

Autoroolis vohab rahvusvaheline epideemia

Tekst: **Kerli Tallo, Monika Kelle**, Maanteeamet

Illustratsioon: **Maanteeamet**

„Too poest midagi head“, „Millal sa kontorisse jõuad?“, „Kas sa mu meili oled jõudnud vaadata?“ - need nii igapäevased mobiilisuhtluse fraasid põhjustavad Eestis iga päev 2,1 liiklusõnnetust. Miks? Sest kõned on tehtud valel ajal ja vales kohas.

Maanteeamet algatas 2015. aastal kampaania „Kui juhid, siis juhid,“ teadvustamiseks, millist ohtu kujutavad kõrvalised tegevused autoroolis ehk kõik see, mis viib sõidukijuhi tähelepanu tema põhitegevuselt eemale. Eestis kasutab roolis olles telefoni tervelt 71% sõidukijuhtidest, neist 97% vastab kõnedele, kuid see pole kaugeltki kõik- küsitlusandmete kohaselt toksivad autojuhid liikluskeerises ka tekstisõnumeid, istuvad ninapidi sotsiaalmeedias või kasutavad nutiseadet pildistamiseks ja filmimiseks.

„Sõiduauto, mille juht kasutas telefoni, sõitis ette veoautole.“ „Ränga liiklusõnnetuse põhjustas käest maha pudenenud telefoni istme alt otsimine.“ „Pereisa hukkus ahelavariis, mille algataja oli tegevuses telefonikõne valimisega.“ Need aastate jooksul meedias kajastatud lood, kus hoolimatu käitumise tõttu on vigastada saanud ja elu kaotanud süütu kaasliikleja või riskantse kõrvalise tegevusega ametis olnud juht ise, on tegeliku statistika jäämäe pealne tipp. Tavaliste plekimõlkimiste korral on pigem erand kui reegel, et juht tunnistab õnnetuse põhjusena üles *online*-uudiste lugemise või kassipildi laikimise. Nii WHO kui ka Euroopa Komisjonile koostatud ülevaatest nähtub, et andmete kogumine mobiiltelefonide rollist liiklusõnnetustes pole kusagil maailmas eriti levinud, seda ei tehta kuigi süstemaatiliselt ning sellekohaseid hinnanguid on antud vähesel määral. Veelgi napimalt on teavet nende juhtumite kohta, mis põhjustatud muudest kõrvalistest tegevustest: autoroolis söömisest, suitsetamisest, meikimisest, pardakompuutri seadistamisest, mis oma tähelepanu hajutava olemuse tõttu on ohtlikkuselt võrreldavad mobiili kasutusega.

Ometi sedastab statistikast, et Rootsis saab igal aastal sõidu ajal mobiiltelefoni kasutamise tõttu 10–20 inimest surma. Hollandis on jõutud järeldusele, et ennetades ülal mainitud tegevusi oleks võimalik ära hoida 600 inimese hukkumist või vigastusi. Ameerika Ühendriikides kaotab aastas kõrvalistest tegevustest põhjustatud liiklusõnnetustes oma elu rohkem inimesi kui oli ohvreid 9/11 terrorirünnakutes.

Kas telefoni näppiv juht on sama ohtlik kui joobes juht?

Inimesed ei teadvusta igapäevastes sisseharjunud tegemistes, et need võivad kaasa tuua traagilisi tagajärgi. Uue liiklusohutusteema tutvustamise järgselt tuli kommentaare, stiilis „pseudoprobleem“, „jälle uued reeglid“, „keelame siis juba kõik ära“. Samas tähendab ainuüksi

telefonikõne valimine, et vähemalt viie sekundi jooksul pole juhi silmad liikluses ning ta sõidab maanteekiirusel pimesi sadakond meetrit ja enamgi.

Õeldakse, et inimene saab mingil alal meistriks peale 10 000 töötundi. Kas sama palju või siis topeltrohkem kulub halvast harjumusest võõrdumisest? Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm on igatahes võtnud tähelepanu hajutavad tegevused oma lähiaastate prioriteediks. Ka Liiklusseaduse §33 keelab toimingud, mis võivad segada juhtimist või liiklusolude tajumist, sealhulgas kasutada telefoni ilma käsi vabaks jätva vahendita ning sõiduki liikumise ajal hoida telefoni käes. Eelkõige saavad aga muutused käitumises alguse alles siis, kui laiem elanikkond kõrvaliste tegevustega tegelemist taunib.

Mis siis ikkagi juhtub juhi või autoga, kui teel olles üks sõnum saata või telefonikoosolek pidada? Maanteeamet kaasas autokoole, pakkumaks juhikoolituses osalejatele võimalust simulaatoril praktiliselt kogeda, millist mõju avaldavad kotist telefoni otsimine, tekstisõnumi tippimine ja veepudeli avamine sõiduohutusele. Ja tulemus? Praktiliselt mitte ükski proovinust ei suutnud ülesannet „edukalt“ sooritada - sõidukiirus alanes, auto kaldus pidevalt vastassuunavööndisse ning keskkonnast tulenevaid ootamatusi- ette hüpanud põdrale või rehvivahetuseks teeserva pargitud autole otsasõitu ei suudetud vältida.

Mobiiltelefoni kasutamine roolis häirib juhti samaaegselt nii manuaalsel, visuaalsel, auditoorsel kui ka tunnetuslikul tasandil. Kõne valimine nõuab vähemalt ühe käe roolilt võtmist, visuaalselt on vaja kindlust, et valitud saab õige kontakt, vestluses olles on juht hõivatud kuulamisega ning tunnetuslikul tasandil süveneb ta mõtetes räägitusse. Nii toimubki sõit justkui „automaatpiloodil“.

Aastaid teemat luubi all hoidnud kolleegid siin- ja sealpool ookeani põrutavad, et roolimobiilikud pole kuskilt otsast väiksem probleem kui roolijoodikud ja –narkomaanid. Kanadas järeltati, et sõidu ajal sõnumite saatmine võib olla isegi ohtlikum kui kanepi mõju all juhtimine. Nimelt aeglustab sõnumite saatmine juhi reageerimisvõimet 35%, samal ajal kanep 21%. Jeanne Breen Consulting´u Euroopa Komisjonile koostatud ülevaatest nähtub, et telefoniga rääkimise ajal on juhi reaktsioon 30% aeglasem kui sõiduki juhtimisel alkoholihoobes (alkoholi kontsentratsioon veres 80mg/100ml) ja 50% aeglasem kui normaalsetel tingimustel. Enamik inimesi ei istuks kunagi napsusena rooli, kuid miks ei tekita mobiilikõnele vastamine mingit ohutunnet?

Kus on probleemi juured?

Eesti sõiduki juht tajub alateadlikult tähelepanu hajutavate tegevuste ohtlikkust ning oskab väga hästi sõnastada, miks ta sellest hoolimata oma eluga riskib. Vastustest nähtub, et „kurja juureks“ pole ainult nutiseadmete areng, näoraamatu populaarsus või karistamatuse tunne, vaid laiem ühiskondlik-psühholoogiline surve. Tervelt 73 % on roolikeerajaid, kes suudaksid telefoni kasutamisest juhtimise ajal täielikult loobuda. Ka kaasreisijad on aina kriitilisemad- 77% elanikest sooviks, et juht keskenduks sõidu ajal juhtimisele ega räägiks telefoniga. Põhjus, miks vastutustundlik juht pole sama ka oma tegudes, peitub surves olla 100% kättesaadav ja halb emotsioon, kui kõne vastamata jätta. Siit üleskutse nii tööandjatele kui ka pereliikmetele- mõelda enne numbri valimist, iseäranis olukorras, kus tead, et inimene on roolis, kas see kõne

on vältimatult vajalik. Kas see kannatab edasi lükata? Milleks tekitada roolikeerajale kahepoolset survet- vajadust olla (töö tõttu) alati kättesaadav versus ebaseaduslik telefoni kasutamine roolis. Eesti ühest otsast teise sõitmine võtab keskel läbi aega viis tundi ning sinna on tark tegu ka pausid sisse planeerida. Mida väga olulist saab selle aja jooksul juhtuda?

*Multitasking'*ut soosib ka üleüldine majanduskeskkond. Suund efektiivsuse kasvule, vajadus aina väiksema inimeste arvu ja madalama palgaga läbi ajada, mõjutab ka liiklusohutust. Bussijuht, kellel kohustus reisijale telefonitsi takso vastu kutsuda või kaubikujuht, kelle tööülesannete sisse kuulub klienditeenindajalt operatiivselt juhiseid saada, on „parimad“ näited, kuidas auto füüsiline juhtimine on taandunud lisakohustuste ees. Küsitlusandmedki näitavad, et suurema läbisõiduga roolikeerajad kasutavad telefoni teistest sagedamini ja seda just tööga seotud kõnedeks. WHO ja Ameerika Transpordiministeeriumi (NHTSA) ühisraport toob ühe lahendusena ettevõtete telefonipoliitika väljatöötamist, mis reguleeriks üheselt ja selgelt töötajate mobiiltelefonide kasutamist sõidu ajal.

Lahendusi ja kogemusi, kuidas probleemi vohamisele piiri saaks tõmmata, on mitmeid. Kanadas soovitatakse perearstidel korralises tervisekontrollis patsientidele rääkida ka tähelepanu hajumise riske. Seal usutakse, et see peaks olema sama elementaarne kui südameveresoonehaiguste, diabeedi ja suitsetamisest loobumisele keskendumine. Ameerika Ühendriikides ei saa esmase juhiloa omanik püsivat sõiduõigust, kui ta on n-ö vahtralehe perioodil telefoni kasutamisega vahele jäänud, sama puudutab ka koolibussijuhte.

Väljapääsu autoroolis telefoniga lobisemisele nähakse ka erinevatest tehnoloogilistest lahendustest, iseäranis rakendustest. AT&T Drive Mode on just üks sellistest, mis telefonisõltuvusega juhti aitab. See lülitub automaatselt sisse alates 25 km/h kiirusel, vaigistab sõnumite märguandeheli ning edastab saatjale vastuse, et inimene on roolis.

Õnneks on siiski rohkelt inimesi ka seda meelt, et juba varasest east algav liikluskasvatus, pädev autokooliõpe, korrapärane politseikontroll, kampaaniad ja teavitused suudavad vankri tagasi õigele teele lükata. 5. aprillil korraldabki Maanteeamet „Kui juhid, siis juhi“ kampaania raames Mobiilivaba päeva, tõmbamaks teemale tähelepanu.

Proovi jätta valimata ja vastamata üks kõne! Mis juhtub? Mitte midagi. Perele tood niikuinii poest ühe suure šokolaadi; ülemus teab, et tuled kontoris peale koolituse lõppu ning e-mail ei olnud nii tähtsa sisuga, et vajaks kohest vastamist.

*Artiklis toodud faktid põhinevad Turu-uuringud AS „Tähelepanematus kui turvarisk liikluses“ küsitlustulemustel; Jeanne Breen Consulting'ul, WHO ja NHTSA raportitel.