

МИНИСТЕРСТВО ВЫСШЕГО И СРЕДНЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ЭСТОНСКОЙ ССР

ТАРТУСКИЙ ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ (ТГУ)

О Т Ч Е Т

по научно-исследовательской работе

КОМПЛЕКСНОЕ СОЦИОЛОГИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКОЕ
ИССЛЕДОВАНИЕ ШОФЕРОВ И РЕМОНТНЫХ РАБОЧИХ

Т о м I V

Выполнено по договору № А-1075 с Управлением грузовых перевозок
Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог
ЭССР

№ гос. регистрации

Тема №

Инв. №

Проректор по научной работе
к. фарм. н., доц.

(И.К. Таммеорг)

Заведующий научно-исследовательским
сектором, к. эк. н.

(Е.О. Кайтса)

Научный руководитель Лаборатории
социологии ТГУ, руководитель темы
к. филос. н.

Ю. В. Вооглайд
(Ю.В. Вооглайд)

Т а р т у 1973

ENSV KÕRGENA JA KESKERIHARIDUSE MINISTEERIUM

TARTU RIIKLIK ÜLIKOOL (TRÜ)

Teadusliku uurimistöo aruanne

AUTOJUHTIDE JA REMONDITÖÖLISTE KOMPLEKSNE SOTSIO-
LOOGILINE JA SOTSIAALPSÜHHOLOOGILINE UURIMUS

Täidetud lepingu A- 1075 alusel ENSV Autotrans-
pordi ja Maanteede Ministeeriumi Autovadude

Valitsusega

IV k ö i d e

Tartu 1973

SISUKORD

3. peatükk PEREKOND JA KODUSED MATERIAALSED TINGIMUSED...	735
8.1. Perekonna suurus	738
8.2. Perekonna sissetulek	739
8.3. Hinnangud perekonna sissetuleku piisavusele.	743
8.4. Kindlustatus elamispiinnaga.....	753
8.5. Kodune majapidamine ja kindlustatus kommunaal- mugavuste ja tarbeesemetega	760
8.6. Rahulolu korteritingimustega	769
8.7. Koduste materiaalseste tingimuste ja nendega rahulolu seostest töökohal püsimise kindlu- sega	779
Kokkuvõte	788
Kirjandus	791
9. peatükk TÖÖVALINE AEG JA SELLE KASUTAMINE	794
9.1. Seotud ajast	798
9.1.1. Uneaeg	799
9.1.2. Väljapuhkamine	801
9.1.3. Tööletuleku aeg	804
9.2. Vaba aja hulgast	806
9.2.1. Vaba aeg tööpäevadel	808
9.2.2. Puhkepäevadest	810
9.2.3. Vaba aja hulk kuus	811
9.3. Vaba aja kasutamine	813
9.3.1. Eriala ja enesetäiendamisega seotud küsimu- sed	814
9.3.2. Massikommunikatsiooni (MK) tarbimine	823
9.3.3. Massikommunikatsiooni tarbimise struktuu- rist	829

9.3.4. Kultuuritarbimine	835
9.3.5. Aktiivsed kultuurialased tegevused ...	840
9.3.6. Enese füüsiline arendamine	843
9.3.7. Seltskondlikud tegevused	848
9.3.8. Alkoholi tarbimine	850
9.3.9. Perekonna ja koduga seotud tegevused..	854
9.3.10. Tegevuste lähedusest.....	859
9.3.11. Autojuhtide ja remonditöölise vaba aja kasutamise iseärasustest	862
9.3.12. Tegevuste seostatus	867
9.4. Rahulolu vaba aja hulgaga ja selle kasutamise- ga	872
9.4.1. Rahulolu vaba aja hulgaga	872
9.4.2. Rahulolu vaba aja veetmisega	882
9.4.3. Orientatsioon vabale ajale.....	885
Kokkuvõte	888
Kirjandus	892
10. peatükk TERVISLIK SEISUND	895
10.1. Objektiivse uurimise üldandmed	896
10.2. Haigestumisest	899
10.3. Ajutisest töövõimetusel	900
10.4. Perifeerse närvisüsteemi häiretest	902
10.5. Seedeelundite häiretest	904
10.6. Muudest kutsetööd segavatest tervisehäiretest	906
10.7. Neurootilisusest	908
10.9. Tervisliku seisundi subjektiivne hinnang	909
Kokkuvõte	911
Lõppkokkuvõtteks	913

8. p e a t ü k k

PEREKOND JA KODUSED MATERIAALSED TINGIMUSED

Inimeste elu võib vaadelda kulgevana kahes vastastikku seotud sfääris : töö- ja töövälises sfääris. Mõlemaid sfääre võib käsitleda mitmest aspektist. Majanduslikust aspektist on töösfaär põhiliselt tootmise, töövälise - tarbimise, tööjõu taastamise ja taastootmise sfääriks. " Mida rohkem inimene töötab ühiskonna kasuks, seda rohkem vajab ta hüvesid ja puhkust tööjõu kulutuste kompenseerimiseks ja töövõime säilitamiseks. Kui seda ei tehta aga piisavalt, siis väheneb inimese normaalne töövõime. Selle tagajärjel kahjustub otseselt ka inimese tervis ja lüheneb tema eluiga." /1, lk. 3/.

Töö- ja töövälise sfääri mõju inimeste suhetele, hoiakute ja väärtuste kujunemisele, isiksuse arenemisele ja käitumisele on sotsioloogia üheks uurimisobjektiks /vt. näiteks 16; 17; 27 /. Sellest aspektist on töö- ja töövälise sfääri vahetõde kõige keerulisem, vastuolulisem ja läbipõimunum.

Tähtsamaks ülesandeks majandusteadlaste ja sotsioloogide ees on töötajate materiaalsete vajaduste ja nende rahuldamise tingimuste uurimine. Elanikkonna mitmesuguste kihide ja gruppide elamistingimuste erinevused ja nende muutumise tendentsid peegeldavad ühiskonnas objektiivselt eksisteerivaid nähtusi ja protsesse. Töötajate vajadused, sealhulgas ka materiaalsed, ja nende rahuldamise kriteeriumid sõltuvad "konkreetsetest ajaloolistest tingimustest, antud ühiskonna, grupi või isiksuse arengutasemest". Nende kriteeriumide leidmiseks on tarvis "süsteemiliselt uurida hinnanguid ja hinnanguite muutusi" / 17, lk. 23 /.

Puudutades töövälise sfääri tähenduse probleemi, märgib tuntud nõukogude sotsioloog L. Gordon : "Ühiskonna praegusel arengustasel pole inimeste töövälise sfääri tähtsus isiksuse arengule mitte väiksem kui töösfääri tähtsus. Töötajate elutingimuste parandamine ja nende vaba aja kasutamise täiustamine on saanud nõukogude ühiskonna arengu paratamatuks tingimuseks" / 16, lk. 8 /.

Eesolevas peatükis oleme püüdnud selgitada erinevusi autojuhtide ja remonditöölise kodustes materiaalsetes tingimustes ning nende rahulolu oma koduste tingimustega, samuti koduste materiaalsete tingimuste osa tööga rahulolu ja töökohal püsimise kindluse suhtes.

Uuritavate perekonna ning koduste materiaalsete tingimuste iseloomustamisel kasutame järgmisi üldtuntud näitajaid:

1. Perekonna suurus (töötavate ja mittetöötavate täis-

kasvanute ning alaealiste laste arv).

2. Täistarbijate arv perekonnas.
3. Sissetuleku suurus ühe täistarbija kohta kuus.
4. Korterite juriidiline kuuluvus.
5. Elamispinna suurus ühe inimese kohta m^2 .
6. Perekonna kasutuses olevate tubade arv.
7. Korterite kindlustatus kommunaalteenustega.
8. Majapidamis- ja kultuuritarvete olemine.

Koduseid materiaalseid tingimusi iseloomustavad näitajad grupeeruvad järgmiselt:

1. Korteritingimused

- a) elamispinna ühe inimese kohta m^2 ;
- b) tubade arv ;
- c) korteri kindlustatus kommunaalteenustega.

2. Materiaalsete väärtuste (kinnisvara, majapidamis- ja kultuuritarvete) olemine e. jõukus.

3. Sissetulek ühe täistarbija kohta kuus rbl.

Koduste materiaalsete tingimuste uurimisel kasutame kõrvuti eespool nimetatud näitajatega sotsiaalpsühholoogilisi karakteristikuid. Oleme mõõtnud uuritavate rahulolu astet elamistingimustega, perekonna sissetulekuga ja kommunaalmuugavustega kindlustatusega.

Küsitlustulemused kõigi näitajate osas automajandite kaupa on esitatud lisa 1 tabelites 8.1.1 - 8.1.15 ja lisa

2, tabelites 8.2.1 - 8.2.11. Peatükis lähema vaatluse alla võetud tunnuste ja indeksite korrelatiivsete seoste tugevusest annavad ülevaate joonistel 8.1.1 ja 8.2.1 toodud maatriksid ja nende põhjal moodustatud graafid (joonised 8.1.2 ja 8.2.2. - vt. vastavalt lisa 1 ja 2).

Käesolev töö on ainult uurimistulemuste esialgne kirjeldamine ja analüüs.

8.1. P e r e k o n n a s u u r u s

Autojuhtide perekonna keskmine suurus küsitluse andmeil on 3,4 inimest, remonditöolistel - 3,6 inimest, üksikuid on autojuhtidest 7% ja remonditöolistest 5% (vt. lähemalt tabelid 8.1.1, 8.2.1).

Kuni 16 a. vanuseid lapsi on 63,4% autojuhtide ja 52,1% remonditöoliste perekondades. Autojuhtidel 32,5% ja remonditöoliste peredes 29,8% on üks, vastavalt 26,1% ja 17,6% - kaks, 3,9% - kolm ja 1,0% ning 0,8%-l üle kolme alaealise lapse. Üldse on küsitletud autojuhtide perekondades keskmiselt 1, remonditöoliste peredes 0,8 last (nendes peredes, kus on alaealisi lapsi, on laste arv nii autojuhtidel kui remonditöolistel keskmiselt 1,6).

Täiskasvanud mittetöötavaid (ka mitteõppivaid) perekonnaliikmeid oli 24,9% autojuhtide ja 27,8% remonditöoliste perekondades, seejuures vastavalt 21,6% ja 24,0% küsitletute perekondades üks ja 3%-l kaks mittetöötavat täiskasvanud perekonnaliiget.

Arvestades seda, et töötajate ja mittetöötajate, alaealiste ja täiskasvanute tarbimismõõdud on erinevad, leid-

sime perekonna suuruse ja koosseisu alusel perekonna tarbimisindeksi. Täiskasvanud töötav perekonnaliige on võetud ühikuks - üheks täistarbijaks, perekonnapea on võetud võrdseks 1,2 täistarbijaga, täiskasvanud mittetöötav (mitteõpiv) perekonnaliige on arvestatud 0,7, alla 16 a. vanused lapsed igäüks 0,6 täistarbijaks.

Autojuhtide perekonnas oli keskmiselt 3,1 täistarbijat, remonditöölisel 3,3 (vt. lähemalt tabelid 8.1.2, 8.2.2).

Järgnevalt vaatleme küsitletute perekonna sissetulekut ühe ^{täis}tarbija kohta.

8.2. P e r e k o n n a s i s s e t u l e k

Sissetuleku suurus ühe perekonnaliikme kohta iseloomustab perekonnaliikmete elatustaset täpsemini kui palga ja perekonna kogu sissetuleku absoluutne suurus /23, lk.62/. Siinjuures on oluline arvestada ka perekonna koosseisu ja vanuselist struktuuri, sest perekonna suurenemisel kulutused ühe perekonnaliikme kohta mõnevõrra vähenevad / 23 /. Käesoleva uurimuse andmeil on need küsitletud, kelle perekonnas on rohkem lapsi, rahul keskmiselt väiksema sissetulekuga.

Kuna perekonna tarbimisindeks võtab perekonna koosseisu ja vanuselise struktuuri erinevusi täpsemalt arvesse, oleme perekonna materiaalsete tingimuste iseloomustamisel kasutanud näitajana perekonna sissetulekut ühe täistarbija kohta.

Küsitletute keskmine sissetulek ühe täistarbija (t/t.) kohta on autojuhtidel 95 ± 2 rubla, remonditöölistel 88 ± 4 rubla kuus (vt. lähemalt tabeleid 8.1.3 ja 8.2.3).

22,5 % autojuhtidest ja 28,3 % remonditöölisest on perekonna keskmine sissetulek 1 täistarbija kohta alla 60 rubla, 22,4% autojuhtidest ja 15,1% remonditöölisest aga üle 100 rubla kuus.

Sissetulekute jaotus autojuhtidel ja remonditöölistel vastab statistiliselt normaalsele jaotusele. Selline nähtus, et sissetulekud jaotuvad ühetaolises sotsiaalses grupis normaalse või normaallogaritmilise jaotuse seaduse järgi, on üldine seaduspärasus / 19, lk. 182 /.

Autojuhtide ja eriti remonditöölisest keskmistes sissetulekutes erinevates automajandites esineb küllaltki suuri kõikumisi. Autojuhtide keskmine sissetulek ühe täistarbija kohta ulatub 76 rublast (Narvas ja Kohtla-Järve autobaasis nr. 18) kuni 110 rublani (Rapla ja Tapa), remonditöölistel 64 rublast kuus (Kohtla-Järve autobaas nr. 18) 120 rublani kuus Kingissepas (vt. lähemalt tabelid 8.1.3 ja 8.2.3).

Võrreldes teiste töötajate kategooriatega on autojuhtide ja remonditöölisest perekonna sissetulek küllaltki kõrge. Autotransporditöötajate keskmised palgad on üldse teiste rahvamajandusharude töötajate palkadest kõrgemad, ainult ehituses on keskmised palgad autotransporditöötajate omadest kõrgemad (vt. ka 4. ptk.) /21 /.

Autojuhtide ja remonditöölisest keskmine sissetulek 1

täistarbija kohta on suurem kui tööstusettevõtete töötajatel. Nii oli TRU Sotsioloogia Laboratooriumi uurimuste alusel tsemenditehases "Punane Kunda" töötajate perekonna kuusissetulek keskmiselt ühe inimese kohta 1969.a. 68 rubla, kombinadis "Järvakandi Tehased" 1969.a. 65 rubla ja 1972. aastal 71 rubla /5; 6; 11/. (Kui arvestada autojuhtide ja remonditööliste perekonna sissetulek perekonnaliikme, mitte ühe täistarbija kohta, siis oleks see summa vastavalt 87 ja 81 rubla).

Vabariigi autojuhtide ja remonditööliste perekonna sissetulek on suurem ka L. Gordoni ja E. Klopovi poolt 1965. - 1968.a. uuritud NSVL Euroopa osa suurlinnade perekondade keskmisest sissetulekust - veidi üle 60 rubla inimese kohta kuus / 16, lk. 36/.

Erinevused töötajate sissetulekutes ühe inimese (täistarbija) kohta tulenevad erinevustest perekonna suuruses ja perekonna üldsissetulekust, viimast mõjutab oluliselt uuritavate endi keskmine kuusissetulek.

Autojuhtidel on korrelatiivse seose tugevus perekonna suuruse ja sissetuleku suuruse vahel täistarbija kohta - -0,33, remonditöölistel -0,32 (joonised 8.1.1 ja 8.2.1). Seos palga suuruse ja sissetuleku vahel täistarbija kohta on autojuhtidel 0,26, remonditöölistel 0,16. Sel alusel võib oletada, et autojuhtidel sissetuleku suurus ühe täistarbija kohta sõltub rohkem nende endi palga suurusest kui remonditöölistel.

Autojuhtide suurema palga ja väiksema perekonna suuru-

sega on seletatav ka nende suurem sissetulek ¹ täistarbija kohta remonditöölistega võrreldes.

Töötajate sissetuleku hindamisel tuleb arvestada teatud üldisi minimaalseid ja optimaalseid norme, mille koostamisel on silmas peetud füsioloogia ja meditsiini seisukohati, kliimaatilisi tingimusi, ühiskondlikke tarbimisfonde, toiduainete ja laiatarbekaupade hindu jne.

Spetsiaalood uurimused on näidanud, et tööstustöölise 4-liikmelise perekonna hädavajalike tarviduste rahuldamiseks on tarvis 200 rubla, ratsionaalse tarbimise tagamiseks aga 613 rubla kuus (1960. a. hindade alusel) /25, lk. 71, 165/.

V. Türgi andmeil ulatus 1971. a. 4-liikmelise perekonna tarbimisminimuum Tartus 247 rublani kuus, mis on tõenäoliselt ka Eesti NSV keskmine /12, lk. 68-69/.

On oluline arvestada ka töötajate endi hinnanguid vajaliku sissetuleku kohta. Nii näiteks pidasid Tartu Rihisnaterjalide Tehase töötajad normaalseks äraelamiseks vajalikuks perekonna sissetuleku suurus^uks ^uühise kohta 1967. a. 112 rubla ja 1970. a. 117 rubla kuus, lähedaks äraelamiseks peeti tarvilikuks 1967. a. 156 rubla ja 1970. a. 161 rubla kuus /10/. Järvakandi töötajad hindasid vastavad summad 1969. a. 116 ja 153 rubla, 1972. a. 130 ja 165 rubla peale / 5; 6 /. Nagu näeme, on lähedaks äraelamiseks vajalikuks peetav summa lähedane ratsionaalsele tarbimismnormile. /25/

Vaatleme järgnevalt, kuidas hindavad autojuhid ja re-

remontitöölised oma perekonna sissetulekut.

8.3. Hinnangud perekonna sissetuleku piisavusele

Uuritavate põhiliste materiaalsete vajaduste rahuldatuset astet sotsiaalpsühholoogilisest aspektist mõõtsime küsitletute hinnangutena sissetuleku piisavusele, sealhulgas raha hulga piisavusele toitumiseks ja riietumiseks.

Küsitletute vastustest selgub, et täiesti piisavaks hindasid oma perekonna sissetulekut 17,5% autojuhtidest ja 18,5% remontitöölisest, mittepiisavaks vastavalt 32,8% ja 32,0% (vt. lähemalt tabelid 8.1.4, 8.2.4). Toitumise seisukohalt hindasid oma perekonna sissetulekut täiesti piisavaks vastavalt 29,8% ja 31,1%, mittepiisavaks - 21,0% ja 22,1% autojuhtidest ja remontitöölisest. Selleks, et kõik perekonnaliikmed saaksid riietuda nii, nagu tahaksid, väitsid raha jätkuvat ainult 14,9% autojuhtidest ja 17,0% remontitöölisest, sissetulek jäi selleks väheseks vastavalt 43,0%-l ja 42,9%-l (vt. lähemalt tabelid 8.1.5 ja 8.1.6).

Võrdluseks võib märkida, et meie poolt uuritud Kunda ja Järvakandi töötajate hulgas oli rahulolematust perekonna sissetulekuga suurem: Kundas olid umbes pooled, Järvakandis ligi kaks kolmandikku rahulolematud. Eri automajandites on rahulolu sissetulekuga keskmisest märksa erinev.

Rahulolematute protsent ulatus autojuhtidel 17 -st Raplas ja Kärklas (s.o. peaaegu kaks korda keskmisest - 32,8% väiksem) kuni 45,5 -ni Kohtla-Järve automajandis nr. 12 (s.o. peaaegu poolteist korda keskmisest suurem). Erinevused rahulolus vastavad üldiselt erinevustele sissetuleku suuruses : nagu eespool näidatud, oli Kohtla-Järvel autobaasis nr. 18 sissetulek üks väiksemaid, Raplas aga üks suuremaid (vt. tabel 8.1.4).

Remonditööliste rahulolus, samuti sissetulekus, olid kõikumised majandite vahel suuremad, rahulolematute protsent ulatus 11,5-st Tallinna autobaasis nr. 17 (ligi kolm korda keskmisest - 32,0% väiksem) kuni 60-ni Kohtla-Järve autobaasis nr. 18 (ligi kaks korda keskmisest suurem). Kohtla-Järve autobaasis nr. 18 oli ka remonditööliste perekonna sissetulek teatavasti kõige väiksem (vt. tabel 8.2.4).

Hinnangud perekonna sissetulekule sõltuvad üldiselt sissetuleku suurusest, kuigi ühesugust summat hinnatakse sageli erinevalt. Erineva sissetulekuga töötajate hinnangute erinevused on esitatud tabelites 8.1 ja 8.2.

Tabel 8.1

Perekonna sissetulekule antud hinnangute
sõltuvus sissetuleku suurusest täistarbija koh-
ta autojuhtidel

Sissetulek rbl.	n	\bar{x}	% küsitletutest		
			Jaab väheseks	Enam-vahem jätkub	Jätkub täiesti
Kuni 40	60	1,3	70,0	28,3	1,7
41 - 60	210	1,6	51,4	41,4	7,1
61 - 80	309	1,7	42,1	47,6	10,0
81 - 100	249	2,0	22,1	59,0	18,9
101 - 120	126	2,1	13,5	61,9	23,8
121 - 140	55	2,4	12,7	38,2	49,1
141 - 160	38	2,4	2,6	52,6	44,7
Ule 160	55	2,4	3,7	45,4	50,9
Valitsuses	1221	1,8	32,8	48,5	17,5

Tabel 8.2

Perekonna sissetulekule antud hinnangute sõltuvus
sissetuleku suurusest täistarbija kohta re-
nonditöölistel

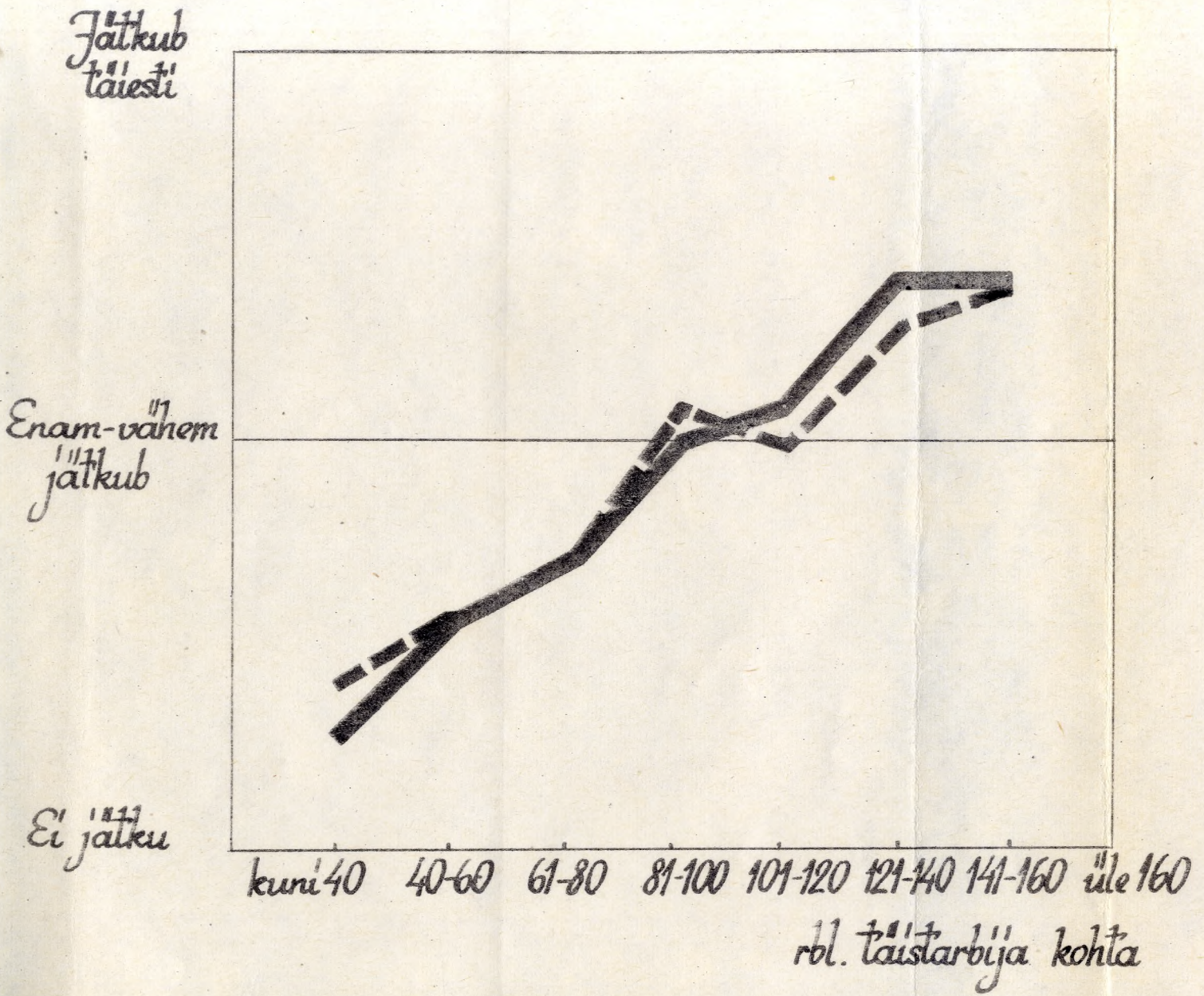
Sissetulek rbl.	n	\bar{x}	% küsitletutest		
			Jääb väheks	Enam-vähem jätkub	Jätkub täiesti
Kuni 40	29	1,4	65,5	31,0	3,4
41 - 60	102	1,6	50,0	40,2	8,8
61 - 80	111	1,7	38,7	52,3	8,1
81 - 100	92	2,1	16,3	54,4	29,4
101 - 120	31	2,0	16,1	71,0	12,9
üle 120	40	2,3	7,5	45,0	47,5
Valitsuses	466	1,8	32,0	46,8	18,5

Tabelitest ilmneb tendents : sissetuleku suurenemisel kasvab rahulolijate ja kahaneb rahulolematute protsent. Vaadeldavaid seoseid iseloomustavad lisaks tabelitele graafik joonisel 8.1 ja diagramm joonisel 8.2.

Graafikult ja tabelitest näeme, et nendest, kelle perekonna sissetulek on väiksem kui 60 rubla täistarbija kohta, on valdav enamus rahulolematud.¹ Nendest, kelle sissetu-

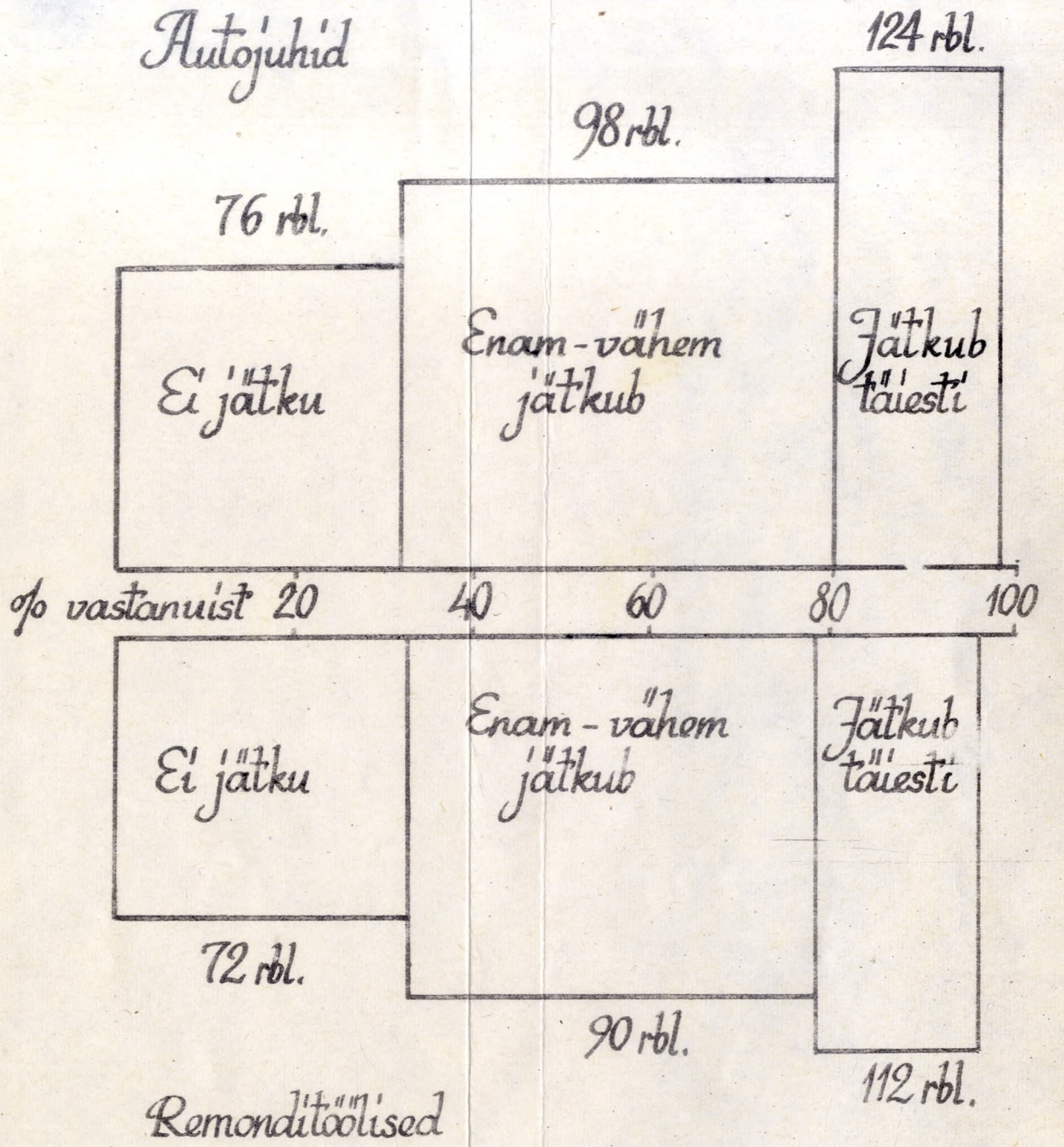
¹ Selle rahulolematuse tagajärjed võivad olla sügavamad, kui see esimesel pilgul paista võiks. Madal sissetulek pidurdab ilmselt ka perekonna suurenemist. Perekonnaprobleemide uurimisel Tartus on viinud mõttele, et "perekonna planeerimisel peetakse silmas teatavat sissetuleku nivood, mis on umbes 50-55 rbl. ringis perekonnaliikse kohta, ning välditakse langemist allapoole seda taset" /8, lk. 211/.

Hinnang



Joonis 8.1. Perekonna sissetulekuga rahulolu seos sissetuleku suurusega

Autojuhid



Joonis 8.2. Perekonna sissetulekuga rahulolijate ja rahulolematute keskmine sissetulek ühe täistarbiija kohta

leht on üle 80 rubla kuus, on valdav enamus oma perekonna sissetulekuga rahul. Nendest, kelle sissetulek on 101-120 rubla aastas, täistarbija kohta, pole rahulolematute protsent enam eelmisest võrreldes oluliselt väiksem. Nendest, kelle perekonna sissetulek ületab 120 rubla aastas, täistarbija kohta, hindavad pooled sissetulekut täiesti piisavaks.

Võrreldes veel kord tabelites ja graafikutes toodud andmeid, näeme, et sissetulekuga rahulolu tõuseb oluliselt töötajatel, kelle sissetulek on 80-100 rubla kuus. Alates sissetuleku suuruselt üle 120 rubl. kuus autojuhtide keskmine rahulolu enam ei tõuse. Analooogiline nähtus ilmnes palgaga rahulolu juures: autojuhtide palga suurenemisel üle 210 rubla kuus rahulolu oluliselt enam ei tõusnud (vt. 4 ptk. tabel 4.3).

Samasugust nähet, et tingimuste paranemisel rahulolu enam oluliselt ei tõuse, võib täheldada elamispinna kasvu ja elamistingimustega rahulolu vahelkorras (vt. joonis 8.5).

Kui inimeste otsesed materiaalsed vajadused on küllaldaselt rahuldatud, siis suureneb ilmselt teiste, kõrgete vajaduste osatähtsus, tekivad uued vajadused /7, lk. 68 jt./.

Kui näiteks sissetulek võimaldab rahuldada elementaarseid vajadused toidu, riiete jms. järele, siis edasi muutub sissetulek üheks inimese prestiiži tõstmise vahendiks. Arvata võib, et oluliselt ka sellegipärast ei ole kõik inimesed oma sissetulekuga kunagi maksimaalselt rahul /vt. ka 14, lk. 147/.

Analoogilistest tendentsidest, kus tingimuste paranemisel rahulolu tase enam ei tõuse, rääkis Leedus läbiviidud uurimuste alusel V. Justitski Vilniuses 1973.a. 1.- 2.veebbruaril toimunud sotsioloogide konverentsil. Rahulolu sissetulekuga toitumise, riietumise ja korteri sisustamise seisukohalt tõuseb sissetuleku kasvamisel ainult teatud piirini, selle ületamisel rahulolu enam oluliselt ei muutu. V. Justitski andmetel oli toitumise seisukohalt selleks piiriks sissetulek 60, riietumise seisukohalt 89 rubla inimese kohta kuus.

Võime järeldada, et materiaalse heaolu tõusmisel väheneb ka raha stimuleeriv mõju. Nendest uuritud töötajatest, kel endi hinnangute järgi raha jätkub, on V. Justitski andmetel valmis lahkuma sisukamale, kuigi vähem tasuvale tööle kaks ja pool korda rohkem kui nendest, kel raha ei jätkunud. Seega on materiaalselt kindlustatud inimesed nõudlikumad ka töö teiste külgede suhtes peale töötasu.

Diagramm joonisel 8.2 kujutab perekonna sissetulekuga rahulolevate ja rahulolematute töötajate protsentuaalset osa kõigist küsitletutest ja näitab nende keskmist sissetulekut täistarbija kohta.

On huvitav märkida, et oma perekonna sissetulekut enam-vähem piisavaks hinnanud küsitletute keskmine sissetulek (vastavalt 98 ja 90 rubla - vt. joonis 8.2) oli praktiliselt

võrdne kõigi küsitletute keskmise sissetulekuga (vastavalt 95 ja 98 rubla - vt. tabelid 8.1.3 ja 8.2.3). See asjaolu näib kinnitavat väidet, et rahulolu on seoses erinevustega töötajate tingimustes (antud juhul sissetulekus) /9, lk. 164/, s.t. rahul on need, kelle sissetulek on keskmisest suurem, ja vastupidi. Toodud andmetest nähtub, et autojuhtide hinnangute kriteeriumid on mõnevõrra kõrgemad kui remonditöölistel. Võrdse sissetuleku puhul on autojuhtide hulgas rahulolematuid mõnevõrra rohkem kui remonditööliste hulgas (joonis 8.4). Analoogiline nähtus ilmneb, nagu hiljem näeme, ka elamispiima ja elamistingimustega rahulolu juures (vt. näiteks joonis 8.5). Remonditööliste suhteliselt kõrgem rahulolu samasuguse sissetuleku puhul on seletatav nende lühema tööaja ja suurema vaba aja hulga. Autojuhid lepivad oma väiksema vaba aja hulga, kuid esitavad selle eest suuremad nõudmised töötasule, perekonna sissetulekule ja korteritingimustele.

Suuri erinevusi hinnangutes sama suurele sissetulekule (tabelid 8.1 ja 8.2) võib seletada erinevustega töötajate tingimustes. Rahulolu on kompleksne tervik ja iga töötaja hindab mingit nähtust oma elusituatsiooni kui terviku seisukohalt lähtudes.

Kõigi perekonna sissetulekuga rahulolu mõjutavate faktorite kindlakstegemine nõuab edasist diferentseeritud ja süstemaatilist analüüsi.

Käesoleval etapil olene neid faktoreid uurinud põhili-

selt korrelatsioonanalüüsi abil. Seoste leidmisel teiste tunnustega on perekonna sissetuleku rahulolu hinnangutest moodustatud ~~...~~ indeks. Indeks "Hinnang perekonna sissetulekule", mis koosneb hinnangutest sissetuleku üldisele piisavusele ja sissetuleku piisavusele toitumiseks ja riietumiseks, üldjactumused remonditöölise ja autojuhtide kohta on järgmised:

Skaala	1	2	3	4	5	6
Autojuhid %	0	11,8	23,4	22,8	20,7	21,3
Remonditöölised %	0	14,3	20,2	19,4	25,7	20,4
Autojuhid $\bar{x} = 4,2 \pm 0,1$				$\sigma = 1,3$		
Remonditöölised $\bar{x} = 4,2 \pm 0,1$				$\sigma = 1,4$		

1. skaalajactuses on need, kes hindavad oma perekonna sissetulekut kõige vähem piisavaks, 6. - need, kes hindavad oma perekonna sissetulekut kõige enam piisavaks.

Indeksi järgi on rahulolu perekonna sissetulekuga kõrgem Rapla, Kunda, Viljandi, Paide ja Põltsamaa autojuhtidel ning Valga ja Kärđla remonditöölistel. Indeksiväärtused on keskmisest väiksemad Tartu, Elva, ja Kohtla-Järve automajandi nr. 12 autojuhtidel ja Kohtla-Järve 18. automajandi ning Elva remonditöölistel.

Tähtsamatest perekonna sissetulekuga rahulolu mõjutavatest faktoritest ülevaate saamiseks anname indeksi "Hinnang

perekonna sissetulekule" kõige tugevamate korrelatiivsete seoste pingeread, eraldi autojuhtide ja remonditööliste kohta (vt. joonised 8.1.1 ja 8.2.1).

Autojuhtidel on selle indeksi pingerida järgmine:

	r
1. Rahulolu sissetulekuga tööl (i. 495)	0,40
2. Sissetuleku suurus täistarbija kohta (t.567)	0,35
3. Jõukus (i. 759)	0,23
4. Rahulolu korteritingimustega (i.779)	0,18
5. Palga suurus (t. 801)	0,18

Remonditöölistel on indeksi "Hinnang perekonna sissetulekule" korrelatiivsete seoste pingereas tegurite järjekord veidi teistsugune:

	r
1. Rahulolu sissetulekuga tööl (i. 378)	0,34
2. Rahulolu korteritingimustega (i. 621)	0,21
3. Jõukus (i. 619)	0,20
4. Sissetuleku suurus täistarbija kohta (t.454)	0,15
5. Palga suurus (t. 671)	0,09

Pingeridadest ilmneb, et rahulolu oma perekonna sissetulekuga on seotud palgaga rahuloluga, sissetuleku suurusega, jõukusega, rahuloluga korteritingimustega. Seejuures palgaga rahulolu seos hinnanguga perekonna sissetulekule on tugevam kui viimase seos perekonna sissetuleku enda suurusega.

Käesoleva uurimuse andmeil polnud hinnang perekonna sissetuleku piisavusele, samuti nagu perekonna sissetuleku

suurus, märkinisväärses korrelatiivses seoses staaži, vanuse ja haridustasemega.

Kuigi noorematel ja väiksema staažiga töötajatel on palgad väiksemad, on neil ka perekond väiksem ning sissetuleku suurus ühe täistarbija kohta ei ole neil teistest oluliselt erinev.

Küllaltki oluline on seos perekonna sissetuleku ja sellega rahulolu ning töökojal püsivuse kindluse vahel, mida käsitleme lähemalt peatüki lõpus.

8.4. Kindlustatus elamis- pinnaga

Autojuhtide ja remonditööliste korteritingimuste käsitlemisel vaatlesime kõigepealt, milline on nende korteri juuridiline kuuluvus ja elamispinna suurus ühe perekonnaliikme kohta. Esitame ka andmed perekonna kasutuses olevate tubade arvu kohta .

Küsitluse andmeil elab 54% autojuhtidest ja 52,1% remonditöölistest kommunaalkorteris, vastavalt 25,1% ja 27,8% individuaalmajas (või kooperatiivkorteris), 4,2% ja 5% na-jandi majas, 8,1% ja 7,1% üürikorteris eramajas, 2,2% ja 2,3% ühiselamus ning 5,1% elab kusagil mujal.

Vanemate ja staažikamate töötajate hulgas on suhteliselt rohkem neid, kes elavad individuaal- ja kommunaalmajas (vastavalt kuni 5% ja 10%). Majandi korteris, samuti erumajas üürikorteris, ühiselamus jm. elavad rohkem nooremad, eriti need, kelle tööstaaž automajandis on kuni 3,5 aastat (kuni 2 korda enam Valitsuse keskmisest).

Autojuhtide perekondade kasutuses on keskmiselt kaks tuba, 34,8%-l vaid üks tuba, 40,3%-l - kaks, 17,4%-l kolm tuba ja 6%-l üle kolme toa. Remonditöölise perekondade kasutuses on keskmiselt 2,1 tuba; 28,3%-l üks tuba, 41,8%-l kaks, 20,4%-l kolm ja 7,9 protsendil üle kolme toa.

Seega näeme, et selle järgi, milline on korteri juriidiline kuuluvus ja perekonna kasutuses olevate tubade arv, pole autojuhtide ja remonditöölise vahel olulisi erinevusi.

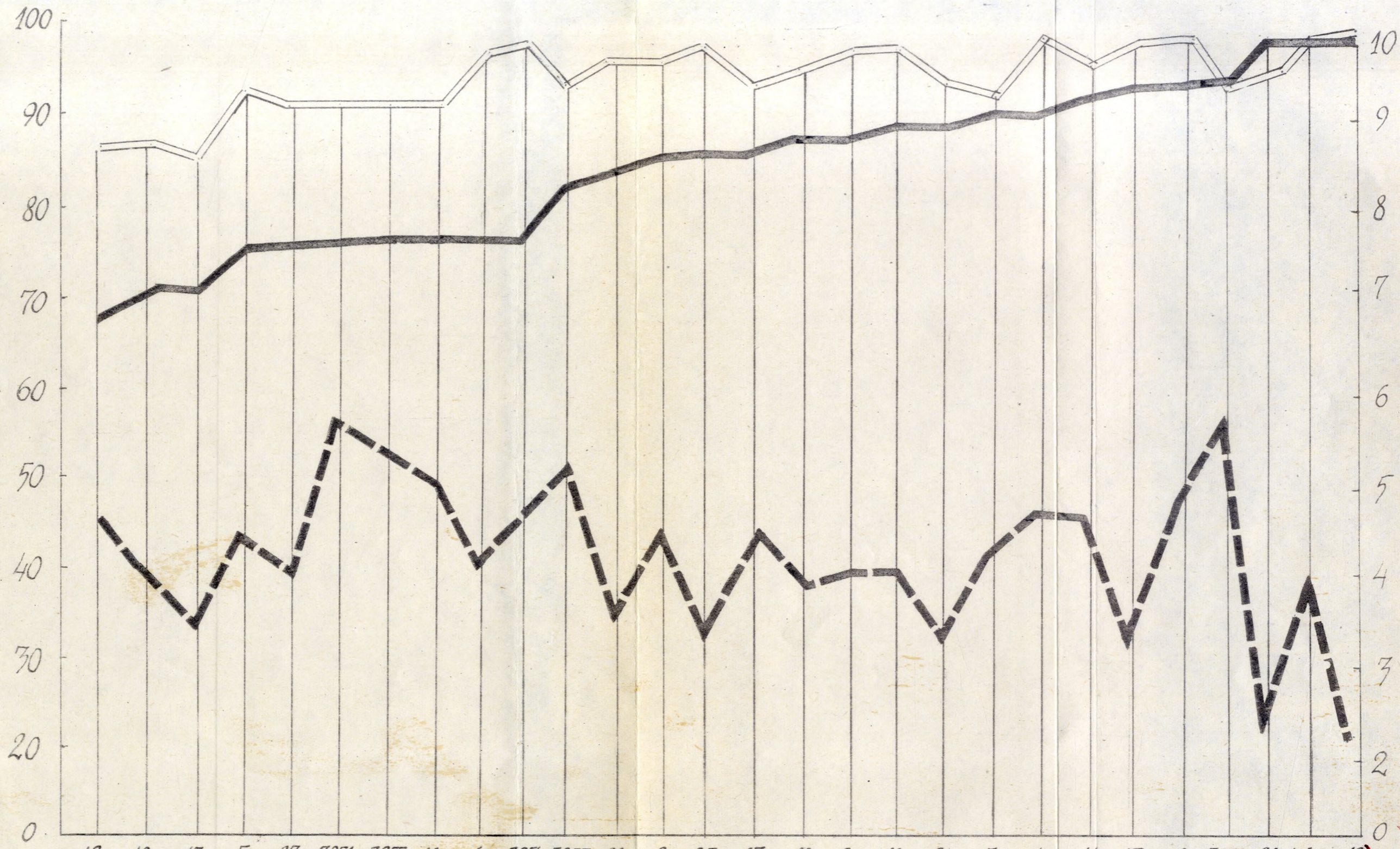
Küsitluse andseil tuleb elamispinna suuruseks ühe inimese kohta autojuhtidel keskmiselt $8,5 \pm 0,2 \text{ m}^2$, remonditöölistel $9,0 \pm 0,4 \text{ m}^2$.

Toome siinkohal võrdluseks andmed keskmise elamispinna suuruse kohta Eesti linnades ja alevikes. 1969. a. oli selleks $9,2 \text{ m}^2 / 3$ /, 1971. a. kohta on olemas andmed üldise põrandapinna kohta - $13,9 \text{ m}^2 / 2$ / k. 249 / . Arvestades üleminekukoeffitsiendiks üldiselt põrandapinnalt elamispinnale $0,7 / 26$ /, tuleks keskmiseks elamispinna suuruseks 1971. a. $9,7 \text{ m}^2$ (Nõukogude Liidus keskmiselt 1970. a. $7,7 \text{ m}^2 / 21$ /).

Seega on remonditöölise elamispinna keskmine suurus

Rahulolematud
%

Elamispind m²

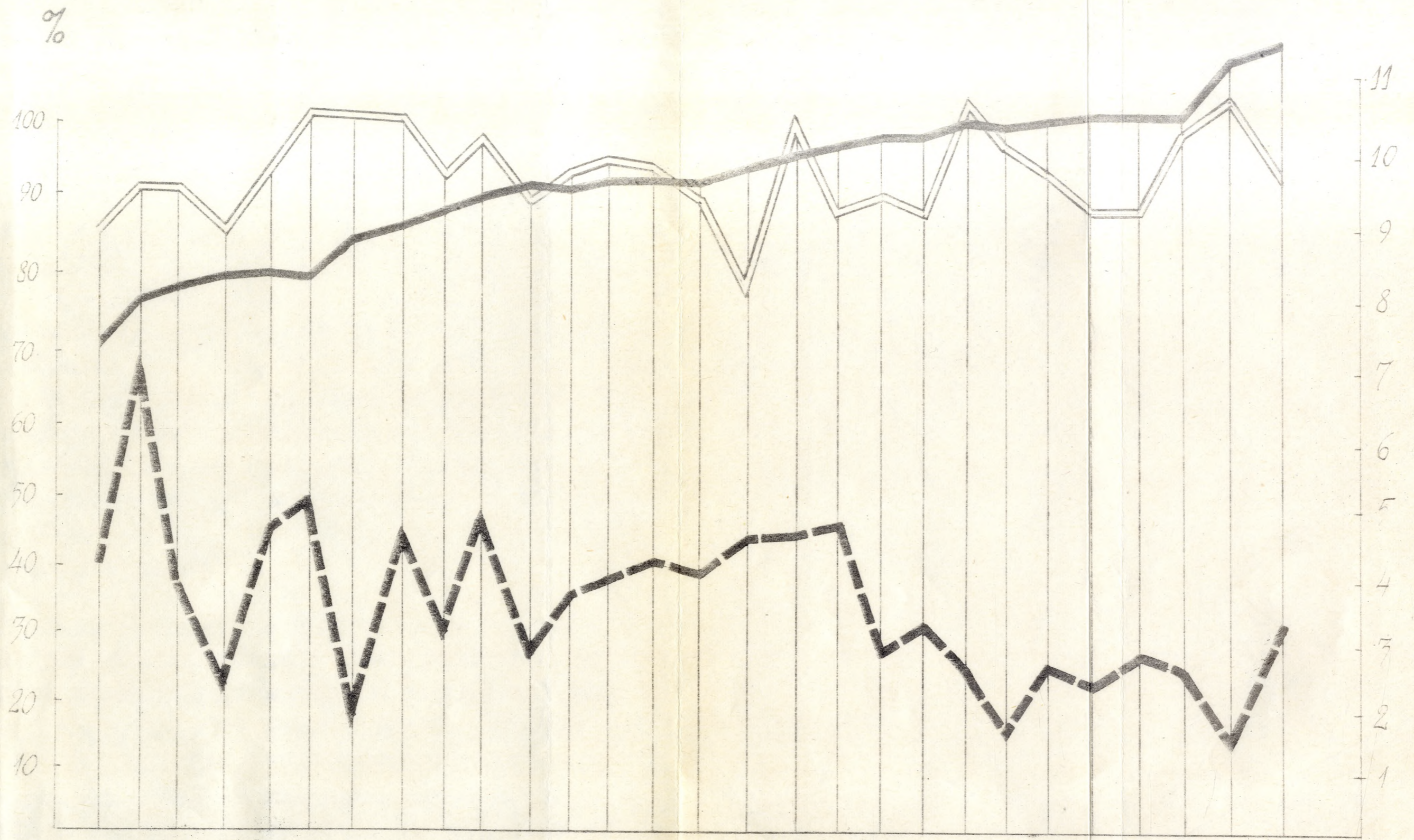


Joonis 8.3. Autojuhtide keskmine elamispind ühe inimese kohta eri automajandites ja rahulolu elamistingimustega

Automajandi number

Rahulolematud

Elamispind m²



Joonis 8.4. Remonditöölise keskmine elamispind ühe inimese kohta eri automajandites ja rahulolu elamistingimustega

Automajandi number

vabariigi keskmisega peaaegu võrdne, autojuhtidel aga väiksem.

Kuna elamispinna järgi on piirkonniti suuri erinevusi, siis vaatleme lähemalt autojuhtide ja remonditöölise elamispinna suurust võrreldes vastavate linnade ja alevike keskmise elamispinna suurusega ühe inimese kohta / vt. joonised 8.3 ja 8.4).

Remondimeeste elamispiind on üldiselt vastav kohalikele keskmistele näitajatele, autojuhtidel on see üldreeglinana väiksem.

Kui üldine elamispinna suurus ühe inimese kohta ulatub erinevates kohtades 8,5 - 8,6 m² (Narvas ja Kohtla-Järvel), 10,6 m² -ni (Raplas ja Elvas), siis autojuhtidel 6,8 - 7,1 m² -lt (Kohtla-Järvel ja Narvas) 10,3 m² -ni Raplas ja remondimeestel 7,1 m² -lt Kohtla-Järvel 11,2 - 11,5 m² -ni Raplas ja Paides.

Sanitaar-hügieeniliste nõudmiste järgi peaks ühe inimese kohta olema keskmiselt 9 m² elamispinna e. 12,5 - 13 m² üldist (kasulikku) pinda. Nõukogude ühiskonna edasiseks eesmärgiks on aga tagada igale perekonnale korter, mis mitte ainult ei vasta sanitaar-hügieenilistele nõudmistele, vaid loob ka hädavajalikud tingimused kultuurseks puhkuseks, loomikuharrastustega tegelemiseks ja laste kasvatamiseks. On tarvis, et tubade arv vastaks perekonnaliikmete arvule või ületaks selle ühe võrra. Lähtudes sellest ja ratsionaalse

tarbivise nõudeist peaks elamispinna ühe inimese kohta tulema 13 - 15 m² (üldpinna 21 - 22 m²) / 22, lk. 90-95/.

Hiisile võib öelda, et üldiselt on Eestis sanitaarne elamispinna norm saavutatud, mõnedes kohtades läheneb see juba ratsionaalsele normile. Sama kehtib üldjoontes ka autojuhtide ja remonditööliste elamispinna kohta, kuigi autojuhtide elamispinna on üldiselt mõnevõrra väiksem vabariigi keskmiste tingimustega võrreldes.

Vaatleme järgnevalt elamispinna suurust küsitletute puhul diferentseeritumalt. Üksikute töötajate elamispinna suurus on küllaltki suuri erinevusi. 32,8% autojuhtide ja 26,5% remonditööliste elamispinna suurus on väiksem kui 6 m² inimese kohta; üle 9 m² on elamispinna vaid 32,0% autojuhtidest ja 38,0% remonditöölistest.

Elamispinna suurus sõltub oluliselt korteri kuuluvusest. Individuaalmajades ja kooperatiivkorteris on see 10,8 m², majandi majas 8,0 m², kommunkorteris samuti keskmiselt 8 m² ja ühiselemus vaid 5,6 m² ühe inimese kohta.

Märkimisväärne on seos elamispinna ja perekonna suuruse vahel (autojuhtidel $r = -0,23$, remonditöölistel $r = -0,36$). Abielus autojuhtidel on elamispinna keskmiseks suuruseks 8,1 m², remonditöölistel 8,5 m², vallalistel vastavalt 10,1 m² ja 10,2 m² ühe inimese kohta.

Suured on erinevused vanusegruppide lõikes elamispinna suuruses, nagu ilmneb tabelist 8.3.

Tabel 8.3

Elamispinna suurus ja töötaja vanus

Vanus a.	\bar{x}	kuni 20	21-25	26-31	32-35	
Elamispinna autojuhtidel	8,5	7,9	8,7	8,2	8,2	
Elamispinna remonditöölistel	9,0	9,2	9,1	7,9	8,1	
		36-40	41-45	46-50	51-55	56-60
		8,1	8,8	8,2	10,3	9,8
		9,0	9,3	9,6	8,5	11,0

Tabelist ilmneb, et elamispinna suurus on 26-40-aastastel üldiselt kõige väiksem. Võrreldes autojuhtide ja remonditööliste elamispinna suurust, näeme, et vanusegrupis 21 - 35 aastat see praktiliselt ei erine.

Seega on erinevused autojuhtide ja remonditööliste keskmises elamispinna suuruses seletatavad paljuski erinevustega nende vanuselises struktuuris. Ilmneb, et 21-40-aastas-

te autojuhtide suhteline osakaal on remonditöölistega võrreldes kõrgem (vastavalt 68,6% ja 45,2% - vt. 1.ptk.).

Tartu Riikliku Ülikooli majandusgeograafia kateedri uurimuse tulemused Tartu linnaelanike kohta 1969. a. kinnitasid, et kõige väiksem elamispind oli noortel, kuni 35 a. vanuse perekonnapeaga perekondadel, kol olid lapsed; kõige suurem oli elamispind üle 60 a. vanuse perekonnapeaga lasteta perekondadel.

Järgnevalt vaatleme käsitletute kindlustatust kommunaalmugavustega ja mitmesuguste kultuuri- ja majapidamistarvete omanist. Seejärel käsitleme töötajate rahulolu oma elamistingimustega.

8.5. Kodune majapidamine ja kindlustatus kommunaalmugavuste ja tarbeesemetega

Töötajate elamistingimusi ja käitumist mõjutab küllaltki olulisel määral nende vahetu esemeline keskkond. Mitmesuguste materiaalsete väärtuste omanine peegeldab ka töötajate elatustaset.

Vaatleme järgnevalt, millised materiaalsed väärtused, majapidamis- ja kultuuritarbed on autojuhtidel ja remonditöölistel ning kuidas nad on kindlustatud kommunalteenustega .

Käsitletute kodust majapidamist iseloomustavad kõige

üldisemalt järgnised näitajad. Aiamaad kasutavad 40,4% autojuhtidest ja 42,1% remonditöölised, oma majapidamine (loomad, linnud) on 14,7% autojuhtidel ja 17,6% remonditöölistel. Vastavalt 9,2% ja 9,5%-l on kasutada saun, 5,4% ja 4,7 protsendil oma suvila. Individuaalelemu või kooperatiivkorter on, nagu eespool juba märkisime, 26,1% autojuhtidel ja 27,8% remonditöölistel (tabelid 8.1.8 ja 8.2.5).

Küllaltki suuri erinevusi on täheldatud era- või kooperatiivkorterite valdamises: Tallinna, Kohtla-Järve, Narva ja Kunda töötajatest elab keskmisest vähem, Kärkla, Kingissepa, Rapla, Keila, Pärnu, Võru, Elva ja Tapa töötaja^{test} keskmisest rohkem erakorterites (reas kohtades üle 50%, tabelid 8.1.11, 8.2.8).

Aiamaa valdajaid on väiksemates keskustes tunduvalt rohkem, nendes asuvates automajandites on aiamaa keskmiselt üle 50% töötajatel. Keskmisest tunduvalt vähem kasutavad aiamaad Tallinnas, Tartus, Kohtla-Järvel ja Narvas töötavad autojuhid ja remonditöölised. Tallinnas töötavatel autojuhtidel ja remonditöölistel on üldisest rohkem suvilaid, väiksemates keskustes tunduvalt vähem, terves reas majandites polnud käsitletutel üldse suvilaid.

Saunu on rohkem väiksemates keskustes olevate automajandite töötajatel (Kärkla, Kingissepa, Võru, Elva, Põltsamaa jt.), reas majandites kuni ühel kolmandikul (vt. lähemalt tabelid 8.1.8 ja 8.2.5).

Kommunaalmugavuste kasutamises on samuti suuri erine-

vasi elamisloha järgi - suuremates linnades on neid mugavusi rohkem. Üldiselt on rohkem kui poolte küsitletute korteris veevõrk, kanalisatsioon ja gaas, kolmandikul keskküte ja vannituba, veerandil soe vesi. Autojuhtide ja remondimeeste vahel ses osas olulisi erinevusi pole (vt. lähemalt tabelid 8.1.9, 8.2.6/).

Ametlik statistika arvestab kommunaalmugavusi üldise elamispinna järgi, mitte korterite või perekondade järgi, ning seega ei ole võimalik võrrelda autojuhtide ja remondimeeste korterite varustatust kommunaalmugavustega üldiste andmetega.

Mõningaid võrdlusandmeid on olemas Tallinna kohta. Toome siinkohal võrdluseks Tartu Riikliku Ülikooli Sotsioloogia Laboratooriumi uurimise andmed Tallinna linna elanike elmingimuste kohta 1972. a.

Tabel 8.4

Kommunaalmugavustega kindlustatus Tallinnas

Kommunaalteenused	% küsitletuist		
	Tallinnas kesk- miselt 1972. a.	Tallinna autonoomne 1973. a.	
		Autojuhti- del	Remondi- töölistel
Veevõrk (külma veega)	92,7	82,6	83,3
Kanalisatsioon	88,4	76,4	76,0
Keskküte	49,5	50,0	51,3
Vannituba	53,4	48,9	50,0

Nende andmete alusel võib oletada, et küsitletud Tallin-

na autojuhid ja remonditöölised on veevärgi ja kanalisatsiooni osas kommunaalteenustega halvemini kindlustatud.

Erinevate kasutada olevate kommunaalmugavuste kohta on moodustatud summaarne näitaja - kommunaalmugavuste indeks. Arvesse on võetud järgmist: veevõrk, kanalisatsioon, kuumvesi, keskküte, gaas, vannituba, soe tualettruum, telefon.

Indeksi jaotused autojuhtide ja remonditööliste kohta on järgmised:

Skaala		1	2	3	4	5	6	7
Autojuhid	%	24,0	15,9	17,2	9,3	7,1	11,0	15,6
Remonditöölised	%	22,1	18,0	13,7	9,5	6,8	10,5	19,5

$$\text{Autojuhid } \bar{x} = 3,6 \pm 0,1 \quad \sigma = 2,2$$

$$\text{Remonditöölised } \bar{x} = 3,7 \pm 0,2 \quad \sigma = 2,2$$

1. skaalajaotus näitab, et kasutada pole mitte ühtegi, 7. - kasutada on kõik nimetatud mugavused.

Seega rohkem kui veerand töötajatest on täielikult, ligi pooled pole aga peaaegu üldse varustatud kommunaalmugavustega.

Keskmisest tunduvalt rohkem on kommunaalmugavusi Narvas (indeksi väärtus 5,5), Kohtla-Järvel (5,0) ja Tallinna maajandis (4,5); tunduvalt vähem Tapal, Põltsamaal, Valgas, Kingissepas, Viljandis jt. väiksemates linnades olevates automajandites.

Kommunaalmugavuste kasutamise võimalused sõltuvad kor-

teri kuuluvusest. Kõige paremini on varustatud ses suhtes kommunaalkorterid (indeksi väärtus $\bar{x} = 4,6 - 4,9$), kõige halvemini eramajad (indeksi väärtus $\bar{x} = 2,4$). Kommunaalmajadest on kolm neljandikku veevärgi, kanalisatsiooni ja gaasiga, pooled keskkütte ja vannitoaga, ligemale kolmandik sooja veega.

Mitmesuguseid esemeid (kultuuri- ja sporditarbeid jm.) on autojuhtidel ja remonditöölistel vastavalt järgmiselt:

		% küsitletutest	
hea mööbel	53	ja	53
magnetofon	27	ja	31
fotoaparaat või kinokaamera	41	ja	44
üle 50 raamatuga raamatukogu	48	ja	50
mõni muusikariist	25	ja	29
kalamehevarustus	33	ja	42
jähimehevarustus	12	ja	13
spordivahendid	54	ja	59
mootor- või sõudepaat	4	ja	8
mootorratas, motoroller			
või mopeed	23	ja	30
auto	10	ja	12

(vt. majandite kohta tabelid 8.1.8 ja 8.2.5).

Võrdlusandmeid /4, lk. 12/ võib tuua tabelis 8.5 olevate kultuurikaupade omamise kohta.

Tabel 8.5

Autojuhtide ja remonditöölise perekondade võrdlus
vabariigi töölise ja teenistujate perekondadega
kultuurikaupade omanise alusel

Kultuuri- kaubad	% küsitletutest			
	Eestis keskmiselt		Auto- juhti- del	Remondi- töölis- tel
	30.9.1967	31.12.1969	1971	1971
Raadio, radiola	85,7	96,4	93,5	92,1
Televiisor	57,6	71,0	87,1	85,6
Pesupesemismasin	38,3	49,8	69,5	68,5
Külmutuskapp	14,5	29,2	51,3	43,4
Tolmuimeja	28,4	40,2	56,0	53,9

Uuemaid võrdlusandmeid on ainult külmutuskappide ja pesupesemismasinade kohta. Üleliidulise Kaubanduskonjunktuuri Teadusliku Uurimise Instituudi Eesti Filiaali tarbijate paneelküsitluse andmeil oli 1972.a. aprillis külmutuskappe 50,1% ja pesupesemismasinaid 69,8%. Seega suurenemine on olnud märkimisväärne.^I Võib oletada, et televiisorite ja tolmuimejate valdamises on toimunud samuti kasv. Seda arvestades ei saa autojuhtide ja remonditöölise varustatust vaadeldud kultuurikaupadega pidada vabariigi keskmisest suuremaks.

^I Toodud andmetest ilmneb pika kasutamisaajaga tarbeesemete valdamise kiire kasv. Kulutuste kasv pika kasutamisaajaga tarbeesemetele, vaba aja kultuurse veetmisega seotud esemetele ja teenustele jms. võrreldes kulutustega toitumisele ja riietumisele on tööstusliku arengu kõrge taseme juures üldiseks tendentsiks /24, lk. 6 /.

Mitmesuguste mainitud esemete, samuti majapidamise, maalapi, suvila ja sauna omanise alusel on moodustatud üldnäitaja - nn. jõukuse indeks.

Indeksi jaotused autojuhtide ja remonditöölise kohta on järgised:

Skaala		1	2	3	4	5	6
Autojuhid	%	2,3	19,6	37,4	32,2	8,3	0,4
Remonditöölised	%	3,5	20,1	33,7	31,9	10,0	0,7
Autojuhid		$\bar{x} = 3,3 \pm 0,1$				$\delta = 1,0$	
Remonditöölised		$\bar{x} = 3,3 \pm 0,1$				$\delta = 1,0$	

Skaala jaotused näitavaid omatavate asjade hulka 1. - üldse mitte, 6. - kõik või peaaegu kõik.

Indeksi põhjal võib küsitletud jagada jõukuse järgi kõrge, keskmise ja madala jõukusega gruppideks. Nii autojuhtidest kui ka remonditöölisest võib pidada kõrge jõukusastmega töötajateks üht kümnendikku, keskmise jõukusastmega kaht kolmandikku ja madala jõukusastmega töötajateks üht neljandikku.

Jõukuse indeksi väärtused on keskmisest mõnevõrra suuremad Elva, Keila ja Rapla autojuhtidel ning Pärnu, Viljandi ja Kingissepa remonditöölistel. Indeksite järgi on keskmisest väiksema jõukusega Kohtla-Järve ja Narva autojuhid ning Kohtla-Järve, Valga ja Kiviõli remonditöölised.

Vaatleme lõpuks kokkuvõtvalt korteritingimuste erinevusi erineva vanuse, kvalifikatsiooniga, palgaga jne. töötajatel korrelatiivsete seoste alusel (joonised 8.1.1, 8.2.1).

Vanematel, suurema staažiga autojuhtidel ja eriti remonditöölistel on elamispiind suurem, kuid neil on vähen kultuuritarbeid jms.

Kõrgema haridustasemega töötajatel on rohkem kultuuritarbeid . Kõrgema kvalifikatsiooniga remonditöölistel on elamispiind suurem, autojuhtide puhul taolist seost ei ilme.

Kõrgemapalgalistel autojuhtidel on rohkem majapidamis- tarbeid jms. kui madalamapalgalistel autojuhtidel. Kõrgemapalgalistel remondimeestel on elamispiind mõnevõrra suurem kui madalamapalgalistel.

Üldiselt on korrelatiivsed seosed nõrgad, seega kindlad ühesuunalised tendentsid ei ole tugevad.

Vaatleme siin ka perekonna materiaalsete tingimuste omavahelisi seoseid.

Korteritingimused on perekonna sissetulekuga võrdlemisi nõrgalt seotud. Kommunaalteenustega kindlustatud sõltub kõige rohkem sellest, kas on olemas omaette korter ning kas see korter on oma või kommunaalmajas. Korteri kuuluvusega on seoses tubade arv, põrandapiina suurus ja mitmesuguste materiaalsete väärtuste olemine (jõukus); oma majas või omaette korteris elavatel töötajatel on need suuremad (vt. korrelatsioonimaatrikseid ja graafe joonistel 8.1.1 , 8.1.2 , 8.2.1 , 8.2.2).

Seose puudumine sissetuleku ja korteritingimuste vahel on nõukogude ühiskonnale iseloomulik - korterite jaotumisel on määravaks teguriks perekonna suurus, mitte aga tema sissetuleku suurus /16, lk.55/.

8.6. Rahulolu korteritingimustega

Autojuhtide ja remonditöölise rahulolu oma korteritingimustega on mõõdetud küsimustega "Kui võrd Te olete rahul oma korterimugavustega?" (mõeldud oli kommunaalteenustega kindlustatust) ja "Kui võrd Te olete rahul oma elamistingimustega?" Nende kahe küsimuse alusel on moodustatud ka korteritingimustega rahulolu indeks.

Järgnevalt anname ülevaate küsitletute rahulolust nii üksikisikute kui indeksi alusel, samuti vaatleme neid tegureid, mis mõjutavad töötajate rahulolu. (Küsitletute rahulolu sellega, mida automajandites tehakse töötajate elamistingimuste parandamiseks vt. 2. ptk.).

Kommunaalmugavustega kindlustatusega on autojuhtidest rahul 47,3%, remonditöölisest 56,7%; rahulolematuid on vastavalt 40,6 ja 31,3% (vt. lähemalt tabelid 8.1.10 ja 8.2.7). Niisiis autojuhid on vähem rahul kui remonditöölised, kuigi nende kommunaalteenustega kindlustatus on ühesugune. Võrreldes Kunda ja Järvakandi töötajatega on autojuhid oma korterimugavustega vähem, remondimehed võrdselt rahul. (Kundas oli

1969. a. rahul 59%, Järvakandis 1969. a. 54% ja 1972. a. 58% /5; 6; 11/).

Elamistingimustega on rahul autojuhtidest 43,1% ja remonditöölisest 53,5%, rahulolematuid vastavalt 41,4% ja 31,8% (vt. lähemalt tabelid 8.1.14 ja 8.2.11). Autojuhtide suurem rahulolematus on osaliselt seletatav nende väiksema elamispiiriga (keskmiselt vastavalt 8,5 m² ja 9 m²), osalt nende suuremate nõudmistega (nagu me järgnevalt näeme, on autojuhid ka remonditöölisest võrdselt tingimuste juures elamistingimustega vähem rahul).

Nii nagu oli elamispiira osas suuri erinevusi automajandite vahel, nii on erinevusi ka rahulolus elamistingimustega. Seejuures pole need alati vastavuses, kõrvalkaldumise põhjustest tuleb järgnevalt veel juttu.

Rahulolu elamistingimustega (rahulolematute protsendi järgi) kõigub autojuhtidel 17%-lt Raplas (keskmine - 41,7 protsenti) 58%-ni mõnedes Tallinna majandis (3051 ja 3052); remondimeestel 13% Kiviõlis (Raplas ja Kärulas 17%) 69%-ni Tallinna 23. autobasisis (tabelid 8.1.14 ja 8.2.11).

Vaatleme lähemalt elamistingimustega rahulolu sõltuvust elamispiira suuruselt. Vastavaid seoseid kirjeldavad tabelid 8.6 ja 8.7 ning nende alusel tehtud graafik joonisel 8.5 ja diagramm joonisel 8.6.

Tabel 8.6

Autojuhtide rahulolu elamistingimustega
sõltuvalt nende elamispinna suurusest ühe inimese
kohta

Elamispiind n^2	n	\bar{x}^*	Rahulolema- tute %
Kuni 3	62	1,6	88,8
3,1 - 4,0	95	1,8	82,1
4,1 - 5,0	107	2,1	72,9
5,1 - 6,0	118	2,3	65,3
6,1 - 7,0	110	2,7	49,1
7,1 - 8,0	127	3,2	27,5
8,1 - 9,0	124	3,4	20,9
9,1 - 10,0	93	3,6	16,2
10,1 - 11,0	41	3,8	14,6
11,1 - 12,0	55	3,4	21,8
12,1 - 13,0	12	3,5	25,0
13,1 - 14,0	35	3,4	28,6
Üle 14	154	3,6	26,2
Valitsuses	1221	2,9	41,7

+ \bar{V} Vastuste keskmine 5-pallilisel rahuloluskaalal.

Skalaal: 1 - ei ole üldse rahul, 2 - ei ole rahul,
3 - raske öelda, 4 - rahul, 5 - väga rahul.

Tabel 8.7

Remonditööliste rahulolu elamistingimustega
sõltuvalt nende elamispinna suuruselt ühe inimese
kohta

Elamispind m^2	n	\bar{x}	Rahulolematu- te %
Kuni 3	11	1,9	81,8
3,1 - 4,0	29	2,2	65,5
4,1 - 5,0	36	2,2	69,5
5,1 - 6,0	44	2,6	56,8
6,1 - 7,0	37	2,9	43,2
7,1 - 8,0	42	3,4	23,8
8,1 - 9,0	34	3,5	17,7
9,1 - 10,0	56	3,7	17,9
10,1 - 11,0	11	3,9	0
11,1 - 12,0	22	3,9	4,6
12,1 - 13,0	9	3,3	33,3
13,1 - 14,0	7	3,5	0
üle 14	72	3,6	19,5
Valitsuses	466	3,2	31,8

Tabelitest ja graafikust ilmneb, et nendest, kelle elamis-
pinna suurus ühe inimese kohta on $7,0 m^2$ või vähem, pole
suurem osa oma elamistingimustega rahul.¹ Nendest, kel on

¹ Elamispinna kitsusel võivad olla kaugeleulatuvad tagasimõ-
jud. Näiteks Tartus perekonnaprobleemide uurimisel ilmses,
et kitsad elamistingimused pidurdavad ilmselt perekonna
suurenemist... "elamispinna osas on välja kujunenud teatav
minimaalne pivo, millest soovitakse kinni hoida... Selli-
seks vastuvoetavaks nivooks näib olevat vähemalt $6 m^2$ ini-
mese kohta" /8, lk. 168,216 jt./

Rahuldus aste

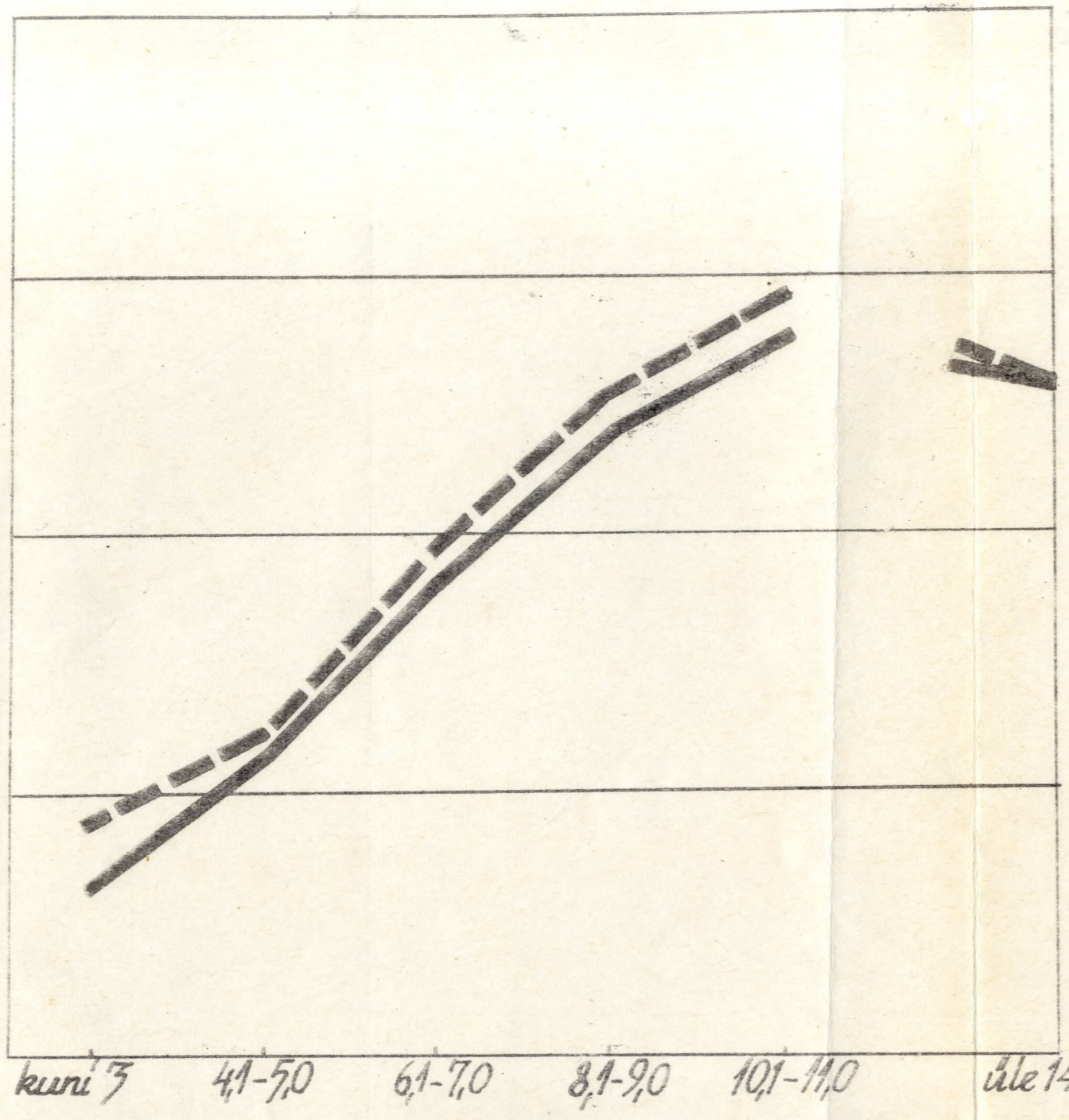
Väga rahul

Rahul

Raske öelda

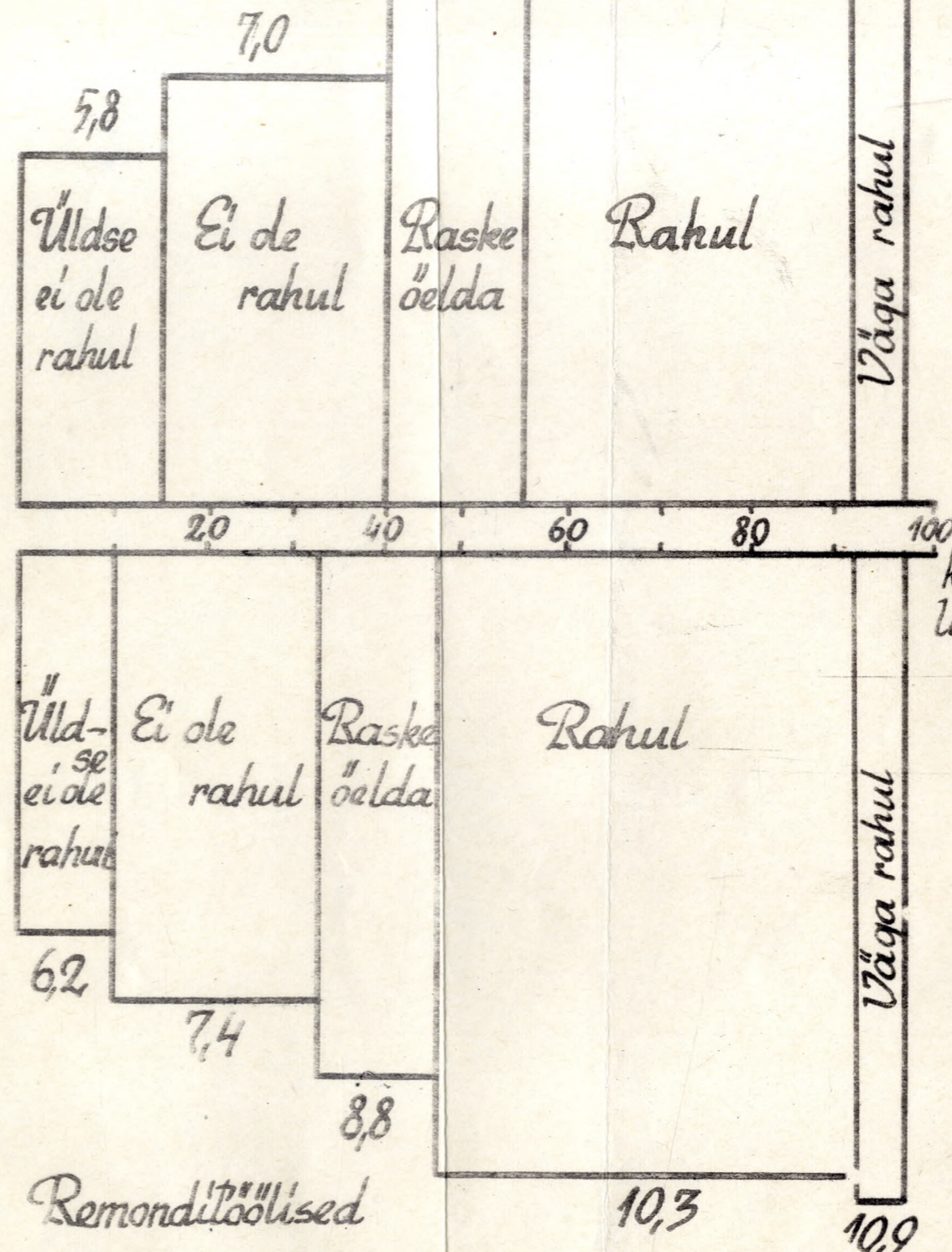
Ei ole rahul

Üldse ei ole rahul



Joonis 8.5. Elamistingimustega rahulolu seoses elamispinna suurusega ühe inimese kohta

Autojuhid



Joonis 8.6. Elamistingimustega rahulolijate ja rahulolematute keskmine põrandapinna suurus ühe inimese kohta m²

üle 7 m^2 elamispinda, on enamuses rahul. Elamispinna edasisel suurenemisel üle 10 m^2 küsitletute rahulolu praktiliselt enam ei kasva. Analoogilisest nähtusest oli juba juttu perekonna sissetulekuga rahulolu juures.

Diagramm joonisel 8.6 näitab elamistingimustega rahulolijate ja rahulolematute keskmist elamispinna suurust ühe inimese kohta ning nende protsentuaalsed osa kõigist küsitletutest.

Oma elamistingimustega rahulolevatel autojuhtidel ja remonditöölistel on keskmine elamispinna suurus $10,3 \text{ m}^2$, "väga rahul" olevatel vastavalt $11,0$ ja $10,9 \text{ m}^2$. Rahulolematutel on vastavad arvud $7,0 \text{ m}^2$ ja $7,4 \text{ m}^2$, täiesti rahulolematutel $5,8 \text{ m}^2$ ja $6,2 \text{ m}^2$. On huvitav märkida, et ebamäärase hinnangu ("raske öelda") andnutel on elamispinna keskmine suurus (vastavalt $8,6$ ja $8,8 \text{ m}^2$) lähedane küsitletute elamispinna keskmisele suurusele.

Samuti nagu perekonna sissetulekuga rahulolu puhul, nii on ka elamistingimustega rahulolu juures remonditöölised samade tingimuste juures rohkem rahul.

Seda nähtust võib seletada vajaduste ja rahulolu kriteeriumide muutumisega tingimuste muutumisel. Autojuhid teenivad rohkem kui remonditöölised, samuti on nende tööpäev pi-

ken. Sellest tulenevalt on ka nende vajadused ja ootused töötasu ja perekonna sissetuleku osas suuremad. Need kasvunud nõudmised kanduvad üle ka teistesse sfääridesse ning nii on autojuhid remonditööstusest vähem rahul ka võrdsete korteritingimuste korral.

Rahulolu elamistingimustega ei sõltu mitte ainult elamispinna absoluutsest suurusest, vaid ka selle suhtelisest suurusest, s. o. sellest, kas see elamispinna suurus on antud linnas või alevis teistega võrreldes suurem või väiksem.

Nii on näiteks Narvas autojuhid ja remondimehed enamuses rahul (rahulolematuid vastavalt 33,8% ja 20%) elamispinna vastavalt 7,1 ja 7,9 m² ühe inimese kohta, mis on väiksemaid teiste automajanditega võrreldes. Seda põhjustab asjaolu, et Narvas on elamispinna ühe inimese kohta (8,5 m²) kõige väiksem teiste Eesti linnade ja alevitega võrreldes.

Samal ajal on näiteks Viljandi autojuhtidel elamispinna ühe inimese kohta 9,5 m², enamus autojuhte aga pole sellega rahul (47,3%). Seda võib seletada asjaoluga, et Viljandis on elamispinna ühe inimese kohta üks suuremaid vabariigis (10,2 m²), millega võrreldes autojuhtidel on elamispinna väiksem (joonised 8.3 ja 8.4).

Elamistingimustega rahulolu mõjutab oluliselt korteri kuuluvus. Nii oli individuaalmajas või kooperatiivkorteris elavatest autojuhtidest elamistingimustega rahulolematuid 9,8%, majandi majas - 45,1%, kommunaalkorteris - 49%, ühiselamus 74,0% (remonditööstusest vastavalt 9,9%, 45,1%, 35,0%

ja 91,0%).

Rahulolu kommunaalmugavustega mõjutab nende teenustega kindlustatuse aste järgmiselt. Kui üldiselt on autojuhtidest kommunaalteenustega kindlustatusega rahulolematuid 40,6 protsenti, siis nendest, kel on kasutada veevõrk ja kanalisatsioon, on rahulolematuid 30,5, kel on lisaks veel gaas - 24,9, kel aga veel soe vesi, keskküte ja vannituba - 10,8 protsenti. Remonditöölistest on üldiselt rahulolematuid 31,3, kommunaalteenustega kindlustatuse suurenedes rahulolematuus väheneb vastavalt järgmiselt: 20,8, 15,5 ja 11,4 protsenti.

Korteritingimustega rahulolu mõjutavaid tegureid oleme välja selgitanud ka korrelatsioonanalüüsi abil. Korrelatsioonanalüüsis on kasutatud korteritingimustega rahulolu peegeldavat summaarset näitajat - korteritingimustega rahulolu indeksit. Indeks on moodustatud järgmiste küsimuste alusel:

1. Kuivõrd Te olete oma korterimugavustega rahul?
2. Kuivõrd Te olete oma elamistingimustega rahul?
3. Kas Te kavatsete lähemal ajal teha midagi oma elamistingimuste parandamiseks?

Indeksi jaotus autojuhtide ja remonditööliste kohta on järgmine:

Skaala		1	2	3	4	5	6
Autojuhid	%	0	12,8	31,9	29,4	20,9	5,0
Remonditöölised	%	0	2,2	19,2	44,9	28,8	4,9

Autojuhid $\bar{x} = 3,7 \pm 0,1$ $\sigma = 1,1$
 Remonditöölised $\bar{x} = 4,2 \pm 0,1$ $\sigma = 0,9$

1. skaalajaotuses on need, kes on kõige vähem, 6. need, kes on kõige rohkem rahul oma korteritingimustega. Nagu näeme, on remonditöölised märksa enam rahul.

Indeksi keskmised väärtused on Valitsuse keskmistest suuremad järgmistes automajandites: Rapla, Tapa, Kärkla, Kunda, Paide, Haapsalu, Narva ja Kohtla-Järve autobaasi nr. 18 autojuhtidel ning Kingissepa, Kiviõli, Kärkla ja Narva remonditöölistel.

Rahulolu on keskmisest väiksem Pärnu ja Viljandi autojuhtidel ning Tartu, Haapsalu, Tapa ja Rapla remonditöölistel.

Korteritingimustega rahulolu mõjutavate tegurite käsitlemisel toome kõigepealt indeksi "Rahulolu korteritingimustega" korrelatiivsete seoste pingerea teiste tunnuste ja indeksitega (vt. lähemalt joonised 8.1.1 ja 8.2.1).

Autojuhtide puhul on pingeriida järgmine:

	r
1. Tubade arv (t. 616)	0,48
2. Kindlustatus kommunaalteenustega (i. 778)	0,35
3. Korterri juriidiline kuuluvus (t. 615)	0,32
4. Elamispinna suurus ühe inimese kohta (i. 617)	0,31
5. Jõukus (i. 759)	0,20
6. Rahulolu sissetulekuga töö (i. 495)	0,20

Remonditöolistel on indeksi "Rahulolu korteritingimustega" (i. 618) korrelatiivsete seoste pingerea järjestus veidi teistsugune.

	r
1. Tubade arv (t. 503)	0,40
2. Jõukus (i.619)	0,34
3. Korterite kuuluvus (t. 502)	0,34
4. Kindlustatus kommunaalteenustega (i.620)	0,26
5. Rahulolu sissetulekuga tööl (i. 378)	0,17
6. Elamispinna suurus ühe inimese kohta (t.504)	0,16

Nagu näeme, mõjutavad rahulolu korteritingimustega täiesti ootuspärased tegurid. Mida rohkem on tube, seda rohkem ollakse korteritingimustega rahul. Individuaalajas (või kooperatiivkorteris) elavad töötajad on korteritingimustega tunduvalt rohkem rahul kui kommunaalkorteris elavad töötajad; ühiselamus või kusagil mujal elavad töötajad, nagu me eespool nägime, on kõige vähem rahul. Mida paremini on korter kindlustatud kommunaalteenustega, seda enam ollakse rahul ka korteritingimustega (kommunaalteenustega rahulolu erineva kommunaalteenustega kindlustatuse astme juures oli eespool juba kirjeldatud).

Mida enam on töötajatel mitmesuguseid kultuuritarbeid jms. (jõukus), seda enam ollakse üldiselt rahul ka korteritingimustega. Need, kes on rahul oma palgaga, on sagedamini rahul ka oma korteritingimustega ja vastupidi.

Seda, kui võrd on rahulolu korteritingimustega seotud

rõõga rahulolu ja töökohal püsimise kindlusega, vaatleme järgmises osas.

8.7. Koduste materiaalsete tingimuste ja nendega rahulolu seostest töökohal püsimise kindlusega

Kuna tööväline sfäär on seotud tööjõu taastootmisega ja isiksuse arenguga, siis avaldavad töövälise sfääri tingimused mõju inimese tööalasele tegevusele. Tõõga rahulolu kui kompleksset hinnangut mõjutavad ka võimalused, mida töö annab töövälise sfääri korraldamiseks.

Tööjõu voolavus on nähtus, mis on tingitud erinevate põhjuste kompleksist. Tööjõu tegeliku ja potentsiaalse voolavuse põhjuste uurimine on näidanud, et üheks olulisemaks momendiks on siin rahulolematuse elamistingimustega /vt. ka 13/.

Näiteks Pärnu Autokolonnis 1969. - 1971.a. omal soovil töölt lahkujatest veerand tõi põhjuseks korteritingimustega seotud asjaolud.

Vilniuse Riikliku Ülikooli Sotsioloogia Laboratooriumi uurimiste andmeil olid Leedu tekstiilitööstuse ettevõtetes peamisteks töölt lahkumise valmisoleku põhjusteks halvad töötingimused (24%), korteri saamise perspektiivi puudumine (19%) ja mitteküllaldane palk (18%) /15/.

Neil põhjustel oleme uurinud autojuhtide ja remonditöölise koduste materiaalsete tingimuste ja nendega rahulolu seoseid töökohal püsimise kindlusega.

Töökohal püsimise kindlust (vt. 7.ptk.) mõõtsime rea küsimustega, mille hulgas olid ka järgmised:

"Kas Te lahkuksite töölt, kui mõnes ettevõttes või majandis pakutaks Teile paremaid elamistingimusi?"

"Kas Te lahkuksite töölt, kui mõnes ettevõttes või majandis pakutaks Teile suuremaid teenimisvõimalusi?"

Üldiselt jääks samale töökohale (kui ka mujal saaks paremad elamistingimused) 23,4% autojuhtidest (lahkuks 53,7%, ülejäänutel pole kindlat seisukohta) ja 24,7% remonditöölisest (lahkuks 44,9%). Vaatamata teenimisvõimalustele muudes kohtades jääks samale töökohale autojuhtidest 26,2% (paremate võimaluste korral lahkuks 48,5%) ja remonditöölisest 17,2% (resp. 55,3%). Nagu näeme, on töökohal püsimise kindlus küllaltki väike.

Vaadeldes töökohal püsimise kindlust^I seoses perekonna sissetuleku ja elamispinna suurusega ning seoses hinnangutega perekonna sissetuleku ja rahuloluga elamistingimustega (vt. joonised 8.7. - 8.10.), näeme, et töökohal püsimise kindlus ei suurene mitte niivõrd otseselt nimetatud tingimuste paranemisel, kui võrd töötajate hinnangute, rahulolu muutumisel.

Ilmneb, et ka perekondade võrdse sissetuleku (ühe täistarbija kohta) juures on remonditöölisel töökohal püsimise

^I Antud juhul on tegemist mitte indeksi, vaid üksiktunnusega.

kindlus väiksem, samuti on lugu ühesuguste hinnangute juures perekonna sissetulekule.

Kuna sõltuvalt korteri juriidilisest kuuluvusest on elamistingimused oluliselt erinevad, siis on sellega seoses ka suuri erinevusi töökohal püsimise kindluses. Kõige suurem on töökohal püsimise kindlus nendel, kes elavad individuaal- või kommunaalmajas (vz. joon. 8.11).

Korteritingimustega, eriti perekonna sissetulekuga rahulolu seosele töökohal püsimise kindlusega viitavad ka vastavate indeksite vahelised korrelatiivsed seosed (vt. joonised 8.1.1 ja 8.2.1). Autojuhtidel on need seosed tugevamad, remonditöölistel nõrgemad ("Rahulolu korteritingimustega" ja "Töökohal püsimise kindluse" vahel puudub üldse märkimisväärne seos).

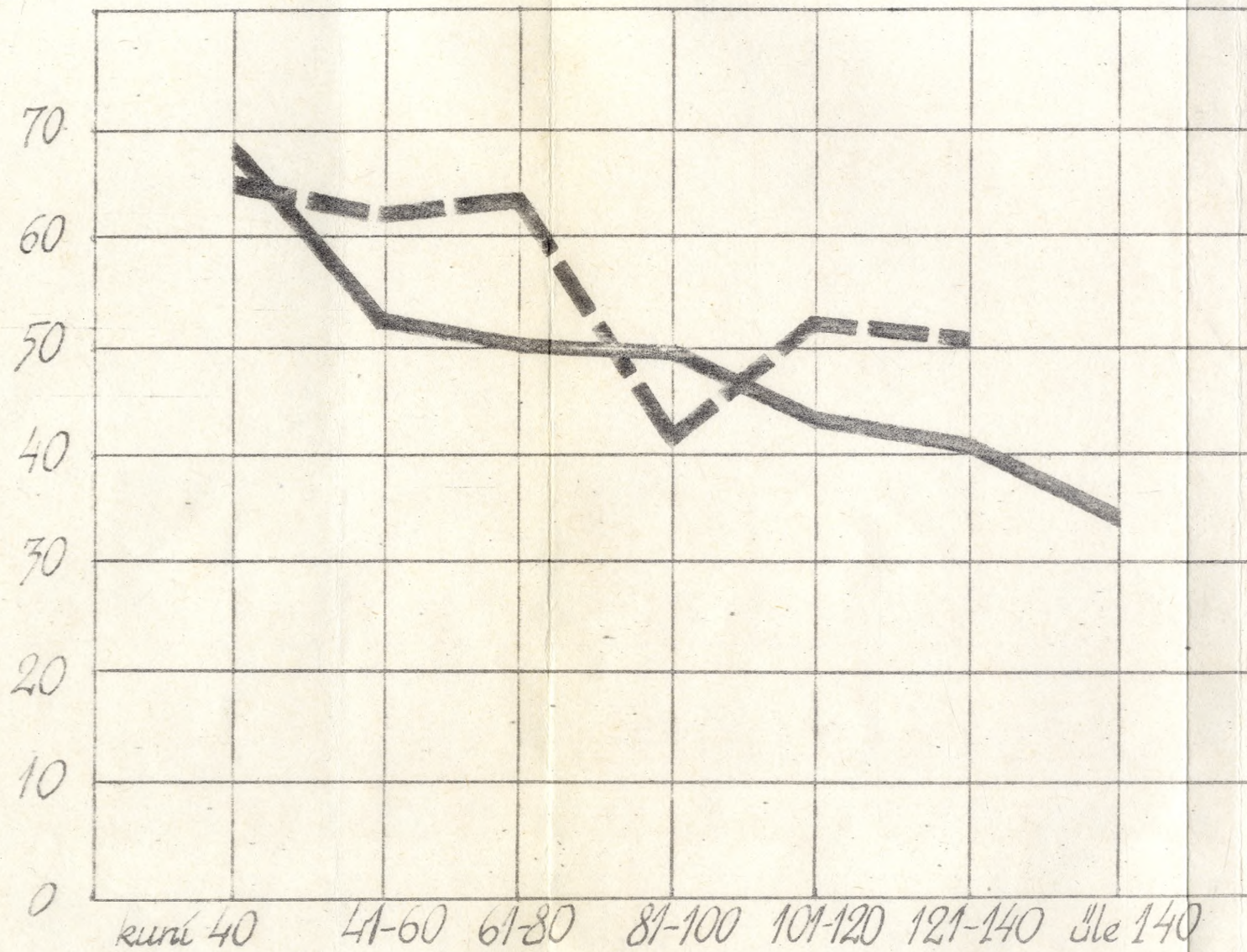
Siinjuures tuleb arvestada seda, et erinevatel töötajate gruppidel on vastavate seoste tugevus suuresti erinev. Nii näiteks ilmneb, et autojuhtide rühmitamisel rahulolu alusel esiletoodud neljast rühmast (vt. 7.ptk.) on kahel rühmal seos perekonna sissetuleku hinnangu ja töökohal püsimise kindluse vahel võrdlemisi nõrk, kahel rühmal aga küllaltki tugev. Nimetatud korrelatiivsed seosed on järgmised: I rühm $r=0,34$; II - $r = 0,13$; III - $r = 0,09$; IV - $r = 0,24$ (üldkogumi ulatuses on $r = 0,25$).

Vaadeldavate seoste lähem analüüs rühmade siseselt ei ole aga käesoleva uurimisetapi ülesandeks.

Lõpuks tuleb märkida, et kodused materiaalsed tingimused ja rahulolu nendega mõjutavad mitte ainult töökohal püsimise kindlust, vaid ka kogu tööväliselt elu ja inimeste üldisi hinnanguid enda kohta.

Need, kes on rahul oma perekonna sissetuleku ja korteritingimustega, on sagedamini rahul iseendaga, oma eluga, nende kindlustunne on suurem, nad hindavad oma valikuvabadust elus suuremaks ja soovivad vähem muuta oma senist elujärge (vt. joonised 8.1.1 ja 8.2.1).

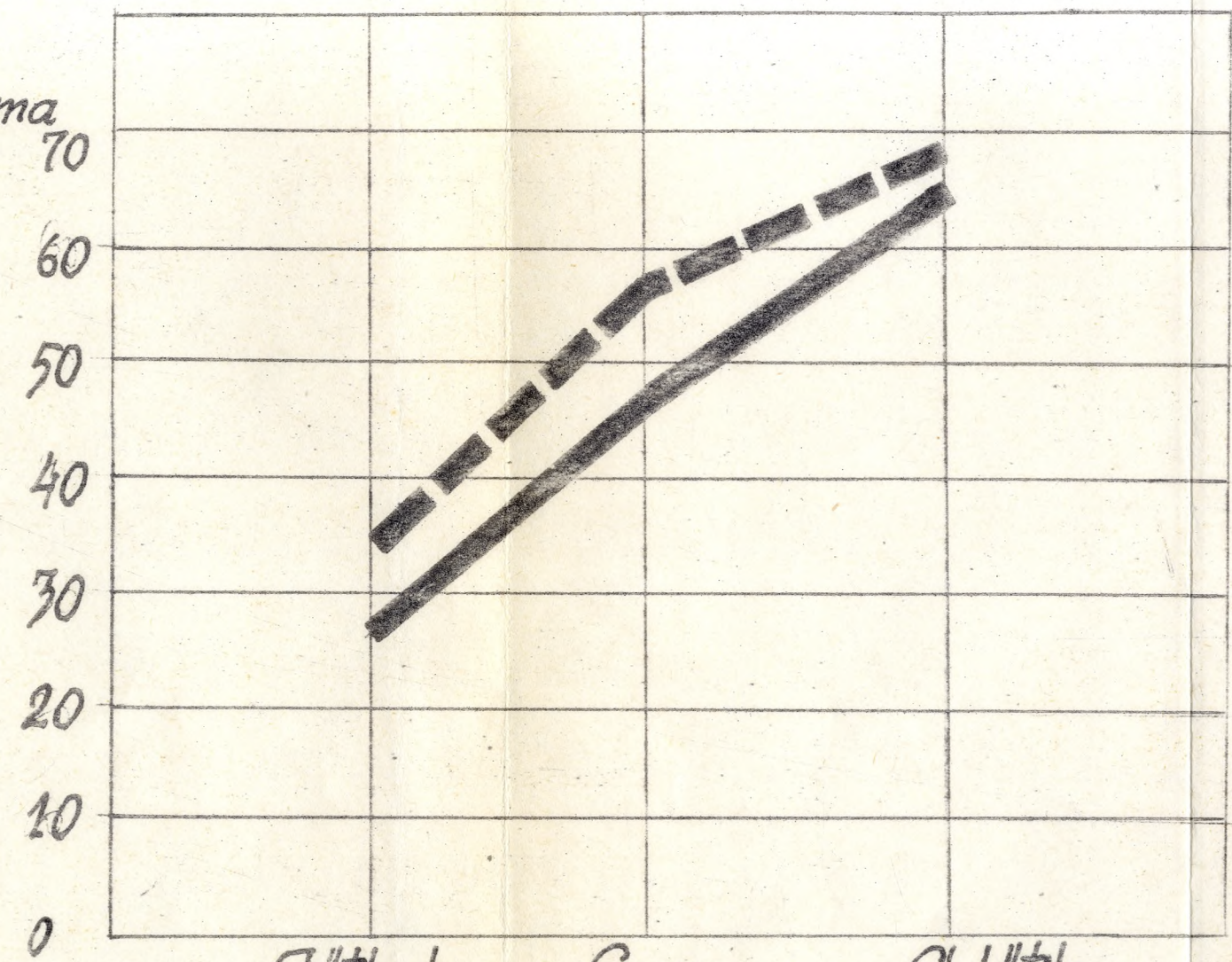
Oleks valmis
lahkuma %



Sissetulek täistarbija
kohta rbl.

Joonis 8.7. Perekonna sissetulek ja töökohal püsimise kindlus

Oleks
valmis lahkuma
%



Jätkeb
täiesti

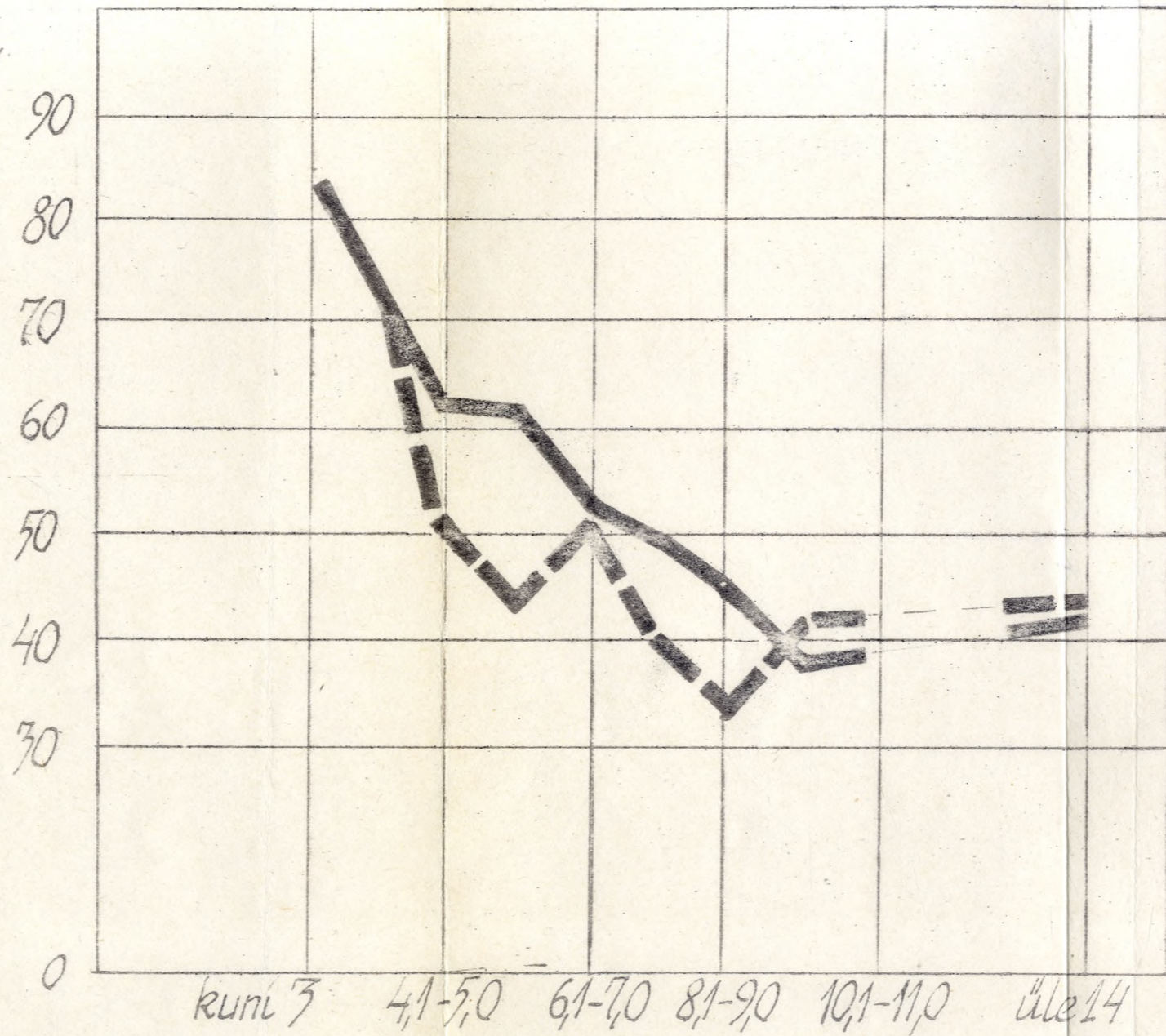
Enam-
vähem jätkub

Ei jätku

Hinnang

Joonis 8.8. Hinnang perekonna sissetulekule ja töökohal püsimise kindlus

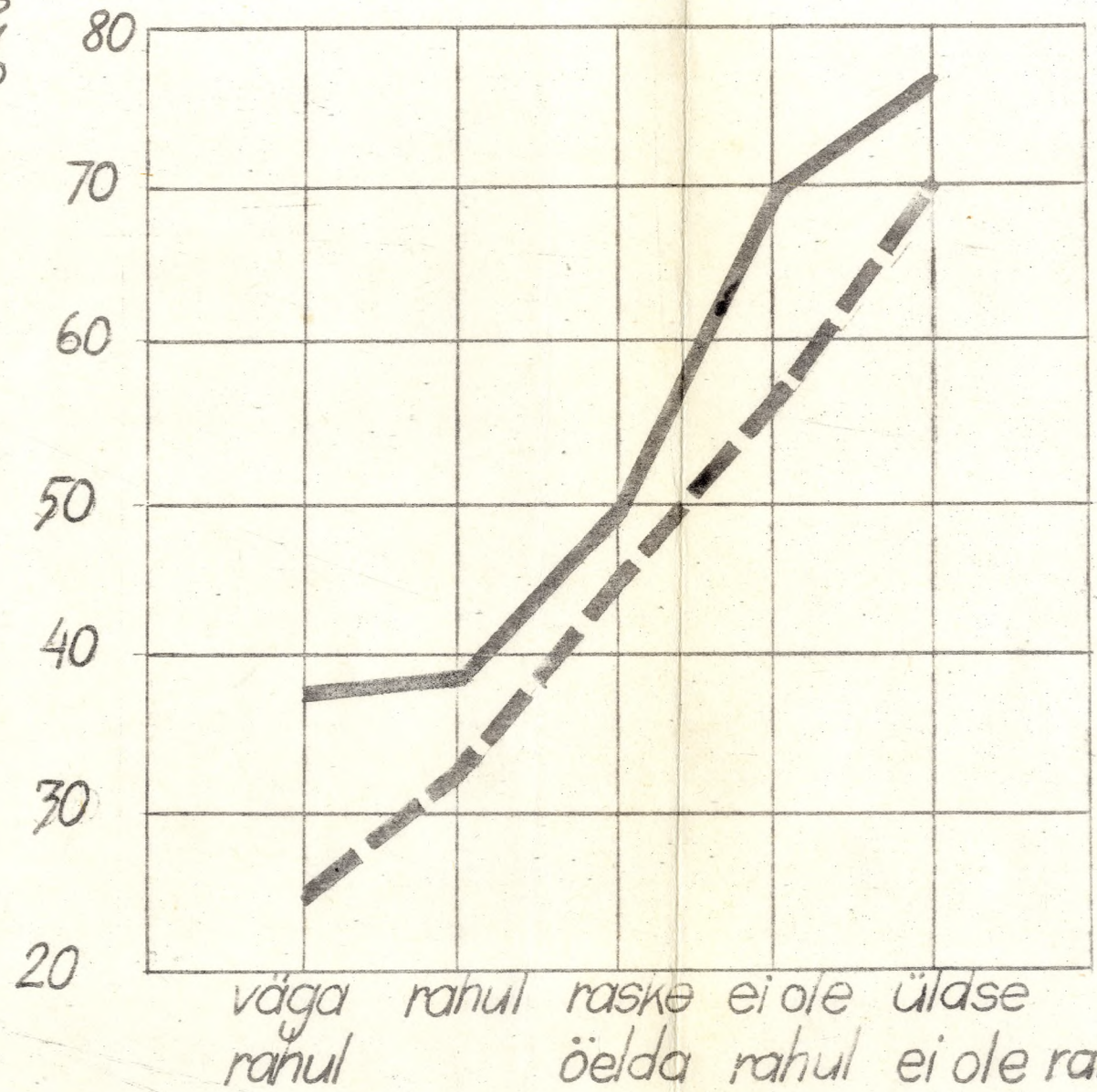
Oleks valmis
lahkuma %



Joonis 8.9. Elamispinna suurus ja töökohal püsimise kindlus

Elamispind ühe
inimese kohta m²

Oleks valmis
lahkuma %

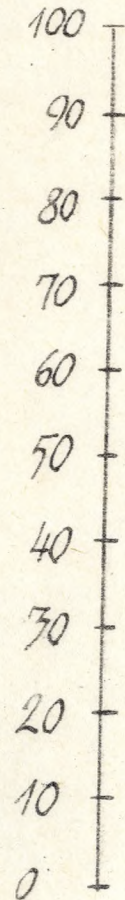


Rahulolu
aste

Joonis 8.10. Rahulolu korteritingimustega ja töökohal püsimise kindlus

oleks
valmis
lahkuma

%



oma majas

majandi
majas

kommunaal-
majas

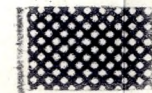
üüritud korteris
eramajas

ühiselamus

mufal

$$\bar{x} = 53,7$$

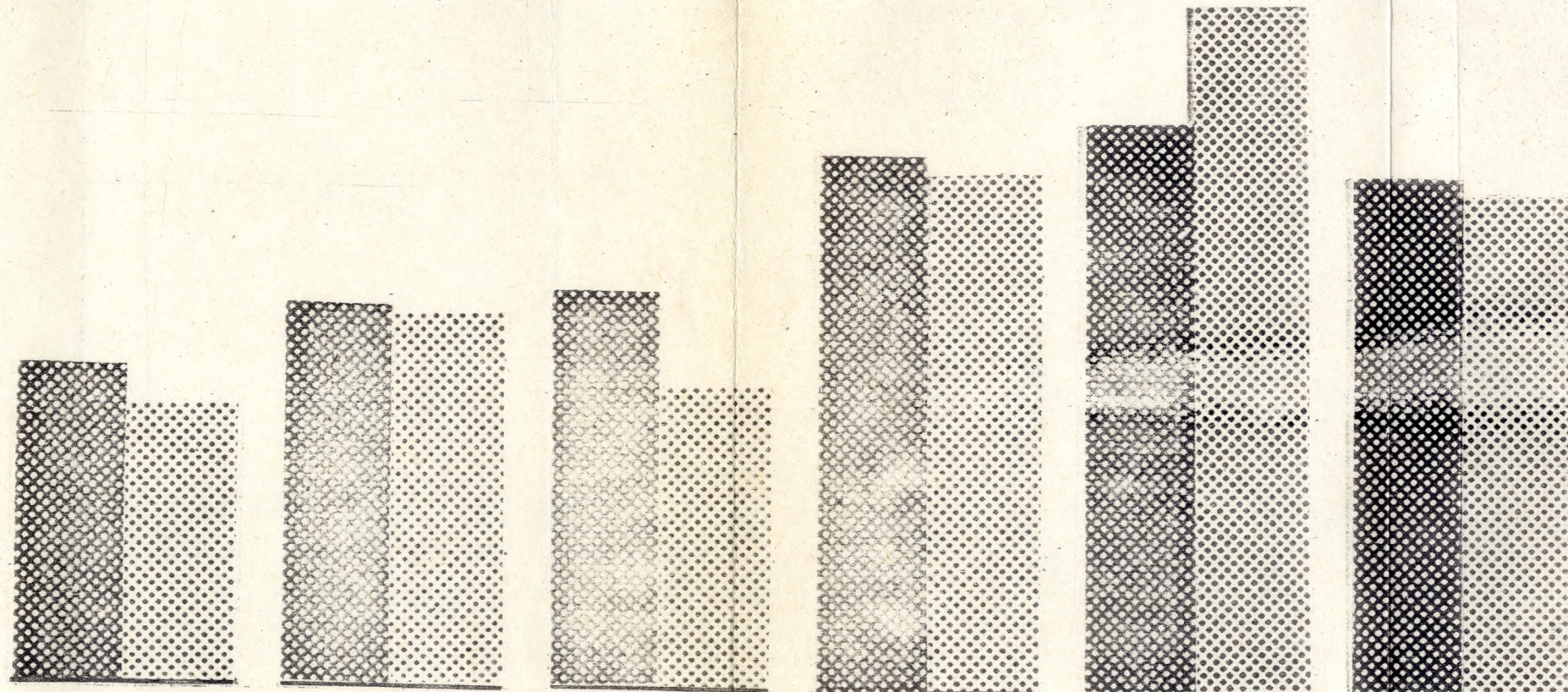
$$\bar{x} = 44,9$$



autojuhid



remonditööliised



Joonis 8.11. Korteris kuuluvus ja töökohal püsivuse kindlus

K o k k u v ö t e

Käesolevas peatükis käsitleti autojuhtide ja remonditöölise koduseid materiaalseid tingimusi, millest põhjalikumalt vaadeldi perekonna sissetulekut ühe täistarbija (t/t) kohta, elamispinna suurust ühe inimese kohta ning rahulolu nendega.

Esitatud andmete järgi on autojuhtide perekonna sissetulek (95 ± 2 rbl. 1 t/t. kohta) üks suuremaid teiste töötajate kategooriatega võrreldes, see on suurem ka remonditöölise vastavast näitajast (88 ± 4 rbl. 1 t/t. kohta). Siiski on veerandi autojuhtide ja kolmandiku remonditöölise perekonna sissetulek allpool tarbimisminimumi (vähem kui 60 rubla 1 t/t. kohta).

Kolmandik töötajaid pole oma perekonna sissetulekuga rahul. Alla 60 rublase sissetuleku juures (1 t/t. kohta) on enamus rahulolematud.

Käesoleva uurimuse andmetest ilmneb, et autojuhtide elamispinna suurus ühe inimese kohta ($8,5 \text{ m}^2$) on väiksem kui Eestis keskmiselt ($9,7 \text{ m}^2$). Ka remonditöölistel ($9,0 \text{ m}^2$) on see mõnevõrra väiksem Eesti keskmisest. Seejuures kolmandikul autojuhtidest ja veerandil remonditöölisest on elamispinna suurus ühe inimese kohta $6,0 \text{ m}^2$ või vähem. Autojuhti-

de keskmiselt väiksem elamispind võrreldes remonditöölistega on seletatav nende vanuselise struktuuri iseärasustega. Autojuhtidest pole oma elamistingimustega rahul peaaegu pooled, remonditöölistest - rohkem kui kolmandik. Ka siin, nagu perekonna sissetulekuga rahulolu juureski, ilmneb, et remonditöölised on samade tingimuste juures rohkem rahul. Üldiselt, kui elamispind on alla 7 m^2 ühe inimese kohta, siis on nii autojuhid kui ka remonditöölised enamikus oma elamistingimustega rahulolematud. Nendel, kes on oma elamistingimustega rahul, on elamispinda ^{keskmiselt} $10,3 \text{ m}^2$ ühe inimese kohta.

Automajanditest võiks mainida paremate tingimuste poolest nii sissetuleku kui ka elamispinna osas Rapla, halvematel Kohtla-Järve automajandeid.

Uurimistulemuste analüüsimisel ilmneseid mitmed töötajate rahulolu muutumise seaduspärasused. Nii ei kasva rahulolu tingimuste paranemisel pidevalt, vaid jääb pärast teatud piiri ületamist peaaegu muutumatuks. Rahulolu hinnangut mõjutab ka oma tingimuste võrdlemine teiste töötajate tingimustega.

Erinevad töötajad ei ole samade tingimustega võrdsel määral rahul. Seda võib seletada asjaoluga, et rahulolu, entud juhul koduste materiaalsete tingimustega, on vahendatud sotsiaalpsühholoogiliste teguritega, eriti inimeste ettekujutustega oma sotsiaalsest positsioonist. Tarbimisesemed mitte ainult ei rahulda inimeste otseseid vajadusi, vaid nende funktsiooniks on ka sotsiaalse staatuse kinnitamine ja tõstmine /20, lk. 155 - 159/.

Rahulolu sõltub ka inimeste hinnangutest oma võimetele ja võimalustele: kui ollakse võimelised oma tingimuste paran-

damiseks midagi ette võtma ja tahetakse seda teha, siis ollakse olemasolevaga vähem rahul. Koos vajaduste rahuldamisega kasvab nõudmiste tase.

Rahulolu elamistingimustega ja perekonna sissetulekuga mõjutab teisi hinnanguid, sealhulgas ka rahulolu tööga ning automajandiga ja eriti töökohal püsimise kindlust. Rahulolematust elamistingimustega on üks peamisi tööjõu voolavuse põhjusi. Oma elamistingimustega rahulolematud autojuhid ja remonditöölised (eriti esimesed) on kergemini valmis töökohta vahetama. Neid aga, kes on valmis praeguselt töökohalt lahkuma, kui mujal avaneksid paremad võimalused korteritingimuste ja sissetuleku osa, on umbes 50%.

Toodud uurimistulemusi tuleb vaadelda kui uurimise esialgset etappi, mis seisneb algandmete kirjeldamises ja esialgses analüüsis.

K i r j a n d u s

1. Bronštein, M., Erman, N., Rekker, G. Vestlusi elatustasemest. Tln., 1962.
2. Eesti NSV rahvamajandus 1971. a. Statistiline aasta-
raamat. Tln., 1972.
3. Eesti NSV territoriaalplaneerimise skeem. Tln., 1970.
4. Elanikkonna büdžettide uurimistööst ENSV-s. Tln., 1970.
5. Kombinaadi "Järvakandi Tehased" töötajaskonna rahul-
olu konkreetne sotsioloogiline uurimus. Tartu, 1971.
Käsikiri TRÜ Sotsioloogia Laboratooriumis.
6. Kombinaadi "Järvakandi Tehased" töötajaskonna rahul-
olu konkreetne sotsioloogiline uurimus (kordusuuri-
mus). Tartu, 1972. Käsikiri TRÜ Sotsioloogia Labora-
tooriumis.
7. Krech, T., Crutchfield, R.S., Bal-
lachee, E.L. Individual in Society, A. Textbook
of Social Psychology. N. Y. etc., 1962.
8. Perekonnaprobleemid. Uurimisrühma seminaritööde kogu-
mik. Tartu, 1972.
9. Smith, P.C., Kendall, L.M. Hulin, C.L.
The Measurement of Satisfaction in Work and Retire-
ment: A Strategy for the Study of Attitudes. Chicago,
Illinois, 1969.
10. Tartu Ehitusmaterjalide Tehase töötajaskonna rahulolu

konkreetne sotsioloogiline uurimus. Tartu, 1971. Käsi-
kiri TRÜ Sotsioloogia Laboratooriumis.

- 11. Tsemenditehase "Punane Kunda" töötajaskonna rahulolu konkreetne sotsioloogiline uurimus, Tartu, 1971. Käsi-
kiri TRÜ Sotsioloogia Laboratooriumis.
- 12. Т ү т к, V. Palk sotsialistlikus ühiskonnas. Тln., 1972.
- 13. Антосенков Е., Куприянова З. Текучесть рабочих кадров в строительстве. Новосибирск, 1970.
- 14. В и х а л е м м П., М у р у т а р А. Некоторые проблемы комплексного исследования удовлетворенности заводского коллектива. - Труды по социологии II. Tartu, 1972.
- 15. Влияние некоторых сторон организации труда на отношение рабочих к труду и на результаты труда на предприятиях легкой промышленности Литовской ССР. Вильнюс, 1972.
(Рукопись; в Лаборатории социологических исследований Вильнюсского госуниверситета).
- 16. Г о р д о н Л.А., К л о п о в Э.В. Человек после работы. Социальные проблемы быта и вне рабочего времени. М., 1972.
- 17. Ж и л и н а Л.Н., Ф р о л о в а Н.Г. Проблемы потребления и воспитание личности. М., 1969.
- 18. Л е в и н Б.М. Уровень жизни трудящихся вчера, сегодня, завтра. Ярославль, 1967.
- 19. М а й е р В.Ф. Доходы населения и рост благосостояния народа. М., 1968.
- 20. М е р т о н Р.К. Явные и латентные функции. - Информационный бюллетень № 6. Структурно-функциональный анализ в современной социологии. М., 1968.
- 21. Народное хозяйство СССР в 1970 году. Статистический ежегодник. М., 1971.
- 22. Население и народное благосостояние. М., 1968.

23. Райцин В.Я. Нормативные методы планирования уровня жизни. М., 1967.
24. Румянцев А. Основной экономический закон социализма. - Вопросы экономики, 1968, № 10.
25. Саркисян Г.С., Кузнецова Н.П. Потребности и доходы семьи. М., 1967.
26. Хярмсон П.Э., Лутсар Ю.Р. Об обеспеченности жилой площадью в городах и городских поселках Эстонской ССР. - Исследования по строительству. XI. НИИ строительства Госстроя ЭССР. Таллин, 1970.
27. Янкова З.А. Формирование личности в быту. - Социальные исследования. Выпуск 7, М., 1971.

9. p e a t ü k k

TÖÖVALINE AEG JA SELLE KASUTAMINE

Töö ja elu väljaspool tööd (tööväliline sfäär) moodustavad teineteisega seotud ja teineteist vastastikku mõjutava terviku. Töö- ja töövälise aja vahekorid ning töövälise aja struktuur on tingitud ühiskonna tootlike jõudude arengutasemest ja tootmissuhete iseloomust /19, lk. 3/. Tööväliline ja vaba aeg on ühiskonna sotsiaal-majandusliku arengu üks resultate, samal ajal ka selle arengu üks mõjutajaid. Vaba aeg, olles isiksuse kui sotsiaalse elu subjekti täieliku arenemise sfääriks, avaldab omakorda tagasimõju töötotlikkusele /5, lk. 221; 2, lk. 65; 29, lk. 22-23/.

Teaduslik-tehnilise revolutsiooni käigus toimuvad muutused töö iseloomus esitavad kasvavaid nõudmisi töötajate üldisele ja erialasele ettevalmistusele. "Sel määral, mil teadus muutub tootlikuks jõuks, saab ühiskonna materiaalse baasi arengu otsustavaks faktoriks, milleks seni oli kapitali ja töö hulk, laiaade töötajate hulkade areng, iga inimese loominguiliste jõudude arendamine " /33, lk. 70/.

Sellega seoses suureneb ka vaba aja kui isiksuse arenemise ruumi tähtsus ja sellest tingitult kasvab huvi vaba aja suurendamise ja selle ratsionaalse kasutamise probleemide vastu.

Tuleb silmas pidada, et töö- ja töövälise, sealhulgas vaba aja ratsionaalse kasutamise vahel pole põhimõttelist erinevust.

Töövälise ja eriti vaba aja ökonoomia ei ole mitte vähem tähtis kui tööaja ökonoomia. Aja ratsionaalsest kasutamisest sõltub nii üksikisiku kui ka ühiskonna arengu igakülgsus /1, lk. 119/.

Tuleviku-ühiskonnas saab töötajate käsutuses oleva vaba aja hulk ühiskonna rikkuse mõõduks /5, lk. 217/.

Isiksuse arengu seisukohalt pole mitte kogu tööväliline aeg võrdse tähtsusega, vaid kõige tähtsam on vaba aeg. Vaba aeg moodustab ainult osa töövälisest ajast. Suurem osa töövälisest ajast on nn. seotud (mittevaba) aeg, mis kulub järgmistele tegevustele:

1) Töoga seotud tegevused, mis ei kuulu otsese tööaja alla (tööle tulek, ümberriietumine jne.).

2) Füsioloogiliste vajaduste rahuldamine (magamine, söömine, isiklik hügieen).

3) Igapäevased edasilükkamatud kodused toimetused ja töövälised kohustused (majapidamistööd, sisseostude tegemine, laste eest hoolitsemine jne.).

Ülejäänud osa töövälisest ajast on vaba aeg /23, lk. 14-15/.

Vaba aega iseloomustab välise sunni puudumine. Vaba

aja tegevusi "ei määra väline eesmärk, mida tuleb saavutada ja mille saavutamine on loomulikult paratamatuseks või sotsiaalseks kohustuseks, nagu see on töö juures ..."/4, 265-266/.

Vaba aja tegevustena võib vaadelda neid tegevusi, mis pole teiste eesmärkide saavutamise vahendiks, vaid mis on pigem ise omaette eesmärkideks ja väärtusteks /22, lk. 84 jj./

Vaba aeg on seotud valikuvabadusega: inimene saab ise vabalt valida oma iseloomule ja huvidele vastava tegevuse, selle sooritamiseks aja, koha ja viisi /9, lk. 108, 109, 158; 12, lk. 158/.

Vaba aja funktsioonideks on puhkus, meelelahutus ja enesearendamine. Vaba aega saavad inimesed kasutada "õppimiseks, intellektuaalseks arendamiseks, sotsiaalsete funktsioonide täitmiseks, seltsimehelikuks suhtlemiseks, füüsiliste ja intellektuaalsete jõudude vabaks mänguks" / 3, lk. 274/.

Töös rahuldamata jäänud vajadused mõjutavad inimeste vaba aja kasutamise viisi. Vaba aja tegevusi võib osaliselt interpreteerida ka kui inimese püüdu kompensatsiooni ja eneseväljenduse järele /9, lk. 110/. Vaba aja tegevuste valikule ja selleks kulutatavale ajale avaldavad mõju sotsiaal-majanduslikud, sotsioloogilised ja sotsiaalpsühholoogilised faktorid.

Inimeste töövälisest käitumisest annab kõige üldisema ja terviklikuma pildi (kuigi jämedates joontes) ajabüdjettide uurimine /22, lk. 60-62/. Ajabüdjettide uurimises fikseeritakse kõik tähtsamad tegevused ja nendele kuluta-

tav aeg. Tootmistööle ja kodusele tööle kuluva aja ning vaba aja vahetõrge töötajate üldises ajabilansis näitab ühiskondliku töö efektiivsust, samuti vaba aja kasutamise tingimusi, taset ja efektiivsust /19, lk. 4/.

Töövälise ja vaba aja probleemid on tootmisettevõtetes tähtsad kolmest aspektist:

1. Tööjõu lihtne taastootmine.
2. Tööjõu laiendatud taastootmine.
3. Töötajate isiksuse arendamine (töötajate üldise kultuuritaseme ja sotsiaalse aktiivsuse tõstmine, mis avaldab omakorda tagasimõju käitumiskultuurile tööl, distsiplineeritusele jne.).

Väga tähtis on ettevõttepoolne töötajate vaba aja organiseerimine. Mitmesugused töövälised ühisüritused parandavad inimestevahelisi suhteid ettevõttes ja tõstavad töötajate rahulolu. Vaba aja veetmise kollektiivsed vormid on üheks sotsiaalse aktiivsuse arendamise vahendiks /35, lk. 211/.

Mitte asjata ei soovita arenenud kapitalistlikes maa-
des "inimsuhete" teoreetikud ettevõtete juhtkondadel töötajate vaba aja organiseerimisele suurt tähelepanu pöörata (moodustada näiteks spetsiaalseid vaba aja organiseerimise komiteesid, töötada välja vaba aja ürituste süsteeme jne.) /vt. näiteks 6/.

Ettevõtte sotsiaalse arengu planeerimises on töötajate vaba aja organiseerimisel oluline osa. Tulub siiski silmas pidada, et inimeste teadvust ja käitumist ning isiksuse arengut ei saa vahetult juhtida ja

planeerida /24, lk. 25-26/. Põhiliselt saab planeerida materiaalseid ja organisatsioonilisi eeldusi vaba aja veetmiseks. On ka võimalik ja vajalik kujundada positiivseid hoiakuid soovitatavate ning negatiivseid hoiakuid mõningate mittesoovitavate vaba aja kasutamise ja veetmise vormide ning viiside suhtes.

Autojuhtide ja remonditöölise töövälise aja uurimisel oleme käsitlenud järgmisi probleeme:

1. Erinevused töövälise aja struktuuris.
2. Rahulolu vaba aja hulga ja selle kasutamisega.
3. Vaba aja ja tööga rahulolu vahekord.

Nagu kogu käesolevas töös, on ka selles peatükis tege- mist põhiliselt ainult uurimistulemuste esialgse kirjelda- mise ja analüüsiga.

9.1. Seotud ajast

Seotud aja all me vaatleme seda osa töövälisest ajast, mida inimesed ei saa kasutada täiesti oma äranägemise jär- gi, vaid mis on vajalik füsioloogiliste vajaduste rahulda- miseks, koduse majapidamise korrashoiuks jne.

Lähemalt me käsitleme väljamagamisele, tööle tulekule ja kodustele töödele kuluva ajaga seotud probleeme.

Arvestades seda, et tööaja kestus on autojuhtidel kesk- miselt 10 tundi ja remonditöölistel 8,3 tundi päevas ning vaba aja hulk vastavalt 3,0 ja 3,9 tundi (vt. lähemalt järgmisest alapeatükist), läheb töövälisest ajast seotud

aja alla autojuhtidel keskmiselt 11 ja remonditöölistel liigi 12 tundi. Sellest keskmiselt 7,0 - 7,4 tundi on uneaeg ning ligi tund kulub tööle tulekuks ja töölt koju minekuks.

9.1.1. Uneaeg

Normaalne uneaja kestus on 7 - 8 tundi ööpäevas. Autojuhtide ja remonditööliste uneaja kestus ulatub küsitluse andmeil viiest kuni üheksa tunnini, olles keskmiselt vastavalt 7,1 ja 7,3 tundi ööpäevas (vt. tabel 9.1.).

Tabel 9.1

Uneaja kestus (%) (küsitletutest)

Uneaja kestus t.	kuni 5	5,1-6,0	6,1-7,0	7,1-8,0	üle 8
Autojuhid	3,7	20,5	40,1	29,2	4,2
Remonditöölised	2,4	13,1	47,0	29,4	6,2

Plaanitasaautojuhtidel on uneaja kestuseks 7,0, tunnitasaautojuhtidel 7,3 ja majandusaautojuhtidel 7,2 tundi ööpäevas.

Mida pikem on tööpäev, seda vähem aega jääb magamiseks, kuigi erinevused on väikesed - keskmine uneaja pikkus on küllaltki stabiilne suurus.

Tabel 9.2.

Uneaja keskmise pikkuse (tundides) sõltuvus
tööpäeva pikkusest

	kuni 7	7,1-8,0	8,1-9,0	9,1-10,0	10,0-11	üle 11
Autojuhid -		7,3	7,3	7,1	7,1	6,9
Remondi- töölised	7,4	7,3	7,2	7,2	-	-

Kõrgemapalgalistel autojuhtidel on uneaeg üldiselt väiksem: autojuhtidel keskmise kuupalgaga kuni 150 rubla 7,3 t., 151-180 rublase palgaga - 7,1 t., 181- 240 rbl. - 7,0 t., 241 - 270 rbl. - 6,9 t., 301-330 rbl. - 6,5 t.

Erineva kvalifikatsiooni, tööstaaži, vanuse ja haridustasemega töötajate uneaja kestus oluliselt ei erine, nagu võib järeldada korrelatiivsete seoste puudumisest (vt. joonised 9.1.1 ja 9.2.1).

Nendel, kel on rohkem vaba aega, on ka uneaeg pikem

Gorki Tööhügieeni ja Kutsehaiguste Instituudi uurimiste tulemustest ilmneb, et autojuhtide pikk tööpäev ja lühike uneaeg on üldiseks probleemiks. A. Vaismani andmeil magab 53,5% uuritud autojuhtidest vähem kui 7 tundi ööpäevas /36,1k.7/.

Keskmiseks uneaja pikkuseks Nõukogude Liidu töötajatel võib 1965.a. uurimuse andmeil lugeda 7,6 tundi, seejuures meestel tööpäevadel 7,5, puhkepäevadel 8,6 ja mees-

tel keskmiselt 7,7 tundi / 27, lk.126/. Seega on autojuhtide uneaeg lühem Nõukogude Liidu keskmisest.

9.1. 2. Väljapuhkamine

Vaatleme lähemalt, kuidas on lood töötajate väljamagamise ja väljapuhkamise võimalustega.

Et autojuhtide uneaeg on lühem, siis on ka loomulik, et nad hindavad oma väljamagamise võimalusi halvemateks.

Tabel 9.3

Hinnangud väljamagamise võimalustele. (Vastused küsimusele "Kas Te saate alati välja magada?"
(% küsitletutest)

Vastuse variandid	Autojuhid	Remonditöölised
Alati	25,1	36,5
Küllaltki sageli	34,6	30,5
Vahetevahel	27,5	23,0
Küllaltki harva	10,8	8,2
Mitte kunagi	1,6	1,7

Need, kes magavad üle 7 tunni päevas, puhkavad end tavaliselt hommikuks välja. Uurimistulemused näitavad, et neil,

kes väidavad end "alati" või "küllalt sageli" välja magavat, on uneaja keskmiseks pikkuseks 7,3 - 7,4 tundi. Nendel, kes vastasid, "küllaltki harva" või "mitte kunagi", oli uneaja keskmine pikkus 6,5 - 6,7 tundi.

Uurimistulemustest selgub, et osa töotajaid ei suuda ka puhkepäevadel ja puhkuse ajal end välja magada. Nii väitis 12,3% autojuhtidest ja 12,1% remonditöölised, et neil ei õnnestu ka puhkepäevadel alati nädala väsimusest vabaneda; vastavalt 12,6% ja 16,4%-l ei õnnestu see alati ka puhkuse ajal.

Küsitlusandmeidest selgub, et autojuhte takistab välja puhkamast asjaolu, et puhkepäevi on vähe, samuti vajadus hoolitseda auto remondi eest. Need, kes väitsid end ka puhkuse ajal aastasest tööst mitte täielikult välja puhkavat, töid peamiseks põhjuseks koduse töötamise (4,4%). 3,9% väidab puhkuse korralikuks väljapuhkamiseks liiga lühikese olevat.

Probleemi üldisemaks väljaselgitamiseks oleme moodustanud väljapuhkamist puudutavate tunnuste (vt. tabelid 9.3., 9.1.6, 9.2.4.) alusel väljapuhkamise võimaluse indeksi. Indeksi jaotumused on järgmised:

Skaala	1	2	3	4	5	6
Autojuhid %	0	0	2,8	7,9	42,1	47,2
Remonditöölised %	0	0	3,1	6,8	39,7	50,4
	Autojuhid			$\bar{x} = 5,3 \pm 0,0 \quad \sigma = 0,7$		
	Remonditöölised			$\bar{x} = 5,4 \pm 0,1 \quad \sigma = 0,8$		

Skala keskpunktideks on vastavalt 5,3 ja 5,4; 1. skala-lajaotus tähendab halbu, 6. - väga häid väljapuhkamise võimalusi. Seega suudab umbes 50% töötajast end tavaliselt välja puhata, umbes 40%-l on väljapuhkamine mõnikord häiritud, kuid üldiselt see neil õnnestub, kuna ülejäänud 10% jaoks näib väljapuhkamine olevat tõsisemaks probleemiks.

Autojuhtidel on väsimus seotud suurena avarii tekitamise ohuga. Üleliidulisel teaduslikul konverentsil "Autotranspordi töö sotsiaalsed probleemid" Moskvas 1972.a. septembris väitsid mitmed uurijad (A. Vaisman jt.), et autojuhi tööpäev üle 10 tunni muutub liiklusele ohtlikuks.

Käesoleva uurimise andmel oli nendest autojuhtidest, kes tavaliselt end alati välja magavad, trahvitud 9,5% ja märkusi tehtud 13%-le; nendest aga, kes tavaliselt ei saa end välja magada, vastavalt 18%-le ja 23,5%-le (üldkeskmised olid vastavalt 15 ja 18%). Seega need autojuhid, kes saavad vähe magada, rikuvad liikluseeskirju sagedamini.

Olulise tähtsusega on fakt, et kestav väsimus, väljamagamatus, nõrgendab ja laostab tervist. Seda kinnitavad ka märkimisväärsed seosed väljapuhkamise ja tervisliku seisundi vahel. Nii oli autojuhtidel indeksi "Väljapuhkamise võimalused" korrelatsioonikoefitsient indeksiga "Tervise halvenemine seoses tööga" 0,21, indeksiga "Terifeerse närvisüsteemi häired" 0,22 ja indeksiga "Neurootilisus" 0,14 (joonis 10.1.1).

Tuleb silmas pidades, et "Ülemäärane koormus, eriti kui see on tingitud töö ebaõigest organiseerimisest või liiga

pikast tööpäevast, võib põhjustada patoloogilise väsimuse. Kestvat väsimust tuleb pidada patoloogiliseks nähtuseks, mis nõuab meditsiinilist vahelesegamist, samuti töötingimuste ratsionaalset muutmist...” / 37, lk. 170/.

9.1.2. Tööle tuleku aeg

Industrialiseerimis- ja urbaniseerimisprotsesside süvenemise üheks tagajärjeks on töö- ja elukohtade eraldatuse suurenemine. See on üks põhjusi, miks tööaja lühenemisele ei vasta samaväärne vaba aja hulga suurenemine.

Nii autojuhtidel kui ka remonditöölistel kulub nende endi hinnangute järgi tööle tulekuks keskmiselt 27-30 minutit (vt. tabelid 9.1.1 ja 9.2.1), vähem kui neljandikul kulub alla 10 min., teisel neljandikul aga üle poole tunni. Seega läheb autojuhtidel ja remonditöölistel tööle tulekuks ja töölt koju minekuks kokku päevas keskmiselt ligi 1 tund.

Tallinna, Tartu ning Võru automajandite töötajatel kulub tööle tulekuks üldiselt rohkem aega kui teiste automajandite töötajatel.

Pihkvas 1965.a. läbiviidud rahvusvahelise ajabüdjettide uurimuse andmeil oli töötajate keskmine tööle mineku ja töölt kojutuleku aeg kokku 0,7 tundi /27, lk. 113/.

Valdav enamus töötajaid on oma tööle tuleku ajaga rahul, rahulolematuid on autojuhtidest 17% ja remonditöölis-

test 14 %. Suurem on rahulolematust tööle tuleku ajaga Tallinna, Tartu ja Võru automajandite töötajatel (tabelid 9.1.2 ja 9.2.2).

Mida pikem on tööle tuleku aeg, seda vähem jääb ka vaba aega ja seda väiksemad on võimalused väljapuhkamiseks. Rahulolu tööle tuleku ajaga ei mõjuta mitte ainult rahulolu vaba aja hulgaga ja selle kasutamisega, vaid ka rahulolu tööga, erialaga ja automajandiga (vt. joonised 9.1.1 ja 9.2.1).

Esitame järgnevalt andmed autojuhtide ja remonditöölise tööle tuleku viiside kohta. Tööle tuleku viisi järgi on automajandites küllaltki olulisi erinevusi (vt. lähemalt tabelid 9.1.3 ja 9.2.3). Üldiselt käib üle kolmandiku töötajatest (36% autojuhtidest ja 38% remonditöölisest) tööle jalgsi. Väiksemates linnades on see üldreeglinana peamine tööle mineku viis. Kommunaaltransporti kasutab 15% autojuhtidest ja 36% remonditöölisest. Tallinnas, Tartus ja Võrus kasutab kommunaaltransporti suurem osa töötajatest. Kohtla-Järve automajandites käivad umbes pooled autojuhid ja remonditöölised tööle automajandi transportiga.