Sisekaitseakadeemia

Politseikolledž

Vladimir Teder

PK050

Eaka kergliikleja liiklusturvalisust mõjutavad tegurid

Lõputöö

Juhendaja:
Pille Vennikas MPA

Tallinn 2009

LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Kolledž: Politseikolledž	Kuu ja aasta: mai 2009
Töö pealkiri: „Eaka kergliikleja liiklusturvalisust mõjutavad tegurid“	
Töö autor: Vladimir Teder	Allkiri:

Käesolev lõputöö sisaldab 49 lehekülge ning on koostatud 34 erineva allika põhjal. Töö on kirjutatud eesti keeles ning võõrkeelne kokkuvõte on kirjutatud inglise keeles.

Lõputöö uuringu objektiks on eakate kergliiklejate liiklusturvalisus. Uuringu aineks on eakate kergliiklejate suhtumine liiklusohutusse ja need liiklusohud, mida vanurid peavad ise eriti olulisteks.

Lõputöö eesmärk on analüüsida eakate kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetusi Eestis, tõsta esile liiklusturvalisust mõjutavad tegurid ning töötada välja soovitused, mida tuleb liikluskorralduse kavandamises ja liiklusohutuse korraldamises arvestada, vähendamaks eakate kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetusi.

Autor püstitas hüpoteesi: eakate kergliiklejate liiklusturvalisust mõjutavatele teguritele ei ole piisavalt tähelepanu pööratud võrreldes teiste vanusegruppidega.

Teema on aktuaalne, kuna paaril viimasel aastal on siseministeerium valinud liiklusturvalisuse tõstmise oma prioriteetseks tegevussuunaks.

Uurimismeetodid on:

- teoreetiline meetod, kus uurimise käigus kogus autor teoreetilisi andmeid ja fakte praktikast, kasutades erinevaid allikaid (sh teaduskirjandus ja ametkondlik statistika) ja tõlgendab neid võrdlemise, analüüsi ja üldistamise teel;
- küsitluse koostamine, läbiviimine ja tulemuste analüüs. Küsitlus viidi läbi kvalitatiivsete intervjuudena. Autor küsitles kokku seitset linnas ja maapiirkonnas elavat eakat kergliiklejat.

Teema on uudne, kuna autori hinnangul ei ole seda varem Eestis sügavuti uuritud. Käesoleva lõputöö tulemusi saab rakendada tulevikus eakate kergliiklejatega seotud liiklusturvalisuse tagamiseks läbiviidavates uuringutes.

Lõputöö analüüsi tulemusel, võttes arvesse ka teiste riikide uuringute tulemusi, võib väita, et eakad kergliiklejad on liiklusohutuse seisukohalt tõsiselt võetav riskigrupp ning nende liiklusturvalisust mõjutavatele teguritele ei ole pööratud piisavalt tähelepanu.

Võtmesõnad: eakas kergliikleja, liiklusturvalisus, turvalisuspoliitika, liiklusõnnetused, liiklusjärelevalve, õigusaktid
Säilitamise koht:
Kaitsmisele lubatud:
Juhendaja allkiri:

Sisukord

SISSEJUHATUS 4
Kasutatud mõisted 6

1. LIIKLUSTURVALISUST MÕJUTAVAD TEGURID 8
1.1. Mida mõistame liiklusturvalisuse all 8
1.2. Liiklusturvalisust tagavate institutsioonide ülesanded ja õigusaktid 12
1.3. Karistuspoliitika mõju liiklusturvalisusele 17
1.4. Kampaaniate mõju ja läbiviimine 18

2. EAKAS JALAKÄIJA JA RATTUR LIIKLUSES 20
2.1. Elanikkond Eestis ja eakate osakaal 20
2.2. Eaka risk sattuda liiklusõnnetusse 22
2.3. Liiklusõnnetuste analüüs riikide lõikes 23
2.3.1 Liiklusõnnetused maailma riikides 23
2.3.2 Inimkannatanutega liiklusõnnetused Eestis eakate osalusel 27
2.4. Eakate liikluskäitumist mõjutavad tegurid 31

3. LIIKLUSTURVALISUST MÕJUTAVAD TEGURID EAKATE HINNANGUL 34
3.1. Empiirilise uuringu metoodika 34
3.2. Uurimistulemused ja nende analüüs 34
3.2.1 Küsitluses osalenute sotsiaal-demograafilised tunnused 34
3.2.2 Osalenute seisukohad liiklusturvalisust puudutavates küsimustes 35
3.2.3 Seisukohad ja ettepanekud liiklusturvalisust mõjutavate tegurite parandamiseks 39

KOKKUVÕTE 42

SUMMARY 46

VIIDATUD ALLIKAD 47

LISAD 50
LISA 1. Elanikkond ja eakate osakaal 50
LISA 2. Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv inimkannatanutega liiklusõnnetustest suurlinnade ja riikide lõikes 51
LISA 3. Lõputöö koostamisel läbiviidud inervjuud 52

SISSEJUHATUS

Käesoleva lõputöö teemaks on „Eaka kergliikleja liiklusturvalisust mõjutavad tegurid“. Teema on aktuaalne, kuna paaril viimasel aastal on siseministeerium valinud liiklusturvalisuse tõstmise oma prioriteetseks tegevussuunaks. Teema on uudne, kuna autori hinnangul ei ole seda varem Eestis sügavuti uuritud.

Lõputöö eesmärk on analüüsida eakate kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetusi Eestis, tõsta esile liiklusturvalisust mõjutavad tegurid ning töötada välja soovitused, mida tuleb liikluskorralduse kavandamises ja liiklusohutuse korraldamises arvestada, vähendamaks eakate kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetusi.

Autor püstitas hüpoteesi: Eakate kergliiklejate liiklusturvalisust mõjutavatele teguritele ei ole piisavalt tähelepanu pööratud võrreldes teiste vanusegruppidega.
2003. aastal läbi viidud liiklusohtliku olukorra uuringu „Eakad liikluses“[1] tulemustes väidetakse, et eakad kergliiklejad ei kujuta Eestis väga suurt liiklusohtlikku probleemi ning enamik vanuritega seotud ohtudest on tühipaljad müüdid. Samas näitavad kõik Eesti elanikkonna demograafilised prognoosid eakate vanusegrupi osakaalu kasvu lähitulevikus. Välismaised uuringud näitavad vastupidiselt Eesti uuringule, et eakad inimesed on liikluses väga oluline riskigrupp, kuna mida kõrgem on liiklusõnnetuses osalenu vanus, seda raskemad on tema vigastused, aeglasem on paranemine ning suurem on suremus sündmuskohal ja liiklusõnnetusega kaasnev varaline kahju.

Eesti senised liiklusohutuskampaaniad on suunatud lastele, kuid tähelepanuta on jäetud teine samaväärne riskigrupp – vanurid.

Lõputöö tegemisel on arvestatud Eestis ja teistes riikides läbiviidud liiklusalaste uurimistööde tulemusi. Töös avatakse liiklusturvalisuse mõiste, analüüsitakse eakate kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetusi ja liiklusturvalisust mõjutavaid tegureid, kuna paraku ei oma otsusetegijad ja liikluse planeerijad sageli piisavat informatsiooni eakate liikumisega kaasnevatest tingimustest, sellest, millised probleemid on eakatel ja milline nende mõju ohutusele. Ühtlasi tuleb silmas pidada, et eakate ohutut liiklemist tagavad meetmed parandavad samal ajal ka kõigi ülejäänud liiklejate ohutust.

---

[1] Inseneribüroo Stratum. Liiklusohutusliku olukorra uuring: Eakad liikluses., 2003. http://www.mnt.ee/atp/failid/Eakad%20liikluses%20Aruanne_3.PDF, 5.03.09

Selgitamaks eakate kergliiklejate suhtumist liiklusohutusse tervikuna ja üksikutesse liiklusohutusalastesse meetmetesse ja sooviga tuua esile need liiklusohud, mida vanurid peavad ise eriti olulisteks, viis käesoleva lõputöö autor eakate kergliiklejate hulgas läbi küsitluse. Küsitlus viidi läbi kvalitatiivsete intervjuudena. Autor küsitles kokku seitset linnas ja maapiirkonnas elavat eakat kergliiklejat.

Lõputöö koosneb kolmest osast. Esimeses peatükis vaadeldakse liiklusturvalisust mõjutavaid tegureid, õigusakte ja järelvalvet, eakatele suunatud liikluskampaaniaid ja nende mõju, keskkonnategureid ning eaka kergliikleja ohutust ja turvatunnet.

Teises peatükis käsitleb autor eakate liiklusõnnetustesse sattumise riske, liiklusõnnetuste analüüsi nii Eestis kui ka teistes riikides ja liikluskäitumist mõjutavaid tegureid.

Kolmanda peatüki moodustab eakate hulgas läbiviidud empiiriline uuring – mida eakad ise arvavad oma liiklusturvalisusest – ning uuringu tulemuste analüüsi. Kokkuvõttes toob autor välja järeldused ja ettepanekud.

Kasutatud mõisted

Eakas – *elatanud, vanemas eas olev 65+*[2]

Jalakäija – isik, kes kasutab teed liiklemiseks jalgsi või ratastooliga. Samuti loetakse jalakäijaks isikut, kes kasutab liiklemiseks rula, rulluiske, -suuski, tõukeratast, -kelku või muid nendesarnaseid abivahendeid[3].

Jalgratas – vähemalt kaherattaline sõiduk, mis liigub sellega sõitva(te) inimes(t)e lihasjõul; sellel võib olla ka mootor. Termini all ei mõelda puudega inimese ratastooli;[4]

Jalgrattatee – «Liiklusseaduse» § 4 lõikele 5 jalgratta ja mopeediga liiklemiseks ettenähtud teeosa või sama otstarbega omaette teed, mis on tähistatud vastavate liiklusmärkide või teekattemärgistega.[5]

Juht kergliikluses – isik, kes juhib jalgratast[6]

Liikleja kergliikluses – isik, kes osaleb liikluses jalakäija, sõitja või juhina;

Liiklusturvalisus on ühiskonna ja liikluskeskkonna seisund, kus inimene on kaitstud liiklusõnnetusse sattumise eest.

Turvalisuspoliitika – õigusaktide ja arengu- ning tegevuskavade väljatöötamine, täiendamine ja elluviimine, eesmärgiga ennetada avalikku korda ähvardavaid ohte, ohukahtluse korral selgitada need välja ning kõrvaldada.[7]

Vanur – *vanake, vanainimene 65+*[8]

---

[2] Eesti Keele Instituut. "Eesti õigekeelsussõnaraamat ÕS 2006". http://www.eki.ee/dict/QS2006.tegemisel/index.cgi?Q=risti&F=M
[3] Liiklusseadus § 7 (2). (RT I 2008, 54, 304) 27.12.2008 https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=13093075. 02.03.09
[4] Liikluseeskiri §2 (12). (RT I 2005, 41, 336) 24.07.2005 https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=927101. 02.03.09
[5] *Idem* § 2 (13).
[6] *Idem* § 7 (4).
[7] Eesti turvalisuspoliitika põhisuund aastani 2015. RK, RTI, 25.06.08, 25, 165,. https://www.riigiteataja.ee., 2.03.09
[8] *ibid*

Uue Liiklusseaduse eelnõusse on sisse toodud mitmed uued mõisted, mida käesoleval ajal kehtivas Liiklusseaduses ei ole, kuid mis on olulised kergliikluse korraldamise seisukohalt, näiteks:

Jalgtee – on jalakäija liiklemiseks ette nähtud omaette tee, mis võib olla tähistatud asjakohase liiklusmärgiga.

Kergliiklustee – on jalgrattaga ja jalakäija liiklemiseks ettenähtud eraldi tee või teeosa, mis on asjakohaste liiklusmärkidega tähistatud. Sõiduteega teede ristmikul on kergliiklustee tee osa.[9]

[9] Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Liiklusseaduse eelnõu, 20.11.2008 http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=218114, 07.04.2009

1. LIIKLUSTURVALISUST MÕJUTAVAD TEGURID

1.1. Mida mõistame liiklusturvalisuse all

10. juunil 2008. a. võttis Riigikogu vastu „Eesti Turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015“[10]. Riikliku turvalisuspoliitika üheks oluliseks eesmärgiks on inimeste turvatunde suurendamine ohutuma liikluse abil. Selleks tuleb vähendada liikluses hukkunute ja vigastatute arvu ning liiklusõnnetustega kaasnevate varaliste kahjude suurust. Teiseks meetmeks on liikluskultuuri parandamine - teavitada inimesi tõhusamalt ohtudest ja võimalustest nende maandamiseks ning kaasata inimesi liiklusohtude ennetamisele.

Turvalisuspoliitika põhisuundades liiklusturvalisuse mõistet ei avata. Töö autor küsis mõiste määratlemiseks abi Maanteeameti peadirektori asetäitjalt Villu Vanelt (intervjuu metoodika kirjeldus on toodud 3. peatükis). Tunnustatud liikluseksperdi sõnul võib liiklusturvalisuse mõistet avada, vaadeldes riigi üldist liiklusohutuse alast olukorda. Seda võib hinnata näiteks hukkunute suhtarvu suurusega miljoni elaniku kohta - mida turvalisem on liiklus, seda vähem on hukkunuid.

Villu Vane märgib: *“See on väga lai ja raske mõiste. Ma ei oskagi seda hästi defineerida. Liiklusturvalisus tegelikult laiemalt hõlmab kogu seda liiklusohutuse alast olukorda ja ütleme siis nii, et mida turvalisem on liiklus, seda väiksem on selline suhtarv nagu on hukkunute arv miljoni elaniku kohta. See on see suhtarv, mille alusel võrreldakse riike, hukkunute ja elanike arvud on erinevad ja kui me teame, et Ühendkuningriikides on see number 50 ja meil on see number 100, siis me võime öelda, et seal on kaks korda turvalisem kui siin. Et võib olla võiks sellele asjale sedapidi läheneda. Kindlasti pikema mõtlemisega oskaks liiklusturvalisuse mõistet seletada lühemalt“*[11].

Ka Villu Vane kolleegi, Maanteeameti analüüsi-infobüroo peaspetsialisti Helve Lõhmuse hinnangul on mõiste sisu raske üheselt edasi anda: *„Ma definitsiooni anda ei oska, aga selle kohta ütleksin, et kui kõik liiklejad (liigiti) arvestaksid üksteisega ja saaksid ohutult liigelda. Autojuhid peaksid kindlasti arvestama, et peale autojuhtide on olemas ka jalakäija. Meil on natukene liiga mina-keskne liiklemine.“*[12]

„Eesti rahvuslikus liiklusohutusprogrammis aastateks 2003- 2015“[13] tuuakse liiklusohutuse taseme näitajatena välja hukkunute suhtarv 100 000 elaniku kohta aastas; samuti hukkunute

[10] Eesti turvalisuspoliitika põhisuund aastani 2015. 10.06. 2008. http://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12979629, 03.03.09
[11] Teder. V. Väljavõte intervjuust Villu Vanega, Tallinn, 26.03.09
[12] Teder. V. Väljavõte intervjuust Helve Lõhmusega, Tallinn, 26.03.09
[13] Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003 – 2015, 28.05.2003 http://www.mnt.ee/atp/index.php?id=998, 16.04.09

suhtarv 10 000 auto kohta ja 100 miljoni auto-kilomeetri kohta. Mida väiksemad on need suhtarvud, seda kõrgem on liiklusohutuse tase ja seega suurem liiklusturvalisus[14].

Kuivõrd mõiste „turvalisus“ kätkeb autori hinnangul endas ka mõistet „liiklusturvalisus“, kasutab töö autor liiklusturvalisuse mõiste määratlemiseks ka Sisekaitseakadeemia professori Ivar Aimre ja turvalisuspoliitika põhisuundades toodud „turvalisuse“ mõiste definitsioone.

Professor Ivar Aimre ütleb, *„Turvalisus on heaoluühiskonna põhiväärtus ja heaolu üks mõõt. Arenenud ühiskonnas on turvalisus seotud kõigi inimtegevuse tahkude ja hinnangutega oma kaitstusele, ohutusele. Ühelt poolt eksisteerivad ühiskonna institutsioonide ja riigiorganite loodud ja pakutavad majanduslikud, sotsiaalsed, õiguslikud ja poliitilised võimalused ning garantiid, mis võimaldavad kodanikul ühiskonnas hästi või halvasti toime tulla. Teiselt poolt realiseeruvad ühiskondlik kindlustatus ja garantiid konkreetse kodaniku jaoks alati läbi tema elutegevuse, selle võimaluste ja resultaatide. Nii realiseerub kohalik (lokaalne) kindlustatus majandusliku toimetuleku, sotsiaalse hoolduse ja abi näol, tööalastes võimalustes, vägivalla ning kuritegevuse vastases võitluses konkreetses asustatud punktis.*[15] *Seega on turvatunne küll seotud üldriiklike deklaratsioonidega, poliitiliste lubadustega, ideoloogiatega, rahvusliku julgeoleku jm süsteemidega, kuid suures osas kujuneb inimeses vahetult läbi isikliku (perekonna, lähedaste) elulaadi ja elukogemuste ning selle alusel ja kaudu omandatud usust ja veendumustest turvalisuse olemasolu suhtes.*[16] *Riigi garanteeritu peab (riigikaitsesse, piiride puutumatusesse, politsei õiguspärasesse tegevusse, vägivalla tõrjumisse jpm.) saama „omandatuks ja heaks-kiidetuks“ ühiskonna liikmete poolt, nii et inimesed usuksid turvalisse ühiskonda ja oma elu turvalisuse tagamisse ning oleksid valmis seda ka võimaluste piires toetama.“*[17]

Seega on turvalisus ühest küljest seotud avalike institutsioonide seadusliku tegevusega ja teisest küljest inimese enda suutlikkuse ja usuga elus hakkama saada (turvatundega). Turvalisuspoliitika elluviimise ja eesmärkide saavutamise üle valvab siseministeerium.[18] Turvalisuspoliitika põhisuunad[19] määratlevad turvalisuse mõiste järgmiselt:

„Turvalisus – paljude kaasabil loodav ühiskonna seisund, milles inimene tunneb ennast kaitstult ja tagatud on tegelik ohutu elukeskkond, vähendades tõenäosust sattuda ohuolukorda, suurendades võimekust ohule reageerida ja leevendada ohu realiseerumisel tekitatud kahju. Paljude kaasabil tähendab igaühe, sealhulgas nii avaliku, mittetulundus- ja erasektori kui ka iga üksikisiku kohustust aidata kaasa turvatunde kui psühholoogilise heaolu ja ohutu elukeskkonna säilitamisele oma õiguskuuleka ja kohusetundliku käitumisega.“

---

[14] Põhjamaadega võrreldes oli Eestis möödunud sajandi lõpuaastatel ca kaks korda rohkem hukkunuid 100 000 elaniku ja 10 000 sõiduki kohta ning võrreldes 100 milj. auto-kilomeetri kohta oli hukkunute arv Eestis koguni üle nelja korra suurem, mis näitab Eesti autojuhtide madalat liikluskultuuri ning vähest ohuteguritega arvestamist. /Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003 – 2015, 28.05.2003/ http://www.mnt.ee/atp/index.php?id=998, 16.04.09

[15] I.Aimre. Julgeoleku ja turvalisuse sotsioloogiline analüüs. Sisekaitseakadeemia Toimetised 2007(6) – 55

[16] *ibid*

[17] *ibid*

[18] Eesti turvalisuspoliitika põhisuund aastani 2015. 10.06. 2008. p. 2.7. http://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12979629, 09.03.2009

[19] *ibid*, p. 5.3.

Eesti õigekeelsussõnaraamat ÕS 2006 märgib mõiste „turvalisus“ vastena „kaitstus, julgeolek“. Mõiste „liiklusturvalisus“ tähendab seega „kaitstus liikluses, liiklusjulgeolek“. Koondades eeltoodud määratlused väidab autor, et liiklusturvalisust, nagu turvalisustki, mõjutavad tegurid on seotud nii institutsioonide tegevusega kui ka üksikisiku endaga, sellega, kuidas inimene ise arvab ja tunneb end igapäevases liikluses hakkama saavat. Samuti on see seotud inimese õigustatud ootusega, et kõik teised liiklejad järgivad õigusakte - liikluseeskirja, liiklusseaduse, teeseaduse jm õigusaktide nõudeid. **Liiklusturvalisus on seega ühiskonna ja liikluskeskkonna seisund, kus inimene on kaitstud liiklusõnnetusse sattumise eest.**

Turvalisuspoliitika põhisuundades märgitakse, et tähtis on iga inimese enda vastutus ja kohustus oma seadusekuuleka käitumisega suurendada enda ja oma lähedaste turvalisust:
„Oma käitumisega ohu tekitanud või korda rikkunud isikud peavad esmalt ohu tõrjuma või korrarikkumise kõrvaldama. Ametiisikud peavad kaalutlema, kuidas nende poolt tehtavad otsused ja rakendatavad meetmed mõjutavad inimeste turvatunnet ja turvalisust. Teisest küljest ei ole võimalik vältida korrarikkumisi või neid märgatavalt vähendada üksnes täidesaatva riigivõimu abil. Turvalise elukeskkonna loomisse tuleb kaasata kõik elanikud, kohalikud omavalitsused, era- ja mittetulundussektor ning võimaldada neil osaleda neid mõjutavate otsuste tegemisel“.[20]

Taandades neid käitumissoovitusi liiklusturvalisuse loomisele, tuleb märkida, et ka siin kehtivad samad reeglid – kõigi kaasamine ja panustamine on ääretult vajalik.

Liiklusturvalisusega on lahutamatult seotud liikluskeskkonna mõiste. **Liikluskeskkond** on keeruline, ajas muutuv kogum, kuhu kuuluvad: liiklejad (jalakäijad, ratturid, sõidukijuhid jne), liiklemiseks loodud alad (teed, liiklussõlmed, ristmikud, parklad jmt), liiklusskeemid (liiklustehnilised abinõud, nt liikluskorraldus piirkiiruste, liiklusmärkide, teemärgistuse jm abil), teeehituslikud aspektid (teede laius, ristumine kõrvalteedega, jalakäijate ülekäigukohad, ühistranspordipeatused, valgustus- ja nägemistingimused), samuti tee-hoiuga seotud küljed (teekatete, teepeenarde ja külgnevate alade seisukord jmt), ilmastikuolud jmt.[21]

Liikluskeskkonnast tulenevatele ohtudele pööras tähelepanu Villu Vane, kes ütles autorile läbiviidud intervjuus, *„Eakate kergliiklejatega probleem pidevalt süveneb, kui ka tegelikult eakate juhtide probleem. See muutub iga aastaga teravamaks, ühest küljest rahvastik vananeb ja teisest küljest neil on autosid, ja kolmas on see, et meie maaelu on suhteliselt selles mõttes kehv, et kui sul lähim pood on ikkagi 10 või ka 5 kilomeetri kaugusel, siis ühel hetkel peame tooma nagu nädala toidu või ka siis kaks korda nädalas, käe otsas seda kotti ei kanna, maa on liiga pikk et minna. Niipalju kui võimalik käiakse jalgrattaga, see kellel on auto ja juhiload olemas, see käib autoga seni kuni ta vähegi suudab. Ja kui ta tee peal kohtub teise liiklejaga, siis igakord kohtumised ei ole need sellised, et midagi ei juhtu. Selles mõttes see probleem on olemas ja lähiaastatel ma veel küll ei näe, et midagi lahenema hakkaks, pigem muutub sügavamaks ja suuremaks“.*[22]

---

[20] Eesti turvalisuspoliitika põhisuund aastani 2015. 10.06. 2008. p. 6.1, 6.2. http://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12979629, 09.03.2009
[21] Inseneribüroo Stratum. Pärnu reguleerimata ülekäiguradade liiklusohutuse audit. Tallinn 2006 http://www.mnt.ee/atp/failid/Parnu_ylekaiguradade_LOA.pdf, 14.04.09
[22] Teder. V. Väljavõte intervjuust Villu Vanega, Tallinn, 26.03.09

Kuidas muuta liiklust ohutumaks ja parandada liiklusturvalisust?

Siseminister Jüri Pihl rõhutas 2008.a suvel Riigikogu ees: *„Ma mäletan, et asunud tööle siseministrina, kohtasin just seetõttu üleolevat skepsist, kui rääkisin, et elude säästmiseks tuleb liikluses järelevalvet tugevdada. Aga ärgem küsigem endalt, kas muudatused on võimalikud, vaid hoopis, kuidas me saame olukorda muuta! Muudatuste võimalikkust tõendab liiklusolukorra mõjutamise näide. Aasta tagasi analüüsisime liiklussurmade põhjusi. 2007aasta esimese viie kuuga kaotas liikluses elu 73 inimest, 2008 aastal aga oluliselt vähem – 45. 10.juuni 2008 a seisuga on liikluses hukkunuid 33 inimest vähem kui 2007 aasta samal perioodil... Me peame oma ressursid kontsentreerima õigetele valupunktidele, peame vaatama piiridest üle, tagajärgedega võitlemise asemel tegema ennetustööd.“*

Siseminister lisas: *„Eesti turvalisuspoliitika põhisuundade loomine on just seetõttu väga oluline samm, et muuta inimeste, aga ka organisatsioonide hoiakuid. Nii nagu ohtude juured on eri tasanditel, peame ka tegutsema erinevalt. Liikluses on elude säilitamisel oluline roll tõhusal järelevalvel, kuid veelgi rohkem vajame solidaarset ja ohtusid ärahoidvat liikluskultuuri ning häid infrastruktuurilahendusi ohtude vähendamiseks teedel. Nii on elu säästmine liikluses Siseministeeriumi kõrval ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, kohalike omavalitsuste ning kodanikuühiskonna kätes. Turvalisuspoliitika põhisuunad määratlevad juhtpõhimõtted, visiooni, suunad ja eesmärgid, millest lähtuvalt saame edaspidi oma tööd korraldada. Ohtude ennetamine, inimeste ulatuslik kaasamine ning suurenenud koostöö aitavad veelgi tõhusamalt täita meie peamist eesmärki – kaitsta inimeste elu ja tervist. Nii näiteks võimaldab liiklusohutusalane ennetustöö arendada liikluskultuuri ning seeläbi parandada olukorda liikluses, mis omakorda võimaldab meil kasutada politseiametnikke rohkem mujal. Ohtude ennetamine tähendab vähem õnnetusi, turvalisemat keskkonda, aga ka ressursside kokkuhoidu. Turvalisuspoliitika pole ju mõeldud mitte finantseerimise suurendamiseks siis, kui tagajärjed on käes, vaid on mõeldud eelkõige ärahoidmiseks, kodanike kaasamiseks, turvalisuspoliitikat ei mõjuta mitte niivõrd meie finantsseis, kuivõrd hea tahe teha midagi ära riigi turvalisuse nimel.“* [23, 24]

---

[23] J.Pihl ütles veel: „*Hea politseinik, hea politseiülem on see, kes oskab asju organiseerida nii, et liiklussurmad, liiklusõnnetused vähenevad*“. Jüri Pihli sõnavõtt - „Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015“. „XI Riigikogu stenogramm” http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenogramm&pkpkaupa=1&toimetatud=1&toimetamata=0&date=1213094244&paevakord=2304#pk2304, 10. 06.2008, 02.03.09

[24] Ken-Marti Vaher märkis oma ettekandes: „*Dokument turvalisuspoliitika põhisuundadest on laiem ja puudutab avalikku korda tervikuna, ähvardavaid ohte, samuti nende ohtude kõrvaldamist, mitmesuguste tegevuskavade, arengukavade väljatöötamist ja sammude astumist, kuidas neid avalikku korda ähvardavaid ohte nii ennetada kui ka nendele reageerida, kui need ohud on saanud teoks.*
Üheks eesmärgiks, mida ka siseminister oma poliitilises avalduses puudutas on liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute arvu, samuti liiklusõnnetustega kaasnevate varaliste kahjude vähendamine. 2005. aastaga võrreldes kasvas Eestis 2006. aastal päris oluliselt inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv, samuti vigastatute arv. Tänaseks me oleme kuulnud selle aasta esmaseid statistikaülevaateid, kus need arvud on õnnelikult vähenemas. Me loodame, et see suundumus jääb kestvaks. Üldiselt on sel statistikal olnud Eestis pigem tsükliline areng ehk siis kord tõus, kord langus. On kindel, et säärase ühtset strateegiat ja visiooni ettenägeva turvalisuspoliitika põhisuund võiks olla, et kõikide selliste kahjude ja ka hukkunute, vigastatute arvu vähenemine peaks saama regulaarseks. Mida siis politsei peaks tegema selleks, et liiklusõnnetuses hukkunute ja vigastatute arvu vähendada? Kindlasti tuleks ette näha mitmesuguste tehniliste seadmetega ehk siis kiirusmõõteseadmete ja tõenduslike alkomeetritega varustamine. Lisaks automaatsete liiklusjärelevalvesüsteemide rakendamine, aga ka isikustatud kindlustusmakse määramise süsteemi sisseseadmine.
Omaette eesmärgina on ära toodud liikluskultuuri paranemine, mis peamiselt tähendab hoiakuid ja väärtusi, mida meie erinevad ühiskondlikud grupid jagavad. See tähendab liikluskultuuri osas kindlasti teavitustöö süsteemsust, aga ka kodanike suuremat kaasamist liiklusohutuse tagamisse. Selle all võib konkreetse sammuna nimetada liiklusliini, väga mitmes Euroopa riigis levinud liiklusliini sisseseadmist ja kogu ühiskonna igakülgset teavitamist selle olemasolust.
Selles eelnõus kirjeldatu on suunatud ennetavale tegevusele, mitte karistuspraktikale, ja oluline on, et turvalisuse tagamisse on kaasatud nii riigiasutused, õiguskaitseorganid, äriühingud kui ka kohalikud omavalitsused ja mittetulundusühingud. Ken-Marti Vaher sõnavõtt „Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015“. ”XI Riigikogu stenogramm”. - http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenogramm&pkpkaupa=1&toimetatud=1&toimetamata=0&date=1213094244&paevakord=2306#pk2306, 10.06 2008, 02.03.09

Kokkuvõtteks märgib autor, et liiklusturvalisuse suurendamine ja tagamine on üks siseministeeriumi prioriteete.

1.2. Liiklusturvalisust tagavate institutsioonide ülesanded ja õigusaktid

Põhiseaduslike institutsioonide vahel on ülesanded liiklusturvalisuse tagamiseks jagatud järgmiselt[25]: Vabariigi Valitsus töötab välja liiklusohutuspoliitikat, mida viiakse ellu riiklike liiklusohutusprogrammide kaudu[26]; majandus- ja kommunikatsiooniministeerium vastutab liiklejate turvalisuse eest ja tagab liiklusohutust; siseministeerium korraldab sõidukite ja jalakäijate liiklusjärelevalvet[27]; kohalikud omavalitsused korraldavad liiklust ja tagavad liiklusohutuse oma haldusterritooriumil[28]. Samuti on liiklust õigus korraldada (sh kohustus tagada ohutu liiklus) teeomanikel või teehoiu korraldamise eest vastutavatel isikutel[29]: tee omanik, maanteeamet, maanteeameti kohalik asutus ja hallatav riigiasutus, valla- või linnavalitsus, riigimetsa majandamist korraldav isik või riigiasutus metsateel, eratee omanik, talitee rajaja ja teetöö tegija.[30]. Maanteeameti ülesandeks on teedeinfrastruktuuri arendamine, teede remont ja hooldus ning liiklusohutusalane tegevus. Samuti peab teeseaduse alusel linnas, alevis ja alevikus teega külgneva territooriumi kasutaja tegema heakorratöid sõidutee ja vastava territooriumi vahel oleval kõnniteel. Sellest võib järeldada, et liiklusturvalisust tagavate institutsioonide hulk on väga suur. See tõstab küsimuse institutsionaalse koostöö huvi, suutlikkuse, tahte, viiside ja vormi kohta.

---

[25] Liiklusseadus § 2. (RT I 2008, 54, 304) 27.12.2008
https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=13093075. 02.03.09

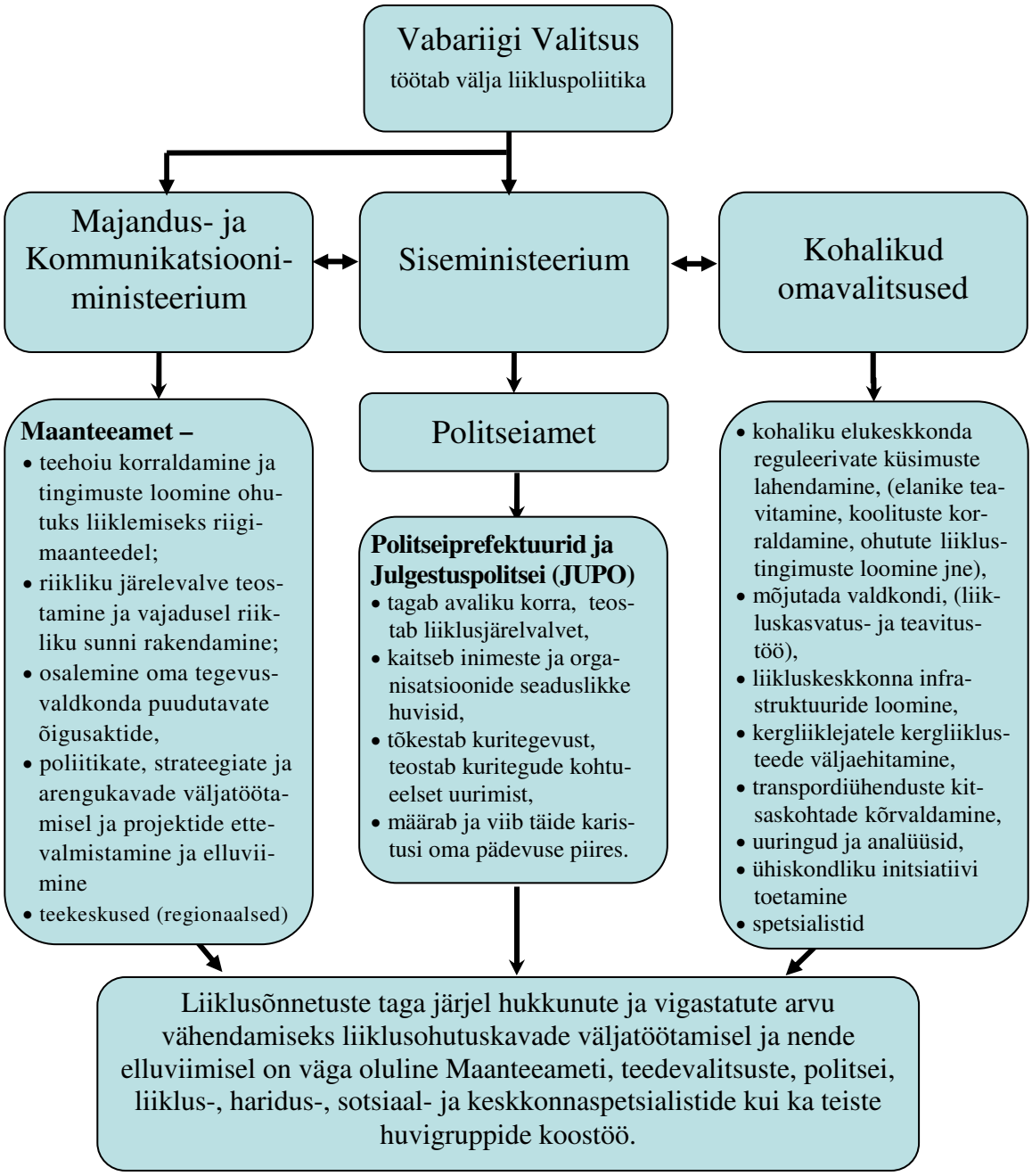
[26] *ibid*, § 5, lg 1. 02.03.09

[27] *ibid,* § 46 lg 1.
Liiklusjärelevalvet teostavad politseiametnikud, abipolitseinikud ja piirivalveametnikud- uus redaktsioon Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Liiklusseaduse eelnõu, 20.11.2008, § 179 lg 1.
http://eoigus.just.ee/?act=6&subact=1&OTSIDOC_W=218114, 07.04.2009

[28] Siinjuures võib märkida, et Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse §-s 6 lg 1 sätestab kohaliku omavalitsusüksuse ülesandena üksnes valla teede või linnatänavate korrashoiu. Seega on liiklusseaduses sätestatud ülesanne- vastutada oma haldusterritooriumil liiklusohutuse eest- delegeeritud kohalikule omavalitsus(üksuse)ele riigi poolt (vt KOKS § 6 lg 4 p 1). Samas tekib küsimus ülesande täitmise eest tasu maksmiseskas ja kui palju riik rahastab kohalikke omavalitsusi ja kuidas ta kontrollib ülesande täitmist.

[29] Liiklusseadus § 45 lg 3. (RT I 2008, 54, 304) 27.12.2008
https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=13093075. 02.03.09,
Teeseadus § 25. (RT I 2009, 15, 93) 1.03.2009
https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=13152862. 02.03.09

[30]. Heakord mõjutab otseselt liikluskeskkonna seisundit- näiteks libedatõrje talvel. Vt Teeseadus. (RT I 2007, 66, 408) 1.01.2008 https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12895156, 08.03.09



Joonis 1. Liiklusturvalisuse eest vastutavad institutsioonid ja ülesanded.

Allikas: V. Teder. (Politsei- ja Maanteeameti andmebaaside infot kasutades).

Ülaltoodud joonisel on skemaatiliselt toodud liiklusturvalisusega tegelevate ministeeriumite ja nende allasutuste põhitegevused liiklusturvalisuse parandamiseks. Autor väidab, et nende institutsioonide ja teiste huvigruppide vahel tuleb teha tõhusamat koostööd ning kaasata aruteludesse ka tavaliiklejaid.

Iseloomustamaks kohalike omavalitsuste rolli (kohalik omavalitsus korraldab liiklust ja tagab liiklusohutuse oma haldusterritooriumil) liiklusturvalisuse parandamisel, on autor koostanud tabeli 1, millisest selgub kui suur osa inimkannatanutega liiklusõnnetustest toimub kohalike omavalitsuste hallatavatel territooriumitel. Tabelist nähtub, et viimase viie aasta jooksul on 593 (83%) eakate inimkannatanutega liiklusõnnetustest toimunud kohalike omavalitsuste hallataval territooriumil. Neist omakorda ligi pooled (256) on toimunud Tallinna linna territooriumil.

Tabel 1. Eakate osalusel inimkannatanutega liiklusõnnetused asulate ja teeliikide kaupa

aasta	asulaliik						kokku	Teeliik										kokku
	A	*B*	*C*	*D*	*E*	*F*		*A*	*B*	*C*	*D*	*E*	*F*	*G*	*H*	*I*	*J*	
2004	63	31	16	0	3	4	117	0	6	11	7	1	0	12	2	93	5	**137**
2005	53	36	14	0	9	5	117	0	18	8	16	2	0	6	2	98	9	**159**
2006	55	38	15	0	5	10	123	0	16	11	11	1	0	7	0	100	5	**151**
2007	43	37	35	0	4	7	126	0	7	14	10	0	0	5	0	111	0	**147**
2008	42	30	18	0	7	13	110	0	5	7	8	0	0	7	3	91	2	**123**
kokku	**256**	**172**	**98**	**0**	**28**	**39**	**593**	**0**	**52**	**51**	**52**	**4**	**0**	**37**	**7**	**493**	**21**	**717**

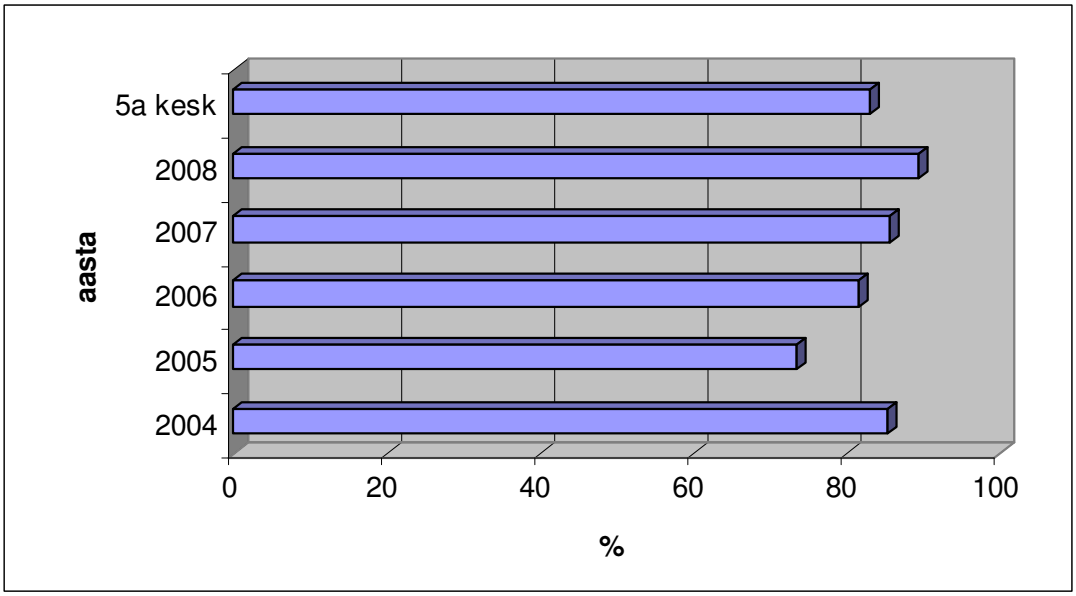
A Tallinn
B Vabariiklik linn (Tartu, Narva, Pärnu, Kohtla-Järve)
C Linn - maakonnakeskus
D Asula - maakonnakeskus
E Muu linn
F Muu asula

A Maantee
B Põhimaantee
C Tugimaantee
D Kõrvalmaantee
E Vallamaantee (kohalik)
F Eramaantee
G Õuealatee
H Parkla
I Tänav
J Muu koht, teega külgnev ala

Allikas: V. Teder. (Maanteeameti statistika alusel)

Tabelist 1 nähtub, et teeliikidest on eaka liikleja jaoks kõige ohtlikumad tänavad, kus toimus ligi 70% (493) inimkannatanutega liiklusõnnetustest. Sellele järgnevad põhi-, tugi- ja kõrvalmaanteed. Kõige vähem inimkannatanutega õnnetusi juhtus kohalikel vallamaanteedel (4) ja parklates (7).

Jooniselt 2 selgub, et viimase viie aasta lõikes on valdav osa eakatega toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetustest toimunud tänavatel. Seega tuleb erilist tähelepanu pöörata kohalike omavalitsuste huvitatusele tõsta liiklusturvalisust ja tagada liiklusohutus.



Joonis 2. Eakate osalusel asulates toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste osakaal kõigist eakatega toimunud liiklusõnnetustest, %-des

Allikas: V. Teder. (Maanteeameti statistika alusel)

Liiklust reguleerivad õigusaktid ja järelevalve korraldamine on sätestatud Eesti Vabariigi seadustega. Õigusaktidega seatakse liiklusohutuse tagamiseks raamid, ülesanded ja kohustused riigi- ning omavalitsuse struktuuridele ja liiklejatele endile. Antud valdkonda reguleerivad põhiliselt Liiklusseadus ja Liikluseeskiri, Teeseadus, Ühistranspordiseadus, Autoveoseadus ja nendest tulenevad õigusaktid. Nimetatud seadused sätestavad järgmisi nõudeid:[31]

- Liiklusseadus – sätestab liikluse korraldamise Eesti teedel ning liiklusohutuse tagamise alused ja põhinõuded[32] (RT I 2008, 54, 304) 27.12.2008;
- Liikluseeskiri – kehtestab liikluskorra Eesti teedel;[33]
- Teeseadus – sätestab tee suhtes esitatavad nõuded, tee omaniku ja liikleja õigused ja kohustused ning vastutuse liiklusohutusnõuete rikkumise eest, reguleerib teehoiu, tee kasutuse ja kaitse korraldamist ja rahastamist ning inimeste ja keskkonna kaitset liiklusest tulenevate ohtude eest;[34]

[31] Tallinna Linnavolikogu. Tallinna programm liiklus ohutumaks 2008-2014, 15, http://www.Tallinnlv.ee/aktalav/Eelnoud/Dokumendid/ddok9004.htm., 02.03.09
[32] Liiklusseadus § 7 (2). (RT I 2008, 54, 304) 27.12.2008 https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=13093075. 02.03.09
[33] Liikluseeskiri §2 (12). (RT I 2005, 41, 336) 24.07.2005 https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=927101. 02.03.09
[34] Teeseadus. (RT I 2009, 15, 93) 1.03.2009 https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=13152862. 02.03.09

- Ühistranspordiseadus – sätestab maantee-, raudtee-, vee- ja lennuliikluses ühistranspordi korraldamise alused. Teeliiklusena käsitatakse bussi-, trammi-, trollibussi- ja taksoliiklust, raudteeliiklusena rongi- ja rööbasbussiliiklust, veeliiklusena laeva-, väikelaeva- ja parvlaevaliiklust ning lennuliiklusena õhusõidukiliiklust;[35]
- Autoveoseadus – sätestab riigisisese ja rahvusvahelise autoveo korraldamise alused[36]

Liiklusjärelevalve eesmärgiks on jalakäijate, sõitjate ja juhtide õigete liiklusharjumuste kujundamisele kaasaaitamine, liiklusalaste õigusaktide nõuete rikkumiste ja liiklusõnnetuste arvu vähendamine ning liiklusohutuse parandamine.[37]

Liiklusjärelevalve korraldamisel:

- jälgitakse liiklusalaste õigusaktide nõuetest kinnipidamist jalakäijate, sõitjate, juhtide, muude teekasutajate, teeomanike ning ametiisikute poolt;
- lähtutakse liiklusõnnetuste analüüsist, liiklusalaste õigusaktide nõuete rikkumiste avastamise analüüsist, liiklusalaste õigusaktide nõuete rikkumiste toimepanemise iseloomulikumatest kohtadest, rahvaürituste läbiviimise kohtadest ja erandolukordade vajadustest, sõidukite ja jalakäijate liikluse intensiivsusest, politsei ja abijõudude ning liiklusjärelevalveks vajalike tehniliste vahendite olemasolust.

Liiklusjärelevalvet teostavad «Liiklusseaduse» § 46 lõike 1 alusel politseiametnikud, abipolitseinikud ja muud ametiisikud nendele seadusega antud volituste piires. Riigipiiril kontrollivad mootorsõidukeid ja nende haagiseid ning juhte piirivalve- ja tollitöötajad[38].

[35] Ühistranspordiseadus. (RT III 2008, 24, 159) 16.05.2008
https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12970415
[36] Autoveoseadus. (RT I 2006, 21, 162) 1. 06. 2006
https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=1027733
[37] Liiklusjärelevalve teostamise kord. (RT I 2007, 21, 109) 11.03.2007.
https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12801873. 14.02.09
[38] *ibid*

1.3. Karistuspoliitika mõju liiklusturvalisusele

Turvalisuspoliitika põhisuunad lähtuvad printsiibist, mille kohaselt Eesti sisemise stabiilsuse kindlustamisel ning inimelude päästmisel ja kaitsmisel on ohtude ennetamine ja tõrjumine ning kodanike ulatuslik protsessi kaasamine oluliselt tõhusam karistusõiguslikest meetmetest.

Turvalisuspoliitika põhisuunad toetavad nüüdisaegse, ühtse ja õigusriikliku alusega avaliku korra kaitsesüsteemi loomist Eestis.[39]

Kasutades Politseiameti analüüsi- ja planeerimisosakonna 12.01.2009 koostatud „Ülevaadet olukorrast liikluses ja politsei tegevusest (2004-2008)“, toob lõputöö autor välja karistuspoliitika põhimõtted liiklusväärtegude puhul. Liiklusväärtegude eest määratavatest karistustest moodustab rahatrahv 99% (2008.a 205 253 karistusotsust, neist rahatrahve 203 810). 12 kuuga määrati 33% rahatrahve rohkem kui 2007. aasta sama ajaga. Enamus rahatrahvidest on määratud liiklusseadusest tulenevate rikkumiste eest:

- liiklusseadus 96%
- liikluskindlustuse seadus 3,2%
- teeseadus 0,7%
- ühistranspordiseadus 0,2%
- autoveoseadus 0,04%

2008. aastal on rahatrahve tehtud 79% rohkem võrreldes viimase kolme aasta keskmisega. 2008.a määrati rahatrahve summas 372 038 165 krooni, mis on võrreldes 2007. aastaga 50 604 krooni rohkem. Arest liiklusväärtegude eest karistusena moodustab ühe protsendi kõigist karistusotsustest. 2008. aastal määrati aresti 1 427 juhul (arestipäevi kokku 10 717, keskmiselt 8 päeva), mis on 31% rohkem kui eelneval aastal.

Lõputöö autori arvates on karistuspoliitika üks olulisimaid eesmärke liiklusturvalisuse tagamine. Peab püüdlema olukorra poole, millise puhul on iga rikkumine fikseeritud. Iga liikleja peab tajuma, et tema poolt toime pandud liiklusalane rikkumine ei jää märkamatuks ja sellele järgneb õiglane liiklusnõuete rikkumise iseloomu ja ohtlikkust kajastav karistus.

Sellise olukorra saavutamine on võimalik liiklusjärelevalve tõhustamise ja pikaajaliste liiklusturvalisuse tagamiseks suunatud projektide läbiviimisega, kuhu on kaasatud ka kohalikud omavalitsused ja nende liidud, kodanikeühendused ning üksikisikud. Autor arvab, et suuremat tähelepanu vajab liiklusõnnetuste ennetamisele pööratud tegevus, kuna liiklusõnnetuste tagajärgedel on suur kahjulik mõju nii ühiskonnale kui üksikisikule.

[39] Eesti turvalisuspoliitika põhisuund aastani 2015. 10.06. 2008.http://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12979629.

1.4. Kampaaniate mõju ja läbiviimine

Liiklusohutuskampaania võimaldab abinõude kontsentreeritud käsitluse kaudu probleemide efektiivsemat ja kiiremat lahendamist, üldsuse informeerimist ja avaliku arvamuse kujundamist.[40]

Kuna kampaania vormis käsitlemist vajavate erinevate teemade arv on küllaltki suur – lapsed ja täiskasvanud jalakäija või sõitjana, käitumine jalgratturina ja mootorsõidukijuhina, aktiivsete ja passiivsete ohutusvahendite kasutamine, siis sellest tulenevalt on liiklusohutuse kampaaniad temaatiliselt aasta peale jaotatud:

- vastavalt aastaajale ja ilmastikutingimustele (seotud ilmastikust tingitud liiklemistingimuste muutumisega: pimedus, libedus jne, samuti üleminekuga suveajalt talveajale);
- vastavalt riskirühma käitumise aktiivsusele (näiteks eakate kergliiklejatega toimub enim inimkannatanutega liiklusõnnetusi, kella 8.00-20.00-ni, autode ja jalgrataste kasutamise suurenemisega kevad-suvisel perioodil);
- vastavalt liiklusalaste õigusaktide muutumisele ja täiendamisele;
- vastavalt ühiskondliku elu korraldusele (seotud näiteks pensioni väljamaksetega, tähtpäevadega, riiklike pühadega ja levinud traditsioonidega - alkoholi tarvitamise suurenemisega peale pensioni kätte saamist);
- vastavalt välistele mõjutustele (seotud näiteks alkoholi tarbimise suurenemisega alkoholi reklaami- ja müügitoetuskampaaniate ajal);
- liikluskäitumise monitooringust ilmnevatest tendentsidest.[41]

Liiklusohutuskampaaniate läbiviimine on otstarbekam koostöös riigi ja kohalike omavalitsustega.[42]

Autori arvates on üheks oluliseks valdkonnaks liiklusohutuslik teavitus ja kasvatustegevus, mis on suunatud eakatele kergliiklejatele, et mõjutada nende teadlikkust liiklusturvalisusest. Samuti on väga oluline teavitustöö, mis oleks suunatud sõidukijuhtidele, et selgitada eakate kergliiklejate ealisi iseärasusi.

---

[40] Tallinna Linnavolikogu. Tallinna programm liiklus ohutumaks 2008-2014, 15, http://www.Tallinnlv.ee/aktalav/Eelnoud/Dokumendid/ddok9004.htm., 29.02.09
[41] Tallinna Linnavolikogu. Tallinna programm liiklus ohutumaks 2008-2014, 15, http://www.Tallinnlv.ee/aktalav/Eelnoud/Dokumendid/ddok9004.htm., 29.02.09
[42] *ibid*

Alljärgnevalt on ära toodud eakatele kergliiklejatele suunatud kampaania „Must nukk“, kus pöörati eakate tähelepanu helkuri vajalikkusele pimedal ajal.

Kampaania viisid läbi Ida Politseiprefektuuri politseiametnikud Vinni ja Pajusti teeristi juures sõidutee ääres, kuhu oli paigutatud helkuriga ja ilma helkurita nukud, et näidata, kui raske on autojuhil märgata helkurita jalakäijat. Eakad käisid maanteel „musta nukku“ uudistamas. Katsetel osales 18 inimest, neist kaks mehed. Seltskonnas oli vaid kaks inimest, kes osalevad liikluses ka autojuhina. Seega oli valitud õige sihtgrupp.[43]

Eakatele „musta nuku“ katsete korraldamise eesmärk oli inimesi teavitada pimedas liiklemise ohtudest, et kuidas teha ennast pimedas paremini nähtavaks ja kuidas ise paremini näha teel varitsevaid ohtusid sõidukijuhi silmade läbi. Katsel püüti läbi bussi esiklaasi hinnata läheneva sõiduki kaugust ja kiirust. Räägiti pidurdus- ja peatumisteekonnast, samuti ilma- ja tee-oludest.[44]

Katsest selgus, et eakatel jalakäijatel polnud mingit ettekujutust selle kohta, kui kaugelt tegelikult autojuht neid pimedas märkab ning osalenud lubasid edaspidi olla jalakäijana liikluses tähelepanelikud ja kasutada helkurit.[45]

Liikluskasvatus on süsteemselt rakendatuna suhteliselt odav liiklusohutusabinõu, nõudmata suuri investeeringuid. Samas eeldab suurema efektiivsuse saavutamine ka teiste meetmete (liiklusjärelevalve, liikluskeskkonna ohutuse suurendamine) paralleelset rakendamist. Oluliseks valdkonnaks liikluskoolituse osas on ka liiklusplaneerijate, -korraldajate ja meedias liiklusvaldkonda käsitlevate ajakirjanike täiendkoolitus, kellest sõltuvad enamjaolt ohutud liikluslahendused, liikluskorraldus ja liiklejate teavitamise oskus.[46]

Californias tehtud mootorsõiduk-*versus*-jalakäija õnnetuste uuring näitas, et need õnnetused kuuluvad ühte rühma ning kõrge suremuse näitaja vanurite seas osutab, et see sihtgrupp on just see, kellele on vaja teha rohkem agressiivsemat ja efektiivsemat ennetustööd.[47]

---

[43]. Eakad käisid maanteel musta nukku uudistamas. 23.12.2008, http://www.virumaateataja.ee/?id=61499, 07.03.09

[44] Eakad käisid maanteel musta nukku uudistamas. 23.12.2008, http://www.virumaateataja.ee/?id=61499, 07.03.09

[45] *ibid*

[46] Tallinna Linnavolikogu. Tallinna programm liiklus ohutumaks 2008-2014, 15, http://www.Tallinnlv.ee/aktalav/Eelnoud/Dokumendid/ddok9004.htm., 29.02.09

[47] Joon-Ki Kim jt. Accident Analysis & Prevention, 2008. Age and pedestrian injury severity in motor-vehicle crashes: A heteroskedastic logit analysis, 1695-1702 http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6V5S-4SWGB8T-1&_user=10&_coverDate=09%2F30%2F2008&_rdoc=10&_fmt=high&_orig=browse&_srch=doc-info(%23toc%235794%232008%23999599994%23696723%23FLA%23display%23Volume)&_cdi=5794&_sort=d&_docanchor=&_ct=21, 25.02.2009

2. EAKAS JALAKÄIJA JA RATTUR LIIKLUSES

2.1. Elanikkond Eestis ja eakate osakaal

Tänapäeva maailma võib nimetada vananevaks ja hallinevaks maailmaks, kuna eakate inimeste hulk kasvab enamikes maailma riikides. Põhjuseks on ühelt poolt vähenenud sündivus ning teiselt poolt pikenenud eluiga. Ühiskonda loetakse vananevaks, kui 7% elanikest on 65-aastased ja vanemad.[48]

Eesti Statistikaameti esialgseil andmeil oli 1. jaanuaril 2009. aastal Eesti rahvaarv 1 340 341 inimest. Võrreldes 2004. aasta algusega on rahvaarv vähenenud ca 11 000 inimese võrra. 2004. aastal elas Eestis 622 450 meest (46 %) ja 728 619 naist (54 %). Alates 2004.aastast on rahvaarv järjekindlalt vähenenud. Samas on suurenenud üle 65-aastaste (eakate) osakaal, mis käesoleval ajal ulatub üle 17 % elanikkonnast. Eesti elanike arv vanusegruppide kaupa ja enam kui 65- aastaste osa selles on esitatud tabelis 1.1.[49]

Tabel 2. Eesti rahvastik ja eakate osakaal

Aasta	Vanusegrupis						kokku	65 +	üle 65
	kuni 65	65-69	70-74	75-79	80-84	85+			aastaste %
2004	1132411	71206	61057	46187	24429	15779	1351069	218658	16,2
2005	1125105	73397	59418	47484	26472	15634	1347510	222405	16,5
2006	1119618	73552	58580	48855	28434	15645	1344684	225066	16,7
2007	1112251	75530	58531	49557	29912	16628	1342409	230158	17,1
2008	1110466	71617	59601	49950	31402	17899	1340935	230469	17,2

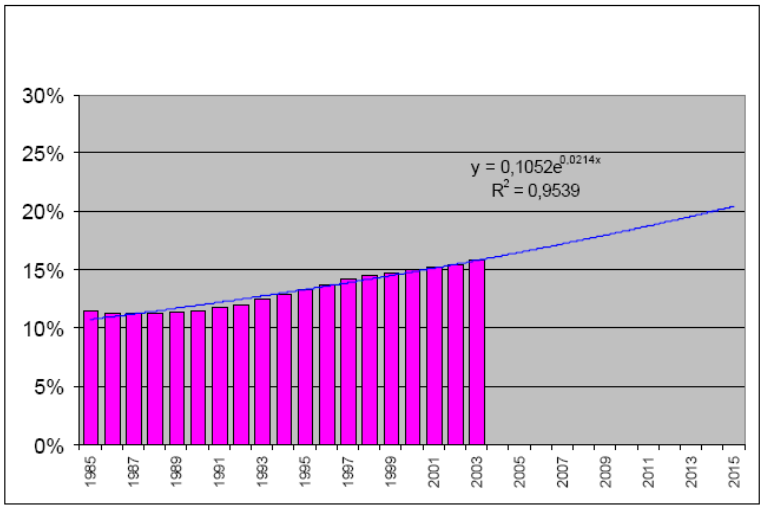
Allikas: V. Teder. (Statistikaameti info alusel)

Statistiliste andmete põhjal on võimalik rahvastiku kohta välja töötada rahvastiku prognoos, sealhulgas ka vanusegruppide lõikes. Oodatava rahvaarvu suurus ja üksikute vanusegruppide osakaal on sõltuvuses inimeste oodatavast elueast. Keskmine oodatav eluiga iseloomustab riigi rahvastiku olukorda ja selle kaudu on ta ühiskonda iseloomustavaks sotsiaalseks indikaatoriks. Mida arenenum on ühiskond, seda pikem on keskmine oodatav eluiga. Eestis on lähiaastateks prognoositud eluea pikkuse edasist kasvu. Elanikkonna arvu vähenemine koos eluea kasvuga

[48] V. Lillemäe, Mäksa valla infoleht "Meie kodu", "1.oktoober - rahvusvaheline eakate päev", lk 5 http://www.maksavald.ee/vvfiles/0/maksavald_09_08_veebi.pdf., 10.03.09

[49] Statistikaamet. Rahvastik soo ja vanuserühma järgi. http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Rahvastik/01Rahvastikunaitajad_ja_koosseis/04Rahvaarv_ja_rahvastiku_koosseis/04Rahvaarv_ja_rahvastiku_koosseis.asp, 10.03.2009

toovad kaasa aga rahvastiku vananemise, sealhulgas ka eakate osakaalu suurenemise elanikkonnas. Prognoosides eakate arvu ühiskonnas statistilisi meetmeid kasutades on tõenäoline, et aastaks 2015 võib eakate osakaal kasvada ca 20 %-ni elanikkonna koguhulgast (joonis 1.1.)[50]



Joonis 3. 65-aastaste ja vanemate elanike osakaalu prognoos rahvastikus.

Allikas: Inseneribüroo Stratum. Liiklusohutusliku olukorra uuring: Eakad liikluses. 2003. lk 9

Sündide arv on Eestis viimastel aastatel märgatavalt kasvanud, alates 2004. aastast (mis on küll Euroopa ulatuses tähelepanuväärne), kuid pole siiski piisav rahvastiku jätkusuutlikuks arenguks.[51]

Tõenäoliselt jõuab loomulik iive Eestis peagi nulli lähedale, kuid sündide arv väheneb paratamatult taas siis, kui sünnitusikka jõuavad väikesearvulised põlvkonnad, kes sündisid aastail 1994—2004.[52]

Eesti vanuripoliitika rajaneb rahvusvahelisel põhimõttel "ühiskond kõigile", mis tähendab, et igas vanuses inimestel peab olema võimalus võrdväärselt osaleda ühiskonnaelus. Samas kannab see moto endas mõtet, et elu võib huvitav olla igal eluperioodil.[53]

Nendest prognoosidest lähtuvalt väidab autor, et kuna eakate arv võrreldes kogu elanikkonna arvuga pidevalt kasvab, siis sellest johtuvalt kasvab ka eakate arv liikluses, mistõttu ei tohi eakaid kergliiklejaid ja nendega seotud probleeme jätta suurema tähelepanuta.

---

[50] Inseneribüroo Stratum. Liiklusohutusliku olukorra uuring: Eakad liikluses., 2003, 7-9, http://www.mnt.ee/atp/failid/Eakad%20liikluses%20Aruanne_3.PDF, 5.03.09
[51] Marju Lauristin. Eesti inimarengu aruanne 2008. Lühiülevaade. EIA 2008. 1, http://www.kogu.ee/?id=10973, 10.03.09
[52] *Idem*, lk 2
[53] V. Lillemäe, Mäksa valla infoleht "Meie kodu", "1.oktoober - rahvusvaheline eakate päev", lk 5 http://www.maksavald.ee/vvfiles/0/maksavald_09_08_veebi.pdf, 10.03.09

2.2. Eaka risk sattuda liiklusõnnetusse

Liiklusõnnetuste toimumise peamisteks põhjusteks peetakse liiklejate poolt tehtud vigu (liikluskeskkonnaga mittekohanemine hoolimatuse või oskamatuse tõttu). Samuti mõjutavad liiklusõnnetuste teket liiklusskeemi vead: teede ja liiklussõlmede liikluskorraldus (ristmike lahendused, piirkiirused, liiklusmärgid, teekatte märgistus, kergliiklus jmt), tee-ehituslikud aspektid (tee laius, ristuvad kõrvalteed, põrkepiirded, bussipeatused ja jalakäijate ülekäigukohad, valgustus- ja nägemistingimused, külgnähtavus ja nähtavuskolmnurk ristmikel jms) ja teehoiualased aspektid (teekatte, teepeenarde ja teega külgneva ala seisukord), ilmastikuolud.[54]

Jalakäijate ja jalgratturitega juhtunud liiklusõnnetused on raskemate tagajärgedega võrreldes teisetüübiliste liiklusõnnetustega (nt kokkupõrge ees, küljel või vastassuunas liikuva mootorsõidukiga). Kergliiklejatele otsasõidul on kriitiliseks kiiruseks 30-40 km/h, mida ületades kasvab jalakäijate, jalgratturite ja mopeedijuhtide hukkumise risk hüppeliselt. Asulavälistel maanteedel on liiklusõnnetuste soodusasjaoludeks jalakäijate suur liikumissagedus teepeenral, teeületuskohtade ja kõnniteede puudumine, halvas olukorras teepeenrad, valgustuse puudumine. Suurimateks ohukohtadeks maal on teeületamised bussipeatuses.[55]

Näiteks 2006. aastal läbiviidud analüütilise ülevaate alusel oli Tallinnas iga miljoni läbisõidetud autokilomeetri kohta neli-viis korda suurem oht sattuda jalakäijana õnnetusse ja saada vigastada või surma kui mujal vabariigis. Sellest uuringust selgus, et kui vähendada sõidukite piirkiirust 50 km/h-lt 40 km/h-ni, väheneks vigastustega lõppevate liiklusõnnetuste tõenäosus 75%-lt 50%-le. Liiklusõnnetuste tekkepõhjused on seega kompleksse iseloomuga. Uuringust selgus, et liiklussageduse kasv ja suurenenud liikluskoormusele mittevastavad teed avaldavad otsest mõju liiklusõnnetuste arvu kasvule. Arvestades Tallinna ääremaadele tekkinud uusasumeid ja nende suurenenud liikluskoormust nii sõidukite kui kergliiklejate osas, on otstarbekas liiklusohutuse aspektist kriitiliselt hinnata liikluskeskkonda, sõidukite piirkiirusi ning kergliiklejate liikumisolusid just neis piirkondades. Tallinnas tuleks keskenduda just kergliiklejatega juhtuvate õnnetuste vähendamisele.[56]

Autori hinnangul on kergliiklusõnnetuste toimumise sagedasemaks põhjusteks jalakäijate mittepiisav nähtavus pimedal ajal, jalgratturite vähene nähtavus, sõidukite kiirus, vähene ülekäiguradade olemasolu maapiirkondades, kergliikleja ja sõidukijuhtide tähelepanematus. Jalakäijate-sõidukite kokkupõrgete tulemuste põhjal võib autor öelda, et jalakäija jääb kokkupõrkes

[54] Põhja Politseiprefektuur. Liiklusohutus Põhja Politseiprefektuuri tööpiirkonnas ja seda mõjutavad tegurid. Analüütliline ülevaade. Tallinn 2006, 13, 27.02.09
[55] *idem*, lk. 10.
[56] *idem*, lk. 11.

sõidukiga eranditult kannatajapooleks, hoolimata sellest, kelle süü läbi õnnetus toimus. Jalakäijad, eriti vanurid, on kõige haavatavam rühm liikluses, kuna sõidukite turvaomaduste eesmärk on anda sõitjatele suurem ohutus.

2.3. Liiklusõnnetuste analüüs riikide lõikes

2.3.1 Liiklusõnnetused maailma riikides

Erinevate hinnangute järgi hukkub igal aastal ülemaailmselt liiklusõnnetustes 800 000 – 1 200 000 inimest ja see arv oluliselt tõuseb, järgmistel aastakümnetel ei saa võtta kasutusele kiireid meetmeid, et kontrollida probleemi. Surmajuhtumitest 70% hõlmab endas noori ja täiskasvanuid vanuses 15-44. Ligi 20% moodustavad eakad, mis on iseenesest suur protsent, arvestades, et eakate osakaal rahvastiku koguarvust on väiksem.[57]

Euroopa Liidu maadest on elanikkond kõige vanem Rootsis, kus 1966. aastal oli üle 65-aastaseid inimesi 16%. Eesti elanikest on eakaid praegu umbes 17%, aastaks 2030 prognoositakse nende osakaalu suurenemist kuni 25%-ni. Eriti kiiresti kasvab kõikjal väga vanade inimeste (75 a. ja vanemad) rühm – kuni kolm korda. Ameerika Ühendriikides on näiteks praegu 12% elanikkonnast vanemad kui 65 aastat, aastaks 2030 prognoositakse neid aga 20%.[58]

2008. aastal USA-s Põhja-California osariigis tehtud uuringust „Jalakäijate vigastuste raskusaste mootorsõidukiga kokkupõrgetes“ nähtub, et vanuse suurenemisel surmavate vigastuste osakaal suureneb. Uuringust nähtus, et jalakäija vanuse suurenedes tagajärgede fataalsuse osakaal kasvab: 18-44-aastastest sai surma 4,9%, 25-54-aastastest vastavalt 9,9%, 55-64-aastastest jalakäijatest hukkus 13,6%, 65-74 aasta vanustest jalakäijatest hukkus 15,6% ja üle 75-aastastest hukkus 21,8%. Umbes üks viiendik 75-aastastest ja vanematest liiklusõnnetusse sattunud jalakäijatest said surmavalt vigastada (64,4% neist olid mehed). Joobes jalakäijatest hukkus õnnetustes 19,0% ja invaliidistus 24,1%, samas mittejoobes olevatest vastavalt 7,8% ja 17,4%. Samast uuringust nähtub ka, et umbes 44,2% jalakäija-sõiduki vahelisi õnnetusi toimus siis, kui jalakäija oli ületamas teed ülekäigurajal; 13,3% õnnetustest juhtus siis, kui jalakäijad kõndisid tee ääres; 10,3% õnnetusi toimus, kui jalakäijad ootasid teeületamist. Uuringust nähtub, et enamik jala-

---

[57] Dinesh Mohan PhD jt. Best Practice & Research Clinical Rheumatology. Road traffic injuries: a stocktaking, 2008, 725-739, http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6WBJ-4TD4GX4-C&_user=10&_coverDate=08%2F31%2F2008&_rdoc=11&_fmt=high&_orig=browse&_srch=doc-info(%23toc%236712%232008%23999779995%23697421%23FLA%23display%23Volume)&_cdi=6712&_sort=d&_docanchor=&_ct=14&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=ab6f871a1ab3b002d76b427d57239cef, 25.02.09

[58] K.Saks. „Noorest saab vana“,1998, 12-13.

käijate-sõidukite vahelisi õnnetusi on juhtunud seetõttu, et sõidukite kiirust on hinnatud madalamaks kui 32,2 km/h (20mph). See tähendab, et inimesed on mõelnud, et jõuavad kiiresti üle tee minna arvates, et lähenev sõiduk on temast veel piisavalt kaugel. Sõiduauto on üheks õnnetuse osapooleks 67,9% õnnetustest, järgneb veoauto (vastavalt 14,6%). Uuringus jõuti järeldusele, et jalakäijad põhjustavad õnnetusi sagedamini, kui autojuhid: jalakäija vastavalt 46,9% ja juhid 33,6% õnnetustest. Tehti kindlaks ka rida olulisi tegureid, mis suurendavad jalakäijate hukkumise tõenäosust: meesjuhid, joobeseisundis juhid (2,7 korda suurem tõenäosus), pimedus või puuduv tänavavalgustus (2-4 korda kõrgem tõenäosus), kõrgem jalakäija vanus, sportautod, veoautod, kiirteed, (USA) riigi- ja osariigiteed (põhimaantee ja kõrvalmaantee tähenduses), kahesuunaline eraldatud sõiduteega tee (jalakäijaõnnetusi toimub vähem, kuid kui toimub, siis 66% juhtudest lõpeb jalakäija surmaga), parkimisalad. Ja ümberpöördult, jalakäija hukkumise tõenäosus väheneb juhtide vanuse suurenedes (ei sõida enam nii kiiresti), tipptundide ajal (uuringus vastavalt kell 15:00-17:59, ummikud alandavad kiirust), reguleeritud liikluse puhul ja ebasobiva (sajuse, sompus) ilmaga jm.[59]

Šveitsis iga teine surmaga lõppenud liiklusõnnetus toimus eaka kergliikleja hukkumisega. Jalakäijad on ainuke liikluses osalev grupp, kelle absoluutarv raskete liiklusõnnetuste puhul east olenevalt (80-84 aastased) kasvab. Vastavalt vanusekategooriale suureneb liiklusõnnetuste arv jalakäijate kohta alates 60**.** eluaastast pidevalt ja jõuab maksimumini vanuses 80-84 eluaastat. Võrreldes 40 kuni 64-aastasi 75 kuni 79-aastastega, on viimastel oht sattuda raskesse liiklusõnnetusse neli korda suurem ja üle 80-aastasel isegi kaheksa korda suurem.[60]

Suurem osa liiklusõnnetustest eakate kergliiklejatega Šveitsis toimus sirgel teelõigul autoga kokkupõrkes. Ligi pooled rasked liiklusõnnetused toimusid ülekäiguradadel. Enamik õnnetusi toimus nädalavahetustel, aasta pimedamal ajal, kolmandik öösel või hämaral ajal. Ainult iga kuuenda õnnetuse puhul oli liiklusõnnetuse põhjustajaks eakas kergliikleja ise. Kõige sagedamaks põhjuseks oli hooletu sõiduteeületus.[61]

---

[59] Joon-Ki Kim jt. Accident Analysis & Prevention, 2008. Age and pedestrian injury severity in motor-vehicle crashes: A heteroskedastic logit analysis, 1695-1702 http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6V5S-4SWGB8T-1&_user=10&_coverDate=09%2F30%2F2008&_rdoc=10&_fmt=high&_orig=browse&_srch=doc-info(%23toc%235794%232008%23999599994%23696723%23FLA%23display%23Volume)&_cdi=5794&_sort=d&_docanchor=&_ct=21, , 25.02.2009

[60] Michael Rytz. Senioren und Verkehrrssicherheit VCS. Bern, 2006., 76-77. http://www.seniorenbasel.ch/senioren/unsere-Themen/sicherheit/Verkehr/mainColumnParagraphs/0/document/VCS,%20senioren_studie_de_kurz.pdf. 12.03.09

[61] *Idem*, lk.77

Autori arvates on loogiline, et tipptundide ajal juhtub rohkem õnnetusi, sest sel ajal on liiklustihedus väga suur. Seega on just tipptundide ajal tähtis suurendada liiklusjärelvalvet. Ebasobiv ilm tingib selle, et sõidukite nähtavus on halvem – samuti ei näe sõidukijuhid jalakäijaid (seda enam, kui pimedal ajal puudub jalakäijal helkur ja jalakäija ei ole nähtav). Eelkõige jalakäijate-sõidukite vahelised kokkupõrked/õnnetused väheneksid, kui rohkem tähelepanu pöörata probleemi lahendamisele (näiteks asutada autoparklad maanteede äärde, kõnniteed, järjepidevad liiklejatele suunatud ohutu liiklemise kampaaniad jne).

Best Practice & Research Clinical Rheumatology poolt (2008. aastal) tehtud uuringus selgitatakse, et liiklusõnnetuste kontroll kogu maailmas on justkui avalik terviseprobleem. Selles uuringus oli välja toodud, et kõige rohkem sureb liiklusõnnetuste tagajärjel 15-60-aastaseid inimesi. Selgus, et on vaja teha rohkem ennetustööd autojuhtide seas, et kergliiklejad saaksid liigelda turvaliselt. Tihti ei osata arvestada eakate kergliiklejate kõrgest east tingitud iseärasusi.[62]

Kõige rohkem õnnetusi juhtub mootorsõidukijuhtidega. Järgmisel kohal ongi kergliiklejad (jalakäijad, jalgratturid ja mopeedijuhid).[63] (vt Lisa 2. Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv inimkannatanutega liiklusõnnetustest suurlinnade ja riikide lõikes).

Analüüsides antud joonist arvab autor, et loomulikult riikides, kus elab palju inimesi, nt. Hiina (Hong Kong), India (Delhi) ja Inglismaa (London), on nende riikide suurlinnades kõige rohkem surmaga lõppenud liiklusõnnetusi jalakäijatega (42-50%). Heaoluriikides, nagu USA (Houston) ja Rootsi (Stockholm), on kergliikleja surmaga lõppenud liiklusõnnetuste osakaal märkimisväärselt väiksem – 12-16 % surmaga lõppenud liiklusõnnetuste koguarvust.

USA-s tehtud õnnetuste analüüsi ja preventsiooni uuringu järgi (Accident Analysis and Prevention 40 (2008) lk 1033–1054) hukkus 2004. aastal (NHTSA, 2004 tehtud uuring) USA- s 4641 jalakäijat ja vigastada sai 68 000 jalakäijat. Need surmajuhtumid moodustavad 10,7% kõigist autotranspordiga seotud surmajuhtumitest USA-s. (nähtub BTS, 2006).[64]

---

[62] Dinesh Mohan PhD jt. Best Practice & Research Clinical Rheumatology. Road traffic injuries: a stocktaking, 2008, 725-739, http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6WBJ-4TD4GX4-C&_user=10&_coverDate=08%2F31%2F2008&_rdoc=11&_fmt=high&_orig=browse&_srch=doc-info(%23toc%236712%232008%23999779995%23697421%23FLA%23display%23Volume)&_cdi=6712&_sort=d&_docanchor=&_ct=14&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=ab6f871a1ab3b002d76b427d57239cef, 25.02.09.

[63] *ibid*

[64] Joon-Ki Kim jt. Accident Analysis & Prevention, 2008. Age and pedestrian injury severity in motor-vehicle crashes: A heteroskedastic logit analysis, 1695-1702 http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6V5S-4SWGB8T-1&_user=10&_coverDate=09%2F30%2F2008&_rdoc=10&_fmt=high&_orig=browse&_srch=doc-info(%23toc%235794%232008%23999599994%23696723%23FLA%23display%23Volume)&_cdi=5794&_sort=d&_docanchor=&_ct=21, 25.02.2009

USA-s on välja töötatud spetsiaalne üldistatud korrapärane vastuste mudel (ehk MGROL mudel - Mixed Generalized Ordered Response Logit). Selle mudeli abil uuritakse kergliiklejate vigastuste raskusastmeid õnnetustes. Selle mudeli uuringu põhjal on selgeks tehtud, et jalgratturite ja jalakäijate vigastused õnnetustes on sarnased. Samuti on sarnased faktorid, mis õnnetusi mõjutavad.[65] Autori arvates võiks antud üldistatud korrapäraste vastuste mudeli võtta kasutusele ka Eestis.

Analüüs toob välja, et kergliiklejate vigastusi mõjutavad faktorid on:

- Isiku vanus (vanematel rohkem ja tõsisemad vigastused),
- Sõidutee kiirusepiirang (mida suurem on lubatud kiirus teelõigul, seda raskemad on õnnetused, mis seal juhtuvad),
- Sõidukite ja teede olukord,
- Õnnetuse toimumise koht (nt. reguleeritud ristmikel on kergemate tagajärgedega õnnetused kui reguleerimata ristmikel),
- Aeg (pimedal perioodil on rohkem tõsisemaid õnnetusi kui valgel ajal, ka mõjutab, mis kell päeval õnnetused juhtuvad – tipptundide ajal rohkem).

Uuringus on võrreldud erinevaid riskifaktoreid, mis on seotud kergliiklejatega, õnnetuste arvuga ja vigastuste tõsidusega, et parandada sõidutee ehitust ning luua paremaid tingimusi kergliiklejatele.

Peamised riskifaktorid:

- Jalakäijat/jalgratturit iseloomustav tegur – vanus, sugu, tervislik seisund, kaitsekiivri kasutamine, alkohol;
- Sõiduteed iseloomustav tegur – kiirusepiirangud, teede korrasolek;
- Looduslikud tegurid – milline aeg päevast, milline nädalapäev ja ilmastikuolud.[66]

Liiklusõnnetuste statistikast tulenevalt on linnaliikluses viimastel aastatel liiklusõnnetustes hukkunute arv suurenenud ja õnnetuste raskusaste tõusnud. Samuti võrreldes liiklusohutustaset põhjapoolsete naaberriikide pealinnadega, on risk liikluses kannatada saada tunduvalt suurem. Arenenud Euroopa riikide kogemustest lähtuvalt ei ole liiklusõnnetused ja nendest

---

[65] Accident Analysis and Prevention 40 (2008). *A mixed generalized ordered response model for examining pedestrian and bicyclist injury severity level in traffic crashes.*) 1033–1054 http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6V5S-4RFJWCX-1&_user=10&_coverDate=05%2F31%2F2008&_rdoc=24&_fmt=high&_orig=browse&_srch=doc-info(%23toc%235794%232008%23999599996%23688562%23FLA%23display%23Volume)&_cdi=5794&_sort=d&_docanchor=&_ct=48&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=1ad32e21826a62b3a8b47f0b9cff6ef7, 25.02.09

[66] *ibid*

ühiskonnale tekitatav kahju kurb paratamatus igapäevases elus. Praktika näitab, et ka liiklusõnnetusi on võimalik ära hoida ning nende raskusastet vähendada läbi ametkondade vahelise koordineeritud ja suunatud tegevuse.[67]

2.3.2 Inimkannatanutega liiklusõnnetused Eestis eakate osalusel

Maanteeeameti statistika alusel toimus aastatel 2004-2008 Eestis eakate kergliiklejatega 717 liiklusõnnetust, neis hukkus 102 ja vigastada sai 621 inimest.

Autor töötles ja analüüsis viimase viie aasta liiklusõnnetusi, kasutades selleks Maanteeameti statistika andmeid, milles liiklusõnnetuste üheks osapooleks on eakas kergliikleja ehk siis osalejad vanuses 65 ja rohkem eluaastat.

Tabel 3. Eakate kergliiklejatega seotud inimkannatanutega liiklusõnnetuste osakaal liiklusõnnetuste koguarvust viie aasta lõikes.

	65+ osalusel LÕ		
aasta	LÕ 65 +	LÕ kokku	Osakaal, %
2004	137	2244	6,1
2005	159	2341	6,8
2006	151	2585	5,8
2007	147	2450	6,0
2008	123	1863	6,6
Kokku	**717**	**11483**	**6,3**

Allikas: V. Teder. (Maanteeameti statistika alusel)

Tabelist 3 selgub, et aastatel 2004-2008 oli eakatega seotud liiklusõnnetuste osakaal liiklusõnnetuste koguarvust keskmiselt 5,8-6,8%. Viimaste aastate näitajate põhjal võib öelda, et eakate kergliiklejate osakaal liiklusõnnetuses on suhteliselt stabiilne.

Tabel 4. Inimkannatanutega liiklusõnnetused eakate osalusel 2004-2008.

	65+ osalusel LÕ			Neist ise põhjustaja			65+ osalusel LÕ, kus eakas on LÕ põhjustaja%-des		
aasta	LÕ	H	V	LÕ	H	V	LÕ osakaal	H osakaal	V osakaal
2004	137	16	122	59	12	47	43,1	75,0	38,5
2005	159	18	141	64	9	55	40,3	50,0	39,0
2006	151	21	131	62	10	52	41,1	47,6	39,7
2007	147	26	124	64	19	45	43,5	73,1	36,3
2008	123	21	103	58	14	44	47,2	66,7	42,7
Kokku	**717**	**102**	**621**	**307**	**64**	**243**	**43,0**	**62,5**	**39,2**

LÕ – liiklusõnnetus; H – hukkunud; V – vigastatud

Allikas: V. Teder. (Maanteeameti statistika alusel)

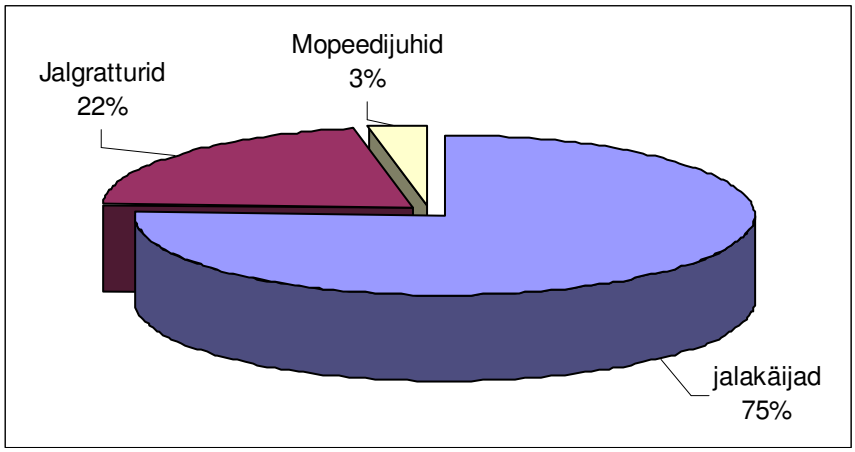
[67] Tallinna Liiklusohutuse Arengukava 2008-2014, 1, 04.03.08, http://www.tallinn.ee/est/g4169s38137#256 26.02.09

Tabelis 4 on toodud eakate kergliiklejate osalusel toimunud liiklusõnnetused, nende süül toimunud õnnetused, õnnetuste tagajärjel hukkunud ja vigastatud eakad kergliiklejad ning osakaalud liiklusõnnetuste põhjustamisel, hukkunute ja vigastatute võrdluses. Tabelist 4 selgub, et üle 65-aastaste osalusel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste osakaal, kui eakas oli ka liiklusõnnetuse põhjustajaks, on aastate 2004-2008 lõikes kasvanud 43,1%-lt 47,2%-ni. Aastatel 2004-2008 eakate kergliiklejate osalusel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetustest olid keskmiselt 43 % juhtudel eakad kergliiklejad ise liiklusõnnetuse põhjustajaks, 62,5 % hukkunuist ja 39,2 % vigastatuist said samuti kannatada enda põhjustatud liiklusõnnetuses.

Tabel 5. Inimkannatanutega liiklusõnnetustes hukkunud eakad liiklejad 2004-2008

aasta	jalakäijad	jalgratturid	mopeedijuhid	kokku
2004	13	3	0	16
2005	12	5	1	18
2006	15	6	0	21
2007	21	4	1	26
2008	16	4	1	21
	77	**22**	**3**	**102**

Allikas: V. Teder. (Maanteeameti statistika alusel)



Joonis 4. Inimkannatanutega liiklusõnnetustes hukkunud eakad liiklejad 2004-2008.

Allikas: V. Teder. (Maanteeameti statistika alusel)

Ajavahemikul 2004-2008 hukkus kokku 102 kergliiklejat, neist 77 olid jalakäijad, 22 jalgratturid, kolm mopeedijuhid. Inimkannatanutega liiklusõnnetustes eakate kergliiklejate osalusel on hukkunute hulk protsentuaalselt kõige suurem jalakäijate hulgas (75 %), kõige madalam mopeedijuhtide seas. Kõige madalam hukkunute arv oli aastal 2004. Suurim hukkunute arv oli aastal 2007. Tabelis 5 esitatud andmete põhjal võib öelda, et liiklusõnnetustes hukkunud kergliiklejate arv on märgatavalt tõusnud võrreldes 2004. aastaga. 2008. aastal on

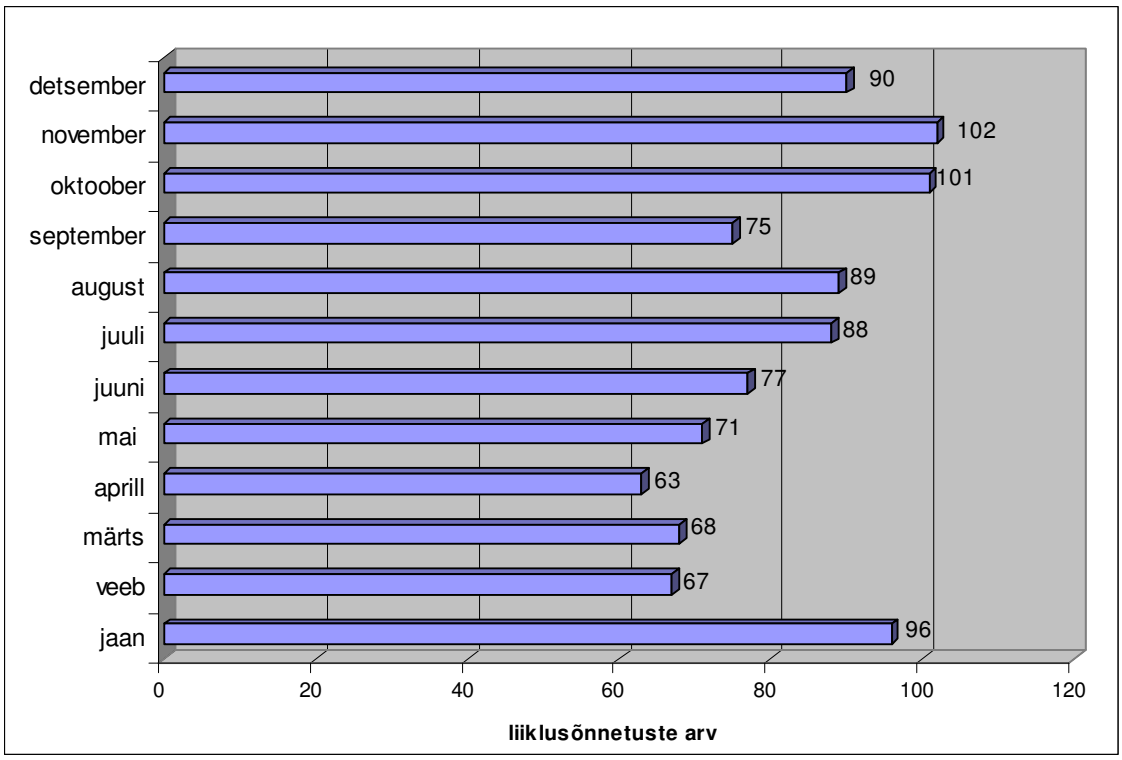
hukkunud kergliiklejate arv küll võrreldes 2007. aastaga veidi langenud, kuid võrreldes 2004. aastaga viie hukkunu võrra suurem.

Tabel 6. Eakate osalusel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste ajaline jagunemine

aasta	jaan	veeb	märts	aprill	mai	juuni	juuli	aug	sept	okt	nov	dets	kokku
2004	9	10	12	9	8	10	14	18	12	11	12	12	137
2005	19	5	10	12	12	16	10	17	13	13	20	12	159
2006	14	10	8	6	11	9	20	8	12	15	16	22	151
2007	14	11	10	12	13	11	12	13	8	15	13	15	147
2008	13	10	9	6	7	10	10	10	11	16	14	7	123
Kokku	**69**	**46**	**49**	**45**	**51**	**56**	**66**	**66**	**56**	**70**	**75**	**68**	**717**

Allikas: V. Teder. (Maanteeameti statistika alusel)

Tabelist (6) nähtub, et aastate 2004-2008 jooksul toimunud liiklusõnnetuste sagedus eakate kergliiklejatega on suurem sügis- ja talvekuudel. Eriti suur võrreldes teiste kuudega on liiklusõnnetuste arv oktoobris ja novembris, veidi väiksem detsembris ja jaanuaris. Kõige vähem liiklusõnnetusi eakate kergliiklejatega toimus tabeli andmete põhjal veebruari-, märtsi- ja aprilli-kuus. Autori arvates on inimkannatanutega liiklusõnnetuste sagenemise põhjusteks oktoobris ja novembris halvad ilmastikutingimused (vihm, „ootamatu“ talve algus jne.) ning märgatav valge aja lühenemine ja pimeda aja pikenemine (ka kella keeramine oktoobrikuus).



Joonis 5. Eakate osalusel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste ajaline jagunemine

Allikas: V. Teder. (Maanteeameti statistika alusel)

Eakate kergliiklejate osalusel toimuvate liiklusõnnetuste põhjused võivad olla väga erinevad. Kõige ohtlikumaks teelõiguks maanteel/tänaval on eakate kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetustes nö sirge teelõik (suureneb sõidukite kiirus), reguleerimata ülekäigurajad ja ühistranspordipeatuste lähiümbrused (ootamatud ühistranspordi varjust väljumised).

Samuti on ohtlikeks kohtadeks reguleeritavad ristmikud, kus kergliiklejad eiravad foori punast tuld. Eestis on punast foorituld eiravaid jalakäijaid 12.6%, arvestades rahvaarvu on see protsent üsna suur.[68]

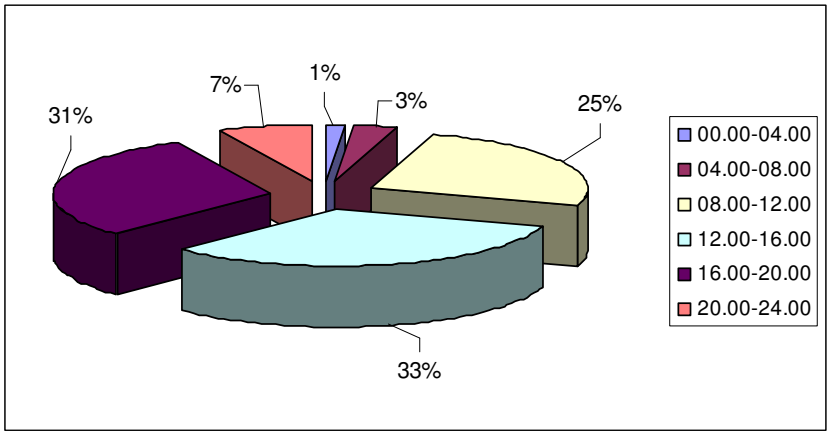
Jälgides viie aasta jooksul toimunud jalakäijaõnnetuste jagunemist ööpäeva lõikes, ilmneb, et liiklusõnnetused eakate kergliiklejatega toimuvad kõige sagedamini ajavahemikus kella 08.00 kuni 20.00, s.o päevasel ajal. Ajavahemikul 12.00 kuni 16.00 on toimunud viie aasta lõikes kõige enam liiklusõnnetusi eakate kergliiklejatega. Liiklusõnnetuste üheks olulisemaks põhjuseks võib olla eakate kergliiklejate harjumus teostada oma igapäevased toimingud valgel ajal. Ajavahemikul 16.00 kuni 20.00 toimunud liiklusõnnetuste üheks põhjuseks võib olla ka sellele ajaperioodile langev tipptund liikluses. Öisel ajal toimuvad vaid üksikud liiklusõnnetused eakate kergliiklejatega, kuna liiklustihedus on öisel ajal väike ning eakad kergliiklejaid on tänavatel väga vähe.

Tabel 7. Eakate osalusel toimunud kannatanutega liiklusõnnetuste kellaajaline jagunemine viie aasta lõikes.

aasta	00.00-04.00	04.00-08.00	08.00-12.00	12.00-16.00	16.00-20.00	20.00-24.00	kokku
2004	3	3	33	51	41	6	137
2005	4	6	45	49	41	14	159
2006	0	5	33	45	56	12	151
2007	1	6	42	45	41	12	147
2008	2	4	29	43	39	6	123
Kokku	**10**	**24**	**182**	**233**	**218**	**50**	**717**

Allikas: V. Teder. (Maanteeameti statistika alusel)

[68] Liikluskäitumise monitooring 2008. 22, http://www.mnt.ee/atp/failid/Limo_2008_loppparuanne.pdf , 27.02.09



Joonis 6. Eakate osalusel toimunud kannatanutega liiklusõnnetuste kellaajaline jagunemine aastatel 2004-2008.

Allikas: V. Teder. (Maanteeameti statistika alusel)

Päevasele ajavahemikule langevad liikluses ka kaks tipptundi, hommikul 7.30.-9.00 ja õhtul 16.00-18.00-ni. Samas võib öelda, et on teatud hulk sõidukijuhte, kes, väljudes asulas kehtivatest liikluspiirangute mõjupiirkonnast, kipuvad ülema lubatud sõidukiirust, et kompenseerida ummikutes kaotatud aega töölt koju sõidul, seades nii ohtu kergliiklejad kui ka kõik teised liiklejad.

2.4. Eakate liikluskäitumist mõjutavad tegurid

Liikluskäitumist mõjutab palju erinevaid tegureid. Lõputöö autori arvates on tähtsamad neist:

- **Inimese isikuomadused ja tervislik seisund.** See on seotud inimese arusaamisega liikluskeskkonna olukorrast, muutlikkusest ja sellele vastavalt käitumise valikust. Liikluses osalevad erinevate isiksuseomaduste, haridustaseme, teadmiste, hoiakute ning maailmavaadetega inimesed, mille tõttu ei mõista kõik n-ö tavaliiklejad liikluskeskkonda üheselt. Vananemisega halvenevad nägemine ja kuulmine, pimedal ajal on oht vastutuleva auto laternate valgusest pimestatud saada, mille tulemusel võib eakas inimene isegi kaotada tasakaalu. Kui see juhtub sõiduteel, on oht eriti suur. Vananedes jääb vaateväli kitsamaks, külgedel toimuvaid sündmusi ei pruugi vanem inimene märgata.[69] Alates 50-ndast eluaastast võib tekkida füsioloogiline east tingitud kuulmise langus, iga kümne aastaga umbes 10 dB. Tasakaaluhäired ja pearinglus on

[69] K.Saks. „Noorest saab vana“,1998, 16.

vanema-ealiste inimeste sagedane probleem, mille üle kõige rohkem kaevatakse.[70] Vananedes aeglustub otsustusvõime, mis võib omakorda vähendada otsustustahet. Eakatel tekib kiirust nõudvates olukordades kergesti stress, mis nõrgendab toimetulekut veelgi. Eriti peavad seda tähele panema need eakad, kel on raskendatud liikumine (näiteks tänava ületamisel).

- Eaka kergliikleja **iga ja sugu** (määrab riskide võtmise) on väga oluliseks liikluskäitumist mõjutavaks teguriks. Eakamad kergliiklejad saavad liiklusõnnetustesse sattudes tõsisemaid vigastusi, kui teised vanuserühmad, samal ajal on vanemad kergliiklejad ettevaatlikumad võrreldes teistega. Eakamate kergliiklejate vigastused on seda raskemad, mida kõrgem on vanus, nende paranemine on raskendatud ja kahju sotsiaalses mõõtmes selle tagajärjel suurem, sest vananemine on seotud otsustamisvõime vähenemise ja keha nõrgenemisega.[71] Kõrges eas inimestel võivad tekkida psüühikahäired, mis võivad ilmneda segadushoogudena, mille tagajärjel võib eakas tänavatel sihitult ringi liikuda.[72] Autori arvates on selline seisund ohtlik nii eakale kergliiklejale endale kui ka teistele liiklejatele.
- **Liikluskeskkonna tegurid** on samuti tähtsateks liikluskäitumist mõjutavateks teguriteks (liiklusmärgid, pime-valge aeg, libedus, teede olukord, ilmastikutingimused).
- **Liiklusjärelvalve** – mõjutab inimeste liikluskäitumist, sest nii kergliiklejad kui ka sõidukijuhid peavad täitma Liiklusseadusest ja teistest liiklusalastest seadustest ja eeskirjadest tulenevaid nõudeid. Liiklusjärelvalve on ka tõhus meede liikluskäitumisharjumuste kujundamisel. Tugev ja järjepidev liiklusjärelevalve mõjutab kindlasti eakate kergliiklejate ohutust, sest kui sõidukijuhid ja kergliiklejad järgivad liiklus-eeskirjadest tulenevaid nõudeid, väheneb liiklusõnnetuste arv.
- **Preventsioon –** politsei poolt eakatele kergliiklejatele suunatud preventiivse iseloomuga läbiviidud ulatuslike ja järjepidevate kampaaniate läbiviimise kohta statistilisi andmeid autor ei leidnud. Läbi on viidud politsei algatusel üksikuid väheulatuslike kampaaniaid, nt. „Must nukk“ (käesolev lõputöö lk 18), kus pöörati eakate

[70] K.Saks. „Noorest saab vana“,1998, lk 16-17.
[71] Joon-Ki Kim jt. Accident Analysis & Prevention, 2008. Age and pedestrian injury severity in motor-vehicle crashes: A heteroskedastic logit analysis, 1695-1702 http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6V5S-4SWGB8T-1&_user=10&_coverDate=09%2F30%2F2008&_rdoc=10&_fmt=high&_orig=browse&_srch=doc-info(%23toc%235794%232008%23999599994%23696723%23FLA%23display%23Volume)&_cdi=5794&_sort=d&_docanchor=&_ct=21, , 25.02.2009
[72] *ibid* lk 31-32.

tähelepanu helkuri vajalikkusele pimedal ajal, osaliselt võib siia paigutada ka helkurite jagamise kampaania maanteedel, mis küll ei olnud otseselt eakatele suunatud, kuid hõlmas ka eakaid liiklejaid.

- **Liikluskasvatuslikud tegurid** – eakad kergliiklejad moodustavad väga olulise liikluskasvatuse sihtrühma.[73] Liikluskasvatuse läbiviimiseks ei ole vaja niivõrd suuri materiaalseid vahendeid kuivõrd head tahet ja järjepidevust kohalike omavalitsuste ja teiste liikluse planeerijate ja korraldajate poolt, korraldamaks üritusi, *mis oleks suunatud eakatele kergliiklejatele.*
- **Teavitustöö**, mille oluliseks osaks on eakatele kergliiklejatele suunatud järjepidevate liiklusohutuse kampaaniate läbiviimine. Nende kampaaniate käigus on võimalik esile tuua ja lahendada eakate kergliiklejatega seotud probleeme liikluses. Kui lapse kasvades tuleb õpetusi jagada arvestades eakohaseid liiklusohutuse tegureid, siis aastate möödudes (vanemaks saades) peab pakutava teabe sisu muutuma täpsemaks, mahukamaks ning konkreetsemaks. Koolis on oluline liikluse olemuse edastamine läbi erinevate õppeainete, tagades struktuurse, omavahel seotud teadmiste edastamise.[74]

Autori lõputöös on käsitletud eakaid kergliiklejaid ning nende puhul võib öelda, et nad kasvasid hoopis teistsuguses liikluskeskkonnas võrreldes tänase päevaga. Nendele suunatud liikluskäitumist mõjutavate tegevuste loengutel osalemine ei ole olnud väga populaarne.

[73] /Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003 – 2015, 28.05.2003/ http://www.mnt.ee/atp/index.php?id=998, 16.04.09

[74] Gunnar Meinhard. Liikluspsühholoogia võimalikusest ja vajalikkusest Eestis. 2003., 4, http://www.mnt.ee/atp/failid/diplom.pdf liikluspsühholoogia. 27.02.09

3. LIIKLUSTURVALISUST MÕJUTAVAD TEGURID EAKATE HINNANGUL

3.1. Empiirilise uuringu metoodika

Lõputöö eesmärk on analüüsida eakate kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetusi Eestis, tõsta esile liiklusturvalisust mõjutavad tegurid ning töötada välja soovitused, mida tuleks liiklus-korralduse kavandamises ja liiklusohutuse korraldamises arvestada, vähendamaks eakate kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetusi.

Selgitamaks eakate kergliiklejate suhtumist liiklusohutusse tervikuna ja üksikutesse liiklus-ohutusalastesse meetmetesse ja sooviga tuua esile need liiklusohud, mida vanurid peavad eriti olulisteks, viis käesoleva lõputöö autor eakate kergliiklejate hulgas läbi küsitluse. Küsitlus viidi läbi kvalitatiivse poolstruktureeritud intervjuuna. Autor küsitles kokku seitset vanurit: nii linnas (6) kui ka maapiirkonnas (1) elavaid eakaid kergliiklejaid ja lisaks ka kahte Maanteeameti eksperti.

Uuringu puhul on tegemist valikuuringuga, see tähendab, et valim võimaldab teha üldistusi küsitletud isikute arvamuste kohta, kuid need võivad teatud osas kehtida ka üldkogumile. Intervjuud toimusid 2009.a märtsikuus. Autor tegi üle 65-aastaste eakate ja Maanteeameti spetsialistidega läbiviidud intervjuud silmast- silma. Intervjuud salvestati diktofonile ning salves-tis kirjutati hiljem ümber. Üle 65-aastaste intervjueeritavatele esitati ühesugused küsimused. Maanteeameti spetsialistidele koostati eraldi küsimused. Eakad intervjueeritavad soovisid jääda anonüümseks.

3.2. Uurimistulemused ja nende analüüs

3.2.1 Küsitluses osalenute sotsiaal-demograafilised tunnused

Intervjueeritud eakate kergliiklejatest noorim oli 65-aastane ja vanim 104-aastane. Kolm eakat intervjueeritavat elab Tallinnas, kolm Sauel ning üks Kiili vallas. Kuna kõik eakad intervjuee-ritud kergliiklejad on kõrge vanusega, on kogumis tegemist piisavat kergliikleja kogemust omavate isikutega. Intervjueeritavad Maanteeameti eksperdid valiti pikaajalise töökogemuse põhjal liiklusalal ning ameti järgi. Küsitletavate ringist annab ülevaate tabel (8).

Tabel 8. Intervjueeritud eakate kergliiklejate 65+ ja Maanteeameti spetsialistide loetelu

Jrk nr	Nimi/ vanus	Sugu	Elukoht/ töökoht	Sotsiaalne seisund	Intervjuu algusaeg	Intervjuu kestus	Intervjueerimise koht
1	**A / 87**	N	Tallinn	pensionär	20.03.09 kell 12.00	23 min.	Tallinn
2	**B / 72**	M	Tallinn	pensionär	20.03.09 kell 13.50	16 min.	Tallinn
3	**C / 104**	M	Tallinn	pensionär	20.03.09 kell 15.37	29 min.	Tallinn
4	**D / 67**	M	Saue	pensionär	23.03.09 kell 13.10	20 min.	Saue
5	**E / 65**	M	Kiili vald Sausti k.	pensionär	23.03.09 kell 15.00	21 min.	Kiili vald Sausti küla
6	**F / 75**	N	Saue	pensionär	23.03.09 kell 19.00	17 min.	Saue
7	**D / 80**	M	Saue	pensionär	25.03.09 kell 15.20	14 min.	Saue
8	**Villu Vane**	M	Maantee-amet	peadirektori asetäitja	26.03.09 kell 15.20	18 min.	Tallinn
9	**Helle Lõhmus**	N	Maantee-amet	Liiklusohutus programmi osakonna analüüsi- ja infobüroo peaspetsialist	26.03.09 kell 16.05	16 min.	Tallinn

Allikas: V. Teder. Intervjueeritute loetelu

3.2.2 Osalenute seisukohad liiklusturvalisust puudutavates küsimustes

Eakatele kergliiklejatele esitati autori poolt intervjuu käigus kaheksa küsimust, mis kajastavad eakate arvamusi kergliiklejatega seotud liiklusturvalisusest.

Esimesele küsimusele: *Kas olete olnud sõidukijuht, kui jah, siis palju see mõjutab Teie oskusi hinnata liiklussituatsiooni jalakäijana/jalgratturina?* vastanud eakatest on seitsmest küsitletust viiel sõiduki juhtimise õigus ja nad kasutavad sõidukit liiklemiseks ka käesoleval ajal. Samas nad toonitavad, et sõiduki juhtimise kogemus annab eelise nende kergliiklejate ees, kelle auto juhtimise kogemus puudub. Nt. 87-aastane A väidab, et: *„Jah, ma olen olnud mitukümmend aastat autojuht, ilmselt mõjutab hädaohu tunnetust liikluses, see on sissejuurdunud.“*

Mitmed neist väidavad, et oskavad arvestada sõidukite kiirust tee ületamisel ja sõiduki juhtimise kogemus on avardanud nende tähelepanu.

Teisele küsimusele: Kui turvaliselt Te end tunnete liikluses jalakäijana/jalgratturina? Vastanutest suur osa tunneb ennast jalakäijana suhtelisel turvaliselt, rõhutades, et kui olla tähelepanelik, järgida liikluseeskirju ja ületada teid ettenähtud kohtades, on liigelda jalakäijana turvaline. Eakate poolt nimetati ohtlikemaiks kohtadeks just teede ületamine reguleerimata ülekäiguradadel ja asulavälistel teedel, ühistransporti sisenemine ja väljumine. Intervjueeritav C väitis, et ta tunneb ennast väga ebakindlalt ja lisas, et: *„Sest tänagi just hakkasin siit Raua ja Pronksi tänava nurgast minema ja seal on parem pööre, ja kujutage ette, mina astun teele ja järsku siuhti jälle auto minu nina alt sõidab mööda, kuku või temale peale seal. See on kõige hädaohtlikum koht teel, mis viib sotsiaalkeskusesse. Muidugi siin need autod on omaette asi, aga nüüd on need kõnniteed muutunud enam-vähem jalgrattateedeks. Siin juba ei tea, kust poolt võib mõni tulla ja mitu korda on mulle müksti külge sõidetud, mõni ikka vabandab, aga mõni ei tee väljagi, kihutab edasi. Ja nüüd on seal kõnniteedel poisid hakanud igasuguste kelkudega ja asjadega sõitma, vot need on veel hädaohtlikumad. Nüüd ei tea, kust nad võivad välja tulla, järsku on nad sul ees. Nii et see liiklemine ikka päev-päevalt läheb ühtelugu raskemaks. Aga seni ma olen hakkama saanud ja loodan, et saan ka edaspidi."* (Teder. V. Väljavõte intervjuust, Tallinn, 20.03.09).

Olgugi, et suurem osa eakatest väidab, et tunneb end jalakäijana liikluses turvalisena, näitab liiklusõnnetuste statistika, et liiklusõnnetuste arv eakate kergliiklejatega on kasvanud. Intervjueeritava C vastusest antud küsimusele selgub, et eakad tunnevad end ebakindlalt kõnniteedel kuna need on muutunud ka jalgrattateedeks.

Osa eakaid väitis, et jalgratturina nad end turvaliselt ei tunne, kuna ei ole piisavalt jalgrattateid, tuleb sõita sõiduteel, mis on nende meelest väga ohtlik. Eakad arvavad, et sõidukijuhid ei arvesta piisavalt jalgratturitega.

Kolmas küsimus: *Millised on Teie arvates suurimad ohutegurid liikluses (kus ja millistes olukordades tunneb end ebamugavalt, kirjeldus)?* Eakad pidasid ohtlikuks bussidele ja trammidele minekut[75], peetakse ohtlikuks piirkondi, kus puuduvad jalakäijatele märgistatud ülekäigurajad, mitmerealiste sõiduteede ületamist, sõidutee ületamist seisva takistuse eest või tagant, hoolimatuid autojuhte. Intervjueeritava C arvates on ohtlikumateks kohtadeks Tallinnas Raua ja Gonsiori tänava teenurk ja ütles et*:" Mul tuleb ületada siin Raua tänava ja Gonsiori tänava teenurk. Siin ikka hoian silmad lahti, siis saab ikka rahulikult üle. Aga vot sealt Tartu mnt-lt üle minnes ja sinna*

[75] ... Kõige hullem on bussidele ja trammidele minek sellepärast, et ma ei ole harjunud trügima. Ja kui sa lähed viimasena peale on selline tunne, et uksed võivad kinni minna. Astmed on uutel bussidel ja trammidel madalad, kuid vanadel on ikka kõrged astmed". (Teder. V. Väljavõte intervjuust isik A-ga, Tallinn, 20.03.09)

Stockmanni juures üle minnes, no seal tuleb ikka vaadata siia ja sinna ja igale poole. Ja jälle eriti see ülesõidukoht, mis keerab Pronksi tänavalt Tartu mnt-le välja, see on jälle üks hädaohtlik koht, kuigi seal on signalisatsioon pandud. Aga seal rahvas tihtipeale ei jälgi seda, kui sa ise tihtipeale ei vaata siis ja rahva tahtmise järgi hakkad liikuma, siis sa oled varsti seal kuskil all. Üldiselt jätkub tee ületamiseks foori rohelise tule ajast, mõni on natuke lühike. Tartu mnt-d ületades on foori tuli lühike." (Teder. V. Väljavõte intervjuust isik C-ga, Tallinn, 20.03.09)

Neljandale küsimusele: *Millist teavet ja kelle poolt vajaksite liiklejana paremaks toimetulekuks?* vastamisel seitsmest intervjueeritavast kuus arvasid, et nad ei vaja lisateavet liikluses paremaks toimetuleksuks. Leiavad, et tänu oma elukogemusele oskavad nad piisavalt liigelda ning kursusi ja koolitusi on rohkem vaja noortele ja lastele. Kuid intervjueeritav C väidab, et *„Igasugune informatsioon liiklemise muudatuste kohta ja ohutuse kohta ja kõik see... on väga teretulnud. Alles hiljuti käisid neljakesti meil kesklinna sotsiaalkeskuses rääkimas liiklusohutusest ja turvalisusest. Siis jagati meile helkureid ja räägiti muudatustest. Siis anti mullegi sõna ja ma rääkisin, et kõik on hea ja ilus, aga kui seal mõni roolijoodik sülitab kõigi nende ohutuseeskirjade peale, siis on kõigi meie töötulemused vett vedama läinud."* (Teder. V. Väljavõte intervjuust isik C-ga, Tallinn, 20.03.09).

Viies küsimus: *Millistest infoallikatest saate liiklusalast informatsiooni (raadio, teler, ajaleht)?* Eakate poolt eelistatakse televisioonist saadud informatsiooni, – järgneb raadio ja ajalehed.

Kuuendale küsimusele: *Millistel kellaaegadel osalete liikluses ja kui pikk on päevas läbitav marsruut?* vastasid eakad, et üldjuhul väldivad oma käikude jätmist pimedale ajale, vajalikud liikumised tehakse ära päevasel ajal tööpäeva jooksul. Läbitakse päevas kuni viie kilomeetrilisi marsruute, pikemate vahemaade läbimiseks kasutatakse ühistransporti kuna ühistranspordiga liiklemine on pensionäridele tasuta.

Seitsmes küsimus: *Kas tarvitate ravimeid, milliste puhul ei ole soovitav osaleda liikluses?* Antud küsimuse puhul oli märkimisväärne, et küsitletud eakad väldivad selliste ravimite tarvitamist, mis pärsiksid liikumisvabadust. Eelistatakse looduslike ravimeid. Tarvitatakse vaid hädavajalike ravimeid (vererõhku alandavaid, unerohtu õhtuti).

Kaheksas küsimus: *Palju on Teie arvates muutunud liiklus viimase 10 aasta jooksul ja kui palju olete muutunud ise?* Küsitletud eakad on ühisel arvamusel, et liiklus on viimase 10 aasta jooksul muutunud kordades tihedamaks, juurde on tulnud palju sõidukeid. Asula-

väliseid sõiduteid on ületada järjest keerulisem, kuna liiklustihedus on suur. Intervjueeritud F arvamus[76] kattub ka teiste intervjueeritavate eakate arvamusega.

Maanteeameti kahele spetsialistile esitati viis liiklusturvalisust puututavat küsimust, eesmärgiga kajastada antud lõputöös nende arvamust eaka kergliikleja liiklusturvalisust mõjutavatest teguritest.

Esimene küsimus: *Kes on kergliikleja, mõiste?* Villu Vane vastas küsimusele järgmiselt: *„Kergliikleja mõistet praegu ei olegi kusagil lahti seletatud. Kergliikleja all me mõtleme jalakäijat, rulluisutajat, rulaga sõitjat ja jalgratturit. Kergliiklustee on mõeldud nendele kategooriatele. Seal on eraldi jalgrattapool, kui on eraldi pooled tehtud ja teine pool on siis jalakäijad ja paraku seal on ka rulluisutajad, mis paraku liikumise kiiruse poolest võiksid olla jalakäijad, kui nad on algajad või lapsed, aga kohati kui tegemist on sportlastega võiksid nad kuuluda jalgratturite tee poole peale. Laias laastus on siis jah kergliiklejad: jalakäijad ja jalgratturid“*. (Teder. V. Väljavõte intervjuust Villu Vanega, Tallinn, 26.03.09). Maanteeameti peaspetsialist Helve Lõhmus oli Villu Vanega ühel arvamusel ja pakkus omapoolt välja mõiste ”vähekaitstud liikleja”, mida kasutas omal ajal Hellat Rumvolt.

Teisele küsimusele: *Millised on liikluskeskkonna ohutegurid arvestades eakaid kergliiklejaid?* vastates tõid Maanteeameti spetsialistid välja järgmised ohutegurid arvestades eakaid kergliiklejaid:

- infrastruktuuriga ja teede ja sealhulgas ka jalakäijate ja kergliiklejate teede mahajäämusega või puudumisega;
- valgustus – meie kliima on selline, kus seda pimedat aega on väga palju, asulad on valgustamata, liiklustihedus on selline, kus kaugtuledega sõita ei saa ja seetõttu on jalakäijaid ja jalgrattureid väga raske märgata ja see mõjutab ohutust väga palju;
- sõidutee laius – ületatakse sõiduteed diagonaalis, mis tõttu pikeneb jalakäija viibimine sõiduteel;
- sõiduteel ja kõnnitee ääres parkivad sõidukid;
- autojuhtide hooletus – sõitu alustavaid sõidukeid, kes tagurdavad otsa jalakäijatele. Eakad jalakäijad ei oska sellist ohtu ette näha;

[76] Liiklus on muutunud tihedamaks, autode arv on kasvanud, ohtlikumaks. Peab olema tähelepanelikum. Varem oli lihtsam, autode arv oli väiksem. Ise olen vanemaks läinud ja tähelepanu on hajunud. Püüan väga tähelepanelik olla – kõik muutub. (Teder. V. Väljavõte intervjuust isik F-ga, Saue, 24.03.09)

- kõnnitee peal sõitvad jalgratturid on vanematele inimestele ohtlikud. Eakas inimene mõtleb rohkem oma mõtteid, kuhu ta läheb, millal ta jõuab, ta nagu ei kontrolli ümbrust.

Kolmandale küsimusele: *Mis mõjutab eaka jalakäija/ratturi käitumist?* vastamisel toodi välja järgmised eaka käitumist mõjutavad tegurid:

- vanad harjumused, mida on väga raske muuta või murda;[77.]
- ealised või vanusest tingitud tervisehädad (kuulmise ja nägemise halvenemine); [78]
- tähelepanuvõime – vanainimene läheb sellesse staadiumisse tagasi, et ta märkab ainult seda, mis tema ümber on;
- ettevaatlikus – eakas jalakäija mõtleb, et ta on ise ettevaatlik, iseendast lähtuvalt, et ta kõnnib ääre pool, aga ta ei oska arvestada sellega, et teine (liikleja) ka tuleb.[79]

Viies küsimus: *Kuidas institutsionaalne jagunemine mõjub liiklusturvalisusele?* Mõlemad vastajad rõhutasid, et olulisim on erinevate ametkondade omavaheline koostöö, milline mõjub positiivsel liiklusturvalisuse tagamisele.

3.2.3 Seisukohad ja ettepanekud liiklusturvalisust mõjutavate tegurite parandamiseks

Eakatega läbiviidud intervjuude analüüsi tulemusena võib öelda, et liiklusturvalisuse parandamiseks oleks vaja kujundada turvaline liikluskeskkond. Eakate intervjuudest võib välja lugeda, et kõige rohkem kardavad linnas elavad küsitletavad ühistransporti sisenemist/väljumist (kõrged ja kitsad trepid) ja ühistranspordiga sõitmist (hoolimatud juhid ja valed sõiduvõtted). Siin saavad kohalikud omavalitsused, eelkõige Tallinna linn, koostöös sõitjate veoga tegelevate ettevõtetega, leida võimalusi uute ühissõidukite soetamiseks, vanade ümberehitamiseks ning pöörata rohkem tähelepanu ühistranspordi juhtide koolitusele, mis oleks suunatud turvalisemate sõiduvõtete omandamisele. Ja rohkem tähelepanu pöörata sõitjate turvalisusele ühissõidukisse sisenemisel ja sealt väljumisel.

---

[77] ... " Paraku on selliseid olukordi, kus on rajatud vastne kergliiklustee, inimesed sõidavad ikkagi jalgrattaga või käivad suure tee ääres. Need on valdavalt vanemad inimesed ja ilmselt on asi harjumuses, nad ei taha oma sisseharjunud käiku muuta." . *(Teder. V. Väljavõte intervjuust Villu Vanega, Tallinn, 26.03.09)*

[78] ..."Aga kui inimene ei kuule hästi, siis reageerimiskiirus langeb ja otsused ei pruugi olla ratsionaalsed ja lisaks ka teadmised. Üks jalakäijate puhul selline situatsioon pimedas: kui jalakäija näeb autotulesid kaugelt, autotuled – paljud vanemad inimesed eeldavad, et autojuht näeb ka neid tee ääres, kuna nemad ju autot näevad, kuid tegelikult autojuht ei näe". *(Teder. V. Väljavõte intervjuust Villu Vanega, Tallinn, 26.03.09)*

[79] ... "Ta on ettevaatlik ja teeb enda arust kõik õigesti. Jalakäija puhul olen ma tähele pannud ka seda, et nad vaatavad valele poole kui hakkavad üle tee minema. Nad vaatavad paremale ja astuvad vasakult tulevale autole ette". *(Teder. V. Väljavõte intervjuust Helve Lõhmusega, Tallinn, 26.03.09)*

Mitmed neist on nimetanud, et väljaspool asulaid on liiga vähe reguleeritud ja märgistatud ülekäiguradasid, mis pärsib ohutut sõidutee ületamist. Siin on võimalus kohalike omavalitsuste ja Maanteeameti ühiste jõupingutustega olukorda parandada. On vaja leida võimalusi ülekäiguradade väljaehitamiseks.

Detailplaneeringute koostamisel/kinnitamisel ja teedeehitamisel on vaja arvestada eakate ja teiste kergliiklejate vajadustega, milleks piisav kogus vajalikes kohtades märgistatud (valgustatud) ülekäigurajad, kergliiklusteed ja piisav tänavavalgustus, mis tagaks autojuhtidele kergliiklejate parema nähtavuse ning autojuhid suudaksid kiiremini reageerida märgates jalakäijat sõiduteel. Reguleeritud ristmike puhul tuleks rohkem tähelepanu pöörata eakate kergliiklejate liikumise ja reaktsiooni kiirusele (rohelise tule tsükli pikkus).

Nende meelest vajab arendamist jalgrattateede (eakad ei tunne ennast turvaliselt jalgrattaga liigeldes) väljaehitus – jalakäijad peavad jagama kergliiklusteid jalgratturite, rulluisutajatega jne, mida nad peavad eakale jalakäijale ohtlikuks.

Palju saavad ära teha kohalikud omavalitsused koostöös politsei, maanteeametiga, leides võimalusi rahastada ja läbi viia eakatele kergliiklejatele suunatud pikaajalisi liiklusturvalisust puudutavaid projekte.

Villu Vane ütles intervjuus et: *„Elu on näidanud, et selline koostöö, mis on viimastel aastatel noh üha tihedam olnud ja mis on toimud juba pea 10 aasta järjest, on andnud suhteliselt head tulemust. Noh kui võtta näiteks turvavöö kinnitamine, meie protsent on esiistujatel üle 90% ja juhid vist 96%, kui mälu mind ei peta. See on selline tase, et siit paremaks on juba raske minna. Aga see on tänu just sellele kahe institutsiooni vahelisele koostööle“*.

Heaks näiteks on intervjuu C-ga, kus ta toob ära et: *”Igasugune informatsioon liiklemise muudatuste kohta ja ohutuse kohta ja kõik see... on väga teretulnud. Alles hiljuti käisid neljakesti meil kesklinna sotsiaalkeskuses rääkimas liiklusohutusest ja turvalisusest. Siis jagati meile helkureid ja räägiti muudatustest. Siis anti mullegi sõna ja ma rääkisin, et kõik on hea ja ilus, aga kui seal mõni roolijoodik sülitab kõigi nende ohutuseeskirjade peale, siis on kõigi meie töötulemused vett vedama läinud”*. (Teder. V. Väljavõte intervjuust isik C-ga, Tallinn, 20.03.09). Samas kui teised eakad, kes ei olnud viibinud ühelgi sarnasel koolitusel, pidasid seda mittevajalikuks. Nt. intervjueeritav B väitis: *„No vajadust, ma leian, ei ole. Kui inimene korralikult täidab antud eeskirju, siis ta leiab sealt kõik informatsiooni ja ta niisugust kordamist ei vaja. Põhimõtteliselt lisakoolitusi ei ole vaja. Näiteks aastakümnete jooksul on inimesi õpetatud liiklema bussi eest ja bussi tagant ja lõppkokkuvõttes on informatsioon ikka selline, et kui sina möödud seisva bussi eest või*

tagant, pead olema ettevaatlik. Siin ei aita mingisugune seadus ega ettekirjutus".(Teder. V. Väljavõte intervjuust isik B-ga, Tallinn, 20.03.09)

Sellest väitest nähtub, et eakad ei ole liikluseeskirja nõuetega väga hästi tuttavad ja lähtuvad oma elukogemustest ja tõeks pidamistest.

Võttes kokku eeltoodu, väidab autor, et on mitmeid võimalusi liiklusturvalisust mõjutavate tegurite parandamiseks:

- jalgratta ja jalakäija liikumisradade märgistusega eraldamine ühiselt kasutatavatel kergliiklusteedel;
- piisav kogus vajalikes kohtades märgistatud (valgustatud) ülekäiguradasid, kergliiklusteid ja piisav tänavavalgustus;
- rohkem tähelepanu pöörata eakate kergliiklejate liikumise ja reaktsiooni kiirusele tänava ületamisel (rohelise tule tsükli pikkus);
- eakatele suunatud koolituste korraldamine;
- ühistranspordi juhtide koolitused, mis oleks suunatud turvalisemate sõiduvõtete omandamisele, suuremat tähelepanu pöörata sõitjate turvalisusele ühissõidukisse sisenemisel ja sealt väljumisel;
- ühistranspordipeatuste korrashoid, eriti talvel: bussijuhid ei sõida peatuses alati kõnnitee äärde, mille tõttu eakatel ja vanuritel on raskendatud bussi sisenemine-väljumine ja talvel on võimalus libastudes sattuda ratta alla suurem. Talvel sagenevad taolised liiklusõnnetused. Siin on palju süüd ka bussipeatusi hooldavatel ettevõtetel.

KOKKUVÕTE

Töös analüüsiti eakate liiklusturvalisust mõjutavaid tegureid. Käesoleva uurimuse väärtus seisneb ajastatuses (ajakohasuses), sest viimasest 2003. aastal läbi viidud uuringust „Eakad liikluses“, mis oli suunatud enamjaolt eakate sõidukijuhtide liiklusohutuse analüüsile, on möödunud juba viis aastat. Eelnimetatud uuringu tulemustes väidetakse, et eakad kergliiklejad ei kujuta Eestis väga suurt liiklusohtlikku probleemi. Käesoleva lõputöö analüüsi tulemusel, võttes arvesse ka teiste riikide uuringute tulemusi, võib väita vastupidist, et eakad kergliiklejad on liiklusohutuse seisukohalt tõsiselt võetav riskigrupp ning nende liiklusturvalisust mõjutavatele teguritele ei ole piisavalt pööratud tähelepanu. Uuringu läbiviimisel küsitles autor eakaid kergliiklejaid, kes tõid välja neid puudutavad probleemid liikluses. Käesoleva lõputöö tulemusi saab rakendada tulevikus eakate kergliiklejatega seotud liiklusturvalisuse tagamiseks läbiviidavates uuringutes.

Uurimusest saab teha järgmised järeldused:

- Kuna eakate arv võrreldes kogu elanikkonna arvuga pidevalt kasvab, siis sellest johtuvalt kasvab ka eakate arv liikluses, mistõttu ei tohi eakaid kergliiklejaid ja nendega seotud probleeme jätta suurema tähelepanuta;
- Liiklusturvalisus on ühiskonna ja liikluskeskkonna seisund, kus inimene on kaitstud liiklusõnnetusse sattumise eest. Liiklusturvalisust mõjutavad nii institutsioonide tegevus kui üksikisiku enda turvatunne ja ootus teiste liiklejate poolt liikluseeskirja nõuetest kinnipidamisele;
- Kergliiklejatega liiklusõnnetuste toimumise sagedasemaks põhjusteks on jalakäijate mittepiisav nähtavus pimedal ajal, jalgratturite vähene nähtavus, sõidukite kiirus, vähene ülekäiguradade olemasolu maapiirkondades, kergliikleja ja sõidukijuhtide tähelepanematus ning oskamatus liiklussituatsiooniga või liikluskeskkonna muudatustega toime tulla.
- Liiklusõnnetuste statistika näitab et, linna liikluses on viimastel aastatel liiklusõnnetustes hukkunute arv suurenenud. Samuti võrreldes liiklusohutustaset põhjapoolsete naaberriikide pealinnadega, on risk liikluses kannatada saada tunduvalt suurem. Eesti andmete põhjal võib öelda, et liiklusõnnetustes hukkunud kergliiklejate arv on märgatavalt tõusnud võrreldes 2004. aastaga;

- Liiklusohutuse tagamine on institutsionaalselt killustatud, mis võib tekitada küsimusi koostöö huvis, tahtes ja võimalustes;
- Liiklusõnnetuste puhul saadavad vigastused on seda raskemad, mida kõrgem on vanus, vigastuste paranemine on raskendatud ning kahju selle tagajärjel suurem;
- Vananedes aeglustub otsustusvõime, mis võib omakorda vähendada otsustustahet. Eakatel tekib kiirust nõudvates olukordades kergesti stress, mis nõrgendab toimetulekut veelgi (näiteks tänava ületamisel);
- Karistuspoliitika üheks olulisemaks teguriks liiklusturvalisuse tagamine. Peab püüdlema olukorra poole, millise puhul on iga rikkumine fikseeritud. Iga liikleja peab tajuma, et tema poolt toime pandud liiklusalane rikkumine ei jää märkamatuks ja sellele järgneb õiglane liiklusnõuete rikkumise iseloomu ja ohtlikkust kajastav karistus;
- Liiklusturvalisuse tagamise olulised aspektid on: tõhus liiklusjärelvalve, liikluskultuuri parandamine, liikluskeskkonna pidev analüüs ja parendamine, heade infrastruktuurilahenduste leidmine ohtude vähendamiseks teedel. Eelkõige on suur rõhk ministeeriumite vahelisel koostööl ja pikaajalistel projektidel, millised on suunatud kodanike liiklusalaste hoiakute muutmiseks. Oluliseks valdkonnaks on liiklusohutuslik teavitus ja koolitused, mis on suunatud eakatele kergliiklejatele, et mõjutada nende teadlikkust liiklusturvalisusest. Samuti on oluline teavitustöö, mis oleks suunatud sõidukijuhtidele, et selgitada eakate kergliiklejate ealisi iseärasusi;
- Tänase regionaalpoliitika kohaselt koondub aktiivne elutegevus linnadesse (töökohad, arstiabi, rehabilitatsioonikeskused, kaubandus jne), seega jäävad piisava tähelepanuta maapiirkonnad, kus ei toimu järjepidev infrastruktuuride arendamine.

Selgitamaks eakate kergliiklejate suhtumist liiklusohutusse tervikuna ja üksikutesse liiklusohutusalastesse meetmetesse ja sooviga tuua esile need liiklusohud, mida vanurid peavad eriti olulisteks, viis käesoleva lõputöö autor eakate kergliiklejate hulgas läbi küsitluse, millest selgus:

- Linnas elavad eakad jalaliiklejad kardavad kõige rohkem ühistranspordiga sõitmist. Teine probleem on seotud tänavate ületamisega (eakas liigub aeglaselt ja kardab, et ei suuda piisavalt kiiresti ja ohutult tänavat ületada). Kolmas probleem on parkivad sõidukid ja nende äkiline liikuma hakkamine, nt tagurdamine. Neljandaks kardavad eakad jalakäijad teiste liiklejate hoolimatut käitumist kõnniteedel (rulade, jalgrataste, kelkude jmt);

- Infrastruktuuride väljaarendamisel ei arvestata piisavalt eakate iseärasusi;
- Vananenud ühistranspordibaas ja hooletud bussijuhid ei arvesta eakate füüsiliste vajadustega;
- Küsitluses osalenud eakad arvasid ise, et nende liiklemine on turvaline (kuna tegemist oli väga kõrges eas olevate inimestega, on nad ilmselgelt teistest eakaaslastest paremini kohanenud ja ettevaatlikumad olnud, et n-ö elus püsida);
- Liikluskeskkond on kiirelt muutuv ning teed ja tänavad ei ole liiklemiseks turvalised.

Autor teeb ettepanekud:

Vähendamaks liiklusõnnetustes hukkunud ja vigastatud eakate arvu, tuleb autori arvates kaaluda kordusuuringu läbiviimist, kuna antud juhul on tegemist eakate pilootuuringuga ning küsitluses osalenute valim ei anna alust tulemuste üldistamiseks kogu Eesti eakatele.

Samuti väärib eraldi uuringut eakas liikleja ühistranspordis, selgitamaks välja ühistranspordi kasutamisega seonduvaid hirme ja neist ülesaamise võimalusi. Kolmas uurimisteema võib olla seotud liiklusturvalisuse tagamisega tegelevate institutsioonide ja üksikisikute tegevuse haldussuutlikkuse hindamisega ning neljas liiklusohutust mõjutavate õigusaktide analüüsiga. Viies uurimisteema võiks olla seotud näiteks regionaalpoliitika mõju uurimisega liiklusturvalisuse tagamisele.

Autor väidab, et liikluskultuuri parandamiseks tuleb intensiivistada teavitustööd liiklusega seotud ohtudest ja võimalustest nende maandamiseks autojuhtide ja eakate liiklejate hulgas. Tuleb tõhustada liiklusjärelevalvet ja pikaajaliste eakate kergliiklejate liiklusturvalisuse tagamiseks suunatud projektide läbiviimist, kuhu on kaasatud ka kohalikud omavalitsused ja nende liidud, kodanikeühendused ning üksikisikud.

Suuremat tähelepanu vajab liiklusõnnetuste ennetamisele pööratud tegevus (sõidukijuhid ja eakad kergliiklejad), kuna liiklusõnnetuste tagajärgedel on suur kahjulik mõju nii ühiskonnale kui üksikisikule. Töötada välja eakatele kergliiklejatele suunatud liiklusohutusalaseid materjale (voldikuid) ja korraldada nende jagamine sihtrühmani jõudmiseks. Helkurite laialdasem kasutamine eakate poolt hämara ja pimeda ajal vähendab ühelt poolt otsasõidu tõenäosust, aga teisalt ka kokkupõrke tagajärje raskusastet. Preventiivse tegevusena saaks ka liiklusjärelvalve käigus pöörata rohkem tähelepanu (eriti linnades) sõiduteed ületavatele eakatele jalakäijatele, suunates neid vöötrajale ja/või õpetades tellitavat foori kasutama.

Autor teeb ettepaneku võtta kasutusele USA-s välja töötatud spetsiaalne üldistatud korrapäraste vastuste mudel (ehk MGROL mudel (käesolev töö lk 25) - Mixed Generalized Ordered Response Logit). Selle mudeli abil on võimalik uurida kergliiklejate vigastuste raskusastmeid õnnetustes. Uuringus on võrreldud erinevaid riskifaktoreid, mis on seotud kergliiklejatega, õnnetuste arvuga ja vigastuste tõsidusega, et parandada liiklusalaste infrastruktuuride planeerimist ja ehitust ning luua paremaid ja ohutumaid tingimusi eakatele kergliiklejatele. Autori lõputöö analüüsi tulemusel saab väita, et USA-s ja Eestis liiklusõnnetustes kannatada saanud kergliiklejate vigastused, raskusaste ning liiklusõnnetusi mõjutavad faktorid on sarnased. Autor ei leidnud lõputöö koostamisel Eestis läbi viidud uuringuid, millised kajastaksid just eakate kergliiklejatega toimunud liiklusõnnetustes neile põhjustatud vigastuste iseloomu, raskusastet ja riskifaktoreid. Seetõttu sobiks antud mudel ka Eestis kasutusel võtta.

Enam tähelepanu tuleb pöörata ka väljaspool sõiduteed toimuvate õnnetuste ennetamisele, näiteks sõidukijuhtide poolt kõnniteel parkivate autode tõttu, majaesistel parkimisaladel, poodide parklates.

Rohkem korraldada eakatele mõeldud liiklusalaseid õpetava-näitliku sisuga üritusi vastavates pensionäride klubides, seltsides jne.

Uurimistöö tulemusena selgus, et püstitatud hüpotees leidis põhimõtteliselt kinnitust: eakad kergliiklejad on ohustatumad ning nende liiklusturvalisusele ei ole piisavalt pööratud tähelepanu võrreldes teiste vanusegruppidega. Eesti elanikkonna demograafilised prognoosid näitavad eakate vanusegrupi osakaalu kasvu lähitulevikus, mis omakorda tingib eakate liikumisvajaduste suurenemise, mille realiseerumine põhjustab juba lähiaastatel liiklusohtliku probleemi.

SUMMARY

The object of the study was traffic safety regarding seniors in light traffic. Estonian Road Administration defines ’light traffic’ as pedestrians (this includes also roller-skaters, users of wheelchairs and scooters, also skiers in winter and others using mobility enhancing devices. The subject of the study is the attitude to traffic safety that seniors in light traffic have, and these traffic-related dangers that seniors themselves regard as highly relevant.

The purpose of this graduation paper is to analyse traffic accidents in Estonia involving seniors, to bring to the fore factors that impact traffic safety for them, and to develop recommendations for traffic planning and traffic safety management – to reduce the number of accidents involving seniors in light traffic.

Author’s hypothesis: There is insufficient attention given to factors impacting traffic safety for seniors in comparison with other age groups

The topic highly relevant since the Ministry of Interior has chosen improvement of traffic safety as its priority for the last couple of years already.

Study methods are:

- theoretical: the author gathered theoretical and practical facts from different sources (incl scientific literature and in-house statistics) and interprets those by using comparison, analysis and generalization;
- compiling and executing a questionnaire, and analysing the result. The questionnaire was carried out as a qualitative interview. The author questionned seven seniors in light traffic, both in town and rural areas.

The topic is novel since as far as the author is aware it has not been studied in depth in Estonia before. The outcome of this graduation paper can be applied to future studies to improve traffic safety for seniors in light traffic.

Based on the analysis of the graduation paper, and considering studies in other countries it can be stated that senior pedestrians and cyclists are a considerable risk group in traffic safety, and attention to factors that impact their safety has been insufficient.

VIIDATUD ALLIKAD

Viidatud kirjandus:

1. Accident Analysis and Prevention 40 (2008). A mixed generalized ordered response model for examining pedestrian and bicyclist injury severity level in traffic crashes.) 1033–1054 http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6V5S-4RFJWCX-1&_user=10&_coverDate=05%2F31%2F2008&_rdoc=24&_fmt=high&_orig=browse&_srch=doc-info(%23toc%235794%232008%23999599996%23688562%23FLA%23display%23Volume)&_cdi=5794&_sort=d&_docanchor=&_ct=48&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=1ad32e21826a62b3a8b47f0b9cff6ef7, 25.02.09
2. Dinesh Mohan PhD jt. Best Practice & Research Clinical Rheumatology. Road traffic injuries: a stocktaking, 2008, 725-739, http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6WBJ-4TD4GX4-C&_user=10&_coverDate=08%2F31%2F2008&_rdoc=11&_fmt=high&_orig=browse&_srch=doc-info(%23toc%236712%232008%23999779995%23697421%23FLA%23display%23Volume)&_cdi=6712&_sort=d&_docanchor=&_ct=14&_acct=C000050221&_version=1&_urlVersion=0&_userid=10&md5=ab6f871a1ab3b002d76b427d57239cef25.02.09
3. I. Aimre. Julgeoleku ja turvalisuse sotsioloogiline analüüs. Sisekaitseakadeemia Toimetised 2007(6) – 55.
4. Joon-Ki Kim jt. Accident Analysis & Prevention, 2008. Age and pedestrian injury severity in motor-vehicle crashes: A heteroskedastic logit analysis, 1695-1702 http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6V5S-4SWGB8T-1&_user=10&_coverDate=09%2F30%2F2008&_rdoc=10&_fmt=high&_orig=browse&_srch=doc-info(%23toc%235794%232008%23999599994%23696723%23FLA%23display%23Volume)&_cdi=5794&_sort=d&_docanchor=&_ct=21, 25.02.2009
5. K. Saks. „Noorest saab vana“,1998, 12-13

Viidatud õigusaktid

1. Autoveoseadus. (RT I 2006, 21, 162) 1. 06. 2006 https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=1027733. 03.02.09
2. Liikluseeskiri. Vabariigi Valitsuse a määrus nr 48. 24.07.2005. https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=927101, 08.03.09

3. Liiklusjärelevalve teostamise kord. (RT I 2007, 21, 109) 11.03.2007. https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12801873. 14.02.09
4. Liiklusseadus. (RT I 2008, 54, 304) 27.12.2008. https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12988858, 08.03.09
5. Teeseadus. (RT I 2009, 15, 93) 1.03.2009 https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=13152862. 02.03.09
6. Ühistranspordiseadus. (RT III 2008, 24, 159) 16.05.2008 https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12970415. 03.02.09

Viidatud käsikirjalised materjalid

1. Põhja Politseiprefektuur. Liiklusohutus Põhja Politseiprefektuuri tööpiirkonnas ja seda mõjutavad tegurid. Analüütiline ülevaade. Tallinn 2006, 13, 27.02.09

Viidatud ajakirjad

1. Michael Rytz. Senioren und Verkehrrssicherheit VCS. Bern, 2006., 76-77. http://www.seniorenbasel.ch/senioren/unsere-Themen/sicherheit/Verkehr/mainColumnParagraphs/0/document/VCS,%20senioren_studie_de_kurz.pdf
2. V. Lillemäe, Mäksa valla infoleht “Meie kodu”, “ 1. oktoober - rahvusvaheline eakate päev”, lk 5 http://www.maksavald.ee/vvfiles/0/maksavald_09_08_veebi.pdf., 10.03.09

Viidatud internetimaterjalid

1. Virumaa teataja. Eakad käisid maanteel musta nukku uudistamas. 23.12.2008, http://www.virumaateataja.ee/?id=61499, 07.03.09
2. Eesti Keele Instituut. "Eesti õigekeelsussõnaraamat ÕS 2006". http://www.eki.ee/dict/QS2006.tegemisel/index.cgi?Q=risti&F=M
3. Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm 2003 – 2015, 28.05.2003 http://www.mnt.ee/atp/index.php?id=998, 16.04.09
4. Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015. RK, RTI, 25.06.08, 25, 165,. http://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?id=12979629., 2.03.09
5. Gunnar Meinhard. Liikluspsühholoogia võimalikusest ja vajalikkusest Eestis. 2003, 4, http://www.mnt.ee/atp/failid/diplom.pdf liikluspsühholoogia. 27.02.09
6. Inseneribüroo Stratum. Liiklusohutusliku olukorra uuring: Eakad liikluses., 2003, 40, http://www.mnt.ee/atp/failid/Eakad%20liikluses%20Aruanne_3.PDF, 5.03.09

7. Inseneribüroo Stratum. Pärnu reguleerimata ülekäiguradade liiklusohutuse audit. Tallinn 2006 http://www.mnt.ee/atp/failid/Parnu_ylekaiguradade_LOA.pdf, 14.04.09
8. Jüri Pihli sõnavõtt - „Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015“. „XI Riigikogu stenogramm” http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenogramm&pkpkaupa=1&toimetatud=1&toimetamata=0&date=1213094244&paevakord=2304#pk2304, 10. 06.2008, 02.03.09
9. Ken-Marti Vaher sõnavõtt „Eesti turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015“. ”XI Riigikogu stenogramm”. - http://www.riigikogu.ee/?op=steno&stcommand=stenogramm&pkpkaupa=1&toimetatud=1&toimetamata=0&date=1213094244&paevakord=2306#pk2306, 10.06 2008, 02.03.09
10. Liikluskäitumise monitooring 2008. 22, http://www.mnt.ee/atp/failid/Limo_2008_loppparuanne.pdf, 27.02.09
11. Marju Lauristin. Eesti inimarengu aruanne 2008. Lühiülevaade. EIA 2008. 1, http://www.kogu.ee/?id=10973, 10.03.09
12. Statistikaamet. Rahvastik soo ja vanuserühma järgi. http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=RV021&ti=RAHVASTIK+SOO+JA+VANUSER%DCHMA+J%C4RGI%2C+1%2E+JAANUAR&path=../Database/Rahvastik/01Rahvastikunaitajad_ja_koosseis/04Rahvaarv_ja_rahvastiku_koosseis/&lang=2
13. Tallinna Liiklusohutuse Arengukava 2008-2014, 1, 04.03.08, http://www.tallinn.ee/est/g4169s38137#256 26.02.09
14. Tallinna Linnavolikogu. Tallinna programm liiklus ohutumaks 2008-2014, 15, http://www.Tallinnlv.ee/aktalav/Eelnoud/Dokumendid/ddok9004.htm., 29.02.09

Viidatud intervjuud

1. Teder. V. Väljavõte intervjuust isik A-ga, Tallinn, 20.03.09
2. Teder. V. Väljavõte intervjuust isik B-ga, Tallinn, 20.03.09
3. Teder. V. Väljavõte intervjuust isik C-ga, Tallinn, 20.03.09
4. Teder. V. Väljavõte intervjuust isik D-ga, Tallinn, 24.03.09
5. Teder. V. Väljavõte intervjuust isik E-ga, Tallinn, 24.03.09
6. Teder. V. Väljavõte intervjuust isik F-ga, Tallinn, 24.03.09
7. Teder. V. Väljavõte intervjuust isik G-ga, Tallinn, 25.03.09
8. Teder. V. Väljavõte intervjuust Helve Lõhmusega, Tallinn, 26.03.09
9. Teder. V. Väljavõte intervjuust Villu Vanega, Tallinn, 26.03.09

LISAD

LISA 1.

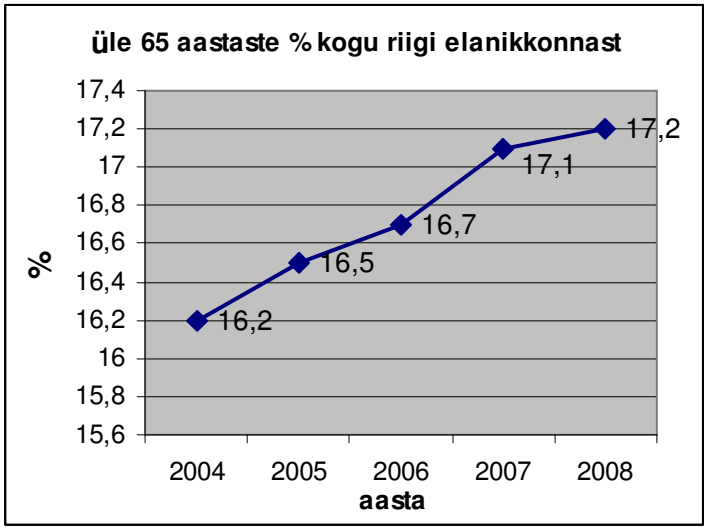
Elanikkond ja eakate osakaal

Eesti Statistikaameti esialgseil andmeil oli 1.jaanuaril 2009.aastal Eesti rahvaarv 1 340 341 inimest. Võrreldes 2004.aasta algusega on rahvaarv vähenenud ca 11 000 inimese võrra. 2004.aastal elas Eestis 622 450 meest (46 %) ja 728 619 naist (54 %). Alates 2004.aastast on rahvaarv järjekindlalt vähenenud. Samas on suurenenud üle 65-aastaste (eakate) osakaal, mis käesoleval ajal ulatub üle 17 % elanikkonnast. Eesti elanike arv vanusegruppide kaupa ja enam kui 65- aastaste osa selles on esitatud tabelis 1.1.

Tabel 9. Eesti rahvastik ja eakate osakaal

Aasta	Vanusegrupis kuni 65	65-69	70-74	75-79	80-84	85+	kokku	65 +	üle 65 aastaste %
2004	1132411	71206	61057	46187	24429	15779	1351069	218658	16,2
2005	1125105	73397	59418	47484	26472	15634	1347510	222405	16,5
2006	1119618	73552	58580	48855	28434	15645	1344684	225066	16,7
2007	1112251	75530	58531	49557	29912	16628	1342409	230158	17,1
2008	1110466	71617	59601	49950	31402	17899	1340935	230469	17,2

Allikas: V. Teder. (Statistikaameti info alusel)

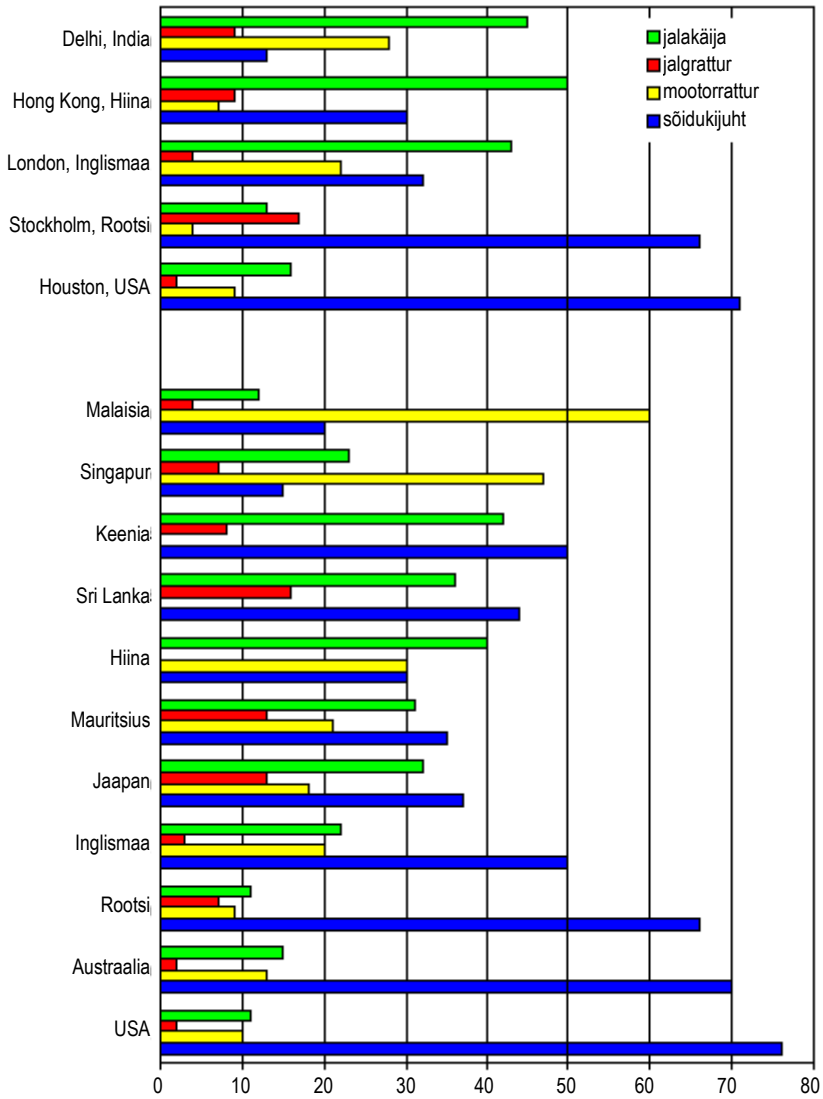


Joonis 7. Üle 65 aastaste % kogu Eesti riigi elanikkonnast.

Allikas: V. Teder. (Statistikaameti info alusel)

Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv inimkannatanutega liiklusõnnetustest suurlinnade ja riikide lõikes

Liiklusõnnetuste tagajärjel suremuse näitajad suurlinnade ja riikide lõikes. Kuna autorit huvitab kergliiklejatega seotud hukkunute arv liiklusõnnetustes, pöörame tähelepanu esimesele ja teisele tulbale (mis on märgitud rohelise ja punase värviga).



Joonis 8. Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv inimkannatanutega liiklusõnnetustest suurlinnade ja riikide lõikes, %-des

Allikas: Dinesh Mohan PhD jt. Best Practice & Research Clinical Rheumatology. Road traffic injuries: a stocktaking, 2008, 725-739

LISA 3.

LÕPUTÖÖ KOOSTAMISEL LÄBIVIIDUD INERVJUUD

Intervjuu anonüümsust sooviva 87-aastase naisterahvaga, keda autor nimetab A-ks. Intervjuu on läbi viidud Tallinnas, Uus-Maailma tänaval 20.03.09.a, algus kell 12.00, kestvus 23 min.

1. **Kas olete olnud sõidukijuht, kui jah, siis palju see mõjutab Teie oskusi hinnata liiklussituatsiooni jalakäijana/jalgratturina?**

Jah, ma olen olnud mitukümmend aastat autojuht ja ilmselt mõjutab hädaohu tunnetust liikluses, see on sisse juurdunud. Oskan paremini hinnata sõidukite kiirust.

2. **Kui turvaliselt Te end tunnete liikluses jalakäijana/jalgratturina?**

Tänavatel kõndida on mul enam-vähem täitsa turvaline. Välja arvatud need ülekäigukohad. Tavaliselt ma ei lähe punase tulega üle tee. Kitsastel tänavatel tavaliselt noored inimesed lähevad kiiresti üle. Ka minul on tulnud kiusatus minna kiiresti üle tee, kuna on kindel tunne, et autot ei tule. Aga ometi purpurpunase tule all üleminemisel ma kõnnin liialt aeglaselt, et ma jään auto ette. Peale seda olen ma käinud ainult kindla tulega. Tavaliselt vaatan sõidusuunas, kus võib auto tulla, enne kui ma astun teele.

Väga tähtis oleks ikka see, et trammid ja bussid ikka korralikult vaataksid, et inimesed ikka korralikult peale ja maha saaksid. Näiteks mu sõbranna sai peale, aga käekott jäi ukse vahele. Olen üritanud väga kiiresti minna ühissõiduki peale, aga ma ei tea praegu kuidas selle jalaga saab. See jalg on juba pikemat aega haige ja see paraneb väga aeglaselt. Teed ühe ägedama liigutuse ja kohe hakkab valutama. See põlv on kukkumisega ilmselt natuke liigesest välja jäänud. Olen elanud selle haige jalaga umbes paarkümmend aastat. Ja talvel valutab ta võib olla sellepärast rohkem, et liigun vähem.

3. **Millised on Teie arvates suurimad ohutegurid liikluses?**

Kõige hullem on bussidele ja trammidele minek sellepärast, et ma ei ole harjunud trügima. Ja kui sa lähed viimasena peale on selline tunne, et uksed võivad kinni minna. Astmed on uutel bussidel ja trammidel madalad, kuid vanadel on ikka kõrged astmed. Praegu pole ma väljas

käinud ja ma ei kujuta ette kuidas ma kepiga hakkan trammide ja busside peale minema, aga ma ikka kavatsen seda teha.

Paar kuud tagasi tekkis mul liiklusohtlik olukord kui olin natuke tähelepanematu ja omades mõtetes – astusin sõiduteele ja ma ei näinud autot tulemas. Astusin autole ette. Tavaliselt ma lähen siis, kui on roheline tuli ja näen neid autosid, mis hakkavad tulema. Aga väga paljud lähevad üle tee punase märgutule all. Kitsastel tänavatel nooremad inimesed jooksevad üle tee punase tulega, seepärast oli minul ka kiusatus üle tee minna (kuna nägin, et ühtegi autot ei tule, on kindel tunne, et autot ei tule ja mõtlen et lähen kiiresti üle tee ära) aga autod tulevad küllaltki kiiresti

4. Millist teavet ja kelle poolt vajatakse liiklejana paremaks toimetulekuks?

Ma jälgin enam-vähem ajalehti ja sellepärast ma eriti mingit eraldi teavet ei vaja. No kuna praegu siiski liigun ka kindlate marsruutide järgi ja ma ei kujuta ette, et see oleks mõeldav ja vajalik.

5. Millistest infoallikatest saate liiklusalast informatsiooni?

Raadio, teler, ajaleht. Ajalehti ma alati ei telli, suvel ma olen maal. Kõige enam ma kuulan raadiot.

6. Millistel kellaaegadel osalete liikluses ja kui pikk on päevas läbitav marsruut?

Pimedas ma käin ainult sel juhul kui on kutsutud kusagile. Olen isegi loobunud teatris käimisest ja minu sõbrad ikkagi lähevad pimedas ka. Väga vähe – mõned korrad aastas olen sunnitud tulema koju pimedas. Eriti ei karda, kuna siit tulla, siin on vastamisi majad, mis on kogu aeg valgustatud. Lõuna tänavalt sisse tulla on päris kindel tunne. Praegu on mul raske öelda, kui pikk läbitav maa on. Paar kilomeetrit umbes.

Suvel suvilast mere äärde minekuks on üks poolteist kilomeetrit, nii et erilist raskust ma ei tundnud. Tegelikult oli küll nii, et kui ma käisin mere ääres edasi-tagasi, see oli umbes kolm kilomeetrit kokku – ma olin ikka väga väsinud.

7. Kas tarvitate ravimeid, milliste puhul ei ole soovitav osaleda liikluses?

Normaalselt ei tarvita. Tegelikult näiteks ma ei saa lugeda üldse, mul on see kollatäht või see tsentreerimise rakkude degeneratsioon, mis on ravimatu. Aga väljas näiteks normaalselt kõike ümbruskonda ma näen päris hästi. Lugeda ei saa.

8. **Palju on Teie arvates muutunud liiklus viimase 10 aasta jooksul ja kui palju olete muutunud ise?**

Oi, väga palju. 85 on see piir, kus aiatööd ja need hakkavad juba nii mõju avaldama, et tervise pärast ei tahaks enam teha, no üldse raskuste... ja raskused.... ja kõik need. Võib olla isegi 80 ja 85 on juba see piir, kus juba hakkad ennast vanana tundma, kuigi öeldakse, et minul ei ole see märgatav. Aga jah peale 85-t. Ma võimlen ka iga hommikul vähemalt. Sõidukeid on kindlasti tohutult tulnud juurde. Pärnu mnt on ikka tohutult täis. Maksimum-ajal seisavad pidevad järjekorrad ja isegi rohelise tulega on raske üle minna, sest sa ei tea, kuna hakkavad liikuma.

Intervjuu anonüümsust sooviva 72-aastase meesterahvaga, keda autor nimetab B-ks. Intervjuu on läbi viidud Tallinnas, Ravi tänaval 20.03.09.a, algus kell 13.50, kestvus 16 min.

1. **Kas olete olnud sõidukijuht, kui jah, siis palju see mõjutab Teie oskusi hinnata liiklussituatsiooni jalakäijana/jalgratturina?**

Väga palju, väga palju. Sõidukijuht peab väga tähelepanelik olema jalakäijate, jalgratturite suhtes. Olles ise jalakäija ja jalgrattur, ma tean väga hästi neid ohtusid, mida peab vaatama jalgrattur või jalakäija. Minu meelest on olnud jalakäijale eeliseks, kui ta on olnud sõiduki juht.

2. **Kui turvaliselt Te end tunnete liikluses jalakäijana/jalgratturina?**

Jalgratturina turvaliselt ei tunne, aga jalakäijana tunnen turvaliselt. Jalgratturina ei tunne sellepärast, et seadused näevad praegu ette, et kõnniteedel sõita ei tohi, aga sõiduteedel on jalgrattaga sõita väga-väga ohtlik. Kuna sõidukijuhid ei arvesta jalgratturitega, siis ma pean olema jalgratturina väga-väga ettevaatlik. Jalakäijana on turvaline, kui ma pean reeglitest kinni, ülekäiguradadel ja ei torma sõiduteele. Põhiliselt antakse jalakäijale õigus teed ületada.

3. **Millised on Teie arvates suurimad ohutegurid liikluses?**

Kõige ohtlikum on piirkondades, kus puuduvad jalakäijatele märgistatud rajad, kus sa ületad mitmerealist sõiduteed, eriti suurte ristmike juures, kus jalakäijate ülekäigurajad on viidud küllaltki kaugele ristmikust. Need on kõige ohtlikumad, sest jalakäija tahes-tahtmata ületab ristmiku otse, kuigi seal ei ole ülekäigurada. No nt võib tuua kesklinnas kaubamaja juures ja kunstiülikkooli juures on niisugused kohad, kus valgusfoori roheline tuli põleb kõigile jalakäijatele korraga, kus igaüks võib käia, kus tahab. Aga nt Pirita Selveri juures, kus inimene peab käima ca 300-400 m, et saada ületada Pirita tee, seal jalakäijate rada ei ole, inimesed ei pea sellest kinni, ületavad sõiduteed varem ning tekib väga ohtlik olukord. Ja jalakäija rikub liikluseeskirju, aga nii ta on.

4. **Millist teavet ja kelle poolt vajatakse liiklejana paremaks toimetulekuks?**

No vajadust, ma leian, ei ole. Kui inimene korralikult täidab antud eeskirju, siis ta leiab sealt kõik informatsiooni ja ta niisugust kordamist ei vaja. Põhimõtteliselt lisakoolitusi ei ole vaja.

Näiteks aastakümnete jooksul on inimesi õpetatud liiklema bussi eest ja bussi tagant ja lõppkokkuvõttes on informatsioon ikka selline, et kui sina möödud seisva bussi eest või tagant, pead olema ettevaatlik. Siin ei aita mingisugune seadus ega ettekirjutus.

5. **Millistest infoallikatest saate liiklusalast informatsiooni?**

Kuna ma olen vastavas eas, siis põhiliselt televisioon. Raadio pobiseb kogu aeg kõrval. Kokkuvõttes massiteabevahendid.

6. **Millistel kellaaegadel osalete liikluses ja kui pikk on päevas läbitav marsruut?**

Põhiliselt liiklemine minule toimub peale tööaja algust ja enne tööaja lõppu – päevasel ajal. Pimeda peale ei jää. Keskeltläbi kakskümmend kilomeetrit päevas, see hõlmab endas kogu liikumist (transpordiga, jala jne).

7. **Kas tarvitate ravimeid, milliste puhul ei ole soovitav osaleda liikluses?**

Ei tarvita

8. **Palju on Teie arvates muutunud liiklus viimase 10 aasta jooksul ja kui palju olete muutunud ise?**

Kuna liiklus on muutunud intensiivsemaks, siis tahes-tahtmata peavad inimesed, kes seal osalevad, muutuma kaasaegsemaks. Mis me siin kümnest aastast räägime, märgime ära selle, kui olid hobused ja praegu on autod.

Intervjuu anonüümsust sooviva 104-aastase meesterahvaga, keda autor nimetab C-ks. Intervjuu on läbi viidud Tallinnas, Pronksi tänaval 20.03.09.a, algus kell 15.20, kestvus 29 min.

1. **Kas olete olnud sõidukijuht, kui jah, siis palju see mõjutab Teie oskusi hinnata liiklussituatsiooni jalakäijana/jalgratturina?**

Ma elus olin hoopis vedurijuht. Aga autojuhti minust ei saanud, käisin küll kursustel ja pidin minema eksameid andma ja kõik, aga minuga juhtus äpardus – tekkis dramaatiline radikuliit: ma ei saanud enam sirgeks ega kõveraks ja sellepärast olin ligi kolm ja pool kuud haiglas, enne kui jalule jälle sain ja uuesti käima õppisin ja seetõttu kõik ettevalmistused autojuhiks saamiseks läksid luhta. Siiamaani ei ole ma autojuhi-pabereid saanud. Ja ei tahagi enam saada, sest kui ma vaatan neid liikluseeskirja rikkujaid ja ma ise olen ka selle ohver siin praegust. Siin milleeniumi-aastal läksin oma õele tervitusi, telegrammi saatma ja läksin Maakri tänavat mööda, Postimehe toimetuse ees seisis kolm autot, tagumikuga tänava poole. Jäin ühe kaubiku taha seisma, et autot läbi lasta ja kujutage ette, nii järsku ootamata, see kaubik võttis paigast ja viskas mu kõnniteelt sinna sõiduteele ja ma kukkusin vasakule küljele reieluu puruks. Ja oligi kõik, jälle üks trauma juures. Pikapeale õnneks sattusin sinna keskhaigla traumapunkti, seal oli hea arst, kes tegi mulle operatsiooni. Ja nüüd ma ilma kepita naljalt liikuda ei saa. Ja kui ma maha kukun, siis ma enam üles ei saa. Ja nüüd ma olen hädas sellega. Ligemale neli kuud läks, kui ma jälle käima hakkasin. Nii et mul on väga kurvad kogemused selle autojuhtimisega ja nüüd ma ei tahagi enam autojuhiks saada. Aga pärast selgus, et see autojuht, kes mulle otsa sõitis, oli roolijoodik hoopis. Lehest lugesin.

2. **Kui turvaliselt Te end tunnete liikluses jalakäijana/jalgratturina?**

Väga ebakindlalt. Sest tänagi just hakkasin siit Raua ja Pronksi tänava nurgast minema ja seal on parem pööre, ja kujutage ette, mina astun teele ja järsku siuhti jälle auto minu nina alt sõidab mööda, kuku või temale peale seal. See on kõige hädaohtlikum koht teel, mis viib sotsiaalkeskusesse. Muidugi siin need autod on omaette asi, aga nüüd on need kõnniteed muutunud enam-vähem jalgrattateedeks. Siin juba ei tea, kust poolt võib mõni tulla ja mitu korda on mulle müksti külge sõidetud, mõni ikka vabandab, aga mõni ei tee väljagi, kihutab edasi. Ja nüüd on seal kõnniteedel poisid hakanud igasuguste kelkudega ja asjadega sõitma, vot need on veel hädaohtlikumad. Nüüd ei tea, kust nad võivad välja tulla, järsku on nad sul ees. Nii et see liiklemine ikka päev-päevalt läheb ühtelugu raskemaks. Aga seni ma olen hakkama saanud ja loodan, et saan ka edaspidi.

3. **Millised on Teie arvates suurimad ohutegurid liikluses?**

Mul tuleb ületada siin Raua tänava ja Gonsiori tänava teenurk. Siin ikka hoian silmad lahti, siis saab ikka rahulikult üle. Aga vot sealt Tartu mnt-lt üle minnes ja sinna Stockmanni juures üle minnes, no seal tuleb ikka vaadata siia ja sinna ja igale poole. Ja jälle eriti see ülesõidukoht, mis keerab Pronksi tänavalt Tartu mnt-le välja, see on jälle üks hädaohtlik koht, kuigi seal on signalisatsioon pandud. Aga seal rahvas tihtipeale ei jälgi seda, kui sa ise tihtipeale ei vaata siis ja rahva tahtmise järgi hakkad liikuma, siis sa oled varsti seal kuskil all. Üldiselt jätkub tee ületamiseks foori rohelise tule ajast, mõni on natuke lühike. Tartu mnt-d ületades on foori tuli lühike. Ühistranspordiga liikumine on lihtsamaks läinud. Varem pidi mind kogu aeg keegi aitama, kuna trammi astmed olid liiga kõrged. Aga nüüd on need ikka madalamad ja saan ise kepiga sisse ja välja käia. Ja bussijuhid on ka ettevaatlikumaks muutunud. Kuigi nende hulgas on niisuguseid ka, kes sinule mingit tähelepanu ei pööra. Mul oli siin, sõitsin keskturu juurest ja hakkasin bussi peale minema ja ma ei olnud veel bussi sisse saanudki, üks jalg oli sees, teine väljas ja tema juba kihutab minema. Ma ei saanud seal signaali ka vajutada ja siis teised nägid ja vajutasid ja siis jäi see buss seisma ja ma sain teise jala tõmmata ka bussi sisse.

4. **Millist teavet ja kelle poolt vajatakse liiklejana paremaks toimetulekuks?**

Igasugune informatsioon liiklemise muudatuste kohta ja ohutuse kohta ja kõik see... on väga teretulnud. Alles hiljuti käisid neljakesti meil kesklinna sotsiaalkeskuses rääkimas liiklus-ohutusest ja turvalisusest. Siis jagati meile helkureid ja räägiti muudatustest. Siis anti mullegi sõna ja ma rääkisin, et kõik on hea ja ilus, aga kui seal mõni roolijoodik sülitab kõigi nende ohutuseeskirjade peale, siis on kõigi meie töötulemused vett vedama läinud.

5. **Millistest infoallikatest saate liiklusalast informatsiooni?**

Raadiot ma kuulan õieti harva. Ei ole lihtsalt aega, tead. Muud informatsiooni saan rohkem ajalehtedest, mille toob õepoeg. Ja televisiooni ma jälgin iga päev. Ma tahan ikka poliitilise eluga kursis olla. Ja jälgin aktuaalseid kaameraid ja foorumeid. Televisioon on põhiline informatsiooniallikas ja lehed. Linnalehti jagatakse seal sotsiaalkeskustes ja selles on tihtipeale kõik kokkuvõtted teistest ajakirjadest, nii et ei ole vaja kõiki ajakirju läbi lugedagi, saad sealt ka vajalikku informatsiooni.

6. **Millistel kellaaegadel osalete liikluses ja kui pikk on päevas läbitav marsruut?**

Minul on põhiline liikumise suund siin hommikuti sadamas ja Prokapitalis asju ajamas, seal on Hansapank ja seal saab maksta maksud. Põhiline käik on mul päeva jooksul. Enne lõunat

hakkan minema mööda Pronksi tänavat sotsiaalkeskusesse Liivalaia 32. Omal ajal käisin selle tee paarikümne minutiga läbi, kuid nüüd, kui mu jalg natuke annab tunda, kulub mul aega kuskil 40 minutit kindlasti. Kõik sõltub ilmast ka, mõnikord on ilm selline, et ei näe ega kuule midagi, aga olen ikka oma teekonna ära käinud.

7. **Kas tarvitate ravimeid, milliste puhul ei ole soovitav osaleda liikluses?**

Neid ma absoluutselt ei tarvita. Ainult valuvaigisteid vahetevahel. Kõige parem on analgiin. Ma üleüldse hoidun üleliigsete ravimite võtmisest. Mina vaatan ikka rohkem looduslikke ravimeid, mis mulle rohkem sobivad.

8. **Palju on Teie arvates muutunud liiklus viimase 10 aasta jooksul ja kui palju olete muutunud ise?**

Nojah seda, mis oli omal ajal vankri järel joostes ja see ,mis praegu on, ei ole võrreldav. 1913. aastal mööda Peterburgi sai voorimeestega ringi sõita ja majad tundusid mäe-kõrgused, kuna ennem elasin Tapal, ja seal selliseid suuri maju ei olnud. Kui ma 1945. aastal Tallinnasse kolisin, oli ainuke tehnika – trammid. Ja praegune ühistransport saastab palju õhku ja selle peale lootma ei saa jääda. Trammi- ja trolliliiklus on tulevikuliiklus, kuna see ei saasta õhku.

Minu liikumise kohta normaalselt rääkida ei saa, kuna ma kõnnin kepiga ja ma jään inimestele jalgu. Teised liiguvad kaks-kolm korda kiiremini kui mina edasi liigun. Vahest mõni külaline tahab minuga sammu pidada ja siis ma ütlen, et minuga sammu pidada ei saa.

Intervjuu anonüümsust sooviva 67-aastase meesterahvaga, keda autor nimetab D-ks. Intervjuu on läbi viidud Sauel, Tõkke tänaval 24.03.09.a, algus kell 13.10, kestvus 20 min.

1. **Kas olete olnud sõidukijuht, kui jah, siis palju see mõjutab Teie oskusi hinnata liiklussituatsiooni jalakäijana/jalgratturina?**

Olen jah, autojuhiload on juba 1959.aastast, eelmisest sajandist. Ja jalgsi käin üldjuhul vähem kui autoga. Jalakäijana mõnikord tundub küll, et eriti et tänapäeval on autosid rohkem kui seda oli varem. Muidugi jalakäijatel on etteseatud omad reegleid, ega ikka enam üle tänava minna ei tohi, kuigi tahaks minna, selleks on ettenähtud vastavad kohad. Noh jalgratturitega, mõnikord on veidi selliseid siiberdajaid, kuid minumeelest enamus jalgratturid on küllaltki, eriti magistraalide peal, väga ilusti tõmmanud paremasse asfaldiäärde ritta või liiklusmärkidega märgitud alasse ja ei oska öelda, et nendega oleks midagi pistmist olnud. Ja otseselt autoroolis pole mul jalakäijatega ka häda olnud. Jalakäijana käies on mõnikord selliseid situatsioone, kus üle tee ei lasta. Sõidukijuhi staaž ja praktika annab ikka väga palju igasugustes liiklussituatsioonides tegutsemiseks –ühtegi prohmakat liikluses pole olnud välja arvatud üks minupoolne kiiruse ületamine. Oskan julgelt hinnata sõidukite kiirust, kui tahan ületada teed.

2. **Kui turvaliselt Te end tunnete liikluses jalakäijana/jalgratturina?**

Üldiselt tunnen turvaliselt. Muidugi oleneb, kus kõndida. Püüan magistraali ääres kõndida vasakul pool teeservas, et ma näen vastutulevaid autosid. Linnavahel käin kõnniteedel ja tunnen turvaliselt. Jalgrattaga ma pole ammu sõitnud.

3. **Millised on Teie arvates suurimad ohutegurid liikluses?**

Minu meelest suurimad ohutegurid liikluses on vast need ülbed autojuhid, kes teadlikult rikuvad liiklust, ja seda juhtub iga päev ja mitu korda päevas, ma näen kuidas teostatakse möödasõitu, kuidas teostatakse pöördeid jne. Samamoodi jalakäijaid on küll ja küll, kes tulevad risti üle tee mitte selleks ettenähtud kohas, ja paljud on ka sellised, kes hindavad tõesti ära juba distantsi enda ja auto vahel ja oskavad üle minna.

4. **Millist teavet ja kelle poolt vajatakse liiklejana paremaks toimetulekuks?**

Siin vastavalt juba oma elueale ma ütlen, et on seda teavet juba piisavalt olnud. Ja minu ealistel ma arvan, et elu ja praktika on näidanud nii, et nende teadmiste järgi võib jalakäija küll turvaliselt käia ja ei juhtu mitte midagi.

5. **Millistest infoallikatest saate liiklusalast informatsiooni?**

Eks seda tuleb raadiost, televiisorist ja ajalehtedest. Raadios on omamoodi ülesehitus ja vast ehk raadio on põhiline, kust informatsiooni saan.

6. **Millistel kellaaegadel osalete liikluses ja kui pikk on päevas läbitav marsruut?**

Liikluses osalen üldjuhul jalakäijana päise päeva ajal kella 10-st kuni kella 14-ni. Võib-olla kaks kilomeetrit päevas. Saue linnas olen kasutanud bussi, sest kesklinna pole mõttekas autoga minna. Olen täiesti rahul.

7. **Kas tarvitate ravimeid, milliste puhul ei ole soovitav osaleda liikluses?**

Võtan väikses koguses kõrgvererõhuvastaseid ravimeid, aga need ei tekita mitte midagi.

8. **Palju on Teie arvates muutunud liiklus viimase 10 aasta jooksul ja kui palju olete muutunud ise?**

Niimoodi 10 aasta jooksul on liiklus kordades muutunud, tähendab tihedamaks läinud, autode arvu juurdetulekuga. Viimaste aastate jooksul on küllaltki palju teede ja tänavate remonti teostatud, mis teeb ka jalakäija liiklemise sellise intensiivse autotranspordi puhul küllaltki ohutuks ja ma arvan, et eks ta läheb veelgi tihedamaks ja küllap jalakäijad õpivad sellise tiheda liiklemise puhul käituma, reageerima ja tegutsema. Ma ise kindlasti ja ka teised muutuvad kogu aeg seoses transpordi muutustega.

Intervjuu anonüümsust sooviva 65-aastase meesterahvaga, keda autor nimetab E-ks. Intervjuu on läbi viidud Kiili vallas, aiandusühistus Luna aed 24.03.09.a, algus kell 15.00, kestvus 21 min.

1. **Kas olete olnud sõidukijuht, kui jah, siis palju see mõjutab Teie oskusi hinnata liiklussituatsiooni jalakäijana/jalgratturina?**

Olen sõidukijuht ja alati peab arvestama mitte omast küljest kui autojuht, vaid kui ka jalakäija. Enamus autojuhte arvestavad jalakäijate küsimuste ja probleemidega. Ja peab mõtlema kõikidele liikuvatele inimestele ja kõigele liikuvale. Oskan arvestada aega, kui kaugel auto on kui olen jalakäija.

2. **Kui turvaliselt Te end tunnete liikluses jalakäijana/jalgratturina?**

Minul probleeme ei ole olnud. Ja alati katsun liigelda nii, et ma teistele ette ei jää. Tänavatel on foorid ja jalakäijateed ja peab liikuma seal, kus on ette nähtud. Väljaspool linna, kus ei ole ülekäiguradasid, seal tekivad probleemid.

3. **Millised on Teie arvates suurimad ohutegurid liikluses?**

Väljaspool linna on kõige ohtlikum kui puudub ülekäigurajad. Mina probleeme ei näe ühistranspordiga liikumisel.

4. **Millist teavet ja kelle poolt vajatakse liiklejana paremaks toimetulekuks?**

Ei ole vaja. Siis kui omal ajal käisin autojuhi kursustel, siis sai koolitatud mind nii autojuhiks kui ja jalakäijaks.

5. **Millistest infoallikatest saate liiklusalast informatsiooni?**

Telekat ja ajalehti loen. Mina raadiot ei kuula. Ajalehed ennekõike.

6. **Millistel kellaaegadel osalete liikluses ja kui pikk on päevas läbitav marsruut?**

Üldiselt ma väga vähe liiklen ja linnas mõningad tegemised, mis mul on, paar-kolm korda kuus. Ma ei käi kunagi nendel kellaaegadel, mil on tihe liiklus – hommikuti ja õhtuti. Ei ole mõtet käia.

7. **Kas tarvitate ravimeid, milliste puhul ei ole soovitav osaleda liikluses?**

Ei ole sellega probleeme olnud, ei tarvita.

8. **Palju on Teie arvates muutunud liiklus viimase 10 aasta jooksul ja kui palju olete muutunud ise?**

Jah, liiklus on nende aastatega palju keerulisemaks läinud. Võrreldes kolmekümneaasta-tagust aega praeguse ajaga on väga suur vahe. Liiga palju on tekkinud iga aasta juurde sõidukeid. Eriti soojadel kuudel, talvel võib olla on vähe. Võrreldes endiste aegadega on liiklus ikka palju tihedamaks läinud maanteedel. Ma olen 10 aasta võrra vanemaks läinud. Minul probleeme ei teki.

Intervjuu anonüümsust sooviva 75-aastase naisterahvaga, keda autor nimetab F-ks. Intervjuu on läbi viidud Sauel, Nõmmiku tänaval 24.03.09.a, algus kell 19.00, kestvus 17 min.

1. **Kas olete olnud sõidukijuht, kui jah, siis palju see mõjutab Teie oskusi hinnata liiklussituatsiooni jalakäijana/jalgratturina?**

Mina sõidukijuht olnud ei ole, kuid omal ajal tegin eksami ära, aga kuna mul sõidukit ei olnud, siis sinnapaika see asi jäigi.

2. **Kui turvaliselt Te end tunnete liikluses jalakäijana/jalgratturina?**

No jalakäijana turvalisuse tunne sõltub sinust enesest kui tähelepanelik sa ise oled. Näiteks ülekäigukohtadel peab olema eriti tähelepanelik, sest kui on mitmerealine, siis kui üks sõiduk peatub, siis teine võib tagant tulla ja mitte peatuda. Isegi rohelise tule alt ei julge läbi minna, peab ikka vaatama kas mõni auto tuleb või ei.

3. **Millised on Teie arvates suurimad ohutegurid liikluses?**

Võib olla üks moment bussi pealt maha tulles. Siis peab vaatama, et ei tuleks bussi tagant või teelt sõidukit, see on ohtlik olukord kõigile, nii noortele kui vanadele. Kuna vanainimene on aeglasem, siis ta peab olema tähelepanelik, et ta jõuaks üle tee minna. Mina saan veel liikuda, saan bussi peale ja maha hästi. Teine olukord on bussisiseselt, ükskõik kas siis bussis, trammis või trollis – bussijuhid on erineva kvalifikatsiooniga või suhtumisega, nad sõidavad ebaühtlaselt jõnksutades, nii, et inimesed kõiguvad nagu loog. Ei piisa nendest käepide-metest, mis seal on. Ülekäiguradade puudumine on ka üks probleem maapiirkondades.

4. **Millist teavet ja kelle poolt vajatakse liiklejana paremaks toimetulekuks?**

Kursused ja koolitused on rohkem ikka vajalikud noortele ja lastele, sest vanainimene kui ta on juba dementne, siis ta ei omanda enam midagi. Üldiselt vanainimeste mälu on teada mis ta on, mitte midagi enam ei aita. Muidugi oleneb vanainimese iseloomust, kuidas ta parajasti on, kuidas ta austab liikluseeskirju. Need koolitused ei oma erilist tähtsust.

5. **Millistest infoallikatest saate liiklusalast informatsiooni?**

Siit ja sealt. Põhiliselt telekas ja raadio. Lehti mul ei käi. Ja internet ka.

6. **Millistel kellaaegadel osalete liikluses ja kui pikk on päevas läbitav marsruut?**

Pimedal ajal ma ei käi. Aga kord-paar nädalas, kuna mul see bussisõit on vaba, tuleb ikka linnas käia, kas siis arstil või turul. Marsruut Tallinn-Saue ja vastupidi koos bussisõiduga 25 kilomeetrit. Ja rongiga ka liiklen vahest pühapäeviti.

7. **Kas tarvitate ravimeid, milliste puhul ei ole soovitav osaleda liikluses?**

Ei tarvita selliseid ravimeid. Kui, siis üksikuid tablette, kui vahest jalad valutavad. Tarvitan unerohtusid ja need liiklust ei sega.

8. **Palju on Teie arvates muutunud liiklus viimase 10 aasta jooksul ja kui palju olete muutunud ise?**

Liiklus on muutunud tihedamaks, autode arv on kasvanud, ohtlikumaks. Peab olema tähelepanelikum. Varem oli lihtsam, autode arv oli väiksem. Ise olen vanemaks läinud ja tähelepanu on hajunud. Püüan väga tähelepanelik olla – kõik muutub.

Intervjuu anonüümsust sooviva 80-aastase meesterahvaga, keda autor nimetab G-ks. Intervjuu on läbi viidud Sauel, Nõmmiku tänaval 25.03.09.a, algus kell 15.20, kestvus 14 min.

1. **Kas olete olnud sõidukijuht, kui jah, siis palju see mõjutab Teie oskusi hinnata liiklussituatsiooni jalakäijana/jalgratturina?**

No ma arvan, et siis küll. Kui tead kuidas auto peab sõitma, peaks teadma ka, kuidas jalakäija peab liiklema. Muidugi maanteepilt linnas liikumiseks on nii, et kui vaatad seda linnaliiklust, siis mõtlen küll, et autoga seal ei oska sõita kuidagi. Aga kui oled autos ja sõidan, siis leian, et jalakäijad ei oska liigelda. Tänapäeval on jalakäijana linnas palju lihtsam liikuda kui aastaid 10 tagasi. Kõik valgusfoorid on ja suunajad näitavad kuhu jalakäija võib astuda ja kuhu peab minema. Aastaid tagasi niimoodi ei olnud ja mindi üle tänava sealt, kust suvatseti. Tänu sellele, et olen enne olnud autojuht, oskan paremini hinnata liiklemist.

2. **Kui turvaliselt Te end tunnete liikluses jalakäijana/jalgratturina?**

Jalgratturina kindlasti on kohutused suuremad kui jalakäijana. No ma ei tea, elan Sauel juba 40 aastat ja siin ei ole niisugust liiklust, mis jalakäijat ohustab. Meil on ülekäigurajad.

3. **Millised on Teie arvates suurimad ohutegurid liikluses?**

Ei ole nii suure liiklusesse just sattunud, et ma seal ennast ebamugavalt tunneks. Ei oska öelda sellepärast, et Sauet ei saa Tallinnaga võrrelda. Sauel on jalakäijal hea liigelda.

4. **Millist teavet ja kelle poolt vajatakse liiklejana paremaks toimetulekuks?**

Ei praegu ei ole küll midagi vaja. Linnaliiklus on nii hea, nagu näpuga ette näidatud.

5. **Millistest infoallikatest saate liiklusalast informatsiooni?**

Ma kõige rohkem kuulan ikka raadiot ja vaatan ka televiisorit. Mõned kanalid annavad iga päev õnnetustest infot ja raadiost kuulen hommikuti, kus on liiklus suletud ja miks ta suletud on. Ma kuulan need liiklussaated ära kõik.

6. **Millistel kellaaegadel osalete liikluses ja kui pikk on päevas läbitav marsruut?**

Oiii, minu eas enam ei ole pikka marsruuti. Kõige rohkem 5 kilomeetrit poes piima järgi. Ma käin ikka valgel ajal.

7. **Kas tarvitate ravimeid, milliste puhul ei ole soovitav osaleda liikluses?**

Ei need ravimid, mis mina tarvitan on kõik sellised, mis uimasust ei tekita. Mõnedel on kirjas küll et ei ole soovitav autoga sõita ja mehhanismidega tegeleda, aga mul selliseid ravimeid ei ole.

8. **Palju on Teie arvates muutunud liiklus viimase 10 aasta jooksul ja kui palju olete muutunud ise?**

Liiklus on viimase 10 aasta jooksul ikka tublisti tihenenud, näiteks väljasõit siit Saue linnast Ringteele, seal on hommikuti kohe reguleerija. Ma ei tea öelda, sest ma sõidan nii vähe. Kindlasti on jalakäijate liiklus hulga paremaks läinud. Nt kui ma käin kuus paar korda keskturul, siis esimene moment seal oli, et ei osanud kuhugi minna, liiklus on ümber korraldatud, aga ikka paremuse poole. Liigelda on turvaline ja sellega saab hakkama kui nägemine ja kuulmine on korras. Linnas kasutan trammi ja Sauel kasutan autobussi. Ei ole mingisuguseid pretensioone selle kohta, et liiklus oleks halb või halvasti organiseeritud.

Intervjuu Maanteeameti peadirektori asetäitja Villu Vane'ga.

Intervjuu on läbi viidud Tallinnas, Maanteeametis 26.03.09.a, algus kell 15.20, kestvus 18 min.

1. **Kes on kergliikleja, mõiste?**

Kergliikleja mõistet praegu ei olegi kusagil lahti seletatud. Kergliikleja all me mõtleme jalakäijat, rulluisutajat, rulaga sõitjat ja jalgratturit. Kergliiklustee on mõeldud nendele kategooriatele. Seal on eraldi jalgrattapool, kui on eraldi pooled tehtud ja teine pool on siis jalakäijad ja paraku seal on ka rulluisutajad, mis paraku liikumise kiiruse poolest võiksid olla jalakäijad, kui nad on algajad või lapsed, aga kohati kui tegemist on sportlastega võiksid nad kuuluda jalgratturite tee poole peale. Laias laastus on siis jah kergliiklejad: jalakäijad ja jalgratturid.

2. **Millised on liikluskeskkonna ohutegurid arvestades eakaid kergliiklejaid?**

Kõige suurem ohutegur on meil seotud infrastruktuuriga ja teede ja sealhulgas ka jalakäijate ja kergliiklejate teede mahajäämusega või puudumisega. Et kui vaadata liiklust laiemalt, siis sõidukite arvu poolest oleme saanud Euroopa vanadele riikidele kannule või võrdseks, aga teede poole pealt on see mahajäämus väga suur ja võib olla see liikluskeskkonna poole pealt ongi see faktor tihtipeale kergliiklejad peavad liikuma ühel ja samal teel koos sõidukitega. Teine probleem on valgustusega. Väga paljud meie külad on ju ikkagi jumala pimedad ja kliima on selline, kus seda pimedat aega on väga palju, liiklustihedus on selline, kus kaugtuledega sõita ei saa ja seetõttu on jalakäijaid ja jalgrattureid väga raske märgata ja see mõjutab ohutust väga palju. Need on need kaks põhilist asja.

3. **Mis mõjutab eaka jalakäija/ratturi käitumist?**

Selle kohta võib öelda kahte asja: üks asi on vanad harjumused, mida on väga raske muuta või murda. Paraku on selliseid olukordi, kus on rajatud vastne kergliiklustee, inimesed sõidavad ikkagi jalgrattaga või käivad suure tee ääres. Need on valdavalt vanemad inimesed ja ilmselt on asi harjumuses, nad ei taha oma sisseharjunud käiku muuta. Ja teine asi, mis ilmselt mõjutab lisaks kergliiklejatele mõjutab ka sõidukijuhte, on ealised või vanusest tingitud tervisehädad, ei kuule nii hästi, nägemine nägemiseks, aga kuulmine mängib siin võib olla suuremat rolli. Sest kui inimene kui ta ei näe, siis ta ikkagi ei lähe tee peale või läheb kellegagi koos, aga kuulmine – noor inimene kuuleb seda autot, mis läheneb ja kui ta seda ei näe, siis on kuulmisest abi. Aga kui inimene ei kuule hästi, siis reageerimiskiirus

langeb ja otsused ei pruugi olla ratsionaalsed ja lisaks ka teadmised. Üks jalakäijate puhul selline situatsioon pimedas: kui jalakäija näeb autotulesid kaugelt, autotuled – paljud vanemad inimesed eeldavad, et autojuht näeb ka neid tee ääres, kuna nemad ju autot näevad, kuid tegelikult autojuht ei näe.

4. Kuidas defineerite liiklusturvalisuse mõistet

See on väga lai ja raske mõiste. Ma ei oskagi seda hästi defineerida. Liiklusturvalisus tegelikult laiemalt hõlmab kogu seda liiklusohutuse alast olukorda ja ütleme siis nii, et mida turvalisem on liiklus, seda väiksem on selline suhtarv nagu on hukkunute arv miljoni elaniku kohta. See on see suhtarv, mille alusel võrreldakse riike, hukkunute ja elanike arvud on erinevad ja kui me teame, et Ühendkuningriikides on see number 50 ja meil on see number 100, siis me võime öelda, et seal on kaks korda turvalisem kui siin. Et võib olla võiks sellele asjale sedapidi läheneda. Kindlasti pikema mõtlemisega oskaks liiklusturvalisuse mõistet seletada lühemalt.

5. Kuidas institutsionaalne jagunemine mõjub liiklusturvalisusele?

No mõjub küll. Mõjub sedapidi, et mida tihedam on koostöö, seda parem on tulemus. Sest selge on see, et erinevad ametkonnad täidavad erinevaid ülesandeid. Politsei teeb valdavalt järelvalvet, maanteeamet liiklusjärelvalvega ei tegele, teatud määral teeme tee järelvalvet, mis ka omakorda on mingil määral seotud liiklusohutusega. Aga kui võrrelda neid kahte ametkonda, siis on üks asi või üks tegevus, mida me mõlemad teeme, on kampaaniad. Elu on näidanud, et selline koostöö, mis on viimastel aastatel noh üha tihedam olnud ja mis on toimud juba pea 10 aasta järjest, on andnud suhteliselt head tulemust. Noh kui võtta näiteks turvavöö kinnitamine, meie protsent on esiistujatel üle 90% ja juhid vist 96%, kui mälu mind ei peta. See on selline tase, et siit paremaks on juba raske minna. Aga see on tänu just sellele kahe institutsiooni vahelisele koostööle. Ja praegu on sisuliselt nii, et me igal aastal tellime uuringuid, kuidas liiklejate käitumine muutub, sealhulgas oleme tellinud aastast 2000 turvavöö kasutamise uuringuid ja ilmselt hakkame edaspidi neid tellima üle aasta, kuna see protsent on nii suur, siis pole nagu midagi uurida.

Eakate kergliiklejatega probleem pidevalt süveneb, kui ka tegelikult eakate juhtide probleem. See muutub iga aastaga teravamaks, ühest küljest rahvastik vananeb ja teisest küljest neil on autosid, ja kolmas on see, et meie maaelu on suhteliselt selles mõttes kehv, et kui sul lähim pood on ikkagi 10 või ka 5 kilomeetri kaugusel, siis ühel hetkel peame tooma nagu nädala toidu või ka siis kaks korda nädalas, käe otsa seda kotti ei kanna, maa on liiga pikk et minna.

Niipalju kui võimalik käiakse jalgrattaga, see kellel on auto ja juhiload olemas, see käib autoga seni kuni ta vähegi suudab. Ja kui ta tee peal kohtub teise liiklejaga, siis igakord kohtumised ei ole need sellised, et midagi ei juhtu. Selles mõttes see probleem on olemas ja lähiaastatel ma veel küll ei näe, et midagi lahenema hakkaks, pigem muutub sügavamaks ja suuremaks.

Intervjuu Maanteeameti analüüsi infobüroo peaspetsialisti Helve Lõhmus'ega.
Intervjuu on läbi viidud Tallinnas, Maanteeametis 26.03.09.a, algus kell 16.05, kestvus 16 min.

1. **Kes on kergliikleja, mõiste?**

Kergliikleja mõiste on meil Eestis välja mõeldud mõiste, tegelikult rahvusvaheliselt sellist mõistet ei tarvitata. Aga öelda võib, et kergliiklejaks võib nimetada inimesi, kes kasutavad kergliiklusteid. Sinna peaks kuuluma siis jalakäijad, jalgratturid, mõningal määral ka mopeediga sõitjad. Jalakäija teatavasti on siis rulasõitja, rulluisutaja, suusataja – kõik need kes jalakäija-mõiste alla lähevad. Parem mõiste on minu arust vähekaitstud liikleja, mida kasutas omal ajal Hellat Rumvolt.

2. **Millised on liikluskeskkonna ohutegurid arvestades eakaid kergliiklejaid?**

Kui niimoodi jutustada, siis eaka jalakäija jaoks on üks väga ohtlik asi sõidutee laius. Et ta liiga kaua viibib sõidutee ületamisel sõiduteel. Seda enam, et nad ei lähe mitte kunagi risti üle sõidutee, nad lähevad diagonaalis, siis see sõiduteel viibimise aeg on hästi pikk. Kindlasti peaks sinna sisse arvestama sõidutee ääres ja kõnniteel parkivad sõidukid – kui see läheb ohuteguri mõiste alla. Väga palju on sõitu alustavaid sõidukeid, kes tagurdavad otsa jalakäijatele. Eakad jalakäijad ei oska sellist ohtu ette näha. Küll ka kõnnitee peal, kergliiklustee peal sõitvad jalgratturid on vanematele inimestele ohtlikud. Eakas inimene mõtleb rohkem oma mõtteid, kuhu ta läheb, millal ta jõuab, ta nagu ei kontrolli ümbrust. Mina isiklikult ei poolda seda jalgrataste lubamist kõnniteedele.

3. **Mis mõjutab eaka jalakäija/ratturi käitumist?**

Mul on oma arvamusena selline ettekujutus, et kui laps kasvab, siis tema maailm avardub endast kaugemale. Algul ta näeb ainult seda, mis ta ümber on, siis kaugemale. Keskealine ja nooremapoolne inimene, see näeb kõike ümberringi, kuuleb kõike, ja vanainimene läheb sellesse staadiumisse tagasi, et ta märkab ainult seda, mis tema ümber on. Eakas jalakäija mõtleb, et ta on ise ettevaatlik, iseendast lähtuvalt, et ta kõnnib ääre pool, aga ta ei oska arvestada sellega, et teine (liikleja) ka tuleb. Nii tiheda liikluse puhul nagu meil praegu on, ei ole kogemust ennem võimalik saada olnud. Nägemine ja kuulmine ka muidugi siia juurde... ja võib olla ka jalgrattaga sõitmisel sõitmise kindlus. Mida aeglasemalt sa sõidad, seda rohkem sa ju tegelikult vaarud. Ma mõtlen, et nad jälgivad ikkagi seda oma käitumise marsruuti või oma teemarsruuti. Näiteks jalgrattur, kui ta sõidab teel ja koduni on jäänud

veel paarsada meetrit, siis rattur hakkab teed ületama diagonaalis paarsada meetrit enne pööramist, selle asemel, et minna nii nagu peaks, teha vasakpööre õiges kohas. Tal on suund ees ja ta läheb selles suunas ja ma ikkagi julgen arvata, et see on temast endast lähtuv käitumine. Ta on ettevaatlik ja teeb enda arust kõik õigesti. Jalakäija puhul olen ma tähele pannud ka seda, et nad vaatavad valele poole kui hakkavad üle tee minema. Nad vaatavad paremale ja astuvad vasakult tulevale autole ette.

4. Kuidas defineerite liiklusturvalisuse mõistet

Ma definitsiooni anda ei oska, aga selle kohta ütleksin, et kui kõik liiklejad (liigiti) arvestaksid üksteisega ja saaksid ohutult liigelda. Autojuhid peaksid kindlasti arvestama, et peale autojuhtide on olemas ka jalakäija. Meil on natukene liiga mina-keskne liiklemine.

5. Kuidas institutsionaalne jagunemine mõjub liiklusturvalisusele?

Siin on vast selline hea lause: nagu koostöö mõjutab liiklusturvalisust positiivselt. Kui ikka ükskõik... kas mingid ametid omavahel või siis koolid või... kui kõik räägivad ühest heast asjast, siis see hakkab mõjuma. Koostöö mõjub positiivselt.