole, where behaviour is shaped at the same time by material surroundings, traffic meanings of drivers and competences. In solving traffic problems, the simultaneous utilisation of means aimed at transforming different practice elements are thought to be important. The decision of not raising summertime speed limits is thereat seen to be a fast solution that makes traffic more homogeneous and develops traffic culture on the level of competences. In the decision’s communication, however, the decision was strongly associated with the problem of speeding.

Having used qualitative text analysis, I explored how the decision was interpreted in mediated communication (journalistic articles and *online* comments). In mediated communication the decision was seen as restricting. While the partisans saw the decision

benefiting driver's competences, the critics doubted that it can fulfil its purpose as that is hindered by other traffic practice elements. Due to the decision's benefit being questionable and its communication not having exhaustive causal connections with it, connections that could transform opinions, the decision was seen to be pointless and the decision makers incompetent to notice real traffic problems and find more suiting solutions to them. The decision was also associated with decision makers' covert interests.

Among the problem group the interpretation of the decision coincided with the interpretation among mediated communication. Mediated communication played the role of amplifying problem group's understandings or even transforming them with the scales towards decision's critics.

From the observations and semi-structured interviews I discovered that problem group's behaviour on the practical level and discursive level was concordant. However, the decision was not met on the practical level. Real behaviour is shaped according to contextual and inner factors and only in control situations, according to norms. Driving speed was over the limit almost in every occasion and it was subliminal. Similarly to discursive, personal traffic space was also endeavoured for on a practical level.

The decision's communication was mostly norm based, without taking into consideration that traffic is a whole where behaviour does not only depend on an individual, but also on other factors, including material surroundings. This kind of one-sided communication was not in accordance with problem group's traffic understandings, hindering wanted change. For the sake of decision's positive interpretation and changing driver's traffic meanings, decision maker's can be advised not to be so norm based in their communication, but instead concentrate on the context. It is also important to teach context in traffic education.

Further studies should compare traffic understandings, behaviour and decision interpretation among different age or sex groups.

KASUTATUD KIRJANDUS

- Bräuchler, B. ja J. Postill. (2010). *Theorising Media and Practice*. Oxford: Berghahn.
- Couldry, N. (2012). *Media, Society, World: Social Theory and Digital Media Practice*. Cambridge: Polity Press.
- Couldry, N. (2004). Theorising Media as Practice, *Social Semiotics*, 14(2): 115-132.
- Deacon, D., M. Pickering, P. Golding ja G. Murdock. (1999). *Researching Communications. A practical guide to methods in media and cultural analysis*. London: Arnold.
- Eurostat: *Internet use in households and by individuals in 2012* (2012). URL (kasutatud aprill 2013) epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-12-050/EN/KS-SF-12-050-EN.PDF
- Filippov, M. (2012). Autokooli juht: piirkiiruse tõstmine väga suurt ajavõitu ei anna. *Postimees*, 26. aprill, URL (kasutatud aprill 2013) www.postimees.ee/822050/autokooli-juht-piirkiiruse-tostmine-vaaga-suurt-ajavoitu-ei-anna/
- Filippov, M. (2013). Kaherajalistel teedel ei tõsteta piirkiirust ka sel suvel. *Postimees*, 31. jaanuar, URL (kasutatud aprill 2013) www.postimees.ee/1121910/kaherajalistel-teedel-ei-tosteta-piirkiirust-ka-sel-suvel/
- *gemiusAudience: 2012-12*. (2012). OMD.
- Giddens, A. (1984). *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge: Polity Press.
- Gram-Hanssen, K. (2010). Understanding change and continuity in residential energy consumption, *Journal of Consumer Culture*, 11(1): 61–78.
- Hand, M. ja E. Shove. (2007). Condensing Practices: Ways of Living with a Freezer. *Journal of Consumer Culture*, 7(1): 79–104.

- Hargreaves, T. (2008). Making Pro-Environmental Behaviour Work: An Ethnographic Case Study of Practice, Process and Power in the Workplace. Doktoritöö. East Anglia Ülikool, psühholoogia osakond.
- Hargreaves, T. (2011). Practice-ing behaviour change: Applying social practice theory to proenvironmental behaviour change. *Journal of Consumer Culture*, 11(1): 79-99.
- Härson, T. (2013). *Autori intervjuu*. Tallinn, 26. aprill.
- Juhtkiri: kas 90 või 100 (2012)? *Sakala*, 28. aprill, URL (kasutatud aprill 2013) pluss.sakala.ajaleht.ee/823726/juhtkiri-kas-90-voi-100/
- Kukemelk, E-M. (2012). Aivar Riisalu: kui inimesed liikluses sigatsevad, siis tulebki kiirust piirata. *Delfi*, 26. aprill, URL (kasutatud aprill 2013) www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/aivar-riisalu-kui-inimesed-liikluses-sigatsevad-siis-tulebki-kiirust-piirata.d?id=64313577
- Laherand, M-L. (2008). *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: OÜ Infotrükk.
- Lakson, P. (2012). Suviseks piirkiiruseks jääb 90 km/h. *Eesti Päevaleht*, 27. aprill, URL (kasutatud aprill 2013) www.epl.ee/news/eesti/suviseks-piirkiiruseks-jaab-90-kmh.d?id=64316099
- Lember, K. (2012). Kajar Lember: 100 km/h lõigud võinuks jääda. *Postimees*, 7. mai, URL (kasutatud aprill 2013) arvamus.postimees.ee/832882/kajar-lember-100-km-h-loigud-voinuks-jaada/
- Liiklussurmade vähendamiseks jääb suvine 100 km/h sõitmine ära (2012). *Delfi*, 26. aprill, URL (kasutatud aprill 2013) www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/liiklussurmade-vahendamiseks-jaab-suvine-100-kmh-soitmine-ara.d?id=64312333
- Lizardo, O. ja M. Strand. (2009). Skills, toolkits, contexts and institutions: Clarifying the relationship between different approaches to cognition in cultural sociology, *Poetics*, 10(38): 204-227.
- Masso, A. ja T. Taur. (2010). *Meedia ja kommunikatsiooni uurimismeetodid*. Konspekt. Tartu Ülikool, ajakirjanduse ja kommunikatsiooni instituut.
- Metsvahi, T. (2012). *Autori intervjuu*, Tallinn, 14. detsember.

- Rand, E. (2013). Maanteeamet: suvise piirkiiruse tõstmata jätmise vähendas liiklusõnnetusi ligi 15%. Delfi, 26. jaanuar, URL (kasutatud aprill 2013) www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/maanteeamet-suvise-piirkiiruse-tostmata-jatmine-vahendas-onnetusi-ligi-15-prot senti.d?id=65585286
- Reckwitz, A. (2002). Toward a Theory of Social Practices, *European Journal of Social Theory*, 5(2): 243-263.
- Roždestvenski, G. (2012). *Suvise piirkiiruse tõstmata jätmise liikluspraktikate muutmisel*. Seminaritöö. Tartu Ülikool, ajakirjanduse ja kommunikatsiooni osakond.
- Rootsmann, M., M. Mänd, M. Mänd, K. Kikerpill ja J. Palm. (2007). *Tartu mitteformaalsed grupid noorte endi tõlgendusel*. Tartu: Lille Maja.
- Schatzki, T. (1996). *Social Practices: A Wittgensteinian approach to human activity and the social*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Shove, E. ja M. Pantzar. (2005). Consumers, Producers and Practices: Understanding the invention and reinvention of Nordic walking. *Journal of Consumer Culture*, 5(1): 43-64.
- Shove, E. (2010). Beyond the ABC: climate change policy and theories of social change, *Environment and Planning*, 10(42): 1273-1285.
- Shove, E., M. Pantzar ja M. Watson (2012). *The Dynamics of Social Practice: Everyday Life and how it Changes*. New Delhi: SAGE Publications Inc.
- Sirk, I. (2012). *Autori intervjuu*, Tallinn, 14. detsember.
- Suvine piirkiirus kahe rajalistel teedel jääb 90 km/h (2013). Delfi, 31. jaanuar, URL (kasutatud aprill 2013) www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/suvine-piirkiirus-kahe-rajalistel-teedel-jaab-90km-tunnis.d?id=65608202
- *Sõidukiiruse teemalise küsitlusuuringu tulemused*. (2012). Valikor Konsult, URL (kasutatud aprill 2013) www.mnt.ee/public/lo_uuringud/Soidukiiruse_teemalise_kusitlusuuringu_tulemused_2012_a..pdf
- Toobal, P. (2012). Priit Toobal: piirkiirust pidi pidurdama. *Postimees*, 7. mai, URL (kasutatud aprill 2013) arvamus.postimees.ee/832924/priit-toobal-piirkiirust-pidi-pidurdama/

- Tootsi, E. (2011). *Eurole üleminek – igapäevapraktikate muudatused ja eelteavituse vastuvõtt*. Bakalaureusetöö. Tartu Ülikool, ajakirjanduse ja kommunikatsiooni osakond.
- Treial, H. (2012). Harri Treial: liiklust ei võeta tõsiselt. *Postimees*, 14. juuni, URL (kasutatud aprill 2013) arvamus.postimees.ee/876028/harri-treial-liiklust-ei-voeta-tosiselt/
- Vane, V. (2012). *Autori intervjuu*. Tallinn, 13. detsember.
- Vasli, K. (2012). 100 KM/H JÄÄB ÄRA: kaose tõttu liikluses piirkiirus sel suvel ei tõuse. *Õhtuleht*, 26. aprill, URL (kasutatud aprill 2013) www.oh tuleht.ee/474506
- Vasli, K. (2013). Ka tuleval suvel kahe rajalistel teedel piirkiirust ei tõsteta. *Õhtuleht*, 31. jaanuar, URL (kasutatud aprill 2013) www.oh tuleht.ee/508397
- Vihalemm, T. (2010). *Kvalitatiivsed uurimismeetodid: ülevaade*. Konspekt. Tartu Ülikool, ajakirjanduse ja kommunikatsiooni instituut.
- Warde, A. (2005). Consumption and Theories of Practice. *Journal of Consumer Culture*, 5(2): 131–153.

LISAD

Lisa 1. Intervjuu kava

Soojendus küsimused:

- Kui kaua on Sul juhiloa juba olnud?
- Kui tihti Sa mööda maanteed sõidad?
- Mis põhjustel Sa tavaliselt mööda maanteed sõidad?
- Millised on Sinu põhimarsruudid?

Refleksioon:

- Kuidas Sa oma kogemusele põhinedes Eesti liikluskultuuri kirjeldaksid – milline on tänane olukord Eesti liikluses? Miks?
- Mis tunduvad Sulle kui autojuhile olevat suurimad riskid/probleemid Eesti liikluses? Mis teeb Sinu arvates liiklemise Eesti teedel ohtlikuks?
 - Mis rolli mängib sõidukiirus? Millise kiirusega Sinu kogemusel Eesti teedel tavaliselt sõidetakse?
 - Mis rolli mängivad möödasõidud? Kui sageli Sinu arvates Eesti liikluses möödasõite sooritatakse?
 - Mis rolli mängib teede, sõidukite olukord? Milline on Sinu arvates Eesti teede ja sõidukite olukord? Kuidas suhtutakse teiste liiklusvahenditesse?
 - Mis rolli mängivad teised autojuhid? Kuidas nad Sinu hinnangul käituvad liikluses? Kuidas see Sinu sõitmist mõjutab?
- Kuidas Sa iseennast juhina iseloomustaksid?
 - Millised on Sinu jaoks põhilised tegurid Eesti liikluses, mis Sinu sõidustiili mõjutavad/kujundavad?
 - Milline on Sinu tavapärane sõidukiirus maanteedel?
 - Kuidas Sa oma sõidukiirust tavaliselt valid? Mis põhimõtetele valikul tugined?
 - Kas teed tihti möödasõite?
 - Mis põhjustel pead/ei pea vajalikuks möödasõite teha?

Eesti liikluskorraldus juhtide nägemuses:

- Kuidas Sa suhtud Eesti liikluskorraldusse/-poliitikasse? Kas see on Sinu arvates hästi organiseeritud või mitte?
 - Mis on täpsemalt see, mis Sulle selle juures ei sobi/sobib? Miks?
 - Milliseid liikluskultuuri reguleerivaid vahendeid/meetmeid oled ise maanteedel sõites tähele pannud (kiiruskaamerad, politsepatrullid jms)?
 - Kuivõrd õigeks pead Eesti teedel kehtestatud üldist kiiruspiirangut 90 km/h? Miks?
 - Mida arvad politsei järelevalvest maanteedel? Kas see on hea ja tõhus meede liikluskultuuri parandamisel või mitte? Miks?
 - Mida arvad kiiruskaameratest?
 - Kas Sa oled kunagi trahvi saanud? Kuidas suhtud trahvide tegemisse liiklusreeglite rikkumise korral? Kas need on õigustatud? Miks?
 - Kuidas on need meetmed Sinu sõitmisviisi mõjutanud? Aga teiste? Kas oled märganud liikluses või suhelnud teistega sel teemal?
 - Mida Sina Eesti liikluskorralduses teisiti teeksid? Kas see on reaalne?

Suvised piirkiiruse mittetõstmise juhtide nägemused:

- Kuidas suhtud kaherealistel teedel suvised piirkiiruse tõstmata jätmise otsusesse?
 - Kust kuulsid otsusest?
 - Mida oled selle kohta kuulnud/lugenud? Kas Sul on mõni artikkel meeles? Kas kommentaare lugesid? Mis mulje need Sulle jätsid (kas ajas tigidaks)? Kas see tuli Sul kellegagi jutuks ka?
 - Kas Sinu arvates tehti õige otsus suvist piirkiirust mitte tõsta? Miks?
 - Otsust põhjendati asjaoluga, et liiklusõnnetuste arv on drastiliselt tõusnud ja midagi tuli ette võtta. Mida Sa sellest põhjendusest arvad? Miks?
 - Teiseks põhjenduseks toodi, et piirkiiruse tõstmata jätmise aitab sõitmist ühtlustada, sest siis ei pea juht pidevalt ühest piirkiiruse alast teise liikudes sõidukiirust vahetama ja ka ohtlikke liiklusmanöövreid – möödasõite – ei esine nii palju. Mida Sa sellest põhjendusest arvad? Miks?
 - Tänavu jaanuaris avaldati statistika, mis väidab, et suvised piirkiiruse tõstmata jätmise vähendas liiklusõnnetusi 15% võrreldes eelneva kolme

aastaga, mil piirkiirust suvel 10 km/h võrra tõsteti. Mida Sa sellest väitest arvad? Miks?

- Millised on Sinu senised kogemused suvel maksimaalseks kiiruseks lubatud 90 km/h-ga olnud? Kas järgid seda? Miks/miks mitte?
- Mida head/halba on see Sinu arvates endaga kaasa toonud?

Järgnevalt andsin intervjuueeritavatele lugeda järgmised kuus väljavõtet vahendatud kommunikatsioonist ja uurisin nende arvamust kommentaari ja selle kirjutaja kohta:

1. *See tundub olevat poliitiline populism: valitsus ei suuda teha neljarajalisi maanteid ja nüüd juhitakse tähelepanu sellelt kõrvale. Valitsusel on küll surve vähendada liiklusõnnetusi, kuid selle asemel, et keskenduda teede ehitamisele, vähendab valitsus nüüd hoopis piirkiirust. [...] Hetkel tundub küll, et tegemist on saamatusega probleemidele sisulise lahenduse leidmiseks, tegeletakse ainult fassaadiga*
2. *Teisalt väärivad otsuse langetajad tunnustust sellegi eest, et nad on suutnud tuua fookusesse liikluskultuuri- ja ohutuse küsimused. Arvan, et nii olulisest teemast kõva häälega rääkimine paneb sellele autojuhte ka veidi roolis mõtlema.*
3. *Maanteeameti statistikast, et suvise piirkiiruse tõstmata jätmine vähendas liiklusõnnetuste hulka 15%:
Kes midagi matemaatilisest statistikast ja tõenäosusteooriast teab, saab aru, et tegu on demagoogiaga ja andmeid on mingite järelduste tegemiseks LIIGA VÄHE. Ühe aasta puhul mingist trendist rääkida ei saa. See võib olla juhuslik kõrvalekalle. Sellise statistika hindamise asemel tuleks hinnata läbi kõik õnnetused, mis toimusid 100 km/h märgi mõjualas, siis kui need märgid üleval olid ja selgitada välja kas õnnetuse otsene või kaudne põhjus oli see 100 km/h märk.*
4. *See, kui sõidetakse korralikult liiklust ja teeolusi arvestavalt ei põhjusta ühtegi liiklusõnnetust sõltumata lõppkiirusest. Kui tee ja liiklus ei luba sõita 100-ga ja märk lubab, siis ma juhindun ikka isiklikust teadmistest ja tundest. Sõidetakse ikka oma ja auto arvatavate võimete piiril.*
5. *kiirus alandamine just toob esile rohkem möödasõite, eriti nende poolt kes ka siia maani lolle manöövreid on teinud. lihtsalt nüüd vaja veel rohkematest masinatest mööduda .ja lisanduda võib veel selliseid kes 100 km/h pidasid normaalseks aga 90 hakkab juba venimiseks muutuma. tegelt ei ole surmade arv põhjustatud kiirusest vaid individuaalsetest idiootidest kes ei oska liikluses teistega arvestada ega elus üldse. õnnetused juhtuvad siis kui tegeletakse rooli taga mille muuga ja kui hinnatakse oma võimeid üle. see kõik on individuaalne.*
6. *Avarii tehakse egode pärast ning liikluseeskirjade tõlgendamisevõimaluse ja teemärgistuse puudulikkuse pärast. Loomulikult on teelt väljasõit kiiruse mure, kuid kes se oleks osanud arvata, et 90km/h lubatud lõigul kurvi minnes sealt vaatab vastu löökauk ja muhk, ning nende vahel laveerides ong väljasõidu põhjuseks "kiirus". Naljakoht. TEHKE TEED JA MÄRGISTUS KORDA!*

Lisa 2. Vaatluse kava

Kasutatud vaatluskava täiendatud versioon on järgmine:

- **Marsruut.** Jälgisin, milline on sõidu lähte- ja sihtkoht.
- **Sõidu kestus.** Jälgisin, kui pikk on sõit lähtekohast sihtkohta.
- **Ilmastiku- ja teeolud, liikluse tihedus.** Jälgisin, milline on ilm, kas maanteed on puhtad ja märgistatud, kas esineb teetöid, kui palju autosid hinnanguliselt liikleb.
- **Kiiruspiirangud.** Jälgisin, milliseid kiiruspiiranguid vaatlusperioodil teedel on.
- **Spidomeeter.** Jälgisin, kas juhil on mehaanilise või elektroonilise spidomeetriga auto ja kuidas on kiirust näitavad numbrid spidomeetrile märgitud.
- **Püsikiiruse hoidja rakendamine.** Jälgisin, kas juht kasutab püsikiiruse hoidjat.
- **Kiirused, kiiruste varieerimine.** Jälgisin, kui palju sõidab juht alla/üle lubatud piirangu, millistel lõikudel kiirust alandab ja millistel mitte.
- **Möödasõidud, möödasõidu võimaluste otsimine, möödasõidu situatsioonid.** Jälgisin, kui mitu möödasõitu juht vaatlusperioodil teeb, kas otsib selleks võimalusi ja millised on nii vaatlusaluse enda, kui ka ümberringi liiklevate autode möödasõidu situatsioonid.
- **Kiiruskaamerad maanteedel.** Jälgisin, mitu kiiruskaamerat maanteel on.
- **Juhi käitumine kiiruskaameratest möödudes.** Jälgisin, kuidas vaatlusalune reageerib ja käitub kiiruskaameratest möödudes.
- **Politseipatrullid.** Jälgisin, kui mitut politseipatrulli sõidu jooksul teel näha on.
- **Juhi käitumine politseipatrulli nähes.** Jälgisin, kuidas vaatlusalune reageerib ja käitub politseipatrulli nähes ja sellest möödudes.
- **Teised tegevused roolis olles.** Jälgisin, kas juht tegeleb roolis olles millegi muga ja kui, siis millega.
- **Juhi kommentaarid enda ja teiste liiklejate kohta.** Jälgisin, kuidas juht kommenteerib enda ja ümberringi liiklevate sõidukite liikluskäitumist ning materiaalsel ruumi.

Lisa 3. Vaatluse kirjeldus

Autojuht	RA2506	ET3013	FO2811
Marsruut	Tallinn-Pärnu	Tallinn-Tartu	Tallinn-Tabasalu
Sõidu kestus	2 tundi	2 tundi ja 6 minutit	20 minutit
Ilmastiku- ja teelolude, liikluse tihedus	Pilves, sombune, vahepeal sajab vihma. Teed on korralikud, hästi märgistatud. Liiklus on keskmise tihedusega.	Pilves, sombune. Teed olid puhtad, enamasti korralikult märgistatud. Mõnedel teelõikudel toimusid teetööd, kus kiirusepiirang oli 30 km/h. Liiklus oli keskmise tihedusega.	Pilves, sombune. Linnalähised maanteed olid ebatasased/lainelised ja paljuski märgistamata. Liiklus oli keskmise tihedusega.
Kiiruspiirangud	90 km/h, 70 km/h, 50 km/h alad	90 km/h, 70 km/h, 50 km/h ja 30 km/h alad	90 km/h, 70 km/h, 50 km/h
Spidomeeter	Juhil on mehaaniline spidomeeter, kus 20, 40, 60, 80, 100 km/h jne on märgitud suurena ja 10, 20, 50, 80 km/h jne on kriipsuna märgitud.	Juhil on mehaaniline spidomeeter, kus suured numbrid on miilides ja väikselts km/h.	Juhil on elektrooniline spidomeeter.
Püsikiiruse hoidja rakendamine	Juht ei rakendanud püsikiiruse hoidjat.	Juht rakendas püsikiiruse hoidjat. Kiirus spidomeetri järgi 109-110 km/h.	Juht ei rakendanud püsikiiruse hoidjat.
Kiirused, kiiruste varieerimine	Juht sõitis pea igas kiirusalas spidomeetri järgi 10 km/h üle.	Juht sõitis pea igas kiirusalas spidomeetri järgi 9-10 km/h üle. Mõnedel madalama kiiruspiiranguga lõikudes juht kiirust ei muutnud ja sõitis seega enam, kui 10 km/h üle lubatu.	Juht sõitis pea igas kiirusalas spidomeetri järgi 10 km/h üle. Mõnedel madalama kiiruspiiranguga lõikudel juht kiirust ei muutnud, seega sõitis rohkem üle. Mõnel 90 km/h teelõigul, mis oli kehvast seisust, sõitis juht 50 km/h.
Möödasõidud, möödasõidu võimaluste otsimine, möödasõidu situatsioonid	Juht tegi sõidu jooksul 4 möödasõitu. Enamasti tehti möödasõit kaubaautodest või vaatlusaluse kiirusest	Juht tegi sõidu jooksul 4 möödasõitu. Enamasti tehti möödasõit kaubaautodest või	Möödasõite vaatlusalune maanteel ei teinud ja võimalusi selleks ei otsitud. Vaid üksikud teised

	aeglasematest/kiirust varieerivatest autodest. Ohtlikke möödasõite vaatlusaluse poolt ei toimunud. Ometi tegid ümberringi sõitvad autod ohtlikke möödasõite – üle pidevate joonte ja vahetult enne vastassuunavööndist vastu tulevat autot.	aeglasematest/kiirust varieerivatest autodest. Ohtlikke möödasõite vaatlusaluse poolt ei toimunud. Ometi tegid ümberringi sõitvad autod ohtlikke möödasõite – üle pidevate joonte ja vahetult enne vastassuunavööndist vastu tulevat autot.	sõidukid sõitsid vaatlusperioodil üksteisest mööda. Võis täheldada üht ohtlikku möödasõitu, mil sõiduk möödus väga kiiresti vahetult enne vastutuleva auto lähenemist.
Kiirus-kaamerad maanteedel	4 kaamerat	16 kaamerat	ei ole kaameraid
Juhi käitumine kiirus-kaameratest möödudes	Üldiselt sõitis juht kiiruskaameratest mööda rahulikult neile oluliselt reageerimata. Ühel korral oli tunda äkilisemat pidurdamist ja juhivoolset kerget võpatust vahetult enne kiiruskaamerat, olgugi, et kiirus oli sobiv.	Juht sõitis kiiruskaameratest mööda spidomeetri järgi ühtlase püsikiirusega 99-100 km/h ilma silmagi pilgutamata.	Kiiruskaameraid ei olnud.
Politseipatrullid	1 patrull	1 patrull	patrulle ei olnud
Juhi käitumine politseipatrulli nähes	Eelnevalt teavitas vastutulev juht tulede vilgutamisega vaatlusalust politseipatrullist. Vaatlusalune tänas käeviipega vastutulnud juhti ja võttis kiiruse spidomeetri järgi 100-lt 70 peale.	Juht märkab vastassuunavööndis kiirust mõõtvat patrulli. Kiirus on 77 km/h 70 alas. Sõidab sama kiirusega patrullist mööda.	patrulle ei olnud
Teised tegevused roolis olles	Juht rääkis korduvalt telefoniga ja sõi roolis olles. Ühes situatsioonis võis täheldada tagaistmel	Juht rääkis roolis mitmel korral telefoniga ja otsis sellest midagi.	Juht vaatas aeg-ajalt ringi ja ei keskendunud alati teeale. Telefoniga juht roolis ei

	oleva isikuga vestlemist viisil, et juht vaatas tagasivaatepeeglisse ja mitte sõiduteele.		rääkinud.
Juhi kommentaarid enda ja teiste liiklejate kohta	<p>Teeme ühest sõidukist möödasõidu, juht vaatab kõrvale ja kommenteerib: Näe, saime bemmist mööda, räägib telefoniga.“</p> <p>Teeme kaubaautost möödasõidu ja spidomeetril on 130 km/h, juht kommenteerib: „Liiklusseaduses on tegelikult lubatud möödasõidul kiirust tõsta, see on tõlgendamise küsimus.“</p> <p>Meist möödub sõiduk ja juht kommenteerib: „No näed! Kui oled džiiip, siis tundub, et võid pimedada ja keelatud koha peal möödasõidu teha.“</p> <p>Juht rääkis telefoniga ja telefoni kõne lõpetamisel, kui märkab, et teen märkmeid ütleb: „Sa kirjutasid raudselt praegu, et rääkisid telefoniga. Mina pooldan telefoniga rääkimist. Handsfree on ebamugav. Kui miski torgib kõrvas,</p>	<p>Situatsioonis, kus juht sõidab teetöö lõikudel (algul 50 ja seejärel 30 piirang) 20-30 km/h üle lubatu kommenteerib ta: „Ma ei viitsi alandada, see on nii lühike jupp. No ja teised sõidavad ka sama kiiresti.“</p> <p>Juhi kommentaar teise sõiduki käitumise kohta kiiruskaamera ligidal, kellest juht mööda sõidab: „See jopski sõidab 90 alas vahepeal 80-85-ga ja siis tõstab jälle. Ajab ikka närvi küll. Ma tahan ühtlase kiirusega sõita, aga ei saa.“</p> <p>Juht kommenteerib meist möödasõitnud kahte sõidukit: „Näed, neid kahte autot, kes meie ette tõmbasid? Seda esimest nimetatakse luuaks. Ja teine, kes kohe sellele esimesele sappa end haakis loodab, et see esimene pühib tee nõ puhtaks. Noh, kui see esimene sõidab kiiremini ja see teine</p>	<p>Küsin juhi käest, mis kiiruse alas sõidame ja ta vastab: „ma ei mäleta enam“.</p> <p>Märkame meie ees tehtavat möödasõitu ja juht kommenteerib: „Nii palju segaseid on, et kurb hakkab kohe.“</p>

	<p>siis see häirib palju rohkem.“</p>	<p>on tema sabas, siis ta saab ka kiiremini sõita. Aga kui nüüd politseid kuskilt välja hüppaks, jääks vahele ikkagi esimene – see luud. Teine pääseb puhtalt.“</p> <p>Olukord, kus juht ei võta 70 alas kiirust 98 pealt alla: „See on nõme piirang.“</p> <p>Juht kommenteerib olukorda, kus ta sõidab 10 km/h lubatust üle: „Sõidan teiste järgi.“</p>	
--	---------------------------------------	--	--

Lisa 4. Otsusest teavitav pressiteade

Liikluskomisjon toetas koheseid samme liiklusolukorra parandamiseks

26.04.2012

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 26.04.2012 pressiteade

Olukorra halvenemise tõttu Eesti liikluses tegi eilne liikluskomisjon ettepaneku rakendada koheselt kolme meetet: suurendada politseipatrullide arvu, jagada jalakäijatele ja jalgratturitele täiendavalt helkureid ja helkurveste ning mitte tõsta kaheajalistel teedel suveperioodiks piirkiirust 100 km/h.

„Paraku oleme jõudnud olukorda, kus maanteeurmade ja raskete liiklusõnnetuste arv kasvab teist aastat järjest drastiliselt ja see nõuab koheseid meetmeid,“ ütles liikluskomisjoni juhatanud majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts. Tema sõnul on suure sõidukiiruse probleem väga terav ja üks peamisi liiklusõnnetuste põhjustajaid. „Me oleme loonud illusiooni, et saame suviti sõita kiiremini ühest punktist teise, samas see ajavõit on tühine võrreldes kasvava ohuga,“ rääkis Parts. Piirkiiruse vaheldumine toob kaasa hulgaliselt kiirendusi ja pidurdusi ning enam ohtlikke möödasõite.

Liikluskomisjon otsustas toetada Maanteeameti ettepanekut liiklusohutuse tagamiseks mitte tõsta kaheajalistel teedel suveperioodiks kiirust 100 km/h. Selliseid teelõike oli eelmisel aastal 652 km, mis moodustab neli protsenti riigimaanteed kogupikkusest. Kiirus on probleemiks, kuna ligikaudu 2/3 rasketest liiklusõnnetustes on seotud kiirusega ning liiklusloenduspunktide andmetel ületavad tegelikud kiirused lubatud 90 km/h väga sageli ja seda peaaegu kõikides möõtepunktides.

Kiiruse tõstmisest loobumine muudab liikluse rahulikumaks ja sujuvamaks, kiirused on ühtlasemad ja väheneb ühe ohtlikuma manöövri, möödasõitude hulk.

Komisjon kiitis heaks ka Politsei- ja Piirivalveameti kava tuua tänavale rohkem liikluspolitseinikke ning pimedas või halvasti nähtavuse ajal jalakäijatele ning jalgratturitele helkurite jagamise. „Jalakäijatega toimivate õnnetuste arv on kasvamas. Üks põhjustest on halvasti nähtavusest tingitud autode otsasõidud tee ääres liikuvatele või teed ületavatele inimestele. Jalakäijaid kaitseb vaid enda paremini nähtavaks tegemine ja lihtsaim viis selleks on helkuri kandmine,“ ütles Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori asetäitja korrakaitse alal Tarmo Miilits. „Helkurite jagamine toimuks käsikäes järelevalvega,“ lisas ta.

Järelevalve taseme tõstmiseks on politsei kavas soetada 20 uut efektiivsemat kiirusmõõteseadet, 10 tõenduslikku alkomeetrit ja 40 000 huulikut ning 16 sõiduki sundpeatamise vahendit. Komisjon toonitas, et politsei, tegeledes pimedas helkurita liikuva jalakäijaga, ei laseks tal teed jätkata helkurita, vaid annaks talle helkuri, mis võimaldab inimesel ohutult koju jõuda. Ka jalgratturi märgatavuse parandamiseks jagatakse neile selle aastal 5000 helkurvesti.

Ühtlasi arutas liikluskomisjon erinevate muude meetmete rakendamise võimalikkust, sealhulgas 80-kilomeetrise talvise tunni kiiruse kehtestamist kõrvalteedel, valgusfooride vilkuvat rohelist tule kaotamist, liiklusjärelevalves kaamerate laialdasemat kasutamist ja mobiilsete kiiruskaamerate kasutuselevõttu.

Lisaks arutati joores juhtimise ja alkoholimüügi teemadel, sealhulgas sõidukites ja kohtades, kus on võimalik alkoholi tarvitada, alkomeetri kohustuse kehtestamist. „Meil on kõigil värskelt veel meeles kevade algul Aegviidus toimunud õnnetus, mis lõppes ühele noorele traagiliselt. See õnnetus oleks võinud jääda olemata, kui noorte seltskonnal puudunuks võimalus lähimasse tanklasse lisaalkoholi ostma minna,“ tõi näite Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori asetäitja korrakaitse alal Tarmo Miilits. „Alkohol ei ole esmatarbekaup, mis peab olema kiiresti ja kerge vaevaga kättesaadav,“ lisas Tarmo Miilits.

Komisjon kuulas ka ülevaadet joores juhtide karistuspraktikast, Haapsalu linna tegevustest liiklusohutuse tagamisel linnas ja selle lähiümbruses ning suurematest teetöödest sel aastal.

Liikluskomisjon tõi ka välja, et suur probleem on puudulik teede märgistus linnades, kus tihtipeale on eraldusjoonte ja ülekäiguradade märgistus puudulik või üldse olemata. Korralikult märgistatud „sebrad“ annavad suurema kindluse liiklemiseks nii jalakäijatele kui autojuhtidele.

Eelmisel aastal hukkus liikluses 101 inimest, 2010. aastal oli hukkunuid 79. Sel aastal on olukord halvenenud ning tänase päeva seisuga on liikluses elu jätnud 35 inimest - see on kümne võrra rohkem kui eelmisel aastal.

2008. aastal moodustatud liikluskomisjoni juhivad majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts ning selle ülesanded on liiklusohutusprogrammist tulenevate tegevuste koordineerimine, valitsuse nõustamine liiklusohutuse küsimustes ning liiklusohutusealaste ettepanekute tegemine valitsusele. Komisjoni koosseisu kuuluvad justiits-, haridus-, rahandus-, sise- ja majandusminister, maanteeameti peadirektor, politsei peadirektor ning omavalitsuste ja valitsusväliste organisatsioonide esindajad. Samuti kaasatakse kord kvartalis koguneva komisjoni töösse vastava ala asjatundjaid ja väliseksperte.

Lisa 5. Väljavõtte otsust arutava istungi protokollist

Arutelu:

Juhan Parts: Kust on pärit idee tõstma maanteedel suvekiirust?

Tiit Metsvahi: 90-te lõpus pakuti välja vähendada talvist sõidukiirust. Tollane liikluskomisjon otsustas pilootprojektina aga vastupidi suvekiirust tõsta.

Juhan Parts: Esitatud ettepanekutest nõuavad paljud põhjalikumat analüüsi, näiteks autokoolide õppekava sidumine isiku vanusega või vilkuvast rohelisest loobumine, aga mõnedega võiksime kohe nõustuda. Näiteks suvekiiruste mittetõstmine kohta võiks komisjon oma seisukoha juba praegu välja öelda. Koondame ülejäänud ettepanekud ja tekitame avaliku arutelu.

Erkki Raasuke: Suvepiirkiiruset tõstmise puhul on selge, et tegemist on erandiga, millest aastatega tekkis reegel. Eriolukorra lõpetamine on hea otsus.

Indrek Sirk: Antud otsus vajab analüüsi ja põhjalikku selgitust inimestele. Peame inimestele selgeks tegema, miks seda erandit [suvisel piirkiiruse tõstmist] on 15 aastat ja nüüd sellest loobutakse.

Juhan Parts: Maanteeameti andmed näitavad, et inimestel on harjumus sõita lubatud kiirusest +10 km/h kiiremini ja kohati isegi suurema ületamisega. See tuleb lõpetada.

Indrek Sirk: Suvisel piirkiiruse tõstmise kohtades ei ole raskeid liiklusõnnetusi toimunud, seega ei saa me oma otsust ainult liiklusõnnetuste vähendamisega põhjendada.

Juhan Parts: Suurema kiirusega kaasnevad suuremad riskid. Kiiruste tõstmine on loonud inimestel ajavõidu illusiooni, mis on Eesti vahemaade puhul kaduvväike.

Erkki Raasuke: MA peadirektori käskkirjaga tõstetakse piirkiiruseid analüüsi alusel valitud teelõikudel. Kui otsustame mitte tõsta, jõustub otsus kohe.

Juhan Parts: Liikluskomisjon kiidab selle otsuse heaks. Pressiteates tuleb otsust selgitada.

Erkki Raasuke: Selgituseks võiksid olla teekaameratest saadud keskmised kiirused maanteedel. Ühtlasi viib selline jupitamine liiklejaid segadusse, mis kiirusega tohib sõita, kas 90 või 100 km/h?

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, **Grete Roždestvenski** (sünnikuupäev: **09.05.2013**)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „**Suvised piirkiiruse tõstmata jätmise kui liikluspraktikate muutmise vahend**“, mille juhendaja on **Triin Vihalemm**
 - 1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
 - 1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, 27.05.2013