
PSÜHHOLOOGILISE SEKKUMISE MÕJU ALGAJATE AUTOJUHTIDE RISKEERIVALE KÄITUMISELE LIIKLUSES

Marika Paaver, PhD

teadur, TÜ psühholoogia Instituut,
kliiniline psühholoog, TÜK Psühhiaatriakliinik

Projekti meeskond: prof Jaanus Harro, Tartu Ülikooli psühholoogia
Instituut, Diva Eensoo, Tartu Ülikooli Tervishoiu Instituut

Projekti toetaja: EV Maanteeamet

Riskikäitumise preventsioon algajatel sõidukijuhtidel

- Algajate juhtide puhul on olulisimateks sekkumisteemadeks riskiteadlikkus ja isikliku haavatavuse tajumine
- Hoiakute muutmisele suunatud kampaaniate korral suudetakse muuta hoiakuid lühiajaliselt ning vahetult peale koolitust mõõdetud hoiaku muutus ei peegeldu sageli hilisemas käitumises
- Efekttiivne on liiklusolukordades läbiviidav ohutaju treening

Eesmärgid

- Kontrollida lühikese psühholoogilise sekkumise mõju algajate autojuhtide liikluskäitumisele
- Selgitada välja, kas sekkumise mõju sõltub isiksuseomadustest ja võimekusest

Meetodid

- 1866 autokoolide õpilast, kes taotlesid oma esimest juhiluba
- Osalejad jagati juhuslikult sekkumisrühma (n=1058) ja kontrollrühma (n=808).
- Osalejad täitsid küsimustiku oma sotsiodemograafiliste näitajate ja suitsetamise kohta, alkoholiprobleemide skaala (TWEAK) 3 Raveni progresseeruvate maatriksite alaskaalat (C, D and E) mõõtmaks vaimset võimekust, adaptiivse ja mitteadaptiivse impulsiivsuse skaala (AMIS), seadusekuulekuse skaala (MSD), Barratti Impulsiivsuse Skaala (BIS-11).

Meetodid

- Sekkumine “Impulsiivne käitumine liikluses” viidi läbi 15-30 osalejaga gruppides. Uuritavate liikluskäitumist ja õnnetustessesattumist jälgiti järgneva aasta jooksul kasutades politsei ja liikluskindlustusfondi andmebaase.

Sekkumise peamised ideed ja eesmärgid

Teadlikkus
impulsiivsusest

Aidata inimestel ära tunda enda ja teiste impulsiivseid kalduvusi

Enesejälgimine

Suunata inimesi jälgima oma riskikalduvust ja märkama situatsioone, mis on ohtlikud just neile tänu nende isiksuslikele ja kognitiivsetele eripäradele.

Eneseregulatsioon

Õpetada inimestele üldist ideed, et on võimalik muuta oma käitumist läbi oma mõtlemise muutmise.

Sekkumise struktuur ja sisu

Loeng

45 min

- kuidas impulsiivne temperament ja infotöötlusstiil mõjutab käitumist ja kuidas seda ära tunda
- igal koolituses osalejal paluti hinnata oma isiklikku impulsiivsust erinevatel skaaladel
- osalejal tuli teha introspektsiooni olukordade teemal, mis just temal suurendavad riskivõtmise tõenäosust või alandavad impulsikontrolli
- Nõuanded jälgimaks oma isiksusest ja kognitiivsetest eripäradest tulenevaid riskifaktoreid liikluses

Grupitöö

45 min

- Liiklusõnnetuste psühholoogiline analüüs:
- arutleti, millised psühholoogilised tegurid võisid rolli mängida nendes õnnetustes
 - hinnati oma isiklikku tõenäosust sellisesse õnnetusse sattumiseks
 - genereeriti ideid, kuidas vähendada oma tõenäosust sellisesse õnnetusse sattuda.

Tulemused

Rühmade kirjeldus

	Kontrollrühm N=517	Sekkumisrühm N=1058	Väljajääjad N=291
	<i>Mean, SD</i>	<i>Mean, SD</i>	<i>Mean, SD</i>
Vanus	22.9 (7.0)	23.1 (7.3)	23.0 (6.9)
Üldine võimekus	100.0 (14.5)	100.6 (14.8)	97.8 (16.5)
Seadusekuulekus	11.4 (2.8)	11.6 (3.0)	11.9 (3.0)
AMIS			
Kiire otsustamise stiil	18.3 (4.1)	18.3 (4.2)	18.6 (4.4)
Mõtlematus	15.9 (4.6)	15.6 (4.6)	16.4 (4.7)*
Pidurdamatus	17.6 (4.1)	17.4 (4.2)	17.8 (4.4)
Elamustejanu	19.5 (5.0)	19.2 (4.9)	19.6 (5.2)
BIS-11 impulsiivsus	56.9 (8.9)	56.8 (9.1)	57.7 (9.7)

Rühmade kirjeldus

	Kontrollrühm	Sekkumisrühm	Väljajääjate rühm
--	--------------	--------------	-------------------

	<i>n (%)</i>	<i>n (%)</i>	<i>n (%)</i>
Sugu			
Mehed	239 (46.2%)	439 (41.5%)	128 (43.8%)
Naised	278 (53.8%)	619 (58.5%)	163 (55.8%)
Haridus kõrgem	49 (9.4%)	128 (11.9%)	28 (9.5%)
Suitsetajad, n (%)	184(35,6%)	338 (31.3%)	115 (39.4%)*
ADRA2A genotüüp, n (%)			
CC	144 (70.9.9%)	283 (64.2%)	88 (72.1%)
GC/GG	59 (29.1%)	158 (35.8%)	34 (27.9%)

Rikkumised ja õnnetused järgneva aasta jooksul

	Kontrollrühm <i>n=517</i>	Sekumisrühm <i>n =1058</i>	Väljajääjate rühm <i>n =291</i>
Kiiruseületamine	33 (6,4%)	35 (3,3%)*	49 (6,1%)
Joobes juhtimine	8 (1,6%)	11 (1,0%)	15 (1,9%)
Aktiivsed õnnetused	10 (1,9%)	15 (1,4 %)	14 (1,7%)
Passiivsed õnnetused	14 (2,7%)	20 (1,9%)	28 (3,5%)
Kõik õnnetused/rikkumised	91 (17,6%)	178 (16,5%)	73 (25,0%)

	Kiiruse- ületamine	Joobes juhtimine^b	Aktiivsed õnnetused	Passiivsed õnnetused	Kõik rikkumised/õn netused
	<i>OR (95% CI)</i>	<i>OR (95% CI)</i>	<i>OR (95% CI)</i>	<i>OR (95% CI)</i>	<i>OR (95% CI)</i>
Sugu	5.89 (2.90- 11.94)	22.49 (2.98- 169.83)	2.97 (1.34- 6.56)	2.40 (1.32- 4.38)	2.08 (1.37- 3.16)
Vanus	0.95 (0.89- 1.01)	-	-	-	0.97 (0.94-1.00)
Sekkumine	0.56 (0.35- 0.89)	-	-	-	-
Suitsetamine	-	1.86 (1.07- 3.25)	-	-	1.22 (0.97-1.53)
Alkoholiprobleemid (TWEAK)	1.05 (0.89 - 1.22)	1.36 (1.08- 1.74)	-	-	1.09 (0.96-1.24)
Üldintellekt (SPM)	-	0.83 (0.38-1.81)	-	-	0.90 (0.74-1.08)
Seadusekuulekus	1.09 (0.85- 1.39)	-	-	-	1.15 (0.93-1.42)
BIS-11 Impulsiivsus	-	-	-	1.40 (1.07- 1.84)	0.85 (0.64-1.12)
AMIS	-	-	-	-	-
Kiire otsustamise stiil	1.18 (0.86- 1.62)	-	-	-	1.26 (1.00- 1.60)
Mõtlematus	-	1.41 (0.93-2.16)	-	-	1.21 (0.91-1.60)
Pidurdamatus	-	-	-	-	
Elamustejanu	1.14 (0.80- 1.61)	-	-	-	0.92 (0.70-1.20)

Järeldused

- Lühisekkumine autokoolides on efektiivne strateegia vähendamaks kiirusega seotud rikkumisi algajatel autojuhtidel nende esimese sõiduaasta jooksul.
- Sekkumise mõju on oluline ka siis kui võtta arvesse teiste liikluskäitumist ja õnnetusi mõjutavate tegurite efekte nagu sugu, vanus, mõned isiksuseomadused ja intellekt.