

Sisekaitseakadeemia

Politsei – ja piirivalvekolledž

Mari-Liis Mölder

POLITSEISÕIDUKITEGA TOIMUNUD LIIKLUSÕNNETUSED JA  
NENDE TEKKE PÕHJUSED PÕHJA PREFEKTUURI NÄITEL

Lõputöö

Juhendaja:

Germo Kukk

Sisekaitseakadeemia

Politsei – ja piirivalvekolledž

Korrakaitse õppetooli assistent

Muraste 2013

# ANNOTATSIOON

## SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Politsei- ja piirivalvekolledž	Kuu ja aasta: juuni 2013
Töö pealkiri eesti keeles: Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused ja nende tekke põhjused Põhja prefektuuri näitel. Töö pealkiri võõrkeeles: Police vehicles in road traffic accidents and their causes by the example of northern prefecture	
Töö autor: Mari-Liis Mölder	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
<p>Lühikokkuvõte:</p> <p>Lõputöö maht on koos lisadega 47 lehekülge, kokku on töös 8 joonist ja 1 tabel. Kasutatud allikate loetelus on välja toodud 13 allikat. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja resümees, ehk võõrkeelne kokkuvõte inglise keeles.</p> <p>Käesoleva lõputöö eesmärgiks on anda ülevaade ajavahemikus 2008 – 2011 politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste statistikast, liiklusõnnetuste tekke põhjustest üldisemalt ning anda juhiseid/soovitusi, mis aitaksid vähendada politseisõidukitega seotud liiklusõnnetusi tulevikus ja teha ettepanekuid alarmsõidukijuhtide väljaõppe parandamiseks.</p> <p>Lõputöö esimeses peatükis antakse ülevaade politseisõidukitest Põhja prefektuuris, õigusaktidest, erialasest kirjandusest ja välisriigi praktikast Rootsi näitel. Teises peatükis tuuakse välja uurimuse läbiviimine ja valim, statistilised andmed, ankeetküsitluste ja osalusvaatluse analüüs, uurimistulemused ja tehtud järeldused. Lõputöö kokkuvõttes tuuakse välja saadud tulemuste ja tehtud järelduste põhjal vastavad ettepanekud. Lõputöös autor töötas läbi õigusakte, uuris erialast kirjandust (autor uuris politseisõidukite juhtide riskikäitumist liikluses, psühholoogiline aspekt – väsimus, nägemine, emotsioonid ja tähelepanuvõime), välisriigi praktikast, statistilisi andmeid. Lisaks viis autor läbi küsitluse Põhja prefektuuris ja osales politsei alarmsõiduki juhtide täiendkoolitusel. Eelpool nimetatud</p>	

uurimisülesannetest lähtuvalt, jõudis autor 3 peamise uurimistulemusteni, mis omakorda annavad vastuse lõputöös esitatud uurimisküsimustele.

- Peamised asjaolud, miks liiklusõnnetused aset leiavad on kokkupõrge teise sõiduki, muu takistusega ja tagurdamine, põhjusteks on halvad ilmastiku/teeolud ja väheste kogemusega politseisõidukijuhid ja tavaliklejad.
- Enam on toimunud õnnetusi väikese juhistaaziga ametnikel ning ametnikud mõnavad, et nende oskused ei ole piisavad. Tunnistatakse, et ametnikud vajavad pidevalt uusi koolitusi, sealjuures üha rohkem praktilisi sõiduharjutusi.
- Sõidukite tehnoseisund ja varustus vastavad nõuetele, kuid välja toodi teatud puudused, mis viitavad sellele, et sõidukite tehnoseisundit tuleb pidevalt jälgida ja uuendada.

Vähendamaks politseisõidukitega toimuvaid liiklusõnnetusi tulevikus tuleks:

- Pöörata rohkem tähelepanu politseisõiduki juhtidele ning nende vaimsele seisundile.
- Viia läbi rohkem koolitusi välitööd tegevatele ametnikele, kaasates kaasaegseid sõiduautosi ja tehes rohkem praktilisi sõiduharjutusi.
- Regulaarselt kontrollida sõidukeid, nende tehnoseisundit ja korrasolekut. Uute sõidukite hanget tehes, tuleb maksimaalselt panustada parimal tasemel turvavarustusele ja kvaliteedile.

Lõputöö väärtus on eelkõige tulevaste alarmsõidukijuhtide väljaõppe parandamisel, koolituste planeerimisel, ettevalmistamisel ja läbiviimisel. Võimalik kasu on ka ettepanekute tegemine sõidukite varustuse paremaks ja turvalisemaks muutmisel.

Võtmesõnad: politseisõiduk, liiklusõnnetus, alarmsõiduki juhi täiendkoolitus ja tehnonõuded

*Keywords: police vehicle, traffic accident, emergency vehicle driver training and technical requirements*

Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia Politsei- ja piirivalvekolledži ja Politsei- ja Piirivalveameti raamatukogu.

Kaitsmisele lubatud

Kolledži direktor: Aivar Toompere

Allkiri:

Vastab lõputöö nõuetele

Juhendaja: Germo Kukk

Allkiri:

## SISUKORD

ANNOTATSIOON.....	2
SISUKORD .....	4
MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU .....	5
SISSEJUHATUS .....	6
1. POLITSEISÕIDUKID JA POLITSEISÕIDUKI JUHT .....	9
1.1. Politseisõidukid Põhja prefektuuris .....	9
1.2. Politseisõiduki juht ja temale kehtestatud nõuded.....	11
1.3. Politseisõiduki juhtimist mõjutavad tegurid .....	13
1.4. Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused Rootsis .....	16
2. UURIMUS POLITSEISÕIDUKITEGA TEKITATUD LIIKLUSÕNNETUSTE KOHTA.....	19
2.1. Uurimuse läbiviimine ja valim .....	19
2.2. Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste statistika 2008-2011 .....	21
2.3. Politseiametnike küsitlused ja tulemuste analüüs.....	22
2.4. Osalusvaatlus alarmsõiduki juhtide täiendkoolitusel ja tulemuste analüüs.....	28
2.5. Uurimistulemused ja järeldused .....	30
KOKKUVÕTE .....	33
SUMMARY .....	36
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU .....	38
TABELITE JA JOONISTE LOETELU .....	39
LISA 1. TAOTLUS POLITSEI – JA PIIRIVALVEAMETILE .....	40
LISA 2. KÜSITLUS PATRULL JA PIIRKONNAPOLITSEINIKELE.....	42
LISA 3. OSALUSVAATLUSE KÄIGUS EELKÜSITLUS.....	45
LISA 4. OSALUSVAATLUSE KÄIGUS TAGASISIDE KÜSITLUS.....	47

## MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

**Politseisõiduk** – on Politsei- ja Piirivalveameti sõiduk. Politseisõidukid on tsiviilvärvides ja politsei värvides sõidukid. Politsei värvides sõiduki ja alarmsõiduki vahele võib tuua mõttelise võrdusmärgi, kuna on teistest sõidukitest eristatav oma värvuse ja ka eriseadmetega, samuti kindla põhivärvi ja kontrastvärvidega, mis vastavalt alarmsõiduki tüübile. (Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise kord 16.06.2011)

**Liiklusõnnetus** – on juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjelsaab inimene vigastada, surma või tekib varaline kahju ( Liiklusseadus 17.06.2010)

**Alarmsõiduki juhi täiendkoolitus** – Täiendkoolituskursusest osavõtja peab olema töötanud alarmsõidukijuhina vähemalt kolm aastat. Täiendkoolitus viiakse läbi neile, kes omavad alarmsõidukijuhina töötamise kogemust. (Alarmsõidukijuhi koolituse eeskiri, koolituskursuse õppekava, autojuhi kutseoskuskõnõuded ja koolitustunnistuse vorm 04.04.2001)

**Tehnonõuded** – on sõiduki tehnoseisundile ja selle varustusele kehtestatud nõuded (Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele, 13.06.2011).

## SISSEJUHATUS

Lõputöö teemaks on politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused ja nende tekke põhjused Põhja prefektuuri näitel. Autor võtab käsitluse alla ajavahemikul 2008-2011 toimunud liiklusõnnetuste statistika, samas uuritakse ka üldisemalt liiklusõnnetuste põhjuseid ja koolitusvajadust Põhja prefektuuris kindlat ajavahemikku määramata. Antud teema valis autor põhjusel, et puutub igapäeva töös kokku politseisõidukitega, olles ise osalenud viies liiklusõnnetuses, kus liiklusõnnetuse üheks osapooleks on olnud politseisõiduk.

Politsei töö üheks eesmärgiks on vähendada liiklusõnnetustes hukkunute- ja kannatada saanud inimeste arvu, tagades liiklejate turvalisuse, mitte aga oma tegevuse läbi kodanikke ohtu seada, ega nende turvalisust vähendada. On oluline, et politseisõidukid, mille tegevus igapäeva liiklemise turvalisuse tagamiseks on hädavajalik ei suurendaks riske tavaliiikluses. Politseisõidukite liiklemine on alati olnud kõrgendatud tähelepanu all ja tavaliiikleja jaoks selgelt eristatav. Politseisõiduki juhtide poolt liikluses toime pandud eksimused ei jää tavaliiiklejale märkamata ja seetõttu peavad politseiametnikud pöörama erilist tähelepanu eelkõige endi korrektsele liiklemisele. Probleemina tõstab autor esile jätkuvalt suure liiklusõnnetuste arvu politseisõidukitega, mille tagajärgedeks on kas materiaalsed kahjud või halvemal juhul inimvigastused, mistõttu on vaja liiklusõnnetuste põhjuseid põhjalikumalt uurida ning vaadelda ka politseiametnike koolitusvajadust.

Lõputöö uudsus seisneb selles, et eelnevalt alarmsõidukitega seonduvaid ja koolitus vajadust käsitlevates uuringutes ei ole autorid uurinud põhjalikumalt liiklusõnnetuste põhjuseid ametnike vaatenurgast, ega ka keskendunud psühholoogilistele aspektidele. Antud töös on uudne lähenemisviis saamaks vastused uurimisküsimustele, läbi küsitluse politseiametnike seas, kes on juhina osalenud liiklusõnnetuses politseisõidukiga ja osalusvaatluse alarmsõidukijuhtide täiendkoolitusel. Autor analüüsib läbi küsitluste politseiametnikke, kes on osalenud liiklusõnnetustes juhtidena, tuues välja enim nendepoolseid seisukohti. Politseiametnike küsitlusest tulenevalt saab teha kasulikke ettepanekuid ja soovitusi, mis annavad politseile lisaväärtust, et muuta töö politseinike seas turvalisemaks. Osalusvaatluse käigus vaatlleb autor

koolituse käiku, sealjuures osalejate teadmisi enne koolitust ja peale koolitust ning analüüsib vastuseid, hindamaks koolituste vajadust ja ka sealt saadud teadmisi läbi ametnike silmade. Lõputöö on aktuaalne, kuna liiklusõnnetused politseisõidukitega toimuvad paratamatult seoses nende kõrgendatud riskikäitumisega, samuti on toimunud liiklusõnnetused politseisõidukitega olnud pidevalt kõrgendatud tähelepanu all massimeedias, kus kajastatakse politseipoolseid liiklusalaseid eksimusi ja avariisid, mille mõju korrektsele liikluskultuurile on kallutatult negatiivne. Samuti võtab autor oma töös vaatluse alla välisriigi praktika (Rootsi näitel), mis annab võimaluse ka Eesti politseil tulevikus saadud teadmisi ellu rakendada.

Lõputöö eesmärgiks on anda ülevaade ajavahemikus 2008 – 2011 politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste statistikast ja liiklusõnnetuste tekke põhjustest üldisemalt ning anda juhiseid/soovitusi, mis aitaksid vähendada politseisõidukitega seotud liiklusõnnetusi tulevikus ja teha ettepanekuid alarmsõidukijuhtide väljaõppe parandamiseks.

Lõputöö autor püstitab järgmised uurimisküsimused:

1. Mis on peamisteks põhjusteks, miks politsei alarmsõidukitega toimuvad liiklusõnnetused?
2. Kas politsei alarmsõidukijuhtide väljaõpe ja oskused on piisavad?
3. Kas politsei alarmsõidukite tehnoseisund ja varustus aitavad tagada ohutu liiklemise?

Eesmärgi saavutamiseks kavandatakse järgmised uurimisülesanded:

- Erialase kirjanduse ja olemasolevate Sisekaitseakadeemia lõputööde läbitöötamine;
- Õigusaktide läbitöötamine ja lahti mõtestamine töö kontekstis;
- Välisriigi praktika Rootsi näitel
- Statistiliste andmete analüüs, 2008 – 2011 aastatel politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste põhjuste analüüs;
- Viiakse läbi küsitlus Põhja prefektuuris, sõidukijuhtide seas, kes on osalenud liiklusõnnetustes politseisõidukitega;
- Vaadeldakse alarmsõiduki juhtide väljaõppe plusse ja miinuseid, osaledes alarmsõiduki juhtide täiendkoolitusel.

Lõputöös kasutab autor nii kvalitatiivset, kui ka kvantitatiivset andmetele lähenemist, et saada objektiivsemaid uurimistulemusi. Just nende kahe meetodi kasutamises on võimalik saada uurimusest terviklik pilt, kus saab analüüsida kogutud andmeid ja konkreetselt iga juhtumi

eripära eraldi. Tööd võib liigitada ka eraldiseisvateks teoreetiliseks ja uurimuslikuks tööks. Teoreetilises osas toob autor välja erialase kirjanduse, sealjuures Rootsi riigi praktika ja ka õigusaktide seostatuse teemaga. Uurimuses aga statistilised arvnäitajad, küsitluste tulemused ja osalusvaatluse kulu.

Lõputöös kasutatakse järgmisi uurimismeetodeid: õigusaktide läbitöötamine, erialase kirjanduse uurimine (sealhulgas tutvustab autor erialast kirjandust, kus uurib politseisõidukite juhtide riskikäitumist liikluses – väsimus, nägemine, emotsioonid, tähelepanuvõime). Uuritakse psühholoogilisi aspekte, tuuakse esile statistilised arvnäitajad ja põhjuste analüüs, küsitluste tulemuste analüüs ja osalusvaatlus politsei alarmsõiduki juhtide täiendkoolituste läbiviimise käigus.

Lõputöö väärtus on eelkõige tulevaste alarmsõidukijuhtide väljaõppe parandamisel, koolituste planeerimisel, ettevalmistamisel ja läbiviimisel, kus muuseas käsitletakse põhjalikumalt ka liiklusõnnetuste põhjuseid. Tähelepanu pööramine juhile kui inimesele (psühholoogiline aspekt) ja liiklusõnnetuste tekke põhjuste analüüsimine. Vajadusel saab teha ettepanekuid koolituste tõhustamiseks ja seda nii alarmsõidukite täiendkoolituste teoreetilises (täpne liiklusõnnetuste analüüs, tüüp situatsioonid jne), kui ka praktilises osas (liiklusõnnetusjuhtumite vältimine läbi praktiliste harjutuste). Võimalik kasu on ka ettepanekute tegemine sõidukite varustuse paremaks ja turvalisemaks muutmisel, võttes arvesse ka välisriigi praktika.

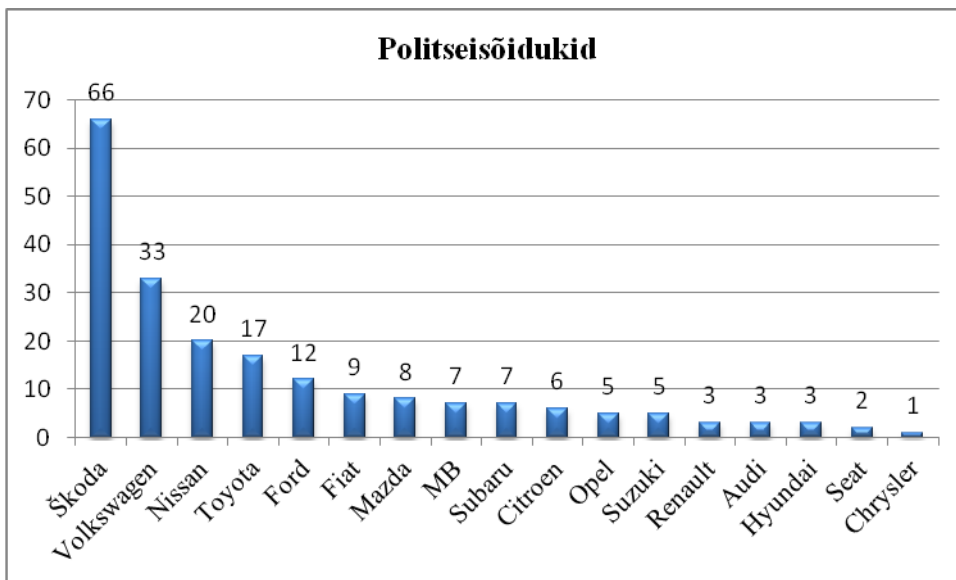


# 1. POLITSEISÕIDUKID JA POLITSEISÕIDUKI JUHT

Arvestades sõiduautode suhteliselt suurt arvu ja nende poolt põhjustatud liiklusõnnetusjuhtumeid saab väita, et sõiduauto on maailma kõige liiklusohulikum liiklusvahend (Koger ja Kullerkupp 2006:15). Väitega nõustub ka autor kuna antud fakti kinnitavad ka igapäevased uudised massimeedias. Samasuguses ohus on ka politsei kasutuses olevad sõidukid. Ennekõike on suuremaks ohuallikaks just politseivärvides sõidukid, mis igapäevaselt teostavad alarmsõite kiireloomuliste tööülesannete täitmisel ning samuti on need sõidukid pidevalt tööülesannete täitmisel, mis suurendab tunduvalt riski sattuda liiklusõnnetusse. Sellest tulenevalt analüüsib lõputöö autor oma töös just politseivärvides sõidukitega toimunud liiklusõnnetusi.

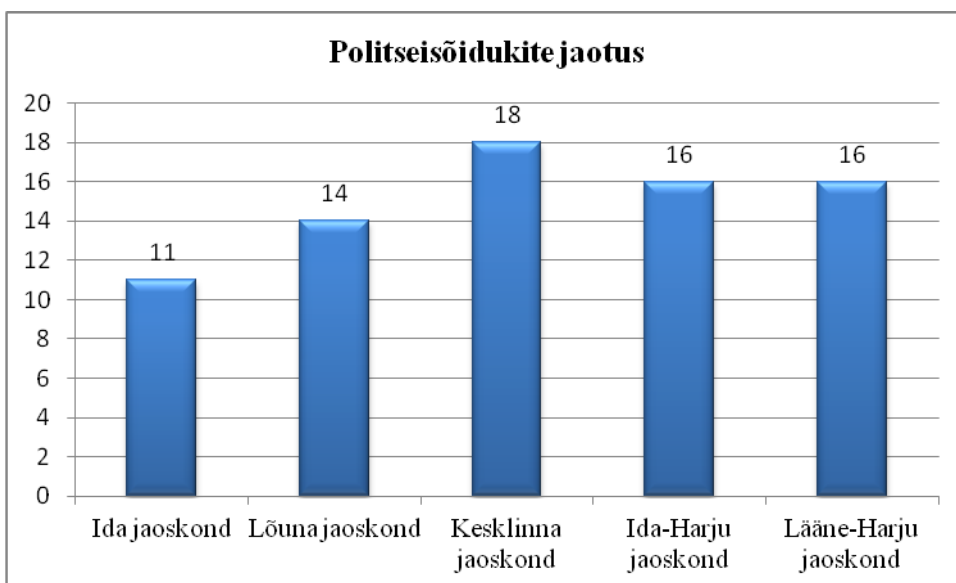
## 1.1. Politseisõidukid Põhja prefektuuris

Lõputöös tuuakse välja Põhja prefektuuri haldusterritooriumil kasutusel olevad politseisõidukid. Seisuga 01.01.2010 oli korrakaitse politseis sõidukeid 523, s.o 56% politsei sõidukite üldarvust, politseivärvides oli 399 sõidukit ja tsiviilvärvides 124 sõidukit, neist 128 oli Põhja prefektuuri halduses (Kotter. Välitöö planeerimine). 2012 aasta alguse seisuga oli Põhja prefektuuris ( PPA sõiduk ) andmebaasi järgi 207 sõidukit, neist politseivärvides sõidukeid on 89 ja tsiviilvärvides 103 sõidukit. Lisaks on 15 sõidukit piirivalvurite kasutuses. Neist sõidukitest on erinevaid auto tüüpe kokku 17 ( vt joonis 1 ).



Joonis 1. Põhja prefektuuri sõidukid

Sõidukite puhul on võimalik esile tuua ka Põhja prefektuuris sõidukite jaotuvus jaoskonniti ( vt joonis. 2 ). Allpool toodud joonisest nähtub, et kõige enam on sõidukeid Kesklinna politseijaoskonnas ( 18 ), millele järgnevad Ida – ja Lääne-Harju jaoskonnad ( 16 ), Lõuna jaoskonnas on 14 sõidukit ja kõige vähem on Ida politseijaoskonnas ( 11 ).



Joonis 2. Põhja prefektuuri haldusalal sõidukite jaotuvus jaoskonniti

Sõidukite vähesus aga on paraku üheks teguriks sattuda liiklusõnnetusse. Politseisõidukid osalevad liikluses ööpäevaringselt ja tõenäosus sattuda mõnda liiklusõnnetusse on suur. Samuti viibimine igapäevases töös raskendab nende sõidukite tehnoseisundi pidevat kontrolli ja remonti suunamist. Üaltoodut kinnitab ka Rootsis läbi viidud uuring, kus üheks liiklusõnnetuse

põhjuseks ja riskiteguriks oli välja toodud sõidukite ebapiisav varustus alarmseadmetega, sõidukite tehnoseisund ning turvavarustuse halb olukord (Lundälv.2010).

## 1.2. Politseisõiduki juht ja temale kehtestatud nõuded

Algaja juhi puhul on suurem oht sattuda õnnetusse põhjustel, et soovitakse proovida enda ja oma sõiduki võimeid, sattudes seejuures kontrollimatutesse olukordadesse. Algaja riskib asjatult, sõites liiga kiiresti ja on samas eelnevate õnnetustega seotud kogemuste puudumise tõttu sageli liiga hooletu. Vähene sõidukogemus ja ohutunde puudumine on sageli lisa riskifaktorid. Liialt palju loodetakse ka auto ohutusvarustuse peale. Autojuhile on väga tähtis õige ettekujutus liigutuste kiirusest, suunast, jõust ja kestusest juhtimisseadiste käsitlemisel ja seda juba sõiduõppe algjärgus. Vastasel korral aeglustub sõidukogemuste omandamine ja olulised kogemused turvaliseks sõiduks võivad jääda omandamata. Ülaltoodud vigu võib ilmnedda paraku ka staažikatel juhtidel. (Koger ja Kullerkupp 2006:233)

Nii nagu tavaliiklejad, saavad ka alarmsõiduki rooli istuda vähese kogemusega juhid, kelle sõidustaaž on vähemalt kaks aastat. Puuduvad ka oskused hindamaks erinevaid ohtlike olukordi liikluses. Igal juhul peavad kõik alarmsõidukite juhid läbima spetsiaalse juhtide koolituse ning tegema vastavad eksamid, mis on välja toodud „Alarmsõidukijuhi koolituse eeskiri, koolituskursuse õppekava, autojuhi kutseoskused ja koolitustunnistuse vormis“.

Koolitus viiakse läbi Teede- ja Sideministeerium poolt tunnustatud koolitusasutuses statsionaarses õppevormis päevase või öhtuse õppeajaga. Koolitus toimub kogu õppeprotsessi ulatuses koolitusasutuses ning peab andma õpilasele teadmised ja oskused sellisel määral, et ta võiks juhtida alarmsõidukit tulenevalt tema tööülesannetest. Koolitamisel tuleb arvestada, et õpetatakse kõrgema ohu allika kasutajat, kellel on seadusega lubatud kõrvale kalduda liikluseeskirja nõuetest ja kelle võimalikud vead või väär tegutsemine kõrgendatud riskiolukorras võivad põhjustada raskeid või korvamatuid tagajärgi. Täienduskoolituskursusest osavõtja peab olema töötanud alarmsõidukijuhina vähemalt kolm aastat (Alarmsõidukijuhi koolituse eeskiri. 04.04.2001). PPA-s korraldab alarmsõidukijuhikoolitust korrakaitsepolitseiosakonna operatiivbüroo liiklusjärelvalvetalitus. Sisekaitseakadeemia Politsei- ja Piirivalvekolledži Paikuse koolis viiakse samuti läbi alarmsõidukijuhtide koolitust kooli lõppetavatele õpilastele (Idavain 2011:21).

Politseisõiduki juht on liikluses juht nagu teisedki. Liigeldes on tähtis õppida ette nägema liiklusolukordade dünaamikat (muutumist). Juhi füüsiline ja psüühiline seisund muutub pidevalt mõjutades tema käitumist liikluses. Juht peab omandama auto käsitlemise vilumuse, mis sisuliselt on juhi oskus valida ohutu sõidukiirus, muuta otstarbekalt sõidusuunda ja hinnata liikumisel õigesti auto ruumivajadust. Juht peab tunnetama liiklusvahendi mõõtmeid erinevates liiklusoludes ja suutma kasutada teepinda nii, et seda jagub ka teistele liiklejatele. Samuti peab juht teadma, et tema on vastutav liikluses kasutatava sõiduki seisukorra eest (Koger ja Kullerkupp 2006:16). Kehtestatud nõuete kohaselt on kõigil sõidukijuhtidel, sealjuures ka alarmsõidukijuhil kohustus läbida tervisekontroll ja jälgida sõiduki korrasolekut, tehnilist seisundit kogu sõidu kestel, mis tuuakse esile allpool olevas alapeatükis.

Politseiametniku tervisenõuded ja tervisekontrolli kord ning tervisetõendi sisu ja vormi nõuded § 2 lg 1 on välja toodud tervise nõuded, kus politseiametnik peab füüsiliselt ja psüühiliselt olema võimeline täitma politseile pandud kohustusi ning tal ei tohi olla sellist tervisehäiret, mis võib seada ohtu tema enda või teise isiku elu või tervise. Vastavalt liikluseaduse § 101 lg 4 p 2 järgi peab alarmsõidukite juht läbima tervisekontrolli iga 5 aasta tagant (Liikluseadus 17.06.2010). Kui üldist tervisekontrolli mootorsõidukite juhtidele teostab perearst, siis alarmsõiduki juhtidele ja juhtimisõiguse taotlejatele teostab tegevusloa alusel tegutseva tervishoiuteenuse osutaja juurde moodustatud liiklusmeditsiini komisjon (Liikluseadus 17.06.2010). Liiklusmeditsiini komisjoni koosseisu kuulub vähemalt kolm eriarsti – silmaarst, neuroloog ja sisearst. Politseiametniku tervisenõuded ja tervisekontrolli kord ning tervisetõendi sisu ja vormi nõuded määruses § 6 lg 1 viib politseiametniku tervisekontrolli läbi Terviseameti väljaantud tegevusluba omav tervishoiuasutus või Terviseameti tervishoiutöötajate registrisse kantud töötervishoiuarst, vajaduse korral koostöös teiste eriarstidega (Politseiametniku tervisenõuded ja tervisekontrolli kord ning tervisetõendi sisu ja vormi nõuded 17.12.2009).

Liikluseadus § 84 lg 2 alusel alarmsõiduki juht, kelle sõidukil on sisse lülitatud sinine vilkur või sinine märgutuli koos erilise helisignaaliga või helisignaalita, võib ametiülesannete täitmisel kõrvale kalduda seaduse 2. peatükis sätestatud nõuetest, välja arvatud §-des 69 ja 70 sätestatud nõuetest. (Liikluseadus 17.06.2010) 2. Peatükk käsitleb liiklusreegleid, § 69, millest alarmsõidukijuht kõrvale kalduda ei tohi on: sõiduki juhtimist keelav joobeseisund ning § 70 sõiduki juhtimist keelav terviseseisund. Olgugi et alarmsõiduki juht võib kõrvale kalduda teatud liiklusalastest nõuetest, peab juht oma õigusi kasutades tagama ohutu liikluse (Liikluseadus 17.06.2010).

### 1.3. Politseisõiduki juhtimist mõjutavad tegurid

Sõiduki juhtimine nõuab autojuhilt nii vaimset kui ka füüsilist pingutust (Piibeleht 1996:73). Sama toimub ka politseisõidukite juhtidega, kes on pidevalt ja pikalt sõidukite roolis. Veel suurem on pingutus, siis kui juht peab teostama alarmsõitu ja juht peab lisaks headele sõiduuskustele näha ette ohte, neid ennetada ja oskama toimunud olukorras käituda. Tänapäeva sõidukid on realsel varustatud kõik võimalike lisaseadmete ja vahenditega, mis vähendavad juhi füüsilist koormust ning muudavad sõiduki juhtimise lihtsamaks. Samal ajal on suurenenud liiklejate arv, on tõusnud kiirused ja pingestatud liiklusolukord, mis kõik suurendavad juhi vaimset koormust (Piibeleht 1996:73). Politseisõidukite juhid peaksid olema liiklejatele eeskujuks, kuid ka nemad puutuvad kokku liikluses ohtlike olukordade ja õnnetustega, mille eest ei ole keegi kaitstud. Juhtida alarmsõidukit on raskem seetõttu, et pidevalt ja kiiresti muutub ümbruskord ja ümbritsev liiklusolukord. Juhid peavad suutma tegeleda juhtimise kõrvalt erinevate asjadega, sealjuures leidma igas olukorras kiiresti lahenduse ja suutma pidevalt ühelt objektilt tähelepanu teisele suunama (Piibeleht 1996:74). Üks kõige olulisemaid omadusi autojuhi jaoks ongi liiklusolukordade ettenägemisevõime. Kogenud autojuhil on see võime olemas, kuna juht on antud sarnases olukorras juba olnud ning teab kuidas mingis olukorras käituda, algaja juht aga pole varem sellises olukorras olnud ja tekib ebakindlus, mis võib situatsiooni veelgi halvendada. Ülitähtis on võime jaotada tähelepanu erinevatele asjadele, seda enam alarmsõitu tehes. (Piibeleht 1996:74)

Väga oluline on juhtimisel visuaalne tajus, kuna üle 90% kogu välisinformatsioonist saab juht silmade kaudu, kasutades nägemistaju. Nägemistaju abil suudab inimene eraldada kindla objekti üldisest taustast. Väga oluline on ka nägemisteravus, mida omakorda mõjutab ümbruskonna valgustus. Seetõttu peetakse pimedas sõitmist alati ohtlikumaks kui päeval ajal. Autotuled teevad küll sõiduki teistele liiklejatele nähtavaks, kuid ei paranda nägemisteravust. Seda osa ruumist, mida inimene näeb, nimetatakse nägemisväljaks. Nägemisteravus on aga väga hea ainult nägemisvälja keskosas. Seetõttu on juhil ka kõike mis nägemisvälja keskosast välja jääb raskem märgata, kuna nägemisvälja äärtel jäävad esemed mustvalgeteks ja ebateravaks. Inimene näeb liikumistakistusi ja teisi objekte selgelt ja teravalt ainult nägemisvälja keskosas (Piibeleht 1996:75). Antud väide on oluline samuti politseisõidukite juhtide jaoks, kuna alarmsõitu teostades on juhil suunatud tähelepanu- ja nägemine ettepoole, võimalikele ohtudele, mis võivad ilmned eestpoolt, sealjuures on raskem märgata neid ohte mis võivad ilmned kõrvalt, mida juht enam märgata ei jõua. Veelgi enam, kui politseisõiduki juht teostab alarmsõitu, siis on liikumiskiirused suuremad ja mida suuremad nad on, seda kitsam on realselt juhi nägemisväli.

Soome ohutu liikluse spetsialistid on toonud välja, et kui auto liigub kiirusega 30 km/h on juhi nägemisväli 140-150 kraadi, juht näeb hästi sõiduteed, ohte teepeenral ja kõnniteel ja samuti metsloomi maanteekraavis. 50 km/h juures on nägemisväli vaid 90 kraadi ja pilku kõrvale pööramata on raskem märgata kõnniteid ja teepeenraid. 120 km/h on aga nägemisväli juba oluliselt ahenenud ja moodustab koonuse 10-12 kraadi, mille tõttu näeb juht ainult eesoleva teelõigu teekatet. Arvatakse, et kiirusel 150 km/h moodustab aga nägemisväli 5-6 kraadise koonuse, juht näeb ainult oma sõidurada ja parimal juhul päri suuna vööndit, märkamata vastas suunal liiklejaid (Piibeleht 1996:76). Seega kiiruse suurenedes on alarmsõitu tegeval juhil raske märgata kogu ümbritsevat liiklust ning veelgi enam suuta märgata muid ootamatuid ohte, kuna juht näeb ainult kitsast piirkonda enda ette.

Tähelepanuvõime on politseisõiduki juhtide puhul väga oluline aspekt. Juht peab suutma suunata oma tähelepanu mitmetele olulistele asjadele, nagu enda sõidumaneer, teiste sõidukite liikluskäitumine, kergliiklejad ja ootamatud ohud, nagu teele jooksev loom jne. Tähelepanuvõimest oleneb oluliselt ka juhi töövõime (Piibeleht 1996:79). Ohutu liiklemise tagamiseks peab juht olema võimeline oma tähelepanu jaotama ja ühelt objektilt teisele suunama. Kindlasti on parem tähelepanuvõime kogenumatel juhtidel, kuna algajal juhil on liiklusvahendi juhtimisega rohkem tegemist ja tähelepanu suunatakse vähemolulisemale. Tähelepanuvõime on seotud ajus toimuvate protsessidega ning mõningad häirivad tegurid suudavad tähelepanuvõimet isegi parandada, kuna juht on tavaliselt suurema pinge ajal valmis kiiremini iga hetk tegutsema (Piibeleht 1996:79). Tähelepanu nõrgendavad väliskeskkonnast saabuva info üleküllus (liigsed liiklusmärgid, reklaamid, raadio jne), inimese sisemised tunded (halb tervis, pinge kodus ja tööl, muud probleemid jne), kuid ka sõidutee nõrk valgustus, liigne müra, heitgaaside sattumine salongi ja salongis liiga madal või kõrge temperatuur. Tähelepanuvõime on seotud ka töörežiimiga, kellaagade ja toitumisega. Arvatakse, et tähelepanu on nõrgem hommikuti, seejärel hakkab ta tavaliselt teravnema. Pärastlõunal võib ta taaskord nõrgeneda, eriti peale lõunasööki ja öisel ajal on tähelepanu märgatavalt viletsam. Põhjuseks on väsimus, unisus, kehatemperatuuri ja vererõhu langus, ainevahetuse aeglustumine. (Piibeleht 1996:80)

Väsimus on igale inimesele loomulik füsioloogiline nähtus, mida võib põhjustada pikaajaline pingeline töö, hilised kellaajad, kuid ka emotsioonid. Väsinud juht on ohtlik liikleja, kuna tal praktiliselt puuduvad kõik juhile vajalikud omadused. Juhil tekib unisus, hajameelsus ja otsustusvõimetus. Juht ei suuda reageerida ootamatute olukordade tekkimise puhul, või reageerib siis liiga hilja. Uuringud on näidanud, et üle 8-tunnise tööpäeva korral suureneb liiklusõnnetustesse sattumise oht, üle 10-tunnise tööpäeva puhul aga suureneb oht järsult ning

põhjuseks on peamiselt väsimus. Et väsimust ei tekiks, peab juht tegema regulaarseid puhkepause. (Piibeleht 1996:84) Väsimus teket võivad mõjutada ka tundeelamused ehk emotsioonid, mis on erinevad igapäevased olukorrad inimese elus. Need mõjutavad aga ka liiklusohutust, kuna erinevate emotsioonidega inimene reageerib erinevalt tekkinud situatsioonidele (Piibeleht 1996:82). Pideva stressi, pinge, murekoorma all kannatav inimene on väsinum ja negatiivsed emotsioonid viivad eemale ka juhi tähelepanu liiklusest teistele asjadele. Seevastu positiivsed emotsioonid, rõõmsameelsus, rahulik olek muudavad inimese reipamaks ja enesekindlaks. Suureneb töövõime, lüheneb reaktsiooniaeg ja paraneb tähelepanuvõime, selline juht on liigeldes teistele liiklejatele ohutum (Piibeleht 1996:83). Tuleb mainida, et oht on alati suurem politseisõidukite juhtidel ning just patrullpolitseinike puhul, kuna töö on vaja olla 12 tunnistes vahetustes ja mitu ööd järjest, kus väsimus ja kõik muud tegurid vähendavad töö võimet.

Üks tegur mis samuti mõjutab juhi käitumist liikluses, on eelnevalt üleelatud liiklusõnnetus. Iga läbielatud õnnetus inimese elus jätab oma jälje ja nõrgendab tema edaspidist turvalisust. Põhjuseks on läbielatud kogemuse pidev tunnetus ja läbielamisvõimalus ning seega ka ohuriskide kasv, mis on põhjustatud minevikus toimunud sündmusest. Avatakse, et just läbielatud õnnetus võib häälestada õnnetuse kordumise võimalikkust. Et läbielatud õnnetused jätaavad inimesse sügava jälje, on kinnitanud ka mitmed teaduslikud uuringud. (Kotik 1990:31) Uuringud on kinnitanud, et liiklusõnnetuses osalenud sõidukijuhid vajavad mõnda aega erilist arstijärelevalvet, et toibuda kogetust ning ravida ja rahustada inimesi. Kõige olulisem tehtud järeldus, oli aga veendumus taastada neis inimestes usk iseendasse. Ja seda ka sellel juhul kui nad ise olid liiklusõnnetuse põhjustamises süüdi. See on oluline just selleks, et juht kes ise põhjustas õnnetuse saaks läbielatust toibuda ja et ta saaks ka edaspidi olla efektiivselt sõiduki juht, vähendades nii uude õnnetusse sattumise tõenäosust. (Kotik 1990:32-33). Seega on vaja pöörata samuti tähelepanu õnnetuses osalenud ametnikele, kuna nad võivad olla järgmise õnnetuse potentsiaalsed ohvrid.

Juhtimise juures on vaja erilist tähelepanu pöörata juhi oskustele autot tunnetada ja sealjuures on oluline ka alarmsõitu tegeval ametnikul jälgida sõidukiirust ning tee ja ilmastikuolusid. Auto on juhi kogu keha pikendus. Juht omandab kogemuste kogumise käigus võime kiiresti ja hõlpsasti reageerida auto liikumise pisasjadele, muutes sõidu ohutumaks (Kotik 1990:55). Kui juht aga autot ei tunneta ei suuda ta sõidukit ohuolukordades valitseda ning võivad tekkida liiklusohutlikud situatsioonid. Juht peab valima kindlasti õige sõidukiiruse, sealjuures hindama samaaegselt tee ja ilmastikuolusid. Ühed peamised põhjused, miks õnnetused aset leiavad ongi vale sõidukiirus

(Kotik 1990:66). Alarmsõitu tegev ametnik satub kõrgendatud teadvusseisundisse, mis on võrdeline sõiduki kiiruse kasvuga. Olukorras, kus inimene on häälestatud millegi kõitvaga, alahinnatakse aga kõiki kaasnevaid ohte (Kotik 1990:66). Samas on juhid harjunud ümbritsevate ohtude rohkusega ja kiirustega ning ei tunnetata enam reaalselt ilmnevaid ümbritsevaid ohte. Inimene küll teadvustab endale, et õnnetuse tõenäosus on olemas, kuid ta peab seda kaduvväikeseks ning arvab seejuures, et kui midagi peakski juhtuma, siis juhtub õnnetus kellegi teisega mitte aga temaga. Inimesed ei suuda mõelda sellele, kui kalliks lähevad asjatult säästetud sekundid. Parem on jõuda kohale paar minutit hiljem, kui et üldse mitte kohale jõuda. (Kotik 1990:67)

#### 1.4. Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused Rootsis

Rootsis on läbi viidud uuring „Kuidas vähendada surmade ja vigastatute arvu liiklusõnnetustes, millesse on kaasatud politseisõidukid“. Tegemist oli ingliskeelse uuringuga ja läbiviidud Rootsis toimunud liiklusõnnetuste näitel. Antud uuringu on autor tõlkinud eesti keelde. Uuring käsitles liiklusõnnetusi, kuhu on kaasatud politseisõidukid, nende tekke põhjuseid, samuti neis surma saanud ja vigastatute arvu. Antud uurimuse ülesanne oli tuvastada/identifitseerida kõik võimalikud riskid, millesse on kaasatud politseisõidukid, vaadelda põhjuseid, miks on toimunud liiklusõnnetused politseisõidukitega ning kuidas oleks võimalik ennetada selliseid olukordi tulevikus.

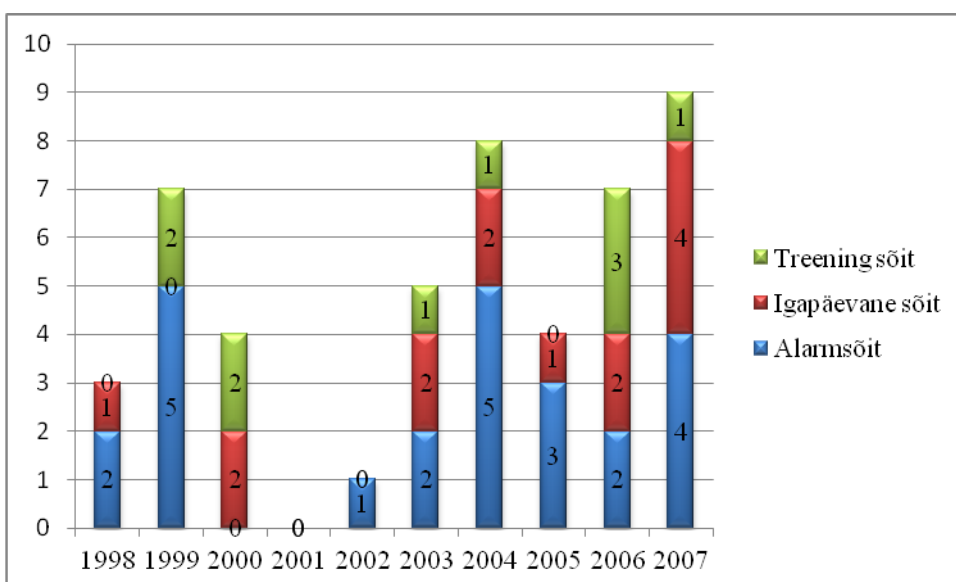
Rootsi näitena töötati välja 1997 aasta sügisel nn „null nägemus“ poliitika, mille eesmärk oli vähendada hukkunute ja vigastatute arvu liiklusõnnetustes. Rootsi politsei on samuti omaks võtnud "null nägemuse" põhimõtted ning nende eesmärk on eelkõige vähendada õnnetusi, millesse on kaasatud politsei kasutuses olevad sõidukid. Uurimise alla võeti Västra Götaland, mis on Rootsi suuruselt teine maakond ning on koduks umbes 18%-le Rootsi elanikkonnale.

Uurimuses kasutati politseist saadud andmed, kirjandust varasematest uuringutest ja uuringu läbiviinud inimeste teadmisi ja arusaamasid antud valdkonnast. Uuringus käsitleti muuhulgas kirjanduslikke andmeid, kuna paljud rahvusvahelised uuringud keskenduvad riskide uurimisele, mis kaasnevad kiireloomuliste sõitudega politseitöös. Uuringutest leiti, et riskiteguriks võivad olla kehvad seadmed ja sõidukite tehnoseisund, sealjuures ka turvavarustuse kasutamine. Paljud uurimistööd näitasid, et risk võib põhineda ka politseinike oskuses sõidukit juhtida ja erinevad väljaõpped. Uuringutest selgus, et koolitatud juhtide puhul on suurem ka tõenäosus vältida õnnetusi. Läbiviidud uuringud Skandinaavia riikides näitasid, et tõenäosus politseinikel oma



karjääri alguses sattuda ohuolukordadesse palju suurem, kuna noored ametnikud on väga haavatavad ja väheste kogemustega.

Ajavahemikul 1998-2007 toimus politseisõidukiga Rootsis Västra Götaland maakonnas 2420 liiklusõnnetust. Nendest tõsiste inimvigastustega oli 18 ja väiksemate inimvigastustega oli kokku 91. Enamus liiklusõnnetusi oli siiski vaid materiaalsete kahjudega. Õnnetused toimusid erinevalt sellest, kas tegu oli alarmsõiduga, tavalise sõiduga või treening sõiduga ( vt joonis 3 ). Joonisel on välja toodud õnnetused Västra Götaland maakonnas, mis toimusid politseisõidukitega aastatel 1998 – 2007. Antud joonisest nähtub, et aastatel 1998 – 2007 liiklusõnnetusi toimus treeningu ajal kokku kõige vähem. Õnnetustest toimus üle poole aga just alarmsõitu tehes ja vähem kui veerand õnnetustest toimus igapäevase regulaarse sõidu ajal. Enamik toimunud liiklusõnnetustest, nimelt 67% esines linnas või linna territooriumi vahetus läheduses, kuus neist liiklusõnnetust toimus maa-asulates.



Joonis 3. Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused Västra Götaland maakonnas aastatel 1998 – 2007

Liiklusõnnetused, kus politseinikud said raskeid tervisekahjustusi olid põhjustatud erinevatest teguritest. Esile võib tuua halvad teolud, kus sõidukid liikusid libedal pinnasel, sõidukite suur kiirus läbi linna ja ristmikel, samuti tuli põhjusena välja juhi vähene tähelepanu liikluses. Peamine liiklusõnnetuste põhjus asulavälistel teedel oli möödasõit teistest sõidukitest suurel kiirusel, mistõttu tekkis külglibisemine. Eelnevalt väljatoodud 18 liiklusõnnetust, kus ametnikud said raskeid tervisekahjustusi toimusid just siis, kui ametnikud teostasid alarmsõitu väljakutsetele.

Uuringu tulemusena toodi välja erinevad ettepanekud vähendamaks liiklusõnnetuste arvu tulevikus. Ühena peaks pöörama tähelepanu inimesele, juhile ning analüüsima erinevaid põhjuseid, miks õnnetused aset leiavad. Antud ettepaneku järgi peaks järgima kolme etappi, esiteks püüdma õnnetusi vältida ja ennetada, teiseks võimalike kahjusid minimaliseerida ja kolmandaks peale toimunud õnnetust suunata ametnik parandamisele. Oluliseks peeti hariduse ja lisakoolituste paremaks muutmist. Näiteks toimuvad kontrollid iga viie aasa järel ja erinevad testid, mis võiks tõsta ohutust ja kujundada professionaalseid juhte politseinike seas. Lisaks toodi välja üks võimalus suurendada juhi teadmisi, esitades juhile küsimusi, nagu mis võib juhtuda, mis sa siis teeksid, kas saab seda vältida, kas saab kergemate tagajärgedega ja kas saab selle olukorra lahendamisega hakkama. (Lundälv. 2010)

## 2. UURIMUS POLITSEISÕIDUKITEGA TEKITATUD LIIKLUSÕNNETUSTE KOHTA

Iga aasta toimub liiklusõnnetusi, kus üheks osapooleks on politseisõiduk. Mõnel aastal vähem, mõnel rohkem. Milles on probleem ja mis on need põhjused, miks jätkuvalt toimub rohkelt liiklusõnnetusi, kus paljudel juhtudel on süüdi ka politseisõidukit juhtinud politseiametnik? Lõputöö autor on ise osalenud liiklusõnnetustes politseisõidukitega 5 korral, sealjuures olnud kõigil kordadel kaassõitja, mitte juht. Enamus liiklusõnnetusi olid väiksema varalise kahjuga. Kõige raskem neist oli 2009. aasta 12.oktoober, kui Laagna teel meedikutele appi sõitnud Volkswagen buss kaotas juhitavuse ja sõitis teelt välja vastu posti ja rullus üle katuse. Antud õnnetuses jäi süüdlaseks politseiauto juht, kes ei valinud vastavalt ilmastikuoludele õiget sõidukiirust ning ei kontrollinud sõiduki korrasolekut enne sõidu alustamist. Õnnetuse põhjuseks loeti ka sõiduki kulunud tagumised rehvid, mis seega ei vastanud nõuetele (Blitner 09.11.2009). See juhtum andis mõtteainet probleemi üle, miks sellised õnnetused aset leiavad, kas süüdi on politseiametnik, sõiduki tehnoseisund või hoopis tavaliiiklejad, kes ei märka enda ümber ega läheduses alarmsõidukit või ei oska vastavas olukorras käituda.

Antud peatükis toob autor välja uurimuse läbiviimise käigu ja valimi, samuti statistiliste andmete analüüsi, politseiametnike küsitluste ja osalusvaatluse tulemused ja nende analüüsi. Vajalike andmete kogumise jaoks esitas autor vastava taotluse Politsei – ja Piirivalveametile, et viia läbi politseiametnike seas küsitlus ja osalusvaatlus alarmsõiduki juhi täiendkoolitusel (vt Lisa nr 1).

### 2.1. Uurimuse läbiviimine ja valim

Lõputöös kasutas autor uurimuse läbiviimise käigus statistiliste andmete analüüsi, ankeetküsitlust ja osalusvaatlust. Statistilised andmed on toodud välja joonistena ja diagrammidena. Ankeetküsitluse ja osalusvaatluse käigus autor analüüsis saadud tulemusi ning omakorda võrdles neid olemasoleva statistikaga ning saadud tulemist tegi vastavad järeldused.

Statistilised andmed pärinevad Politsei- ja Piirivalveameti poolt kogutud andmete kokkuvõtetest. Statistilistest andmetest nähtub, kui palju oli toimunud liiklusõnnetusi aastatel 2008-2011 politseisõidukitega, millised olid õnnetuste peamised õnnetuste põhjused ja kuidas jaoskondade lõikes liiklusõnnetuste suurus järk erines.

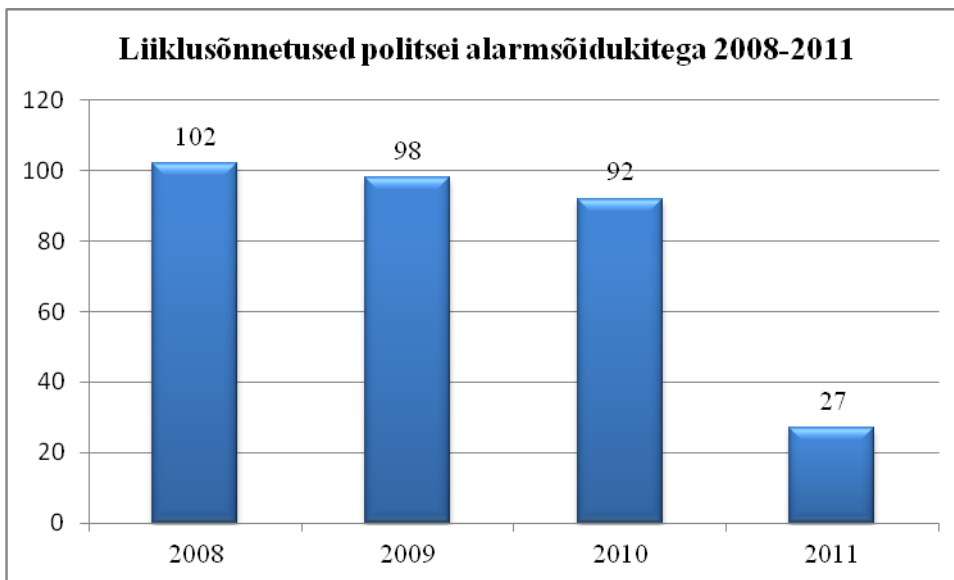
Ankeetküsitlus koosneb 26 küsimusest, on anonüümne ja põhiliselt üles ehitatud valikvastustega. Mõned küsimused vajasisid lisaks vastusele ka politseiametnike selgitamis oskust, samuti polnud teatud küsimustele võimalik anda valik vastuseid ette. Ankeetküsitlusega soovib autor saada teada juhi soo, vanuse, mootorsõidukijuhi ja alarmsõidukijuhi staaži, õnnetuste arvu, õnnetuse põhjust, sõiduki juhtimist mõjutavad tegureid, täiendkoolitusel osalemist, koolitus vajadust jne (vt Lisa nr 2). Küsitlus on oluline, kuna küsitluse raames saab politseiametnik avaldada ka omapoolset arvamust ja teha märkusi. Politseiametnike küsitlemine viiakse läbi Põhja prefektuuri kõigis jaoskondades ( Ida, Kesklinna, Lõuna, Lääne-Harju ja Ida-Harju politseijaoskonnas ) patrullteenistuses ja piirkondliku politseiteenistuse suunal. Põhja prefektuuris on kokku patrullpolitseinike 210 ja piirkonnapolitseinike 110, seega kokku 320 ametnikku (Politsei- ja Piirivalveamet), kelle puhul autor tegi valiku juhuslikkuse alusel. Siinkohal ei ole antud küsitletavatele ette ajavahemikku. Ankeetküsitlusi jagas autor 100, igasse politseijaoskonda 20 küsimustikku, neist 10 piirkonnapolitseinikele ja 10 patrullpolitseinikele. Selline suurem valim oli tehtud põhjusel, et autor saaks objektiivsemad ja suurema hulga vastuseid. Antud valim oli tehtud põhjusel, et enam kasutavad politseivärvides sõidukeid just eelpool mainitud töötajad ja risk sattuda liiklusõnnetusse on nende ametnike puhul suurem. Kuna ühiskonna areng on sundinud tegema muudatusi ka politseis, siis veel 5-6 aastat tagasi olid enamvähem määratud kindlad patrullisõidukite juhid ja neist enamus olid meessoost. Praegusel hetkel omab iga politseikooli lõpetanu juhiluba ja samuti on saanud vastava algkoolituse, mis tagab valmisoleku juhtida politseisõidukit. Küsitlus on vaja läbi viia politseiametnike seas, kes ise on osalenud liiklusõnnetuses politseisõiduki juhina. Just juhid ise suudavad välja tuua peamised probleemid ja nõrgad kohad, samuti põhilised liiklusõnnetuste põhjused. Küsitluse kõige objektiivsema tulemuse saamiseks, viib autor läbi ankeetküsitluse paberandjatel, et iga vastanu saaks personaalselt küsimustiku. Selline meetod võtab küll palju aega ja ressursi, kuid tulemus on efektiivsem.

Lisaks küsitlusele viis lõputöö autor läbi alarmsõiduki juhtide täiendkoolituse käigus osalusvaatluse, kus autor soovis analüüsida koolituse käiku, osalejate teadmisi enne koolitust ja peale koolitust ning teha nende vastav võrdlus, hindamaks koolituste vajadust ja ka sealt saadud teadmisi läbi ametnike. Osalusvaatluse viis läbi autor vahemikus 30 ja 31 jaanuar 2013.

Osalusvaatlus toimus Laitse Rallipargis, alarmsõiduki juhi täiendkoolitusel. Osalusvaatluse puhul osales autor vaadeldavas grupis. Grupi suurus oli 11 inimest. Enne koolituse algust küsitles autor koolitatavaid. Koolitatavatele uuriti, mida nad teavad sellest koolitusest ja mida ootavad. Peale koolitust küsitleti neid uuesti, millist uut informatsiooni saadi ja millised olid koolituse miinused. Eelküsitlus ja tagasiside küsitlus esitatakse küsitletavatele samuti paber kandjal, iga küsitletav saab küsitluse personaalselt, küsitlus on anonüümne ja vabatahtlik.

## 2.2. Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste statistika 2008-2011

Põhja prefektuuris oli politsei alarmsõidukitega toimunud aastatel 2008 – 2011 kokku ligikaudu 319 liiklusõnnetust (vt Joonis nr 4). Kõige rohkem liiklusõnnetusi politseisõidukitega oli toimunud Kesklinna politseijaoskonnas, millele järgnes Ida politseijaoskond, seejärel Lääne-Harju politseijaoskond ja Lõuna politseijaoskond. Kõige vähem oli liiklusõnnetusi Ida – Harju politseijaoskonnas. 2008. aasta oli enim liiklusõnnetusi toimunud sõiduautodega Nissan Primera, millele järgnesid Volkswagen Transporteritega toimunud liiklusõnnetused. Seda kindlasti põhjustel, et Nissan Primera ja Volkswagen Transporter olid antud aastal enim kasutatavad automargid ja seda eelkõige korrakaitse politsei teenistuses. 2009. aastal oli kõige rohkem liiklusõnnetusi toimunud Volkswagen Transporteritega ja Škoda Superb ja Škoda Oktaviaga. Selle põhjuseks võib tuua asjaolu, et 2009 alguses võttis politsei kasutusele politseisõidukitena Škoda Oktavia ja Škoda Superb, mis olid võimsamad kui seni kasutatud politseisõidukid Nissan Primera ja VW Transporterid. Ka 2010 ja 2011. aastal toimus enim liiklusõnnetusi politseisõidukitega Škoda, millele järgnesid automarkidest Nissan Primera ja VW Transporterid. Autor analüüsis ka olemasoleva statistika järgi liiklusõnnetuste tekke põhjusi, millest selgus et enim levinud liiklusõnnetuste põhjused olid tagurdamine, kokkupõrge teise sõidukiga ja muu takistusega.

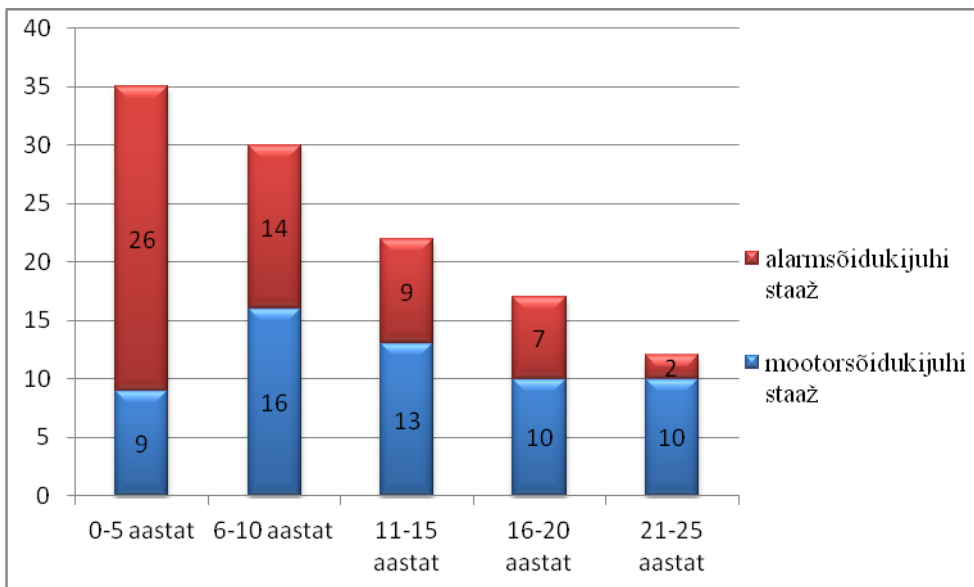


Joonis 4. Liiklusõnnetused Põhja prefektuuris 2008-2011 politsei alarmsõidukitega

### 2.3. Politseiametnike küsitlused ja tulemuste analüüs

Ankeetküsimustikele on vastanud kokku 58 ametnikku, Ida politseijaoskonnast 18, Kesklinna politseijaoskonnast 16, Lõuna politseijaoskonnast 9, Lääne-Harju politseijaoskonnast 8 ja Ida-Harju politseijaoskonnast 7 ametnikku. Oma töös puutuvad vastajad tihti kokku keeruliste olukordadega liikluses, teostades sageli politseivärvides alarmsõidukiga alarmsõitu, kiireloomuliste tööülesannete täitmisel, mis nõuab oskuslikku sõiduki valitsemist, põhjalikke teadmisi, kuidas erinevates olukordades käituda ja ka sõidukite tehnilist korrasolekut. Kõik vastajad on ise osalenud liiklusõnnetuses politseisõiduki juhina, vähemalt ühel korral. Järgnevalt analüüsib autor ankeetküsitluste vastuseid kokkuvõtvalt Põhja prefektuuri politseijaoskondade põhjal, tulemused ja erinevused toob autor välja diagrammide näol. Vastanuist oli 49 meest ja 9 naist ning kõige enam oli 25-35 aastaseid vastajaid. Liiklusõnnetuste põhjustamises oli vastanuist süüdi 41 politseiametnikku ja peamiselt toimusid liiklusõnnetused politsei sõiduautodega ja vähemal määral ka politsei bussidega (17 korral).

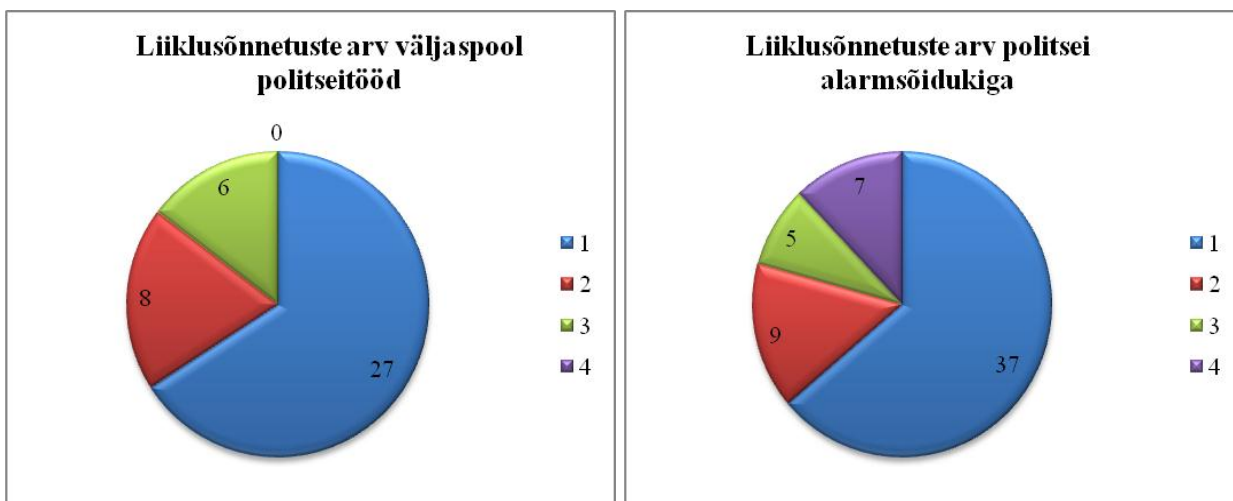
Järgnevalt analüüsib autor küsimusi 4 ja 5 ning toob välja võrdluse. Nende küsimuste põhjal on võimalik vaadelda politseiametnike mootorsõidukijuhi staaži ja alarmsõidujuhi staaži. (vt Joonis nr 5 ja Lisa nr 2)



Joonis 5. Politseiametnike mootorsõidukijuhi staaži ja alarmsõidukijuhi staaži võrdlus

Eelpool toodud joonise (nr 5.) puhul saab välja tuua, et kõige rohkem on tabelis politseiametnikke, kelle alarmsõidukijuhi staaž on kõigest 0-5 aastat ja seega omavad suhteliselt väikest juhi staaži. Järgnevad ametiajad on omavahel võrdelises suhtes, erinevus ilmneb pikema staaži juures. 21-25 aastat mootorsõidukijuhistaaži on küll kümnel ametnikul, kuid sama pikk alarmsõidukijuhi staaž on kõigest kahel ametnikul. Seega võib järeldada, et vähe on neid ametnike kellel on pikk alarmsõidukijuhi staaž ja väga palju on just lühikese staažiga alarmsõidukijuhte. Suur kogemus ja oskus juhtida alarmsõidukit on seega suhteliselt vähestel ametnikel.

Järgnevalt uurib autor küsimusi 6 ja 7, mille põhjal saab vaadelda kui paljudel politseiametnikel on olnud liiklusõnnetusi väljaspool politseitööd ja politsei alarmsõidukiga (vt Joonis nr 6 ja Lisa nr 2)



Joonis 6. Liiklusõnnetuste arv väljaspool politseitööd ja politsei alarmsõidukiga

Antud jooniselt on näha, et enamikul vastanuist, nimelt 41 ametnikul on olnud ka väljaspool politseitööd vähemalt 1 liiklusõnnetus mootorsõidukijuhina. Vastanuist 17 vastasid, et neil ei ole olnud ühtegi liiklusõnnetust mootorsõidukijuhina väljaspool politseitööd. Kõige rohkem on olnud politseiametnikel siiski vaid üks liiklusõnnetus ja 8 ametnikku vastasid, et neil on olnud 2 ja 6 ametnikku, et 3 liiklusõnnetust väljaspool tööd. Kui nüüd liita liiklusõnnetused politsei alarmsõidukiga, siis on näha, et suurem osa inimesi on teinud alarmsõidukiga vaid ühe liiklusõnnetuse. Samas on üsnagi suur hulk ametnikke, kellest 7 on teinud 4 või rohkem liiklusõnnetust alarmsõidukiga ning 14 ametnikku on teinud 2-3 liiklusõnnetust. Võib järeldada, et paljud kes on osalenud liiklusõnnetuses väljaspool politseitööd, on olnud osalised ka politsei alarmsõidukiga liiklusõnnetuses. Lisaks on ametnikke, kellel väljaspool politseitööd polnud ühtegi liiklusõnnetust, on siiski liiklusõnnetuse üleelanud politseitööd tehes.

Eelnevast statistikast tulid välja peamised liiklusõnnetuste põhjused politsei alarmsõidukitega, milleks olid 3 peamist:

- Tagurdamine
- Kokkupõrge teise sõidukiga
- Kokkupõrge muu takistusega

Analüüsides ankeetküsitluste vastuseid tulid välja täpselt samuti 3 peamist liiklusõnnetuste põhjust, milleks olid kokkupõrge teise sõidukiga, kokkupõrge muu takistusega ja samuti tagurdamine. Seega kattub olemasolev statistika ja ankeetküsitluste vastused omavahel täielikult. 7 ametnikku tõid välja ka muu põhjusena:

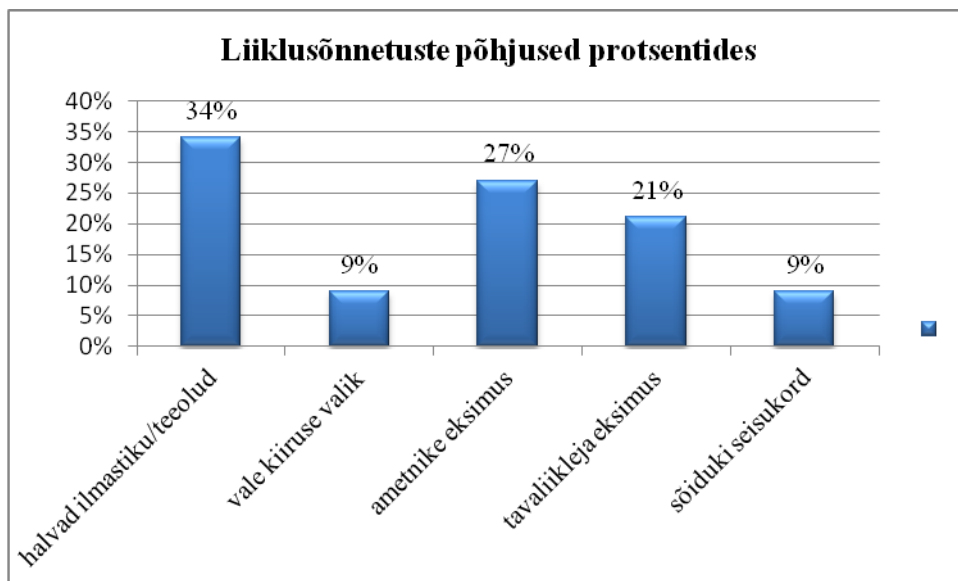
- Takistusest mööda põige
- Teelt väljasõit
- Sõidukile tagant otsasõit
- Teise sõiduki riivamine

3 ametnikku vastasid ka, et liiklusõnnetuse põhjustas kokkupõrkel loomadega ja ühe ametniku liiklusõnnetus juhtus otsasõidul jalakäijaga. Enamus eelpool väljatoodud liiklusõnnetused olid materiaalsete kahjudega, kokkupõrkel jalakäija ja loomadega on vigastused tõsisemad. Raskemates õnnetustes võib surma või vigastada saada ka inimesed. Siinkohal tooksin välja ka küsimuse nr 16, kus liiklusõnnetuste tagajärjel politsei alarmsõidukiga said 3 korral viga politseiametnikud ise. Vastajad tõid välja vigastused seljal ja jalgadel, mis tähendab, et ametnikud vajasid vähemal või suuremal määral ka arstiabi ja tõenäoliselt pidid mõnda aega viibima ka tööst eemal. Iga liiklusõnnetus, mis toimub politsei alarmsõidukiga väheneb ka



politsei reageerimisvõimekus, kuna abivajajaid on juba mitmeid ja politseisõidukit ei saa seni kasutada, kuni sõiduk remonditakse.

Küsimusega nr 9 soovis autor saada teada põhjused, miks politseiametnikel liiklusõnnetused juhtusid ja küsimusega nr 12 soovis autor teada saada üldised põhjused ametnike arvates, miks politseisõidukid liiklusõnnetustesse satuvad. Siinkohal autor vaatleb neid 2 küsimust korraga, seda ühtses diagrammis (vt Joonis nr 7 ja Lisa nr 2)



Joonis 7. Liiklusõnnetuste põhjused politseiametnike arvamusel protsentides

Vaadeldes diagrammi on näha, et kõige suurem on liiklusõnnetuste protsent (34 %) halbade ilmastiku /teolude juures, seega on pidanud politseiametnikud peamiseks liiklusõnnetuste tekke põhjuseks halbade ilmastiku (sademed, lumi, ere päike jne) olusid ja teetingimusi (ebatasane tee, konarlik, rööpad, märg ja libe tee jne). Teiseks sagedamaks vastuseks (27 %) oli politseiametnike enda eksimused ja vähene kogemus sõiduki juhtimisel. Seega võib järeldada, et ametnikud tunnistavad enda süüd, sealjuures tähelepanematust, väsimust, hajameelsust, oma võimete üle hindamist ja muid enda poolseid eksimusi. 21 % vastajatest aga leiab, et liiklusõnnetuste põhjustamises süü lasub tavaliiklejal, kelle suutmatuse ja oskamatus liikluses käituda tekitab liiklusohutlikke olukordi. Ning võrdsest nimelt 9 % vastanuist pakkusid liiklusõnnetuste põhjuseks välja vale kiiruse valiku ja halva sõidukite tehnilise seisukorra. Siinkohal toob autor välja küsimuse nr 14, kus autor soovis teada saada ametnike arvamus sõidukite tehnilise seisukorra kohta ja kas esineb mingeid tehnilisi probleeme. Vastanuist 36 arvas, et sõidukite varustus ja tehnoseisund vastab igati nõuetele ja 18 arvasid, et sõidukite tehniline seisund ei vasta nõuetele ning töid välja ka mõningad puudused, nagu:

- Nissan Primerad ei sobi politseisõidukiteks
- Rehvid on kulunud või ei vasta nõuetele
- Alati ei vasta sõiduk tehnilistele nõuetele
- Puuduvad parkimisandurid
- Videokaamera, et oleks näha autost väljapoole, ümbritsevat
- Sõiduki juhitavus on halb
- Korralik ja pidev esiklaasi puhastajate vahetus

Ülaltoodust võib järeldada, et suures osas tunnistavad ametnikud oma süüd liiklusõnnetuste põhjustamises ja vastavalt ilmastiku ja teoludele peab juht ise valima õige sõidukiiruse ja õiged sõiduvõtted, püüdes vältida liiklusõnnetusse sattumast. Ametnikud on välja pakkunud lahendusi, kuidas parandada sõidukite varustust ja pööranud tähelepanu pidevale sõidukite tehnoseisundi kontrollile.

Politseiametnike küsitlusest tooks autor välja ka psühholoogilise aspekti, et hinnata, kuidas ametnikud end peale liiklusõnnetust tundsid. Siinkohal uuris autor, kuidas hindavad ametnikud oma enesekindlust, tähelepanuvõimet ja ohtude ettenägemise võimet alarmsõitu tehes, samuti kui tihti tuntakse väsimust juhtides politsei alarmsõidukit ning kas ametnikud vajavad peale liiklusõnnetuse toimumist nõu ja tuge. (vt Tabel ja Lisa nr 2)

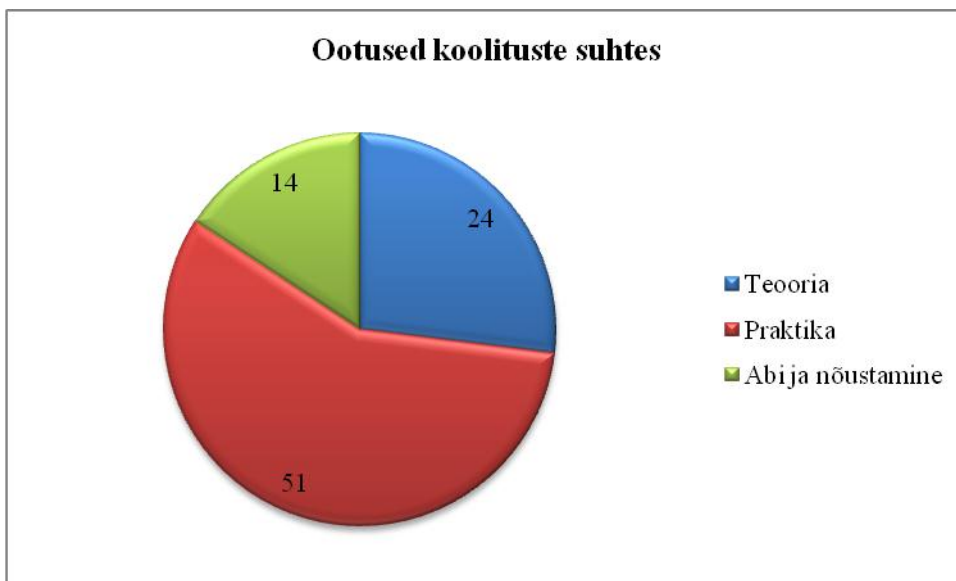
Tabel. Politseisõiduki juhtimist, ametnike mõjutavad tegurid positiivsest kui negatiivsest aspektist vaadelduna.

Tegurid	Positiivne aspekt	Negatiivne aspekt
Emotsioonid/ Tundeelamused	Peale liiklusõnnetust tundsid 20 vastanuist end hästi või normaalselt ja 49 vastanuist tunneb end alarmsõitu tehes rahulikuna.	Peale liiklusõnnetust tundsid 34 vastanuist end halvasti või rusutult ja teostades alarmsõitu tunneb 7 ametnikku end pinges, stressis või mures.
Enesekindlus	Vastanuist tunneb end 49 politseiametnikku alati kindlalt teostades alarmsõitu.	Vastanuist 6 ametnikku tunneb ebakindlust ja 3 ametnikku ei tunne end üldse kindlalt alarmsõitu tehes.
Tähelepanuvõime	22 ametnikku hindab enda juures tähelepanuvõimet suurepäraseks	37 ametnikku hindavad seda aga rahuldavaks.
Ohtude ettenägemise võime	26 ametnikku arvavad, et suudavad ohte väga hästi ette näha.	22 suudavad seda aga ainult vahel ja vastanuist 6 arvab, et ohte pole võimalik ette näha.
Väsimus	Vastanuist 10 ametnikku, ei tunne üldse väsimust juhtides politsei alarmsõidukit.	43 vastasid, et tunnevad vahel väsimust ja 6 tunnevad väsimust tihti.

Nõu ja Tugi	38 ametnikku vastasid, et nemad ei vaja peale liiklusõnnetuse toimumist mingisugust tuge.	14 ametnikku vastas aga et vajavad nõu ja tuge, pereliikmetelt, paarimehelt, väljuhilt ja ka otseselt ülemuselt.
-------------	---	--

Ülaltoodud tabelis on välja toodud politseisõiduki juhtimist ja ametnikke mõjutavad tegurid nii positiivsest, kui negatiivsest aspektist vaadelduna. Siinkohal kirjeldab autor, kuidas on vastanud politseiametnikud küsimustele, mis omakorda võivad olla seotud liiklusõnnetuste arvuga. Antud tabelist lähtuvalt on hea meel tõdeda, et ametnikud tunnevad end politsei alarmsõidukijuhina rahulikult, oskavad ohte ette näha ja hindavad oma tähelepanuvõimet suurepäraseks. Samuti on positiivne, et ametnikest (20) tundsid end peale liiklusõnnetust hästi või normaalselt ja 38 ametnikku tunnistavad, et ei vaja nõu ega tuge peale toimunud liiklusõnnetust. Hea pole aga see, et väsimust tunnevad pea kõik ametnikud olles politsei alarmsõidukijuhid. Kõigest 10 ametnikku tõdevad, et nemad ei tunne tööväsimust üldse. Negatiivsena võib välja tuua ka selle, et esineb vähem aga siiski ka neid ametnikke, kes ei tunne end alarmsõidukit juhtides kindlalt ja üle poole (63 %) tundsid end ka peale liiklusõnnetust halvasti, mis tähendab, et nemad võisid vajada ka nõu ja tuge, seda endale tunnistamata. Suur osa juhte hindavad oma tähelepanuvõimet rahuldavaks, mis aga omakorda tähendab, et juht ei suuda mitut asja korraga jälgida, mis on alarmsõidukijuhile eriti tähtis moment. Koht kuhu tuleb tähelepanu pöörata on ka see, et pea 75 % ametnikest tunneb alarmsõidukit juhtides end väsinuna, mis on järjekordne ohuallikas. Väsinud juht liikluses ei suuda kriisisituatsioonis õigesti käituda, veelgi enam ümbrust jälgida. Siinkohal saab öelda, et sõiduki juhtimist mõjutavad teatud psühholoogilised aspektid samuti, eelnevalt 1 peatükis, 1.3. alapeatükis oli väljatoodud juhtimist mõjutavad tegurid. Juhtimist mõjutavad inimese emotsioonid, tähelepanuvõime, oskus näha ette ohte, väsimus ja juhi enesekindlus. Need samad ellpool mainitud tegurid, võivad olla põhjuseks liiklusohtlikku olukorda või liiklusõnnetusse sattumisel.

Ankeetküsitluste põhjal uuris autor ka ametnike läbitud koolitusi, arvamust koolitus vajadusest ja sellest mida ametnikud kõige rohkem koolitustelt ootavad. Kogu küsitletutest olid 35 ametnikku, ehk umbes 60 % läbinud alarmsõidukijuhi täiendkoolituse ning 16 olid peale liiklusõnnetust suunatud alarmsõidukijuhi täiendkoolitusele. 72 % vastanuist arvab, et alarmsõidukijuhtide täiendkoolitus on väga vajalik ja 26 % arvab, et see on vajalik, kuid mõningal määral. Allpool on autor välja toonud ametnike ootused koolituste suhtes, kust on näha, et kõige enam oodatakse praktilisi sõiduharjutusi, seejärel teooriat, kuid siiski 14 vastanuist loodavad saada ka psühholoogilist abi ja nõustamist, kuidas mingis olukorras toime tulla. (vt Joonis nr 8 ja Lisa nr 2)



Joonis 8. Ametnike poolt välja toodud ootused alarmsõidukijuhtide koolituste suhtes

#### 2.4. Osalusvaatlus alarmsõiduki juhtide täiendkoolitusel ja tulemuste analüüs

Osalusvaatlus viidi läbi 30-31.01.2013 Laitse Rallipargis – alarmsõiduki juhtide täiendkoolitusel. Koolitus oli 2 päevane, omades nii praktilist, kui ka teoreetilist osa. Esimene päev algas teoreetilise osaga ning peale lõunat väljuti praktilisi sõiduharjutusi sooritama. Teine päev algas praktiliste sõiduharjutustega ja peale lõunat vaadeldi juhtimist mõjutavaid tegureid nagu nägemine, tähelepanu ja ohud liikluses. Vaadeldav grupp oli 11 liikmeline ja autor osales vaadeldavas grupis osalejana. Vaatluse eesmärgiks oli saada teada eelküsitlese põhjal grupi ootused koolitusest, mis põhjusel antud koolitusele tuldi, kui tihti peaks koolitusi korraldatama ja mida grupp teab antud koolitusest ning tagasiside küsitluse põhjal hinnata koolituste vajalikkust üldiselt ja mida peaks koolituste juures muutma. Vaadeldavas grupis oli 10 meest ja 1 naine. Enamik vastanuist olid 35 ja vanemad. Vastanuist 6 olid kriminaal suunal töötavad, 4 korraldajate suunal ja 1 teist tööd tegev ametnik. Vastanute keskmine politsei alarmsõidukijuhi staaž oli üle 10 aasta. Üle poolte vastanuist olid varasemalt ka osalenud alarmsõidukijuhi täiendkoolitusel.

Järgnevalt uurib autor küsimusi 6, 7, 8 ja 9. (vt Lisa nr 3) Läbiviidud eelküsitlese põhjal uuris autor koolitatavate ootusi antud koolituste suhtes, mida koolitus endast kujutab, kui tihti peaks sellist koolitust läbi viidama ja mis põhjusel ametnikud koolitusele tulid. Kuuendale küsimusele vastasid koolitatavad järgnevalt:

- Omandada uusi ja ohutuid sõiduvõtteid
- Kogemused jäisel teel liiklemiseks

- Oma oskuste täiendamine
- Saada teoreetilisi ja praktilisi kogemusi

Ühel vastanuist mingisuguseid ootusi ei olnud, enamjaolt olid ootused koolitusele üldjoontes sarnased. Taheti ja oodati enda teadmiste täiendamist, samuti oskusi kuidas tulla toime libedal teel. Samasugused vastused tulid ka küsimusele nr 9, kus autor soovis teada kui paljud ametnikud on kursis mis koolitusega on tegu. Kõik vastanuist teadsid mida antud koolitus endast kujutab. Küsimus kui tihti peaks selline koolitus toimuma, vastas umbes 37 % vastanuist võrdselt, et iga aasta ja iga 5 aasta järel, 26 % vastanuist arvas et koolitus peaks iga paari-kolme aasta järel toimuma. Seega võib järeldada, et osade jaoks on koolitus niivõrd tähtis, et peaks toimuma iga aastastelt, osade jaoks aga mitte nii tähtis, et võiks toimuda ka iga 5 aasta järel. Enamus vastanuist tulid antud koolitusele enda soovil, kuid oli ka neid, kes tulid ülemuse soovitusel.

Autor toob tagasiside küsitluste abil välja koolitus vajalikkuse ametnike arvates. (vt Lisa nr 4) Vastanuist kümne ootused anud koolituse suhtes täitusid, väga vajalikuks peeti nii teoreetilist kui ka praktilist osa, siinkohal aga pakuti välja mõningad muudatused koolituste suhtes:

- Harjutused suurematel kiirustel
- Koolitused peaks toimuma regulaarselt
- Koolitus peaks hõlmama rohkem praktilist osa

Siinkohal võib väita, et tegemist on tõepoolest vajalike praktiliste kogemustega, mis vajavad järjepidevat harjutamist. Kasu on just siis, kui koolitused toimuksid tihedamini ja erinevaid harjutusi läbi tehes. Oluline oleks koolituse praktiliste harjutuste ajal läbi teha ka nn tüüp situatsioonid liiklusõnnetuste näitel (tagurdamised kitsastes kohtades, ootamatud ohud teel, nägemisvälja testid jne).

Kokkuvõtvalt jäid koolitatavad programmiga rahule, enamus said midagi uut/kasulikku ja vastanuist 10 tuleksid sellisele koolitusele uuesti, kui selleks võimalus avaneks. Koolitus ei ole üksluine, vaid pidevalt vahelduv, teooria ja praktika läbiseigi, ei tekita igavust ega väsimust. Antud koolitus oleks vajalik ka neile kellel ei ole veel täis 3 tööaastat, kuna noored juhid oskavad ohte ette näha palju vähem, kui staažikamad politsei alarmsõidukijuhid. Samuti pole noor mootorsõiduki juht peale alarmsõidukijuhi algkoolitust ühtegi muud õppust läbinud, kuid 3 aasta jooksul inimene unustab sageli selle, mis kunagi sai omandatud. Antud koolitused on vajalikud ka noorte juhtide jaoks, kellel on politsei alarmsõidukijuhi staaž väiksem ja on liikluses kogenematud.

## 2.5. Uurimistulemused ja järeldused

Uurides olemasolevat statistikat, ankeetküsitlusi ja osalusvaatlusest saadud tulemusi, toob autor välja tähtsamad tähelepanekud ja uurimistulemused:

- Ilmnes, et 3 peamist põhjust, miks liiklusõnnetused politseisõidukitega aset leiavad on kokkupõrge teise sõiduki, muu takistusega ja tagurdamine. Antud tulemusest järeldab autor, et politseiametnikud ei ole piisavalt tähelepanelikud ümbritseva suhtes, kuid olulist rolli mängib ka väsimus.
- Peamised liiklusõnnetuste põhjused on halvad ilmastiku/teeolud, väheste kogemustega politseisõidukijuhid ja tavaliiiklejad. Siit järeldus, politseiametnikud peavad arvestama mitmete aspektide, tee ja ilmastiku oludega, kuna halb tee ja ilmastik on liiklemisel tõsiseks riskifaktoriks. Samuti peab politseiametnik erilist tähelepanu pöörama tavaliiiklejatele ning osata neid märgata igapäeva liikluses. Tuleb eeldada, et tavaliiikleja ei pea olema professionaalne juht.
- Kõige enam on toimunud liiklusõnnetusi väikese s.t 0-5 aastase juhistaaziga politseiametnikel. Vähene staaž näitab, et juhi oskused ei ole veel sellisel tasemel nagu nad võiksid olla ja noored algajad juhid ei tule ootamatutes liiklusolukordades toime sõiduki juhtimisega.
- Arvuliselt on kõige rohkem politseisõidukeid Kesklinna politseijaoskonnas ja kõige vähem Ida politseijaoskonnas, kuid statistiliselt on neis kahes toimunud enim liiklusõnnetusi politseisõidukitega. Autor teeb järelduse, et Kesklinna ja Ida politseijaoskonnas töötavad politseiametnikud peaksid suutma rohkem jälgida ümbritsevat liiklust, kuna kesklinnas on suurem liiklustihedus ja rohkem sõiduteede lõikumise kohti, samas ida politseijaoskonna territooriumit läbivad pikad sirged teelõigud, kus kiirused kasvavad märgatavalt, seda eriti alarmsõitu tehes.
- 64% vastanuist ametnikest on osalenud liiklusõnnetuses politsei alarmsõidukiga ühel korral, 36 % on aga osalenud 2-4 või rohkem korral, millest võib järeldada, et alarmsõidukijuhtimisel on tegu oluliselt ohtlikuma juhtimisstiiliga, mis nõuab suuremaid füüsilisi ja vaimseid oskusi, mida kindlasti parandab juhi staaž.
- Suures osas tunnistavad ametnikud oma süüd liiklusõnnetuste põhjustamises, siit omakorda järeldab autor, et vastanud politseiametnikud on oma vastustes ausad ja võime eeldada, et osaliselt möönavad, et nende oskused ei ole piisavad.

- Vastanutest 36 ametnikku arvasid, et sõidukite tehnoseisund ja varustus vastavad nõuetele, kuid välja toodi siiski teatud puudused, mis viitab sellele, et sõidukite tehnoseisundit ja varustust tuleb pidevalt jälgida ja uuendada.
- Peale liiklusõnnetust politseisõidukiga tundsid 34 vastanuist end halvasti või rusutult ja osad vastanuist tunnistasid, et vajaksid peale liiklusõnnetuse toimumist nõu ja tuge paarimehelt, perekonnalt, välijuhilt ja otseselt ülemuselt. Eeltoodu tähendab et erilist tähelepanu tuleb pöörata politseisõiduki juhile, kui inimesele ja tema vaimsele seisundile peale liiklusõnnetust. Sellist tuge oodatakse kolleegidelt ja ülemuselt. Oluline on, et kolleegid üksteist märkaksid ja oleksid üksteisele toeks.
- Pea 75 % ametnikest tunneb alarmsõidukit juhtides end väsinuna, see tähendab omakorda seda, et politseitöö üldiselt ja ka alarmsõiduki juhtimine on ametnikku koormav ja väsitav.
- Küsitletutest olid 35 ametnikku, ehk umbes 60 % vastanuist läbinud alarmsõiduki täiendkoolituse, mis tähendab et suur osa neis on saanud piisava ettevalmistuse juhtimaks alarmsõidukit ja põhjalikuma väljaõppe tulemaks toime pingelistes olukordades.
- Peale liiklusõnnetust suunati alarmsõiduki täiendkoolitusele 16 ametnikku, kogu küsitletutest. See näitab, et rohkem peaks suunama täiendkoolitustele just neid ametnikke, kes on liiklusõnnetuse üle elanud, kuna suur osa vastanuist peab ka alarmsõiduki täiendkoolitusi väga vajalikeks.
- Suur hulk vastanuist ootavad alarmsõidukijahi koolitustelt rohkem praktilisi sõiduharjutusi, kuna tuntakse et on puudu praktilistest sõiduuskustest. Sama ettepanek tuli välja ka osalusvaatluse käigus tagasiside küsitluse põhjal.
- Osalusvaatluse käigus eelküsitluse põhjal vastas 37 % vastanuid, et koolitused peaksid toimuma vähemalt kord aastas ja enamus vastanuist tulid antud koolitusele enda soovil, mis näitab et nõudlus koolituste järgi ja pidev vajadus ametnikke koolitada on suhteliselt suur.
- Vastanuist kümne ootused antud koolituse suhtes täitusid, väga vajalikuks peeti nii teoreetilist kui ka praktilist osa. See näitab, et koolitajad on heal tasemel ja hinnatakse ka teoreetilise osa vajalikkust praktiliste sõiduharjutuste kõrval.

Siinkohal julgeb autor väita, et uuringus osalenud politseiametnikel, jäävad osaliselt oskused politsei alarmsõidukit juhtida puudulikuks. Seda mitte ainult ametnike süü läbi, vaid väheste koolituste arvu tõttu. Ametnikud ise julgesid tunnista, et liiklusõnnetused on põhjustatud ka nende endi süül, mis näitab et ametnikud julgevad oma vigu tunnista ja neist vigadest õppida.

Oluline on pöörata tähelepanu politseisõidukijuhi riskikäitumisele liikluses ja sõiduki juhtimist mõjutavatele teguritele. Eriliselt vajavad ametnikud nõu ja tuge peale liiklusõnnetust, ei tohiks ametniku karistada, kuna õnnetus raskendab niigi ametniku psühholoogilist olukorda. Seda halba tunnet ei tohiks veelgi suurendama süsteem, ega tööandja. Oluline on, et ametnik saaks võimalikult ruttu tekkinud halvast emotsioonist üle ja saaks taas sõidukit juhtida, ilma et tekiks sõidukit juhtides psühholoogiline tõrge.



## KOKKUVÕTE

Käesoleva uuringu eesmärgiks oli anda ülevaade ajavahemikus 2008 – 2011 politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste statistikast ja liiklusõnnetuste tekke põhjustest üldisemalt, samuti anda juhiseid/soovitusi, mis aitaksid vähendada politseisõidukitega seotud liiklusõnnetusi tulevikus. Samuti teha ettepanekuid alarmsõidukijuhtide väljaõppe parandamiseks.

Töö eesmärgist lähtuvalt püstitas autor 3 uurimisküsimust, mis said kõik vastused saadud uurimustulemuste pinnalt. Uurimuse läbiviimiseks ning uurimisküsimuste kontrollimiseks viis autor Põhja prefektuuri kõigis viies politseijaoskonnas piirkonna ja patrullpolitseinike seas läbi anonüümse ankeetküsitluse, millele kokku vastas 58 ametnikku. Kuigi esialgne valim oli palju suurem, siis ületas ka saadud vastuste hulk nõutava koguse protsendiliselt Põhja prefektuuris töötavatest patrullpolitseinike ja piirkonnapolitseinike koguarvust. Osalusvaatluse käigus vaatles autor alarmsõidukijuhi täiendkoolituse käiku ja selle vajalikkust läbi eelküsitluse ja tagasiside küsitluse, ise sealjuures vaadeldavas grupis osaledes. Läbiviidud ankeetküsitlused ja osalusvaatlus võimaldasid teha erinevaid järeldusi ja jõuda erinevate uurimistulemusteni.

Antud uuring näitas, et liiklusõnnetused toimusid peamiselt teiste sõidukite ja muu takistuse kokkupõrkel ning tagurdamisel. Enamik politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused Põhja prefektuuris olid põhjustatud halbade ilmastiku/teeolude tõttu. Põhjusteks olid ka politsei alarmsõidukijuhtide ja tavaliiklejate vale liiklusolude hindamine ja vähesed kogemused. Uuringu tulemusena tuli välja vajadus pidevalt ametnike koolitada ja nende oskusi/teadmisi parandada. Väga oluline on pöörata tähelepanu ka sõidukite tehnoseisundile ja varustusele, olgugi et uurimuses tuli välja praegu politsei kasutuses olevate sõidukite hea komplekteeritus. Et luua paremaid ja oskuslikumaid politsei alarmsõidukite juhte, on vaja uusi ja noori juhte pidevalt juhendada, nõustada ja toetada.

Lähtuvalt saadud tulemustest ja tehtud järeldustest, teeb autor järgmised ettepanekud ja soovitusid vältimaks politseisõidukite liiklusõnnetuste arvu suurenemist:

- Vaja oleks rohkem alarmsõidukijuhi täiendkoolitusi politseisõidukite juhtidele. Seda mitte ainult peale kolme aastast kogemust, vaid tihedamini just välitööd tegevate ametnike jaoks. Koolitustel peaks käsitlema teoreetilises osas aset leidnud liiklusõnnetuste tüüp analüüsi ja praktiliste sõiduharjutuste juures peaks võimalusel ka läbi mängima realselt aset leidnud enim toimunud liiklusõnnetusi.
- Alarmsõidukijuhtide koolituste läbiviimisel on vaja kasutada kaasaegsemaid sõiduautosid, mis vastaksid oma tehniliste näitajate poolest politsei igapäeva töös kasutusel olevate sõidukite omadega. Seda põhjusel, et iga politseisõiduki juht peab tunnetama sõidukit ja sõiduki nn piire.
- Sõidukite puhul on vaja regulaarselt kontrollida nende tehnoseisundit ja varustust ning mitte lubada nõuetele mittevastavaid sõidukeid liiklusesse. Samuti on vaja sõidukeid pidevalt hooldada ja sõidukite varustust kaasajastada. Uute sõidukite hanget tehes tuleb maksimaalselt panustada parimal tasemel turvavarustuse olemasolule, mitte lähtuma sellest, kes teeb odavama pakkumise.
- Vajalik on pidada statistikat politsei alarmsõidukitega toimunud liiklusõnnetuste kohta. Iga avarii tuleks registreerida, koos põhjalike andmetega ja teha ülevaade õnnetuste kohta aastate lõikes. Põhjuseks oleks fakt, et hiljem oleks võimalik liiklusõnnetusi analüüsida ja vajadusel tekkinud probleemidele tähelepanu pöörata.
- Erilist tähelepanu tuleb pöörata politseisõiduki juhile kui inimesele ja tema vaimsele seisundile peale liiklusõnnetust. Sellist tuge peavad pakkuma kolleegid, väljuhoid ja otsesed ülemused. Oluline on kolleegidel üksteist märgata ja olla üksteisele toeks, seda on näitas ka Rootsisis läbiviidud uuring.
- Samuti teeb autor ettepaneku maksta lisatasusid politsei alarmsõidukijuhtidele, et tõsta motivatsiooni, kuna lisaks tavatööle peavad nad keskenduma ka ohutule liiklemisele.
- Ettepanekuna tooks autor välja paindlikumad töö graafikud just välitööd tegevate ametnike jaoks, et vältida pidevat väsimust tunnet tööajal, mis omakorda on põhjuseks, miks liiklusõnnetused toimuvad.

Kokkuvõtteks võib öelda, et politsei alarmsõidukitega juhtunud liiklusõnnetuste põhjused ei erine paljuski tavaõidukite omadest. Peamist rolli mängib inimfaktor ja juhtidepoolsed tüüpeksimused. Liiklusõnnetuste vähendamine alarmsõidukitega on meetmete kogum, mis on ressursimahukas, aga teostatav. Kui alarmsõidukijuht enne igat väljasõitu peab meeles, et ohutuse tagamine ja teiste liiklejatega arvestamine on hädavajalik ja kiirustamine lubamatu,

samuti sõiduki tehnoseisundi kontroll ja selle seisundi jälgimine oluline, siis suudaksime üksnes nende põhimõtete järgimisega ära hoida märkimisväärse hulga liiklusõnnetustest.

## SUMMARY

The purpose of this study was to provide a review of the statistics about police vehicles in road accidents in the period from 2008 – 2011, and more generally of the causes, as well as provide guidance / recommendations to help The Police reduce vehicle-related accidents in the future. And to make suggestions to improve the training of drivers.

The purpose of the work was set by three research questions, which all got answers from the survey results. To carry out the study and to check all the research questions, the author conducted an anonymous questionnaire survey among area and patrol officers in five police stations of the northern prefecture, with a total of 58 officers responding. The author participated in emergency vehicle training courses as an observer and assessed its necessity. The conducted questionnaire survey and participant observation made it possible to make a variety of different research results and reach conclusions.

This study showed that traffic accidents occurred mainly in collisions with other vehicles and other obstructions, and during reversing. The causes why most police vehicles in the northern prefecture got into road traffic accidents were unforeseen weather and bad road conditions. Causes were also wrong assessments of traffic conditions by the police and the lack of experience among drivers and non-motorized traffic. The study showed the need for continuous training of officials and the need to improve their skills and knowledge. It is very important to pay attention to the technical condition of vehicles and equipment, although the study showed that the police cars in use are good. There is a need for new and young drivers to be constantly instructed, advised and supported in order to create better and more skilled drivers of emergency vehicles.

Based on the results obtained and the conclusions drawn, the author makes the following suggestions and recommendations in order to prevent an increase in the number of police vehicle accidents:

- There should be more police vehicle in-service training for emergency vehicle drivers. Not only after three years of experience, but more often for outdoor working officers. The theoretical part of the training should address the analysis which includes typical accidents that occurred and practical driving exercises with the opportunity to play through most commonly occurring traffic accidents on the road.
- Drivers training events require the use of the most modern cars which are similar in their technical characteristics to the ones that are used in the daily work of the police. The reason is that each driver must know the police vehicle and its limits.
- Vehicles need to be regularly checked for roadworthiness and equipment, and not to allow non-compliant vehicles into traffic. There is also a need for constant maintenance of vehicles and the modernizing of the vehicles` equipment. When buying or renting new vehicles it is important to get the best level of safety equipment but not to make decisions based on who offers the cheapest ones.
- It is necessary to keep statistics of traffic accidents for police emergency vehicles. Any accidents should be reported, along with a thorough review of the data of the accidents over the years. The reason being, it is possible to analyse accidents and, where appropriate, pay attention to the problems encountered.
- Particular attention should be paid to the driver`s mental state after a road traffic accident. Support should be provided from a fellow officer, field managers and direct supervisors. It is important to be noticed and colleagues should always support each other as is demonstrated in Sweden`s study.
- The author also suggests paying premiums to police car drivers to increase their motivation, because in addition to the work they need to focus on safe mobility.
- The author also suggests more flexible work schedules for the officials who work in the field to avoid the constant feeling of fatigue during working hours, which is one of the reasons why accidents occur.

In conclusion it can be said that the traffic accidents caused by police emergency vehicles do not differ much from those of conventional vehicles. A major role is played by human factors and management faults. Reducing road accidents which include emergency vehicles need actions, which are resource-intensive, and feasible. If an emergency vehicle driver before each departure could remember that ensuring the safety of other road users is crucial and does not use unwarranted haste, and there is vehicle roadworthiness inspection and condition monitoring, then by following those principles a significant number of traffic accidents can be prevented.

## KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise kord, 16.06.2011 nr 77, jõustunud 01.07.2011, RT I 21.06.2011, 5...RT I, 29.12.2011, 162

Alarmsõidukijuhi koolituse eeskiri, koolituskursuse õppekava, autojuhi kutseoskusnõuded ja koolitustunnistuse vorm, 04.04.2001, jõustunud 15.05.2001, RTL 2001, 49, 678.

Blitner, A 09.11.2009. Distsiplinaarjuurduse kokkuvõte. Tallinn

Idavain, K 2011. Politseiametnikega teenistusülesannete täitmisel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused 200-2010. Kursusetöö. Sisekaitseakadeemia. Tallinn

J, Lundälv. C, Philipson. R, Sarre. 2010. RESEARCH ARTICLE „How do we reduce the risk of deaths and injuries from incidents involving police cars? „Understanding injury prevention in the Swedish context, Vol. 11 (5), 437–450. Välja otsitud EBSCOHost andmebaasist 04.10.2012.

Koger, L ja Kullerkupp, H. 2006. Liiklusõpik. Tallinn

Kotik, M. 1990. Inimlaps autoroolis. Tallinn

Kotter, M. Välitöö planeerimine. Politsei – ja Piirivalveamet

Liiklusseadus, 17.06.2010, jõustunud 01.07.2011, RT I 2010, 44 ,261...RT I 02.03.2012, 14

Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele, 13.06.2011, jõustunud 01.07.2011, RT I, 24.07.2012, 16

Piibeleht, E. 1996. Jõud ja tegurid, mis mõjutavad sõitu. Plekk-Liisu kirjastus

Politseiametniku tervisenõuded ja tervisekontrolli kord ning tervisetõendi sisu ja vormi nõuded, 17.12.2009 nr 212, jõustunud 01.01.2010, RT I 2009, 65, 446...RT I, 29.12.2011, 221

Politsei- ja Piirivalveameti Siseveeb. „Asutusesiseseks kasutamiseks“. Kättesaadav Politsei- ja Piirivalveamet siseveebist“ andmetega tutvumise kuupäev 23.03.2013

## TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Tabel. Politseisõiduki juhtimist, ametnike mõjutavad tegurid positiivsest kui negatiivsest aspektist vaadelduna.....	26
Joonis 1. Põhja prefektuuri sõidukid .....	10
Joonis 2. Põhja prefektuuri haldusalal sõidukite jaotuvus jaoskonniti.....	10
Joonis 3. Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused Västra Götaland maakonnas aastatel 1998 – 2007 .....	17
Joonis 4. Liiklusõnnetused Põhja prefektuuris 2008-2011 politsei alarmsõidukitega .....	22
Joonis 5. Politseiametnike mootorsõidukijuhi staaži ja alarmsõidukijuhi staaži võrdlus .....	23
Joonis 6. Liiklusõnnetuste arv väljaspool politseitööd ja politsei alarmsõidukiga.....	23
Joonis 7. Liiklusõnnetuste põhjused politseiametnike arvamusel kujul protsentides .....	25
Joonis 8. Ametnike poolt välja toodud ootused alarmsõidukijuhtide koolituste suhtes.....	28

# LISA 1. TAOTLUS POLITSEI – JA PIIRIVALVEAMETILE

## TAOTLUS UURIMISTÖÖ TEGEMISEKS POLITSEIS\*

1. Uurimistöö tegija ees- ja perekonnanimi: MARI-LIIS MÖLDER
2. Kontaktandmed: 53852168; [mari-liis.molder@politsei.ee](mailto:mari-liis.molder@politsei.ee)
3. Töökoht: PPA, Põhja prefektuur, Korrakaitsebüroo, Ennetusteenistus, noorsoopolitseinik
4. Õppeasutus, struktuuriüksus: SKA, Politsei- ja Piirivalvekolledž, korrakaitsepolitsei süvaõppesuund.
5. Töö juhendaja ees- ja perekonnanimi, teaduskraad: Germo Kukk (BA) – politseikapten, korrakaitse õppetooli assistent, politsei- ja piirivalvekolledž, Sisekaitseakadeemia
6. Juhendaja kontaktandmed: 56471310; [germo.kukk@sisekaitse.ee](mailto:germo.kukk@sisekaitse.ee)
7. Uurimistöö pealkiri (teema) ja töö liik (nt kursuse-, diplomi-, magistri- jne töö): "Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused ja nende tekke põhjused Põhja prefektuuri näitel" - Lõputöö
8. Töö eesmärk, hüpoteesid ja kasutatav meetoodika:  
Lõputöö eesmärk: Lõputöö eesmärgiks on anda ülevaade ajavahemikus 2008 – 2012 politsei alarmsõidukitega toimunud liiklusõnnetuste statistikast, liiklusõnnetuste tekke põhjustest ja politsei alarmsõidukijuhtide ettevalmistuse tasemest alarmsõiduki juhtimisel ning anda juhiseid/soovitusi, mis aitaksid vähendada politsei alarmsõidukitega seotud liiklusõnnetusi tulevikus ja teha ettepanekuid alarmsõidukijuhtide väljaõppe parandamiseks.  
Lõputöö autor püstitab järgmised uurimisküsimused:
  1. Mis on peamised põhjused, miks politsei alarmsõidukitega liiklusõnnetused aset leiavad?
  2. Kas politsei alarmsõidukijuhtide väljaõpe ja oskused on piisavad?
  3. Kas politsei alarmsõidukite tehnoseisund ja varustatus aitavad tagada ohutu liiklemise?Kasutatav meetoodika:
  1. Lõputöö on kombineeritud nii kvalitatiiv, kui ka kvantitatiivsetest meetoditest, et saada paremad uurimis tulemused.
  2. Lõputöös kasutatakse järgmisi uurimismeetodeid: erialase kirjanduse uurimine (sealhulgas vaatleb autor erialast kirjandust, kus uurib politseisõidukite juhtide riskikäitumist liikluses – väsimus, nägemine, kuulmine, stress jne) – siinkohal rõhub autor juhile kui inimesele (kõik on juhina erinevad) – psühholoogiline aspekt, statistiliste arvnäitajate ja põhjuste analüüs, küsitluste tulemuste analüüs ja politsei alarmsõiduki juhtide täiendkoolituste läbiviimise käigus osalusvaatlus.



9. Taotletavad andmed: Politsei statistika

- kohad, kus avariid politsei alarmsõidukitega on juhtunud?
- politseiametnike, kes on olnud sõiduki roolis - süü, kes on avariides süüdi?
- politsei alarmsõidukijuhtide koolituste läbimine (kas kõigil on koolitus läbitud)
- politsei alarmsõidukijuhtide staaž?
- avarii tekke põhjused ( sõiduki tehniline korrasolek, vastavus nõuetele )?
- statistika, kui palju politsei alarmsõidukeid on selle 5 aasta jooksul osalenud liiklusõnnetustes, kas varasemate aastatega on õnnetused vähenenud või suurenenud?

10. Uuritava sihtrühma kirjeldus (küsitletavate isikute ring) ja küsitlusmetoodika (küsitluse korral lisada taotlusele ka küsimustik):

- Küsitlus viiakse läbi Põhja prefektuuri kõigis jaoskondades, patrullteenistuses ja piirkondliku politseiteenistuse suunal (kõigis jaoskondades autor jagab ära küsitluslehed, millele peavad vastama ainult need ametnikud, kes ise on osalenud liiklusõnnetustes politseisõidukiga juhina – antud viide on ka küsitluslehtedes).
- Antud valim on tehtud põhjusel, et politseisõidukitest on suurema riskiga just politseivärvides sõidukid ja neist on enamus kasutusel neis eelpool mainitud teenistustes.
- Küsitlus viiakse läbi ainult nende Põhja prefektuuri ametnike seas, kes on ise osalenud liiklusõnnetuses politseisõidukiga juhina, põhjusel et saada kokku kõige tõepärasem ülevaade ametnike endi seisukohalt.
- Lisaks küsitlusele viib lõputöö autor läbi alarmsõiduki juhtide täiendkoolituse käigus osalusvaatluse, kus autor soovib analüüsida koolituse käiku, osalejate teadmisi enne koolitust ja peale koolitust ning teha nende vastav võrdlus, hindamaks koolituste vajadust ja ka sealt saadud teadmisi läbi ametnike.

11. Uurimise (praktiline) kasu politseile ja võimalik kasutusala (kes ja mis eesmärkidel veel andmeid kasutab?): Lõputöö väärtus on eelkõige edaspidiste alarmsõidukijuhtide väljaõppe parandamine, sealjuures koolituste planeerimine, kuid ka tähelepanu pööramine juhile kui inimesele (psühholoogiline aspekt) ja liiklusõnnetuste tekke põhjuste analüüsimine. Loodetavasti on võimalik minu poolt kirjutatud lõputööd kasutada nii alarmsõidukite täiendkoolituste teoreetilises (täpne liiklusõnnetuste analüüs, tüüp situatsioonid jne), kui ka praktilises osas (liiklusõnnetusjuhtumite vältimine läbi praktiliste harjutuste). Võimalusel saab teha ka ettepanekuid sõidukite varustuste paremaks ja turvalisemaks muutmiseks.

12. Nõusolek anda uurimistöö ning saadud andmete koopia PPA raamatukokku köidetult ja/või elektrooniliselt. Nõus

Esitan valminud uurimistöö .pdf vormingus failina aadressil [ppa@politsei.ee](mailto:ppa@politsei.ee) ning uurimistöö elektroonse kokkuvõtte (reeglina kuni 3000 tähemärki) .rtf või .doc vormingus aadressil [ppa@politsei.ee](mailto:ppa@politsei.ee). hiljemalt - 20.06.2013 - (kavandatava esitamise kuupäev)

Taotluse kuupäev: 10.03.2013

Taotleja: Mari-Liis Mölder

## LISA 2. KÜSITLUS PATRULL JA PIIRKONNAPOLITSEINIKELE

Lp Küsitletavad

Mina olen Mari-Liis Mölder, Sisekaitseakadeemia üliõpilane ja kirjutan lõputööd teemal „Politseisõidukitega tekitatud liiklusõnnetused ja nende tekke põhjused Põhja prefektuuri näitel“. Seoses sellega palun Teie abi, et analüüsida liiklusõnnetuste põhjuseid just läbi Teie silmade. Iga vastus on väga oluline ja olen väga tänulik, kui leiate aega küsimustiku täitmiseks. Küsimustik on ananüümne ja enamik valikvastustega, mille täitmine võtab aega maksimaalselt 10 minutit.

Küsimustikule palun vastata ainult neil korrakaitsepolitseitööd tegevatel ametnikel, kes on sattunud alarmsõidukijuhina alarmsõidukit juhtides liiklusõnnetusse.

1. Teie sugu
  - a) Mees
  - b) Naine
  
2. Teie vanus
  - a) 20-25
  - b) 25-30
  - c) 30-35
  - d) 35-40
  - e) 40-45
  - f) 45 ja vanemad
  
3. Millises politseijaoskonnas Te Põhja prefektuuris töötate?
  - a) Ida PJ
  - b) Kesklinna PJ
  - c) Lõuna PJ
  - d) Ida-Harju PJ
  - e) Lääne-Harju PJ
  
4. Kui pikk on olnud Teie mootorsõidukijuhi staaž.  
.....
  
5. Kui pikk on olnud Teie alarmsõidukijuhi staaž?  
.....
  
6. Mitu liiklusõnnetust on Teil olnud kokku mootorsõidukijuhina väljaspool politseitööd?
  - a) 1
  - b) 2
  - c) 3
  - d) 4 ja rohkem
  
7. Mitu liiklusõnnetust on Teil olnud kokku politsei alarmsõidukijuhina?

- a) 1
  - b) 2
  - c) 3
  - d) 4 ja rohkem
8. Millistel asjaoludel toimus Teil politsei alarmsõidukiga liiklusõnnetus? Kui vastate muu põhjus, siis palun tooge välja ka kindel põhjus.
- a) Kokkupõrge teise sõidukiga
  - b) Kokkupõrge loomaga
  - c) Kokkupõrge jalakäijaga
  - d) Kokkupõrge muu takistusega
  - e) Tagurdamine
  - f) Muu põhjus.....
9. Mis põhjusel toimus Teil politseisõidukiga liiklusõnnetus? Kui vastate muu, siis palun põhjendage.
- a) Tee tingimused (ebatasane, konarlik, rööpad, märg, libe)
  - b) Halb ilmastiku (sademed, lumi, ere päike jne)
  - c) Liiga suur kiirus või vale kiiruse valik
  - d) Muu.....
10. Kus toimus (id) liiklusõnnetus (ed), kui kohti on mitu siis palun tooge välja kõik kohad?.....
11. Kas Teie olite politsei alarmsõidukijuhina liiklusõnnetuse põhjustamises süüdi?.....
12. Mis põhjustel juhtuvad Teie arvates politsei alarmsõidukitega liiklusõnnetused? Muu põhjuse märkimisel palun tooge välja põhjus.
- a) Väheste kogemustega politseisõidukite juhid
  - b) Väheste kogemustega tavaliiklejad (tekitavad liiklusohtrlike olukordi)
  - c) Halvad ilmastiku/teeolud
  - d) Halb sõiduki tehniline seisukord; varustus
  - e) Muu põhjus.....
13. Mis tüüpi politsei alarmsõidukiga toimus liiklusõnnetus? Kui muu, siis palun täpsustage.
- a) Buss
  - b) Sõiduauto
  - c) Muu.....
14. Kas Teie poolt juhitud politsei alarmsõidukite tehniline seisukord ja varustus vastavad nõuetele, või jääb siin midagi vajaka?.....
15. Kuidas Teie tundsite end peale liiklusõnnetust emotsionaalselt?.....
16. Kas Teil tekkis liiklusõnnetuse tagajärjel tervisekahjustusi? Kui jah, siis millised?
- a) Jah.....
  - b) Ei

17. Kas Teie peale liiklusõnnetuse toimumist politsei alarmsõidukiga tundsite, et vajasite nõu ja tuge ja kui tundsite, siis millist ja kellelt ?
- a) Jah.....  
.....
- b) Ei
18. Kas Teie tunnete end politsei alarmsõidukijuhina enesekindlalt, kui teostate alarmsõitu?
- a) Tunnen alati kindlalt  
b) Tunnen ebakindlust  
c) Ei tunne üldse kindlalt
19. Kas tunnete väsimust, kui juhite politsei alarmsõidukit?
- a) Tunnen tihti  
b) Tunnen vahel  
c) Ei tunne üldse
20. Kui hästi Teie hindate enda juures ohtude ettenägemise võimet?
- a) Oskan väga hästi ohte ette näha  
b) Vahel oskan ohte ette näha  
c) Ei oska üldse ohte ette näha  
d) Ohte pole võimalik ette näha
21. Kuidas hindate enda juures tähelepanuvõimet, kui teostate alarmsõitu politseisõidukiga?
- a) Suurepäraseks  
b) Rahuldavaks  
c) Ei oska öelda
22. Teostades alarmsõitu, kuidas tunnete end politsei alarmsõiduki juhina?
- a) Pinges, stressis, mures  
b) Rahulikuna  
c) Ei tunne midagi
23. Milliseid politsei alarmsõidukijuhi koolitusi Teie olete läbinud?.....
24. Kas peale liiklusõnnetust suunati Teid alarmsõiduki täiendkoolitusele?
- a) Suunati  
b) Ei suunatud
25. Kuidas hindate alarmsõidukijuhtide täiendkoolituse vajadust?
- a) Väga vajalik  
b) Mõningal määral vajalik  
c) Ei ole vaja
26. Mida Teie enam ootaksite alarmsõidukijuhi koolitustelt?
- a) Teoreetilisi teadmisi  
b) Praktilisi sõiduharjutusi  
c) Psühholoogilist abi ja nõustamist, kuidas mingis olukorras toime tulla  
d) Mitte midagi ei oota

Aitäh!

## LISA 3. OSALUSVAATLUSE KÄIGUS EELKÜSITLUS

Lp Küsitletavad

Mina olen Mari-Liis Mölder, Sisekaitseakadeemia üliõpilane ja kirjutan lõputööd teemal „Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused ja nende tekke põhjused Põhja prefektuuri näitel“. Seoses sellega palun Teie abi, et analüüsida alarmsõidukite koolitus vajadust Põhja prefektuuris. Iga vastus on väga oluline ja olen väga tänulik, kui leiate aega küsimustiku täitmiseks. Küsimustik on ananüümne ja enamik valikvastustega, mille täitmine võtab aega maksimaalselt 5 minutit.

1. Teie sugu:

- a) Mees
- b) Naine

2. Teie vanus:

- a) 20-25
- b) 25-30
- c) 30-35
- d) 35 ja vanemad

3. Millisel suunal Te politseis töötate?

- a) Korrakaitse
- b) Kriminaal
- c) Muu.....

4. Kui pikk on olnud Teie politseisõiduki juhistaaj?.....

5. Kas olete varem osalenud alarmsõidukijahi täiendkoolitusel?

- a) Jah
- b) Ei

6. Millised on Teie ootused antud koolituse suhtes?.....

7. Kas selliseid koolitusi on vaja ja kui arvate, et on siis kui tihti peaks neid läbi viidama?

- a) Jah.....
- b) Ei

8. Mis põhjusel Te antud koolitusele tulite? Kui valite muu, siis palun tooge välja põhjus?

- a) Enda soovil
- b) Ülemuse soovil
- c) Kolleegid soovitasid
- d) Muu.....

9. Mis antud koolitus endast kujutab (Teie arvates)?.....

Aitäh!

## LISA 4. OSALUSVAATLUSE KÄIGUS TAGASISIDE KÜSITLUS

Lp Küsitletavad

Eelnevalt Teiega läbiviidud eelküsitlusele lisaks, palun Teil vastata ka järgnevale tagasiside küsitlusele, et analüüsida ja võrrelda Teie eelnevaid vastuseid tagasisidest saadud vastustega. See on väga oluline hindamaks koolituse vajalikkust ja kasulikkust. Palun Teil antud küsimustikule vastates lähtuda toimunud koolitusest, Laitse Rallipargis 30.01.2013 – 31.01.2013. Ootan rõõmuga Teie poolseid ettepanekuid ja ideid. Küsimustiku vastused on ananüümsed.

1. Kas Teie ootused antud koolituse suhtes täitusid?
  - a) Jah kindlasti
  - b) Mõningal määral
  - c) Ei täitnud minu ootusi
  
2. Kuidas hindate koolituse teoreetilist osa?
  - a) Väga vajalik
  - b) Mõningal määral
  - c) Ei ole vaja
  - d) Muu.....
  
3. Kuidas hindate koolituse praktilist osa?
  - a) Väga vajalik
  - b) Mõningal määral
  - c) Ei ole vaja
  - d) Muu.....
  
4. Kas midagi peaks koolituste juures muutma, kui arvate et peab, siis mida ja miks?
  - a) Jah.....
  - b) Ei
  
5. Kas antud koolitus andis Teile midagi uut/kasulikku?
  - a) Andis väga palju
  - b) Andis, kuid mitte piisavalt
  - c) Ei andnud midagi
  - d) Muu.....
  
6. Kas Te tuleksite sellisele koolitusele uuesti, kui selline võimalus avaneks?
  - a) Kindlasti
  - b) Veel ei oska öelda
  - c) Ei tuleks
  - d) Muu.....

Aitäh!