

Sisekaitseakadeemia
Päästekolledž

Heiki Pokbinder

ALARMSÕIDUKI JUHTIDE KOOLITUSSÜSTEEMI
KAASAJASTAMINE LÄHTUVALT PÄÄSTEALA
SPETSIIFIKAST

Juhendaja:
Margo Klaos, MA

Tallinn 2010

ANNOTATSIOON

SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Päästekolledž	Kuu ja aasta: Mai 2010
Töö pealkiri: Alarmsõiduki juhtide koolitussüsteemi kaasajastamine lähtuvalt päästeala spetsiifikast.	
Töö autor: Heiki Pokbinder	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
<p>Lühikokkuvõte:</p> <p>Käesolev lõputöö on koostatud 52 lehel eesti keeles. Töös kasutatud peamised märksõnad on alarmsõit, alarmsõiduk, alarmsõidukijuht, alg- ja täiendkoolitus, perioodilisus ning turvalisus. Töö uurimisobjektiks on alarmsõidukijuhtide koolituse korraldus. Lõpuöö eesmärgiks on välja selgitada lähtuvalt päästetehnika spetsiifikast seadusandlusega reguleeritud ning päästekeskuste poolt pakutava alarmsõidukijuhtide koolituse sobivus päästeteenistujatele. Töö käigus uuritakse kas alarmsõidukijuhtidele läbiviidava koolituse aeg, maht ja sisu on piisav ning kas Päästeasutustes kasutusel olevate erinevat tüüpi alarmsõidukite (suuregabariidiline tehnika, erineva teljevalemiga sõidukid 4*4, 8*8) juhtimiseks on vajalik erinev koolitus.</p> <p>Töö on koostatud viies osas. Esimene peatükk annab ülevaate seadusandlusest. Samuti käsitleb autor siin peatükis seadusega korraldatud koolituse korda ja näitab ära kõik alarmsõiduki juhi koolitusega seonduvad õigusaktid. Teine peatükk annab ülevaate alarmsõiduki juhtimisest teoorias. Kolmandas peatükis käsitleb autor ka teenistuste tuleviku mõistes alarmsõidukite spetsiifilisuse teemat kuna järjest rohkem valitakse võimalikult paljude kasutusvõimalustega päästetehnika Neljas peatükk käsitleb empiirilise uuringu meetodeid. Viiendas peatükis on kirjeldatud uuringu tulemusi. Uurimismeetodina kasutati kvantitatiivset uuringut ankeetküsimustiku näol. Uuringu läbiviimiseks koostatud küsimustik oli suunatud üle vabariigi 58 päästekomando 1177</p>	

päästjatele.	
<p>Uuringu tulemusest selgus, et alarmsõiduki juhtide vananemise tendents on tõusvas joones. Seega leiab autor, et on vaja ümber korraldada koolituste programm eelkõige koolituste ajalise pikkuse ning praktilise osa suhtes. Uurimustöö käigus leidsid autori poolt püstitatud hüpoteesid kinnitust ning töö autor tegi olulisi ettepanekuid nii seadusandluse, kui koolituskorralduse muutmiseks.</p>	
Võtmesõnad: alarmsõit, alarmsõiduk, alarmsõidukijuht, alg- ja täiendkoolitus, perioodilisus, turvalisus	
Keywords: emergency ride, emergency vehicle, emergency vehicle driver, primary & in-service training, periodicity, safety	
Säilitamise koht:	
Vastab lõputöö nõuetele Juhendaja:	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud Kolledži direktor:	Allkiri:

SISUKORD

ANNOTATSIOON	2
SISUKORD	4
SISSEJUHATUS	5
1. ÕIGUSAKTIDES SÄTESTATUD NÕUDED	6
1.1. Kvalifikatsiooninõuded	6
1.2. Koolitusnõuded ning koolituse korraldus	6
1.3. Liiklusseadus	9
2. ALARMSÕIDUKI JUHTIMINE	10
3. PÄÄSTETEHNIKA SPETSIIFILISUS.....	15
4. EMPIIRILINE UURING	18
4.1. Uurimismeetodid	18
4.2. Alarmsõiduki juhtide analüüs	18
4.3. Täiendkoolituse vajaduse analüüs	30
5. UURINGU TULEMUSED JA JÄRELDUSED	36
KOKKUVÕTE	39
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	41
SUMMARY	43
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	45
LISAD.....	46

SISSEJUHATUS

Alarmsõidukitega juhtunud liiklusõnnetuste toimumine on tõstatanud küsimuse nende õnnetuste põhjuste kohta. Esialgse hinnangu järgi võivad põhjused seotud olla kaasliiklejate tähelepanematusega, liikluses osalevate sõidukite arvu ja liiklusintensiivsuse kasvuga, samas ei saa välistada ka alarmsõidukijuhtide professionaalse ettevalmituse ebapiisavust (noorenev alarmsõidukijuhtide vanus). Mõne aasta jooksul on muutunud ka alarmsõidukite suurused (konteinerauto, paakauto) ning seega on oluline omada teadmist ning oskust tehnikaga toime tulla. Muutunud on ka gümnaasiumites suunitlusõpe. Varematal aegadel andsid gümnaasiumid võimaluse omandada C kategooria juhiload tänasel päeval seda üldjuhul ei võimaldata, mistõttu võimalus valida päästjaks vastava kategooria juhilubadega töötajaid on vähenenud. Arvestades olukorda, kus päästjate kasutuses on järjest parem tehnika mis võimaldab sõita tunduvalt kiiremini kui vanema tehnikaga, on vaja rohkem pöörata tähelepanu liiklusohutusele. Maailma praktika kohaselt peamine päästjate surma põhjuseks on alarmsõidul toimuvad liiklusõnnetused.

Käesoleva lõpuöö eesmärgiks on välja selgitada lähtuvalt päästetehnika spetsiifikast seadusandlusega reguleeritud ning päästekeskuste poolt pakutava alarmsõidukijuhtide koolituse sobivus päästeteenistujatele.

Eesmärkidest tulenevalt on käesoleva töö hüpoteesid järgmised:

- Alarmsõidukijuhtide täiendkoolituses on vaja teha olulised kvalitatiivsed muudatused seoses päästealase spetsiifilise tehnika soetamisega
- Päästeteenistujate alarmsõidukijuhtide koolituses on vaja teostada muudatused.

Uurimismeetoditena kasutatakse ankeetküsimustikku. Uuringu tulemusel selgub, kas alarmsõidukijuhtidele läbiviidava koolituse aeg, maht ja sisu on piisav. Samuti selgub, kas Päästeasutustes kasutusel olevate erinevat tüüpi alarmsõidukite (suuregabariidiline tehnika, erineva teljevalemiga sõidukid 4*4, 8*8) juhtimiseks on vajalik erinev koolitus.

1. ÕIGUSAKTIDES SÄTESTATUD NÕUDED

1.1. Kvalifikatsiooninõuded

Autojuhtide kvalifikatsiooninõudeid reguleerib 07.06.2000 vastuvõetud autoveoseadus (AVS). Selle seaduse § 27 lg 2 määrab ära alarmsõidukijuhi ametikoolituse, mille kohaselt autojuht, kes veab ohtlikke veoseid või juhib alarmsõidukit töölepingu alusel või tööülesandest tulenevalt, peab olema läbinud sellekohase koolituskursuse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tunnustatud õppeasutuses ja sooritanud selle kursuse lõpueksami.

Autoveoseaduse regulatsioonist tulenevalt ei pea alarmsõidukijuhid omama täiendavalt kutselise autojuhi ametikoolitust (veoautojuhi ametikoolitust), sest tegu ei ole veoteenuse osutamisega ning reeglina on alarmsõiduki juhtimine päästeteenistujatele vaid täiendav tööülesanne.

AVS § 22 lg 1 nõuet alarmsõidukijuhile, et ta peab esitama teda kontrollivale politseiametnikule või muule teda seaduse alusel kontrollivale ametiisikule ametikoolituse läbimist näitava dokumendi, kohaldatakse alates 2006. aasta 1. jaanuarist (AVS § 36 lg 6), AVS § 27 nõuet autojuhi ametikoolituse ja alarmsõidukijuhi koolituse kohta kohaldatakse tööle võetavate autojuhtide ja alarmsõidukijuhtide suhtes alates 2003. aasta 1. jaanuarist (AVS § 36 lg 7).

1.2. Koolitusnõuded ning koolituse korraldus

Nõuded alarmsõidukijuhi väljaõppele on reguleeritud teede- ja sideministri 4. aprilli 2001.a määrusega nr 33 “Alarmsõidukijuhi koolituse eeskiri, koolituskursuse õppekava, autojuhi kutseoskusnõuded ja koolitustunnistuse vorm” (TSM 33). Nimetatud määrus reguleerib alarmsõiduki koolitust kõigile valdkondadele ühiselt ning ei arvesta päästetehnika suurust ning erisusi.

Nimetatud õigusaktiga on reguleeritud kogu alarmautojuhtide koolitusala tegevus. TSM 33 sätestab määruse esimese peatükina koolitusega seotud eeskirja: nõuded juhi koolitusele (§ 1), koolituse liigid (§ 2), nõuded koolitusest osavõtjale (§ 3), õppetöö korralduse ja kestuse (§ 4), hindamise aluse ja eksamineerimiskorra (§ 5), nõuded koolitusaasutusele (§ 6), nõuded koolitusaasutuse pedagoogilisele kaadrile (§ 7), õppedokumentatsiooni (§ 8) ja koolituse järelevalve (§ 9).

Alarmsõidukijuhi koolituse õppekava on kinnitatud TSM 33 teises peatükis, temaatiline plaan esitatakse sama määruse lisana – lisa 1.

Õppuse kestus täiendkoolituse osas on 18 õppetundi, algkoolituse osas 31 õppetundi. Täiendkoolitust antakse juhtidele, kellel on olemas vähemalt 3 aastane sõidukogemus alarmsõidukijuhina, algkoolitust aga neile, kellel selline kogemus puudub (TSM 33 § 2 lg 2).

Alarmsõidukijuhi koolitust reguleerivas määruses rõhutatakse, et koolitamisel tuleb arvestada sellega, et õpetatakse kõrgema ohu allika kasutajat, kelle võimalikud vead või väär tegutsemine kõrgendatud riski olukorras võivad põhjustada raskeid või korvamatuid tagajärgi: seadusega on lubatud eirata liikluseeskirja nõudeid (TSM 33 § 1 lg 3).

Algkoolituse ja täienduskoolituse teoreetilise osa põhiülesanne on kaitsliku juhtimisstiili õpetamine, eriti äärmuslikke liiklusolusid arvestades (TSM 33 § 2 lg 3).

Algkoolituse praktilise osa põhiülesanne on liiklusohtude ettenägemise ja ennetamise õpetamine (TSM 33 § 2 lg 4), täienduskoolituse praktilise osa põhiülesanne on juhtide õpetamine äärmuslikes olukordades tegutsemiseks (TSM 33 § 2 lg 5).

Õppeaine „Alarmsõiduk liikluses“ käsitleb endas määruse lisa 1 kohaselt kaheksat teemat:

- sõiduki kaitslik juhtimisstiil;
- alarmsõidukite kasutamist käsitlev seadusandlus;
- alarmseadmed;
- alarmseadmete toime;

- ohud liikluses;
- sõiduki turvalisus;
- tsiviilvärvides alarmsõiduki juhtimine äärmusolukordades;
- esmaabi osutamine ja elustamisvõtete rakendamine.

Enamiku teemade puhul on sätestatud ka allteemad (lisa 2). Näiteks teema „Ohud liikluses“ kirjelduses on kokku üheksa allteemat ning lisaks praktiline harjutus. Selle aine koolituse maht on 17 tundi, millest 14 tundi on teoreetilisi ning 3 praktilist tundi. Koolitus lõpeb eksamiga teoreetilises osas ning lisaks eksamisõiduga.

Õppeaine „Alarmsõiduki juhtimine äärmuslikes liiklusolukordades“ kohta on määruse lisa 1 kolm teemat, mida kontrollitakse eksamisõidul:

- Äärmusolukorra määranng (sõidukile mõjuvad jõud kiirendamisel, pidurdamisel ja sõidul kurvis; sõiduki juhitavus, teelpüsivus ja kursikindlus ning seadmed nende tagamiseks; esi-, taga- ja nelivedu autode erinev käitumine rehvide haardevõime piiril; alarmsõiduki konstruktsioonist ja kasutusalaast lähtuvad täiendavad ohud; harjutused sõiduki juhitavuse ja teelpüsivuse piirolukorra määramiseks: „Uss“, „Kurv“, „Ümberpõige takistusest“);
- Ohutu sõidujoon (sõidujoone mõiste ja valik, arvestades auto dünaamilisi omadusi; harjutused sõiduki juhitavuse ja teelpüsivuse piirolukorra määramiseks pimedal ajal: „Kurv äkkpidurdusega“; „Ümberpõige“);
- Ennetavad juhtimisvõtted ohutul sõidujoonel (harjutused juhi ja auto võimete määramiseks: „Kiiruslik uss, „Ristikuleht“ B-kategooria autoga). eksamisõit.

Nimetatud aine õppetundide arv on 14, mis sisaldab 3 teoreetilist tundi ning 11 tundi praktilisi harjutusi.

Määruses aga ei sätestata täiendkoolituse perioodilisust – millise ajavahemiku järgi anda autojuhtidele lisakoolitust. Samas oleks see väga oluline, tagamaks juhtide professionaalsust ja hoidmaks vajalikul tasemel alarmsõidu ohutusalaseid teadmisi. Täiendkoolitus seotakse määruses alarmsõidukijuhi kolmeaastase juhikogemusega, mida saab tõlgendada ühekordse täiendkoolitusena.

1.3. Liiklusseadus

Liiklusseaduse (LS) § 71 lg 1 p 1 kohaselt on eritalituse sõiduk kiireloomulisi ameti- või tööülesandeid täitev sõiduk (alarmsõiduk). LS § 71 lg 2 sätestab – “Alarmsõiduki juht, kelle sõidukil on sisse lülitatud sinine vilkur koos erilise helisignaaliga või helisignaalita, võib ametiülesannete täitmisel eirata käesoleva seaduse § 47 lõigetes 1–4 nimetatud suurimat lubatud sõidukiirust”. (Suurim lubatud sõidukiirus asulavälisel teel on 90 kilomeetrit tunnis ja asulasisesel teel on 50 kilomeetrit tunnis, Maanteeamet võib asulavälisel teel suurendada suurimat lubatud sõidukiirust 120 kilomeetrini tunnis ja kohalik omavalitsus – asulasisesel teel 90 kilomeetrini tunnis – § 47 lõiked 1–4).

LS § 71 lg 5 kohaselt peab eritalituse sõiduki juht selles paragrahvis nimetatud õigusi kasutades tagama liikluse ohutuse, sealjuures peavad teised liiklejad (LS § 71 lg 6) eritalituse sõidukile, millel on sisse lülitatud vilkur koos erisignaaliga või erisignaalita, ja sellise sõiduki saadetavale sõidukile andma teed või vajaduse korral peatuma.

Liiklusseadusest võib välja tuua veel mõned alarmsõiduga seonduvat paragrahvid. Neist esimene sätestab päästeasutuse osalemise liiklusavarii tagajärgede likvideerimisel: LS § 59 lg 1 kohaselt teostab tulekustutus- ja päästetöid liiklusõnnetuse sündmuskohal päästeasutus. Teise sättega (LS § 70 lg 4) antakse tulekustutus- või päästetööde tegijatele õigus sõita või parkida maastikusõidukiga maastikul ilma maavaldaja loata. Alarmsõidukitele antud eriõigus on välja toodud LS §-s 48, mis määrab piirangud mootorsõidukite. Eelnimetatud paragrahvi lõige 2 lubab tööülesandeid täitvatel eritalituse sõidukitel sõita, peatuda ja parkida kõnniteedel, ohutussaartel, eraldusribadel, õuede ja teega külgnevate alade sissesõitudel, mis teistele liiklejatele on samas keelatud.

Alarmsõidukite kasutamise detailsemale regulatsioonile viidatakse LS § 71 lõikes 7 – eritalituse sõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise korra kehtestab Vabariigi Valitsus.

2. ALARMSÕIDUKI JUHTIMINE

Päästeasutustes kasutatav pääste- ja eritehnika on tehniliselt keerukas ning spetsiifiline. Päästetehnika nüüdisaegsed põhimõtted on suunatud multifunktsionaalsusele, tehnika peab olema võimalikult universaalne ning kasutatav enimlevinud õnnetusliikide puhul. Sama päästetehnikat kasutatakse nii tulekahjude likvideerimisel, liiklusõnnetuste tagajärgede likvideerimisel, veeõnnetustel kui ka varingutel ning muudel erivahendeid ja varustust vajavatel sündmustel. (Jyrkkiö 1985:21) Universaalne ning multifunktsionaalne tehnika aitab kiiremini lahendada sündmuste likvideerimist, samuti tehnika kohaletoimetamist sündmuskohale. Kui tehnika on multifunktsionaalne ei pea päästjad sündmuskohale toimetama väga palju erinevat tehnikat ning saavad õnnetuse likvideerida kiiremini. Multifunktsionaalne eritehnika nõuab omakorda erioskusi selle juhtimiseks ning kasutamiseks.

Alarmsõiduki juhilt nõutakse tema töös suurt kutsemeisterlikkust. Sellise kutsemeisterlikkuse moodustavad teadmised, oskused ja harjumused. (Lempinen. 1983) See on oluline seetõttu, et sõiduki juht ei seaks ohu kaasliiklejaid ning samuti oma meeskonda.

Enne, kui asuda õppima alarmsõiduki juhtimist, on loomulikult vaja omandada vastava kategooria juhiloa. Alarmsõiduki juhtimine saadakse kergemini selgeks siis, kui osatakse valitseda külglibisemises olevat sõidukit, osatakse pidurdada, jne. Need on küllaltki tähtsad oskused, kuna paljud liiklusõnnetused alarmsõidukitega on toimunud just selle tõttu, et ei suudeta sõidukit valitseda. (Lempinen. 1983) Alarmsõidukid on rasked ja kõrged ning nende juhitavus ei ole tihtipeale sarnane tavasõidukitega.

Viis, kuidas komando koolitab oma liikmeid päästeautodega sõitma, räägib paljuski liikmete pühendumusest ohutusele. Kahjuks on veel komandosid, kes ei võimalda koolitust tehnikaga opereerivatele liikmetele. Nad loodavad juhi oskustele ja õnnele. Korralikult koolitatud ja haritud juht saab leevendada palju probleeme päästeteenistuse jaoks. Juhid on

võimelised opereerima tehnikaga ohutult ja oskuslikult sõiduteel. Tähtis on ka juhi tehnika tundmine. Neid teadmisi on vaja selleks, et ennetada tehnika lagunemist ning tekkinud vead kõrvaldada algstaadiumis. Vigade avastamine algstaadiumis on remondi kulude vähendamise seisukohast väga tähtis. (Dow 2007) Valede juhtimisvõtete tõttu tekkinud kahjud võivad olla komandodele liigseks koormaks rahalises võtmes kuna valede juhtimisvõtete tõttu tekkivad remondikahjud ei mõjuta mitte ainult komando eelarvet vaid ka operatiivsust sest kahjustatud tehnika ei ole operatiivvalmiduses.

Koolitajad, kes töötavad ja koolitavad alarmsõidukijuhte jälgivad uudiseid, kus tõstetakse esile päästeautodega juhtunud õnnetused. Liikluses on olukordi, kus enamik koolitajaid tunnevad muret, autojuhtide keskendumisvõime osas. Liikluses on palju potentsiaalseid segajaid, eriti kui sõidetakse väljakutsele. Umbes kolmveerand intsidentidest, millega kaasnes sõidukikahju, leiti olevat juhtide tähelepanematus tee ja liikluse suhtes kolmel sekundil enne intsidenti. Üks kõige tavalisem põhjendus mida kuuldakse kui räägitakse autojuhtidega peale intsidenti on „Ma ei näinud seda”. Kokkuvõtteks, kui sa ei vaata ette, siis sa ei näegi ohtu enne kui oled ise ohus. (Dallessandro 2007) Alarmsõiduki gabariidid võivad olla suuremad ning sõiduki juht ei arvesta nendega. Samuti tekitab probleeme sõiduki manöövervusvõime, mis alarmsõidukil võib olla tavasõidukist halvem. Väheses kogemusega juht ei oska tihti peale arvestada nende parameetritega.

Juhid kaotavad tihti oma valvsuse, kui nad pöörduvad depoosse, sest nende meelest oli väljasõit edukas ja nüüd on aeg lõdvestuda sõites depoosse. Ka alarmsõidult tulles ei tohi kaotada valvsust enne, kui päästeauto on pargitud ja sa oled teinud kontrolli kindlustamiseks, et päästetehnika ja varustus on valmis järgmiseks väljakutseks. Paljud alarmsõidukite juhid pole kunagi pidanud tegema ootamatut manöövrit või äkilist hädapidurdust. Autojuhid ei mõtle situatsioonile lihtsalt sellepärast, et neil on aastaid alarmsõidu kogemust. Kui nad pole õnnetuste vältimiseks või hädapidurduse tegemiseks ette valmistunud siis nad lihtsalt vaikimisi jäävad oma oskuste tasemele selles valdkonnas, mis võivad olla nõrgad. (Dallessandro 2007) Peale sündmuskohalt naasmist on alarmsõidukijuhid tihti peale väsinud ning ei pööra enam täit tähelepanu auto ümber toimuvale. Liigse kindlusega tehakse manöövreid. Mis võivad esile kutsuda tehnika vigastusi.

Meie alarmsõidukid on varustatud paljude lülitite, näidikute, tulede, arvukate sireenide, õhupunasate tehnoloogiliste seadmete ja arvukate kahesüsteemsete raadiotega. Autojuhid,

kes opereerivad lülititega, vajutavad sireeni nuppe või küünitavad raadio mikrofonini, et anda edasi mõnikord mittevajalikku infot, hajutavad oma tähelepanu teelt. Alarmsõiduki juhid veedavad tunde sõites ja ainult umbes 60 sekundit korraga tagurdades, aga õnnetuste arv, mis juhtub tagurdamise ajal on rohkem proportsioonist väljas, kui ajal mil harjutatakse tagurdamist.(Dallessandro 2007) Peamised õnnetused tagurdamisel tekivad tihtipeale juhi hooletusest ja tähelepandamatusel. Harjutamise käigus keskendutakse rohkem ümbritsevale.

Albuquerque tuletõrjemeeti koolitusakadeemia vaatas täielikult üle oma alarmsõidukijuhi koolitusprogrammi. 2006. aastal osalesid Albuquerque päästjad neljapäeval juhikoolitusel enne päästeautoga sõitmist. Nad said mõned loengud juhtimisest, pumba operatsioonidest ja redeli operatsioonidest õhus. Harjutusperiood oli väga piiratud, igal õpilasel polnud piisavalt aega harjutada nõutud oskust. Peale kursuse lõpetamist harjutasid õpilased oma oskusi vahetuses koos neile määratud juhendajaga. Peale harjutuste läbimist paluti teha õpilastel juhi sertifitseerimise testid, kui nad tundsid, et on selleks valmis. Testi edukalt sooritanud päästjal on õigus kanditeerida alarmsõiduki juhi kohale sooritades vastava eksami. (Dow 2007) Piisav praktika alarmsõiduki käsitlemisel annab juhile rohkem kindlust ning samuti ka asutusele juhi oskuste kohast turvalisust.

Uue programmi loomisel „Kahenädalane juhi akadeemia” keskenduti põhiteemade gruppidele, mida alarmsõidukijuht peab teadma. Selleks loodi 23 detailset oskustelehte alarmsõiduki juhtimiseks, pumba operatsioonideks ja õhusüsteemi juhtimisoperatsioonideks. Loodud õppematerjal pakub terviklikkuse koolitustele, millest oli eelnevatel aastatel puudu. Kõik juhendajad õpetavad samu oskusi kõikidele õpilastele. Samuti koostati neli sertifitseerimistesti , mis põhinevad õppematerjalil. Me lisasime punktid kõigile ülesannetele oskustelehel. Täispunktid antakse, kui ülesanne on sooritatud korrektselt. Punkte vähendatakse, kui ülesanne pole sooritatud või töö on poolik. Automaatse läbikukkumise parameetrid on selgelt defineeritud oskuste ja sertifitseerimistesti lehtedel. Alarmsõiduki juhi koolituse standardse opereerimisejuhise ülesanne on iga aastane alarmsõiduki juhtide täiendkursus kõigile alarmsõiduki juhtidele, kaasa arvatud ka komandopealikele, kes sõidab tööalaselt alarmsõidukiga. Nüüd on poliitika, et iga dokumenteeritud juhi koolitus peab olema säilitatud failina akadeemias. (Dow 2007) Lisaks sõiduki juhtimisele täiendatakse kursust ka alarmsõidukil oleva tehnika käsitlemise oskustega, mis kokkuvõtteks annab tervikliku ülevaate alarmsõiduki juhi oskustest.

Alarmsõidukijuhi teadmisi ning oskusi hinnatakse lõpueksamil. Sellise eksami dokumenteerimine ning salvestamine ka videofailina annab organisatsioonile kindlust ning annab järgnevatel aastatel hea ülevaatematerjali isiku oskustest.

Avaldades soovi õppima asuda „Kahe nädalases juhi akadeemias” peavad päästjad täitma eelkandideerimise avalduse. See määrab miinimum teadmised, mis on seotud päästetehnikaga. Päästja peab selle avalduse ära täitma koos oma komandopealiku ja autojuhiga. Vastutuse seisukohalt ei tunne me end mugavalt tehnikaga sõitvate liikmetega, kui nad pole adekvaatselt koolitatud. Isegi päästjal, kellel on tavajuhiloa pole lubatud sõita alarmsõidukiga sõiduteel enne, kui on läbitud „Kahe nädalase juhi akadeemia”. Samuti peavad kõik päästjad läbima kaks 20 minutist online kursust enne juhi koolituse akadeemias osalemist. (Dow 2007) Meeskonnale kindluse andmiseks istuda alarmsõidu ajaks autosse pädeva juhiga kindlustatakse läbi põhjalike koolituste ning ka isiku enda huviga võtta vastutus meeskonna elu ja tervise eest alarmsõidu kestel.

Uus kahe nädalane juhi akadeemia pakub olulist treeningaega koos klassisisese tegevusega. Õpilased õpivad läbi kordamise ja kommenteerides üksteist praktiliste harjutuste ajal. Peale juhi akadeemia lõpetamist on päästjatel riiklikult tunnustatud alarmsõiduki juhi kutse sertifikaat. Testi läbimiseks vajalik tulemus on 80%. Kui päästja kukub mõnes sertifitseerimise protsessi testis läbi, siis kordustest on lubatud 15 päeva pärast. (Dow 2007) Testi läbimise kriteeriumid on viidud maksimaalsele tasemele, et kindlustada juhtide täielik kompetentsus läbi teooria ning praktika. Ka Eestis on oma alarmsõidukijuhi koolituse läbimise testi läbitavuse tase 80%-ni.

Praktilise harjutuse eksamil antakse päästjatele koonusekursuse ja reeglite/instruktsioonide juhend, kus kirjeldatakse täpselt eelseisvate harjutuste tingimused ja sanktsioonid. Testi alguses antakse ette tulemus sada punkti. Viis punkti vähendatakse iga riivatud koonuse eest, mida autojuht tabab. Kindlates kursuse osades järelvaataja mõõdab vahemaa alarmsõiduki ja objekti vahel, kui distants on 12 tolli või vähem, punkte maha ei võeta, viis punkti vähendatakse kui vahemaa on 13 ja 24 tolli vahel. Kui vahemaa on suurem kui 24 tolli, osutab see automaatsele läbikukkumisele. Läbimiseks vajalik tulemus on 80 punkti. Kui õpilane ei läbi testi esimesel korral planeeritakse kordustesti sooritamine hilisemaks kuupäevaks. (Dow 2007) Koonuste vahel sõidu praktiseerimine annab juhile parema

ülevaate telgedevahelistest parameetritest ning auto gabariidi tunnetuse. Koonuste vahel harjutamisega saab juhile anda kindlust kurvilisel ja kitsastel teedel liikumiseks.

Operatiivauto sõidutee test on loodud, et ületada NFPA 1002 soovitusi ning see järgneb koonuse testile. Selleks kasutatakse depoo suurimat, pikimat, raskeimat ja kõige keerulisemalt manööverdatavat alarmsõidukit. Testi alguses õpilane viib läbi esialgse vaatluse alarmsõidukist 360 kraadi raadiuses ning peale seda alustab õiges järjekorras alarmsõiduki käsitlemisega. Hindamise ajal juhendaja ütleb, kuhu sõita ja hindab testitava sõitmisharjumust ning tegutsemist. Kasutatakse eelnevalt kindlaks määratud teekonda ja õige juhtimise tegevus põhineb detailsel punktisüsteemil. Punkte vähendatakse, kui ei kasutata suunatulesid, ületatakse kiirust, ei hoita pikivahet ja teiste potentsiaalselt ohtlike sõitmisharjumuste eest. Lisapunktid võetakse maha, kui ei teata asukohta, armatuuri näitusid või juht ei oska armatuuri näitusid tõlgendada. Sõidutesti lõpuks peab päästja demonstreerima korrektseid väljalülitamise protseduure ja peatama alarmsõiduki ettemääratud asukohta. Automaatselt läbikukkumise kriteeriumiks loetakse äärekivi või puu okste tabamist ning suutmatust kindlustada, et kõik reisijad kinnitavad turvavöö. Miinimum tulemus läbimiseks on 80 protsenti. Peale uue programmi rakendamist sertifitseerimise läbijate hulk on oluliselt paranenud. Õnnetused päästetehnikaga on viimaste aastate madalaimal tasemel. (Dow 2007) Selle testi läbinud juht peab tundma oma väljasõidupiirkonda, tunnetama ka talle võõra sõiduki parameetreid ning suutma orienteeruda sõiduki kabiinis olevate seadmete käsitlemisel.

3. PÄÄSTETEHNIKA SPETSIIFILISUS

Tänases Eesti päästeteenistustes kasutusel olev päästetehnika on paljuski sarnane igapäevases kasutuse oleva tehnikaga teistes eluvaldkondades. Päästetöötajate seisukohalt aga on muutused viimasel ajal olulised. Tehnika millega tuleb tööülesandeid täita on oma gabariitidelt mõnes mastaabis kohati maksimaalne. Arvestades päästetehnika kasutusvajadust on suurel hulgal tehnikal tavakasutuses olevast tehnikast kõrgem kliirens ja sellest tulenevalt on ka tehnika maksimaalselt lubatud kõrgusega. Eritehnikal on raskuskeskme osa oluliselt kerkinud võrreldes tsiviilkäibel kasutuses oleva tehnikaga, mis toob endaga kaasa suurema ohu pööretel ümberpaiskumisele.

Tõstukautol SCANIA P94GB 6X4NA 310 BRONTO, mille tehnilised näitaja on: pikkus 11700 cm, laius 2500cm, kõrgus 3800cm ja registrimass 26000 tn. Kui vaadata tehnilisi andmeid, siis auto ei ületa lubatud kõrguse, laiuse ja pikkuse parameetreid, kuid auto raskuse on tunduvalt kõrgemal, kui tavalisel tsiviilotstarbeks kasutuses oleval autol. Sellise autoga sõites tuleb pööretel olla väga ettevaatlik. Tsiviilotstarbest leiame ka mitmeid sarnaseid sõidukeid, kuid arvestades nende sõidukite kõrget raskuskeset on tootja poolt piiratud maksimaalne liikumiskiirus reeglina 70 km/h. Valides vale kiiruse sellise operatiivsõidukiga on oht ümberpaiskumisele väga suur. Sellist ohtu sisaldavad ka erinevaid veoseid transportima mõeldud päästetehnika.

Konteinerautol MAN TGS 41.440 8X8 BB, mille pikkus on 8872cm, laius 2540cm, kõrgus 3500cm ning teljevalemiga 8*8 on kliirens kõrgem tava konteinerautost, mis on teljevalemiga 2*4. Kõrgema kliirensi kasutamisel on tootja juhtinud ka tähelepanu kerkivale raskuskeskmele, kuid konteinerite valikul pole tehtud määratlusi vaid on jäetud autojuhi otsustada milline on parim ja ohutuim koormapaigutus. Liiklusseaduse mõistes vastutab ju koorma paigutuse ja ohutuse eest ainult autojuht. Kui paigutada tavakasutuses olevale konteinerautole olmekonteiner, ületab konteinerauto lubatud maksimaalse kõrguse piiri 20cm ning auto kõrguseks jääb 4 m 20 cm. Olmekonteineri paigutamine kõrgema kliirensiga konteinerautole on lubatud kõrgus ületatud ca 40 cm. Sellise kõrge autoga

sõites on oluline kiiruse valik kurvides, samas ei saa ära unustada ka madalate sildade olemasolu. Kui juht unustab hetkeks vaadata sildade alt lubatud suurima kõrguse piirangu märki on õnnetus kiirelt tulemas.

Tähelepanuta ei tohi aga jätta siinjuures tavakliirensiga päästeautosid millega erinevatel sündmustel tuleb manööverdada keerukates kohtades. Palju on olukordi, kus on vaja ületada madalaid takistusi nagu näiteks äärekivid või kiirust piiravad künnised. Praktikas on madalama kliirensiga päästeautodega juhtunud mitmeid olukordi, kus künniste ja tõkete ületamisel on osutunud hinnatud kliirens liiga väikseks ning päästeauto on saanud tehniliselt vigastada. Päästeautod mis on kõrgema kliirensiga on reeglina suurendatud maastikuvõimekusega, kuid siinjuures peab arvestama päästetehnika suhteliselt maksimaalse lubatud teljekoormuse lähedase kaaluga. Suurendatud maastikuvõimekuse ja lubatud maksimumi lähedase kaaluga tehnikaga maastikul liiklemisel on vaja teada väga spetsiifiliselt tehnika kasutustingimusi ja käitumist pinnasel.

Autori arvates on üks ohtlikumaid loomulikult erinevate vedelike transport. Selle ohu toob endaga kaasa vedeliku pidev liikuvuses olek sõidu kestel. Peale kõrguse gabariitide enamus päästetehnikat teisi maksimaalselt lubatud piire ei ületa.

Tänapäevane päästetehnika on oma laiusgabariitidelt sama igapäevases tavakasutuses oleva tehnikaga ja suuri erisusi kaasa ei too. Kaasaegse päästetehnika üks olulisi erisusi on ka võimalus mõningatel juhtudel (näiteks konteinerautod) oma veosed kohale transportida ja järgnevale veosele uuesti järele liikuda. Erisus ei tulene mitte tavakasutuse olevast tehnikast, mis täidab sama iseloomuga ülesandeid, vaid veoste iseloomust. Liikudes konteinerautoga sündmuskohale on tegemist tavalise veosega tavakasutuse mõistes, kuid sündmuskohal peab autojuht veoseks olnud voolikukonteinerist väga täpselt teadma millise kiirusega saab voolikuliini maha sõita. Vastasel juhul on kiire sündima varaline kahju. Erinevate veoste korral peab autojuht teadma selle veose kaalu ja tingimusi millistes kohtades tohib teha laadimistöid.

Arvestades kaasaegse päästetehnika suurepärase võimekust on paljud veosed maksimaalse lubatud raskusega, mis toob kaas tulenevalt meie geograafilisest eripärase võimaluse, kus päästetehnika isegi suhteliselt korralikel teedel võib maasse vajuda. Sellistest olukordadest väljapääsu leidmiseks on muudetud päästetehnikal veoskeeme maastikuvõimekamaks.

Tehnikale on küll lisatud läbivust, kuid töö autori hinnangul on kaotatud oluliselt manööverdamisraadiuses. Seetõttu peab päästeauto juht hindama kõiki manöövreid tavakasutuses olevast tehnikast hoopis teisti. See näitab suurt vajadust tundma õppida ja praktiliselt harjutada erineva päästetehnika kasutamise võimalusi.

Erisusena, mis annab tehnikale suurendatud läbivuse võimaluse, on vaja õppida täpselt tundma päästetehnika veoskeeme ja rakendusvõimalusi. Erinevates maastikuoludes on tootjad ära näinud erinevad kasutuskorrad ja parima võimaliku efektiivsuse saavutamiseks peab päästeauto juht olema kõigi rakendusvõimalustega maksimaalselt kursis. Töö autori hinnangul ei piisa ainult teoreetiliste teadmiste õppimisest vaid on vaja ka praktilisi maastikuharjutusi.

4. EMPIIRILINE UURING

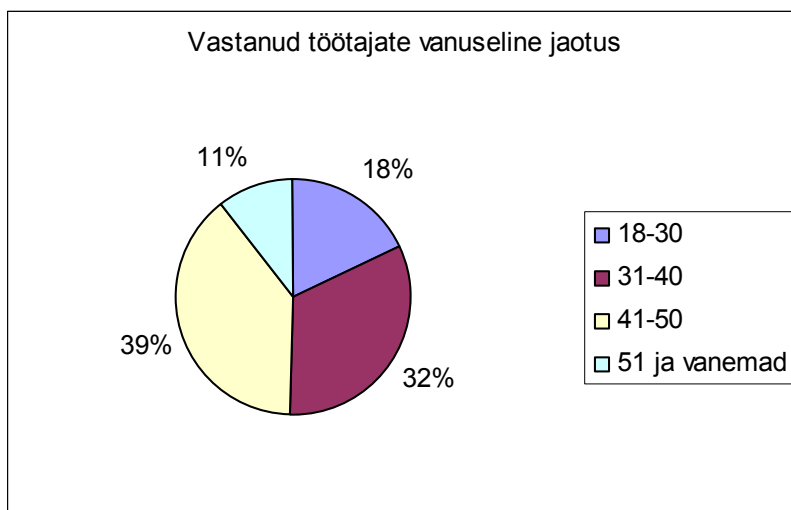
4.1. Uurimismeetodid

Uurimismeetodina kasutatakse kvantitatiivset uuringut ankeetküsimustiku näol. Uuringu tulemusena selgub, kas alarmsõidukijuhtidele läbiviidava koolituse aeg, maht ja sisu on piisav. Samuti selgub, kas Päästkeskustes kasutusel olevate erinevat tüüpi alarmsõidukite (suuregabriidiline tehnika, erineva teljevalemiga sõidukid 4*4, 8*8) juhtimiseks on vajalik erinev koolitus

Uuringu läbiviimiseks koostatud küsimustik oli suunatud üle vabariigi 58 päästekomando 1177 päästjatele. Küsimustik koosnes 21-st küsimusest. Küsimustik saadeti sihtgrupile välja veebruari lõpus 2010. Küsimustik koostati internetipõhiselt kasutades E-formulari ankeetküsitlust (lisa 1). Küsimustikule vastas kokku 217 päästjat üle Eesti. Päästkeskuste lõikes jaotust ei pea töö autor oluliseks ning seetõttu seda töös välja ei too ning käsitleb küsimustikule vastanuid ühtse grupina.

4.2. Alarmsõiduki juhtide analüüs

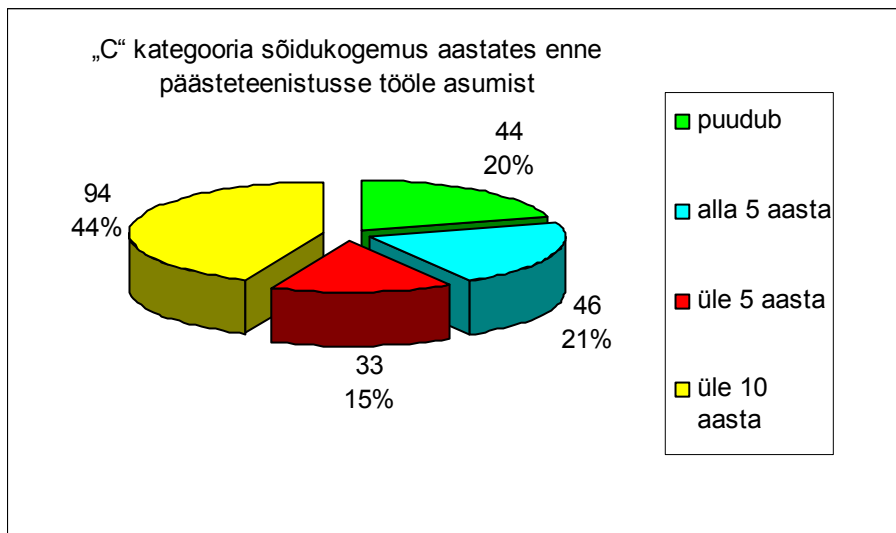
Valimis olnud töötajate vanuselisel jaotusel oli töö autor lähtunud kehaliste katsete jaoks välja töötatud vanusekriteeriumitest. Küsitlusest selgus, et vastanute hulgas oli vanuses 18-30 kokku 39 töötajat, mis moodustas valimimahust 18%. Vanusevahemikus 41-50 oli 70 töötajat, mis moodustas valimimahust 32%. 41-50 vanuses oli 85 töötajat, mis oli suurima osakaaluga valimis ja moodustas 39% valimimahust. Kõige vanemas vanuselises kategoorias oli 23 töötajat, mis moodustas koguvahimist 11% (vt joonis 1). Lõuna-Eesti Päästkeskuse personaliosakonna andmetel on keskmine operatiivtöötajate vanus näiteks Lõuna-Eesti Päästkeskuses hetkel 40 aastat.



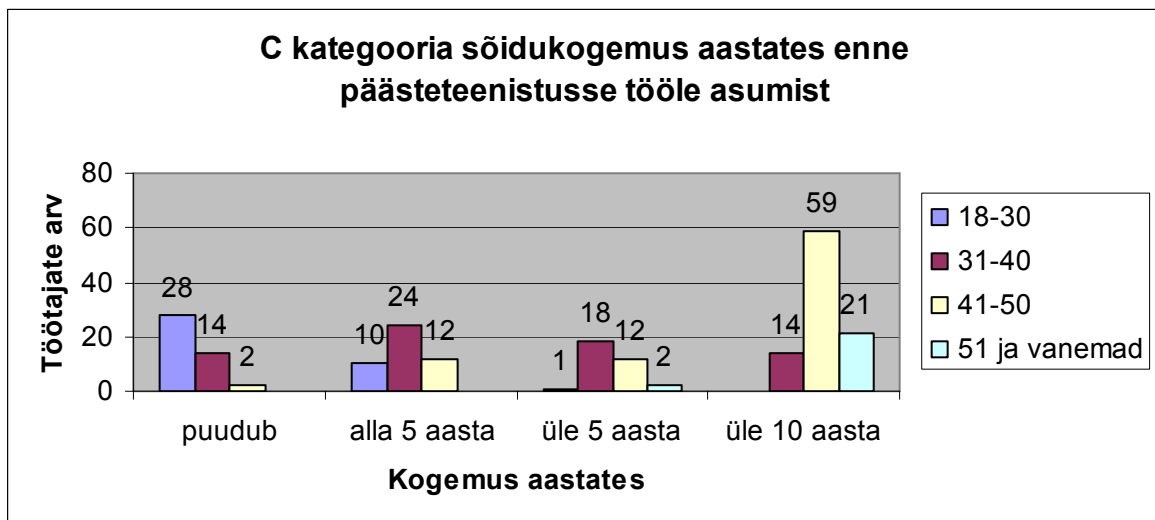
Joonis 1 Vastanud töötajate vanuseline jaotus

Kui vaadelda vanuselist jaotust siis selgub, et üle 41 aastaseid alarmsõidukijuhte on kokku 50% siinkohal jätab autor arvestamata juhtimisõigust mitteomavad päästetöötajad kuna antud vanusegrupis oli neid marginaalselt vähe (8 inimest). Sellest võib järeldada, et vanuseline tendents alarmsõidukijuhtidel on üha vananemas ning see võib olla viie aasta pärast ohumärgiks, et kogemustega alarmsõidukijuhte jääb järjest vähemaks seoses pensionile siirdumisega ning ka nõuetele mittevastavuse tõttu töölt lahkumisega. Näiteks tervisenõuetele mittevastavuse tõttu.

Sõidukogemuse enne päästeteenistusse tööle asumist ning sõidustaaži jaotuse on töö autor välja toonud joonisel 2 ning joonisel 3 on kajastatud sõidukogemus enne tööle asumist vanusegruppide lõikes.



Joonis 2 C kategooria sõidukogemus aastates enne päästeteenistusse tööle asumist

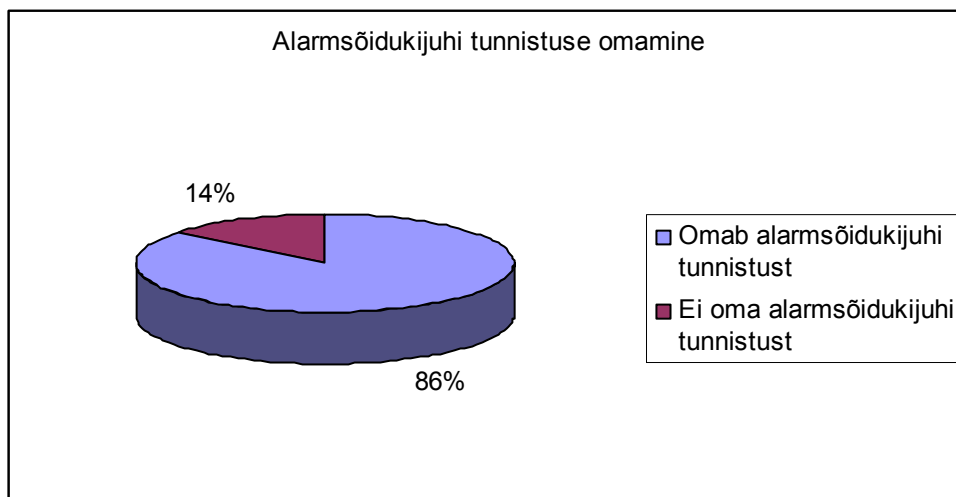


Joonis 3 C kategooria sõidukogemus enne päästeteenistusse tööle asumist vanusegruppide lõikes

Joonisel olevatest andmetest nähtub, et autojuhtide ehk siis alarmsõiduki juhtide hulgas on päästeteenistuses täna tööl mehed, kellel on ametisse asudes juba “C” kategooria sõidukijuhi staaži üle 10 aasta. Üle 5 aastase autojuhistaažiga enne tööle asumist on küsitlusele vastanute hulgas kokku 59% töötajatest. Pikem sõidukogemus enne tööleasumist on andnud alarmsõidukijuhtimisel sõidukijuhile suurema kogemuse ning aitab tagada suuremal määral ohutuma alarmsõidu. Samuti on see võimaldanud päästekeskustel

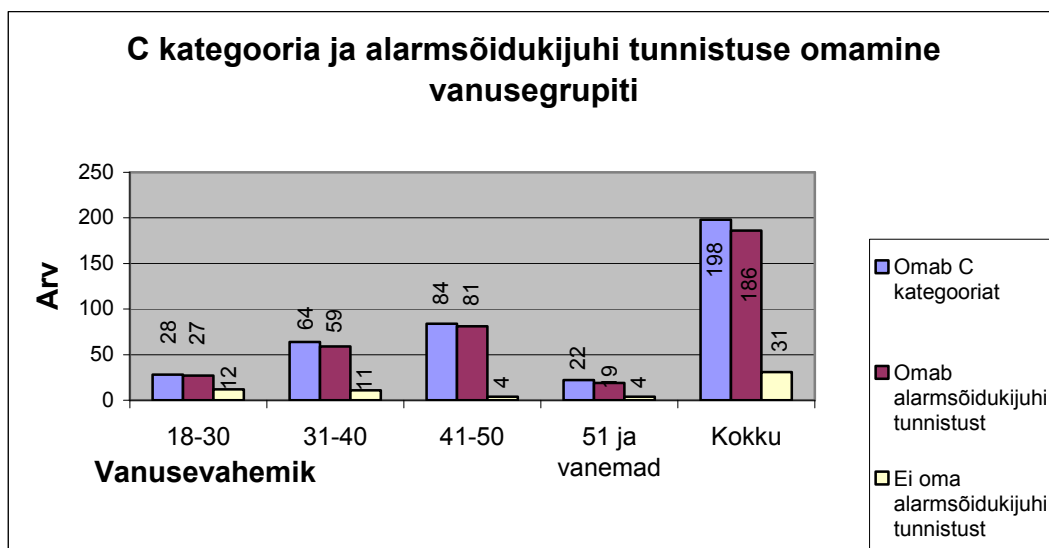
võtta teenistusse juba juhikogemusega inimesi ning pakkuda neile juurde alarmsõidukijuhi koolitust.

Küsitlusele vastanud 217-st päästjat omab alarmsõidukijuhi kutsetunnistust 186 päästjat, mis moodustab vastanutest 86% (joonis 4). Sellist tulemust võib autori arvates lugeda heaks näitajaks mis loob asutusel võimaluse valida personali, kellele usaldada päästetehnika juhtimist.



Joonis 4 Alarmsõidukijuhi tunnistuse omamine

Alarmsõidukijuhi tunnistust ei oma 14 % vastanutest (31 inimest) ning nende hulgas on valdavalt alla 30 aastased mehed, kes küsitluses on näidanud üles huvi tunnistuse omamist, kuid takistuseks on saanud "C" kategooria puudumine. Samuti ei paku päästkeskused praegusel hetkel selle omandamise võimalust. Alarmsõiduki juhi tunnistust mitte omavate meeste hulgas on 45% (14 inimest) neid mehi, kes omavad "C" kategooria juhi tunnistust.



Joonis 5 C kategooria ja alarmsõidukijuhi tunnistuse omamine vanusegruppide lõikes

Samas selgub küsitlusest, et 91% vastanutest omab C kategooriat (tabel 1), kuid vanuselisest jaotusest selgub siiski, et suurem osakaal C kategooria omavatest töötajatest on vanuses üle 40 eluaasta. Viie aasta pärast võivad päästekeskuses olla olukorras, kus tulenevalt vanusest jääb autojuhte vähemaks.

Tabel 1 C kategooria ja alarmsõidukijuhi tunnistuse omamine protsentuaalselt

Vanusevahemik	Omab alarmsõidukijuhi tunnistust % kogu vastanutest	Ei oma alarmsõidukijuhi tunnistust % kogu vastanutest	Omab C kategooriat % kogu vastanutest
18-30	12%	6%	13%
31-40	27%	5%	29%
41-50	37%	2%	39%
51 ja vanemad	9%	2%	10%
Kokku	86%	14%	91%

Lisaks “C” kategooriale on Päästekeskustele oluline ka “E” kategooria olemasolu töötajatel, kuna üha enam on autoparki tekkimas uusi sõidukeid, millele on võimalik lisada järelhaagiseid ning seeläbi kergendada operatiivselt tehnika ning varustuse kohaletoimetamist sündmuskohale. Juba on soetatud keemiapääste võimekusega

järelhaagiseid ning ka konteinerautosid. Küsitlusest selgus, et ainult 39% vastanutest omab lisaks "C" kategooriale ka "E" kategooriat, mis on tõsiseks ohuks järelhaagistega liiklemise tagamisel. Kui arvestame asjaolu, et küsitlusele vastanute hulgast 91% omab „C“ kategooriat ning ainult 39% lisaks veel „E“ kategooriat võib hetkel arvata, et keskused tulevad toime autorongide juhtide vajadusega, kuid nende näitajate põhjal võib tulevikus tekkida probleeme just seetõttu, et hetkel omavad kõige enam „E“ kategooriat vanuses 41 ja vanemad töötajad (tabel 2).

Tabel 2 C ja E kategooria omamine vanusegruppide lõikes

Vanusevahemik	Omab "C" kategooriat	Omab "E" kategooriat
18-30	28	5
31-40	64	20
41-50	84	41
51 ja vanemad	22	18

Samuti selgus küsitlusest, et noored mehed (vanuses 22-35) ei oma eelnevat sõidukogemust enne ametisse asumist, kuid praeguseks omavad alarmsõidukijuhi tunnistust. Sellest võib järeldada, et iga meie alarmsõit on seotud suure riskiga just kogemuse puudumise tõttu. Mehed, kes juhivad alarmsõidukit tihtipeale ei teadvusta, kui suure riski nad endale võtavad, kui neil puudub alarmsõidukite juhtimisel piisav kogemus. Sellised juhid ei oska hinnata auto parameetreid ning sõiduki käitumist erinevate teeoludega, mille tõttu on juhtunud mitmeid õnnetusi, mis toob suurt rahalist kahju nii ametile kui veelgi rängemate õnnetuste korral on kaotatud ka inimesid.

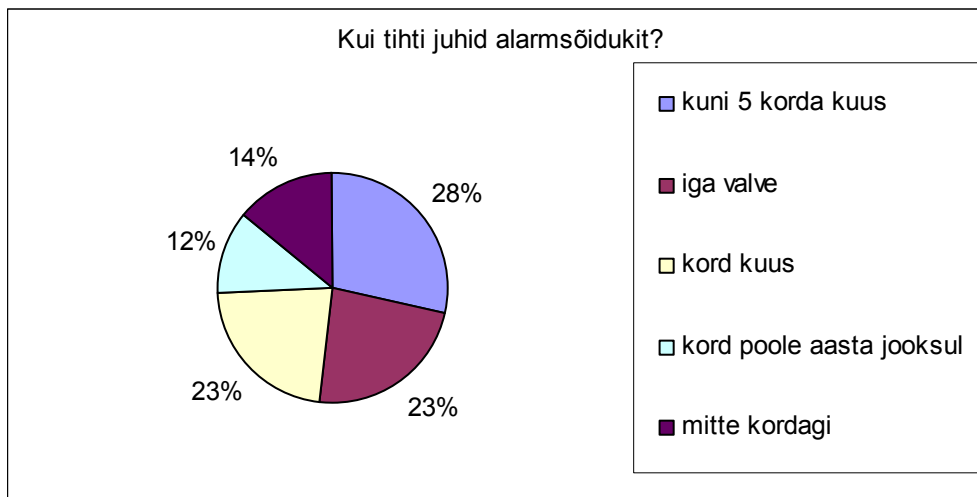
Alarmsõiduki juhtimise huvi kohta esitas autor küsimuse, kas vastaja on C kategooria või C ja E kategooria alarmsõiduki juhtimisest üldse huvitatud. Vastustest selgus, et praegusel hetkel on koolitatud alarmsõiduki juhte, kes ei ole üldse huvitatud sõitma alarmsõidukiga. Alarmsõiduki juhtimisest ei ole huvitatud 15 inimest, kuid nad on omandanud alarmsõidukijuhi kutse (tabel 3).

Tabel.3. Alarmsõiduki juhtimise huvitatus

	Kas oled huvitatud „C“ kategooria alarmsõiduki juhtimisest?			
Kas omad alarmsõiduki juhi tunnistust	Ei	Jah	Ei tea	Kokku
Jah	15	158	13	186
Ei	7	24	0	31
Kokku	22	182	13	217

Sellised koolituse läbiviimiseks tehtud kulutused on asjatud ja koormavad eelarvet ning seetõttu võivad vajalikust koolitusest eelarve puudumise tõttu ilma jääda just alarmsõiduki juhtimisest huvitatud inimesed. Seetõttu võiks pakkuda koolitust asjast huvitatud päästjatele ning mitte saata kohustuslikus korras „C“ kategooriat omavaid päästjaid alarmsõiduki juhtimise koolitusele. See tagaks ka autojuhi pühendumise oma tööle ning annaks meeskonnale turvalisema tunde istuda sõidukisse. Üldiselt võib joonise 5 põhjal öelda, et iseenesest alarmsõiduki juhtimisest on huvitatud vastanutest 182 inimest, mida võib lugeda heaks tulemuseks.

Alarmsõiduki juhtimise tiheduse väljaselgitamiseks uuris autor, kui tihti juhtisid küsitlusele vastanud alarmsõidukit eelneva aasta jooksul. Joonisel 7 kajastatud tulemustest selgub, et neid alarmsõiduki juhte, kes sõidavad kuni viis korda kuus on vastanutest 51%. Kui siia lisada veel need, kes sõidavad alarmsõite kord poole aasta jooksul 12% siis on vähete väljasõitude arvuga alarmsõidukijuhtide kogum 63% vastanutest. Selline olukord on muret tekitav, kuna alarmsõidukijuhid saavad sõita vähe võib kaduda nende kogemus ning alarmsõiduki gabariitide tunnetus, mille tagajärjel võib juhtuda igasuguseid õnnetusi.



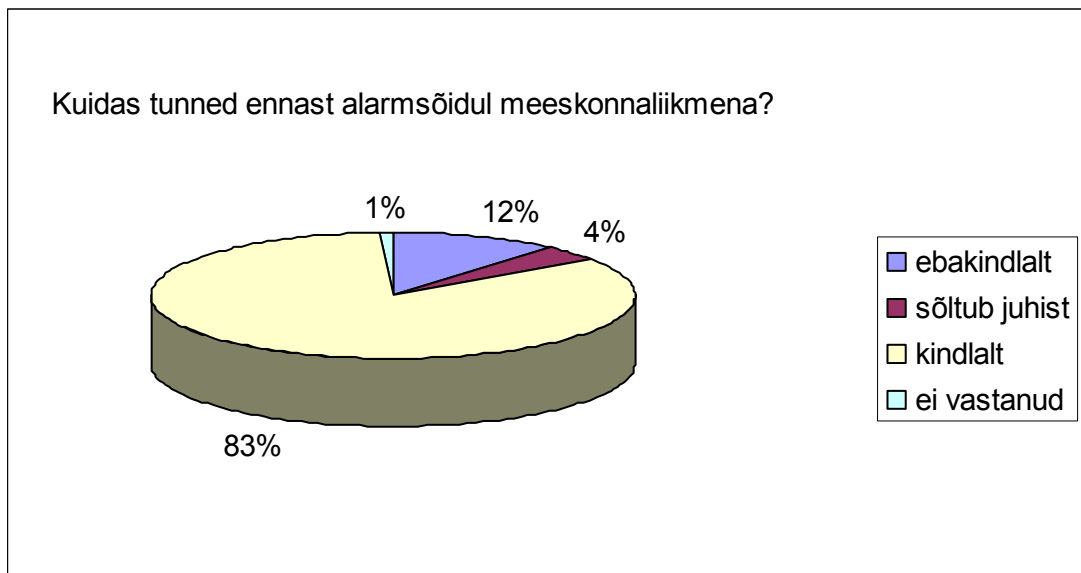
Joonis 7 Alarmsõiduki juhtimise tihedus ühe aasta jooksul

Tulenevalt alarmsõidukijuhi koolitusest ja autojuhi isiklikust sõidustaažist ning tänasel päeval alarmsõiduki liiklemist reguleerivatest õigusaktidest uuris töö autor, kas hetkel alarmsõidukit juhivad inimesed tunnevad ennast alarmsõitu tehes kindlalt. Küsitluse vastustest selgus, et 75% vastanutest tunneb ennast alarmsõidukit juhtides kindlalt ning ebakindlalt tundis ennast 6% vastanutest (tabel 4). Autori arvates on 75% liiga väike tulem autojuhtide enesekindlusest alarmsõitu tehes sest alarmsõidule minnes võetakse vastutus ka kogu meeskonna ohutu sündmuskohale kohalejõudmise eest. Vastusevariandi muu all kajastati peamiselt juhtimisõiguse mitteomamist.

Tabel 4 Alarmsõidul sõiduki juhi enesekindlus

Kuidas tunned ennast alarmsõidul alarmsõiduki juhina?		
Vanusevahemik		Vastanute arv
18-30	Kindlalt	21
	ei vastanud	2
	Muu	15
	Ebakindlalt	1
31-40	Kindlalt	52
	ei vastanud	2
	Muu	7
	Ebakindlalt	9
41-50	Kindlalt	70
	ei vastanud	1
	Muu	11
	Ebakindlalt	3
51 ja vanemad	Kindlalt	20
	Muu	2
	Ebakindlalt	1
kokku		217

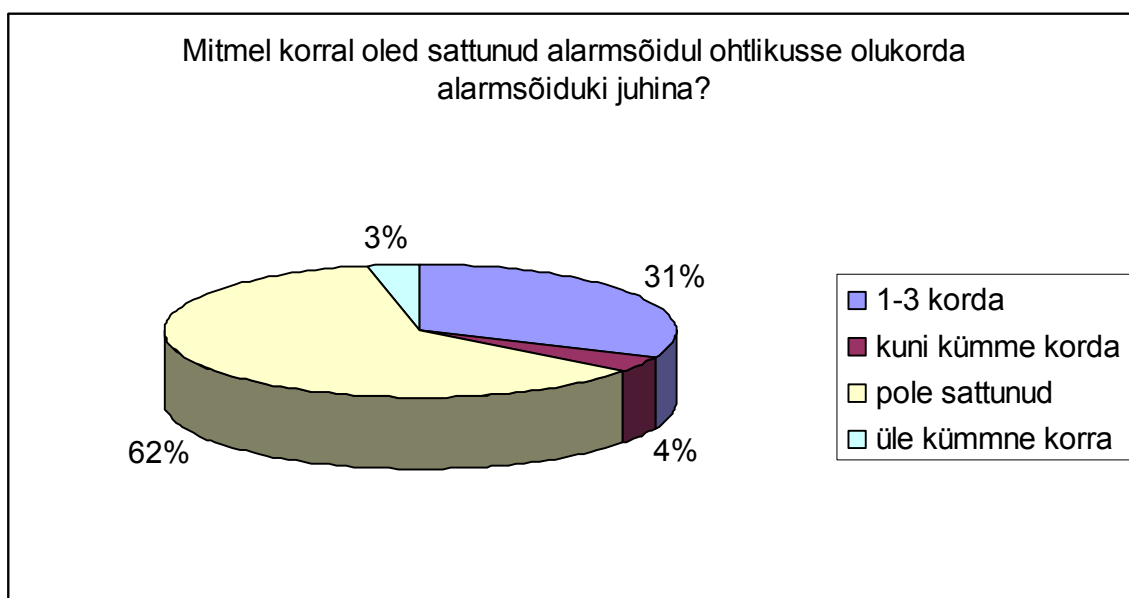
Selline olukord seab kahtluse alla nii töötaja initsiatiivikuse alarmsõiduki juhtimise tahtes, kui ka meeskonna usalduse vastavate töötajate suhtes (joonis 8). Usalduse puudumine võib tekkida näiteks ebapiisava kogemuse tõttu, mida näitab juhi liiga agressiivne või liiga aeglane sõidustiil, mis võib ohtu seada autos oleva meeskonna elud ning päästemeeskonna või tehnika sündmuskohale jõudmise. Samas selgub ka, et olenemata sõidukogemusest tunnevad meeskonnaliikmed ennast sõidukis piisavalt turvaliselt, kuid ebakindluse kõrvale tuuakse välja ka isiksuse põhine lähenemine “sõltub juhist”.



Joonis 8 Meeskonna turvalisustunne alarmsõidul

Juhi agressiivne, liiga aeglane või ebakindel sõidustiil võib viia liikluses ohtliku olukorra tekkimiseni. Kui vaadelda küsitlusele vastanud juhtide sattumist liikluses ohtlikusse olukorda alarmsõidul (joonis 9) võib öelda, et valdavas enamuses (62%) vastanutest pole sattunud ohtlikku olukorda, mida võib lugeda heaks näitajaks. Ohtliku olukorra all on tekkinud järgnevad probleemid nagu näiteks teelt ära vajumine, kõrvalt teelt ettesõit peateel liikuvale sõidukile, liiklusmärki vastu sõitmine, möödasõidul, jne. Võime arvata, et olukorrad pole tekkinud alarmsõiduki juhtide ebapädevuse või tehnika mittetundmise tõttu vaid pigem vähese sõidukogemusega ning nagu eelpool väljatoodud ka väheste väljasõitude arvuga. Samas peaks hindama ka töötajate missioonitunnet, mis sunnib püüdma siiski päästetehnikat sündmuskohale viia, kuigi antakse endale aru eesseisva katse tõenäolises ebaedus näiteks pehme pinnase tõttu.

Sõidukijuhina alarmsõidul on mitmed juhid olnud liiklusohtlikus olukorras (joonis 9). 31% vastanutest vastas, et on olnud 1 kuni 3 korda kogu tööl oldud aja jooksul liiklusohtlikus olukorras. Kui arvestada asjaolu, et küsitlusele vastas 217 töötajat üle Eesti võib öelda, tegemist on väga suure osaga alarmsõidukijuhtidest, kes on sattunud liiklusohtlikku olukorda alarmsõidul, millel võivad olla rängad tagajärjed.



Joonis 9 Sõiduki juhina alarmsõidul ohtlikku olukorda sattumine

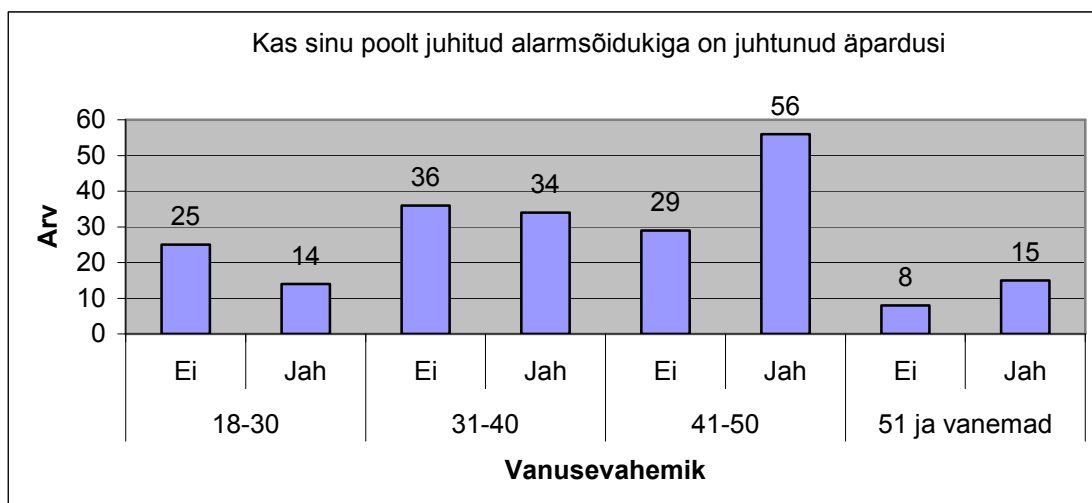
Ohtlikku olukorda sattunute vanuselise jaotusest (tabel 5) nähtub, et 133 vastanust ei ole ühtegi korda sattunud liiklusohtlikusse olukorda, 68 vastanut on sattunud liiklusohtlikusse olukorda kuni kolmel korral, 9 vastanust kuni kümnel korral, 7 vastanut üle kümne korra. Tabelist nähtub, et vanusevahemikus 18-30 a. liiklusohtliku olukorda sattunuid on 7 vastanut mis on vastanutest 18%, vanusevahemikus 31-40 liiklusohtliku olukorda sattunuid on 31 vastanut, mis on vastanutest 44%, vanusevahemikus 41-50 liiklusohtliku olukorda sattunuid on 34 vastanut mis on vastanutest 40%, vanusevahemikus 51 ja vanemad liiklusohtliku olukorda sattunuid on 12 vastanut mis on vastanutest 52%.

Tabel 5 Alarmsõidul ohtlikku olukorda sattumine

Mitmel korral oled sattunud alarmsõidul ohtlikusse olukorda alarmsõiduki juhina?					
Vanusevahemik	Pole sattunud	1-3 korda	Kuni kümme korda	Üle kümne korra	Kokku
18-30	32	7	0	0	39
31-40	39	23	6	2	70
41-50	51	31	3	0	85
51 ja vanemad	11	7	0	5	23
Kokku	133	68	9	7	217

Erinevalt ohtlikku olukorda sattumisele uuris autor eraldi alarmsõidukiga alarmsõitu tehes liiklusõnnetustesse sattumist. Küsimusele „Mitmel korral oled sattunud alarmsõidul liiklusõnnetusse?“ vastas 9 alarmsõidukijuhti, et on sattunud liiklusõnnetusse ning 208 vastanust ei ole sattunud liiklusõnnetusse. On hea tõdeda, et väheste väljasõidu arvude puhul on õnnetusi tulnud ette nii vähestel.

Uuringus käigus uuriti päästjate käest ka alarmsõiduki juhtimisel juhtunud äparduste kohta. Vanusegrupiti on joonisel 10 näha, et äpardustesse sattumise kogemus on olemas pigem vanematel juhtidel. See võib olla tingitud sellest, et vanemad juhid julgevad keerulistes olukordades riskeerida rohkem ning nooremad vähem. Samas võib öelda ka, et vanematel juhtidel poolt suurem äpardustesse sattumise arv ei ole tingitud tõenäoliselt vanusest vaid pigem pika tööl oldud aja jooksul toimunud sündmuste kuhjumisest. Autori küsimus oli suunatud äparduste juhtumisele kogu töötatud aja jooksul. Äparduste all on autor välja pakkunud 4 varianti: maastikule kinnijäämise, lumme kinnijäämise, teelt äravajumise ning muu, kus anti võimalus kirjeldada valikus mitteolnud juhtumit. Sellele küsimusel vastusest selgus, et kõige sagedamini on juhtunud maastikule kinnijäämist 47%, lumme kinni jäämist 23%, teelt äravajumist 4%. Muu äparduse all kirjeldas 2 vastanut auto tehnilist riket.

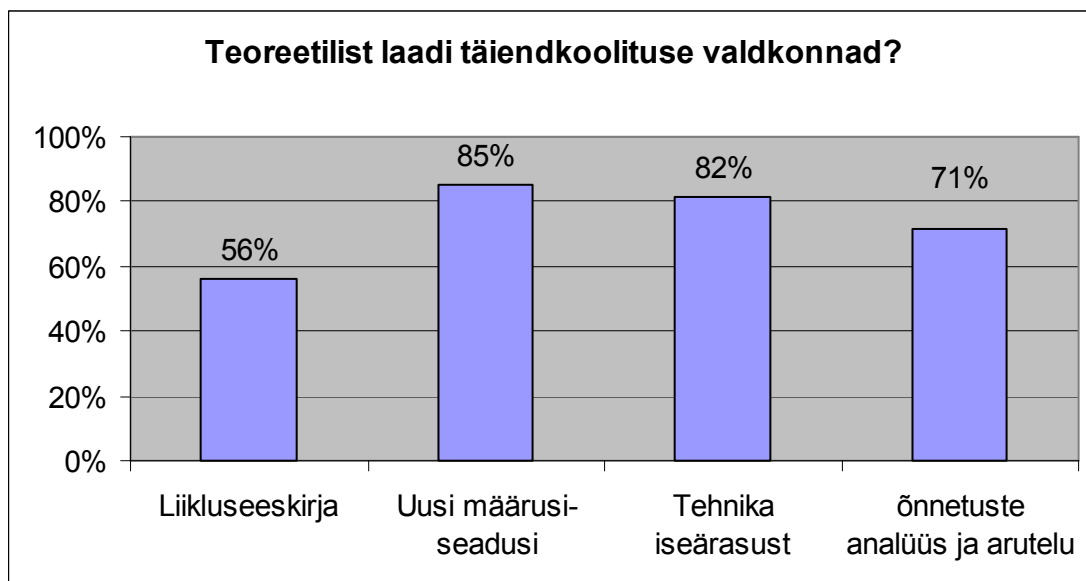


Joonis 10 Alamsõiduki juhtimisel juhtunud äpardused

4.3. Täiendkoolituse vajaduse analüüs

Küsitlusest selgub, et töötajatel on tahe kogemuse omandamiseks, kuid selleks pakutavad täiendkoolituse tingimused ja võimalused on liiga napid. Täiendkoolituse vajadust nimetas küsimustikus kokku 76% ning praktilise sõiduharjutuste koolituse vajadust nimetas 94% vastanutest. Siit selgub reaalne vajadus suuremale täiendkoolitusele, mille läbi anda alarmsõidukijuhtidele suuremat kogemust.

Täiendkoolitust soovitakse võrdselt nii teoreetilist, kui ka praktilist laadi, mis näitab et hetkel töötavad alarmsõidukijuhid ei tunne ennast kindlalt ka teoreetilises osas sh liikluseeskirja ning seadusandluse muudatuste tekkimisel. Enam vastanutest soovisid 85% uute määruste ja seaduste tutvustamist ning samuti 82% tehnika iseärasuste tutvustamist. Vähemal määral sooviti liikluseeskirja meeldetuletust 56 % ning õnnetuste analüüsimist ja arutelu 71%. (joonis 11) Täiendkoolituse vajadus on kirjeldatud küsitluses määratud teemadena joonistel 11 ja 12 ning vanuseklasside lõikes tabelis 5.

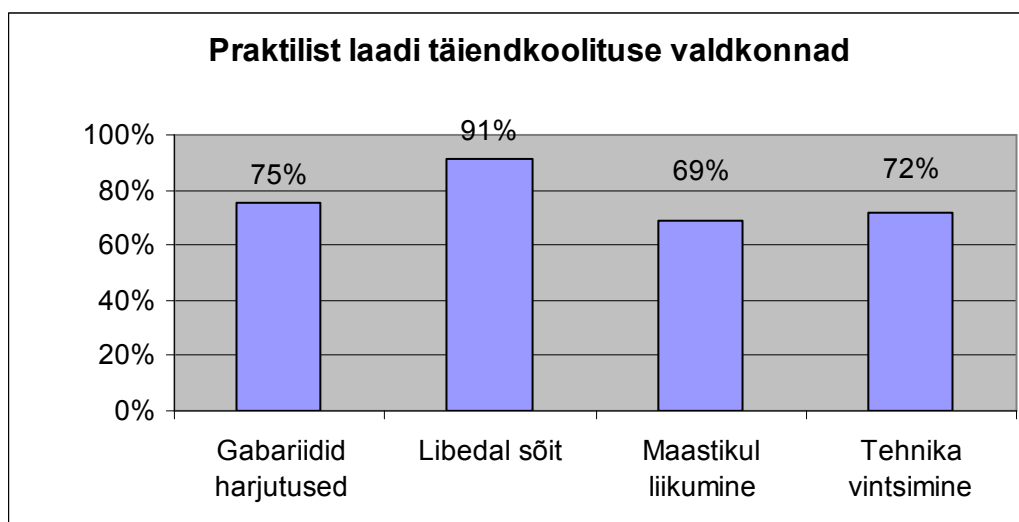


Joonis 11 Teoreetilist laadi täiendkoolituse valdkonnad

Teoreetilise täiendkoolituse osas seadusandluse ning eraldi liikluseaduse muudatuste vajadus tuleneb sellest, et praegusel hetkel nendest muudatustest töötajaid tööandja poolt ei

teavitata ning vastutus liikluseeskirjade muudatuste ning seadusandluse muudatustega kursisoleku kohta on pandud töötajate endi peale. Kui aga töötaja ei saa õigeaegselt teada toimunud muudatustest, võib see kaasa tuua ohu tekkimise alarmsõidul kuna juht ei olnud piisavalt informeeritud õigeaegselt. Sellest tulenevalt võiks Päästkeskuse juriidiline üksus teha kiireid ülevaateid seadusandluse muudatustest.

Täiendkoolituse praktilises osas soovis 91% vastanutest libedal sõitu ja 75% gabariidi tunnetuse harjutusi. Vähemal määral sooviti nii maastiku liikumist 69% kui ka tehnika vintsimist 72%. (joonis 12). Sellisest protsentuaalsest jaotusest nähtub juhtide ebakindlus erinevate teoludega ning eriti libedal ajal sõiduga. Selgelt suuremat kogemust vajatakse ka auto gabariitide tunnetamisel ning tehnika vintsimisel. Selliseid kogemusi saab autojuhtidele anda ainult läbi praktiliste korduvate soorituste.



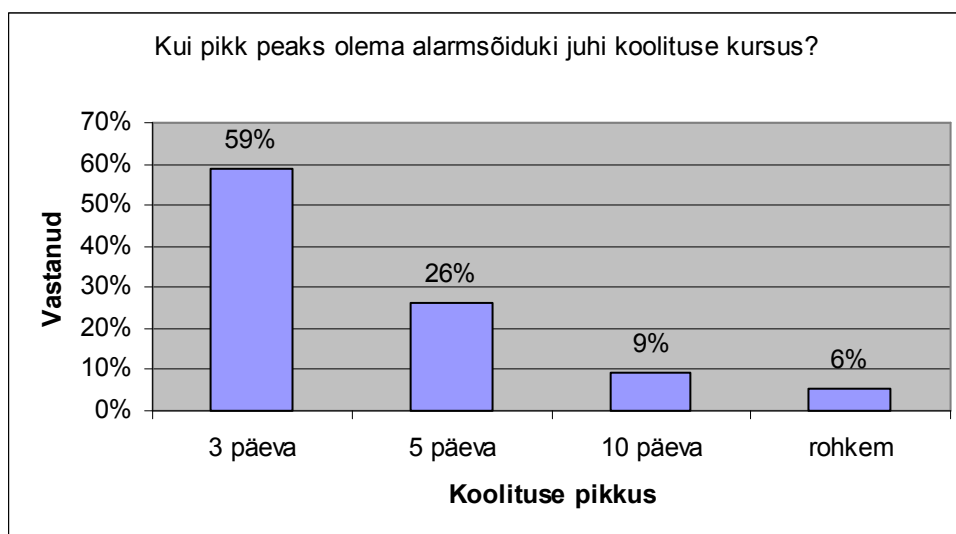
Joonis 12 Praktilist laadi täiendkoolituse valdkonnad

Vanusegrupilises jaotuses (tabel 6) selgub, et nii teoreetilise, kui ka praktilise täiendkoolituse vajadust tunnetavad rohkem üle 40 aastased inimesed, kuid see võib hetkel olla tingitud olukorrast, et kuni 30 aastastel noortel autojuhtidel ei ole C kategooriat ning nad ei saa seetõttu alarmsõidukit juhtida.

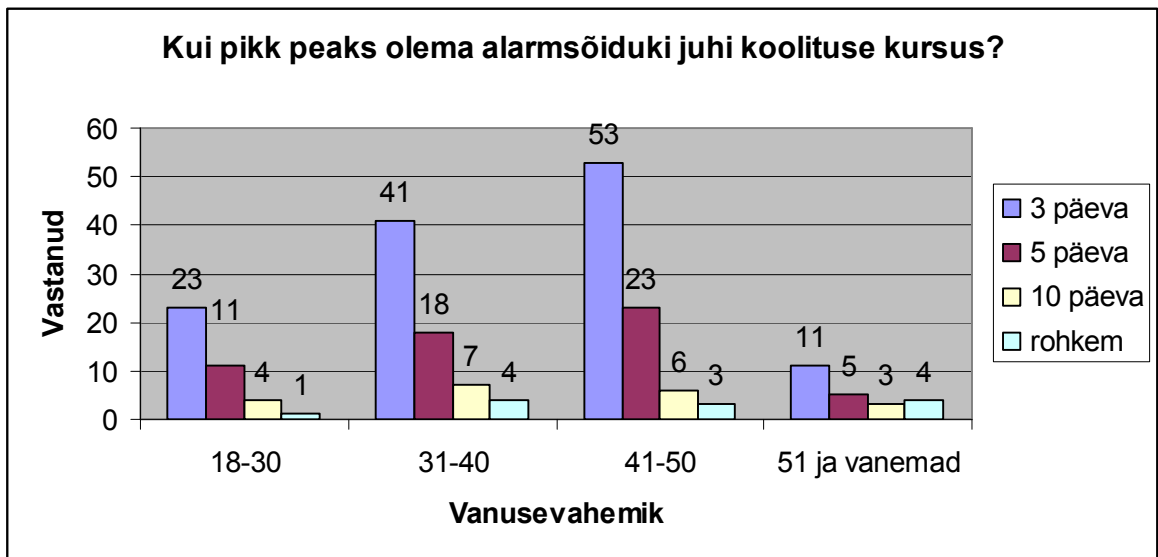
Tabel 6 Täiendkoolituse vajadus ning teemad vanusegrupiti

Täiendkoolituse vajadus vanusegrupiti			Teoreetilisel koolitusel peaks käsitlema				Praktilise koolituse käigus peaks käsitlema			
Vanusevahemik	Teoreetilist laadi	Praktilist laadi	Liikluseeskirja	Uusi määrusi-seadusi	Tehnika iseärasust	õnnetuste analüüs ja arutelu	Gabariidid harjutused	Libedal sõit	Maastikul liikumine	Tehnika vintsimine
18-30	11%	18%	8%	15%	14%	12%	16%	18%	14%	14%
31-40	22%	31%	19%	28%	27%	25%	25%	29%	23%	24%
41-50	30%	37%	25%	36%	35%	29%	28%	35%	27%	28%
51 ja vanemad	6%	9%	4%	7%	6%	5%	6%	9%	5%	6%
Kokku	68%	94%	56%	85%	82%	71%	75%	91%	69%	72%

Küsimusele „Kui pikk peaks olema alarmsõiduki juhi koolitus“ vastas 59% vastanutest 3 päeva (joonis 13). Kui vaadelda siia juurde nii teoreetilist, kui ka praktilist laadi koolituste teemade huvitatust leiab autor, et kolmapäevane alarmsõidukijuhi esmane koolituse kursus on liiga lühike. Kolmapäevase koolituse käigus on võimalik omandada teoreetiline osa, kuid praktilisteks sooritusteks aega ei jää. Samuti ei saa rääkida sel juhul kindlustundest alarmsõiduki juhtimisel. Kolme päevane koolituse pikkus oli küsitluses kõige enam valikus ka kõikidel erinevatel vanusegruppidel (joonis 14).

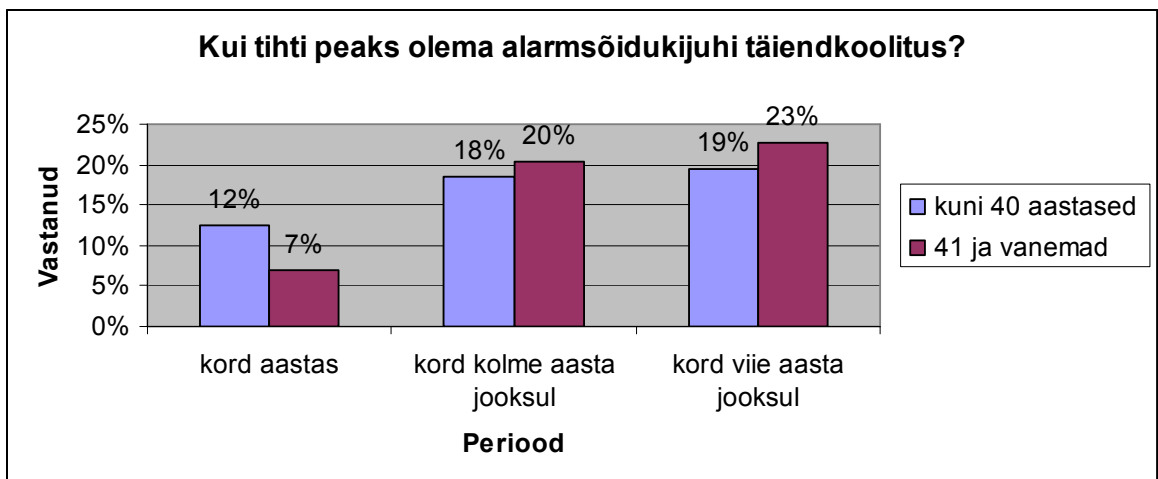


Joonis 13 Koolituse pikkus



Joonis 14 Koolituse pikkus vanusegruppide lõikes

Kui vaadata joonisel 15 täiendkoolituse tiheduse vajadust siis näeme, et vanusegrupis kuni 40 aastaste seas soovis 12% täiendkoolitust kord aastas samas 41 ja vanemad ainult 7%. Siinkohal juhib autor tähelepanu joonisele 10 kus on väga selgelt näha, et antud vanusegrupi autojuhid satuvad kõige tihedamini äpardustesse. Sellest tulenevalt leiab autor, et antud vanusegrupi alarmsõidukijuhid riskeerivad omamata eelnevaid kogemusi just nimelt selleks, et neid puuduvaid kogemusi hankida. Sellist käitumist aga operatiivväljakutsetel peab töö autor liigseks riskiks.

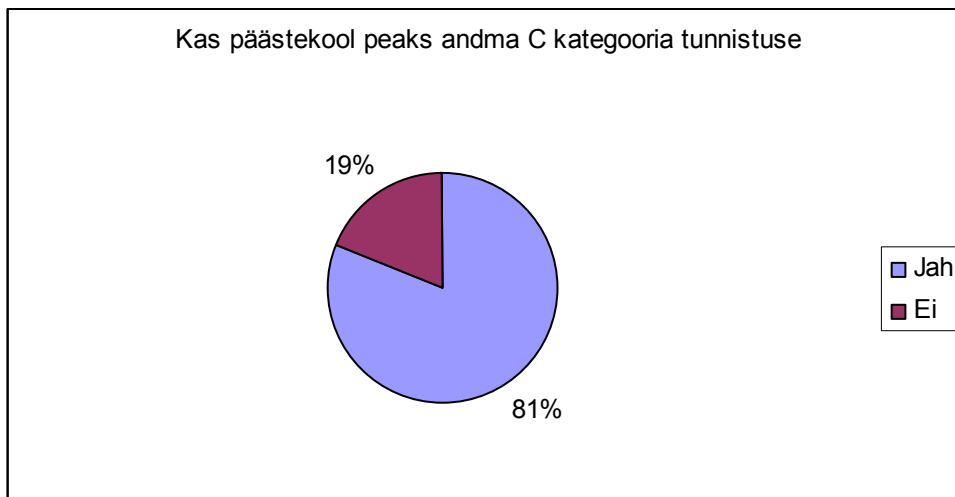


Joonis 15 Koolituse tiheduse vajadus

Kord kolme aasta jooksul soovisid täiendkoolitust vastavalt vanusegruppidele kuni 40 aastat 18% ning 41 ja vanemad 20%. Kord viie aasta jooksul soovisid täiendkoolitust vastavalt vanusegruppidele 19% ja 23% vastanutest. Ka siin võib seda tingida olukord, kus liiga noortel inimestel ei ole üldse vastava kategooria sõiduki juhtimise õigust, samas ei saa öelda, et nooremad ei tunne vajadust täiendkoolituse osas.

Tõmmates paralleele teiste elukutseliste autojuhtide täiendkoolituse nõuetega on valimatult igal erineval eluvaldkonnal, kus seadus nõuab autojuhi täiendkoolitust, intervall viis aastat. Päästetehnika suhteliselt väike läbisõit ja operatiivsõidul luba eirata enamusi liikluseeskirja punkte on aga lisaohu allikas ning sellest tulenevalt peab autor mõistlikuks täiendkoolituse intervalli tihedama tsükliga, kui teistes eluvaldkondades. Koormuse hajutamiseks teenistustes leiab autor, et täiendkoolituse intervalli saaks kasutada tihedusega üks kord aastas. Päästetöötajate erinevad oskuse nõuded hinnatakse ja harjutatakse enamus valdkondades kord aastas intervalliga ja tulenevalt sellest ei tekkiks eraldi arvestust või segadust. (Näiteks teenistujate hindamine, sisetulekahju simulaator, füüsilised katsed).

Küsimusele, kas päästekool peaks andma „C“ kategooria alarmsõidukijuhi tunnistuse (joonis 16), vastas 81% vastanutest, et koolis tuleks anda C kategoori alarmsõiduki juhitunnistus. Samas oli ka 19% neid kes arvasid, et C kategooria alarmsõiduki juhi tunnistust ei ole mõistlik päästekoolil välja anda. Päästekooli poolt antav C kategooria kindlustaks tulevikus vajalike alarmsõidukijuhtide hulga kuna ametisse värbamisel on nõutav päästekoolist saadav päästja II algharidus ning päästekooli suunamine toimub juba ainult päästkeskuste kaudu. Tulenevalt praegusest majanduslikust olukorrast ei saa C kategooria ja E kategooria nõuet võtta arvesse töötajate värbamisel.



Joonis 16. Kas päästekool peaks andma C kategooria tunnistuse

Kui vaadata ka küsimustikus esitatud küsimust, kui pikk peaks olema vastava kategooria sõiduki juhtimise tööstaaž enne alarmsõiduki juhiks saamist, siis sellele küsimusele vastas 53% vastanutest, et tööstaaž peab vähemalt olema 3 aastat. Selle kahe küsimuse vastustes võib leida vastuolusid kuna ei saa eeldada, et tööle võtmisel on valitud inimesel olemas C kategooria juhtimisõigus ning ka vastav kogemus.

5. UURINGU TULEMUSED JA JÄRELDUSED

Küsitlusest selgus, et alarmsõiduki juhtide vananemise tendents on tõusvas joones. Seega leiab autor, et on vaja ümber korraldada koolituste programm eelkõige koolituste ajalise pikkuse ning praktilise osa suhtes. Autor leiab, et nooremate juhtide algkoolituse aeg peab olema pikem, kui praegusel hetkel kuna tööle tulevad ja esmast koolitust saavad noored juhid ei oma eelnevat sõidukogemust suure tehnika ning suurte veokitega sõites. Tuginedes teooriale ning Dow, P. kogemustele „Kahenädalane juhi akadeemia“ programmiga on töö autori ettepanek muuta koolituse pikkuseks 10 päeva, millest lõviosa peaks kuuluma praktilisele sõidule. Erilist tähelepanu peaks pöörama päästetehnika erisustele ning praktiliste harjutuste käigus peab juht omandama võimalikult palju erinevaid sõidu võtteid, tehnika iseärasusest sõltuvat gabariidi tunnetust ja telgede vahelist kauguse tunnetust ja sõit erinevatel pinnastel (pehme maastik näiteks turbane pinnas, soine pinnas, paks lumi, liivane pinnas) ning libedasõit. Nende harjutuste vajadust toetasid ka küsitluses osalenud.

Kuigi uuringust selgus, et täiendkoolituse tiheduseks võiks olla kolm või viis aastat on seda autori hinnangul vähe. Kuna noorema juhid ei oma eelnevat sõidukogemust ning kogemuste saamiseks tulebki teha rohkem täiendkoolitusi, mille kaudu antakse võimalus praktiseerida oma oskusi ning saada alarmsõitu tehes kindlust juurde. Samuti kehtib kogemuse saamine ka vanematele juhtidele kuna ka uuringust selgus et tehtavate alarmsõitude arv on suhteliselt väike. Autori hinnangul oleks kõige otstarbekam viia läbi alarmsõidukijuhtide täiendkoolitusi üks kord aastas järgnevate teoreetiliste ning praktilise osakaaludega:

- Teoreetiline osa 30%
- Praktiline osa 60%

Küsimustele enne tööle võtmist omatava sõiduki juhtimise staaži osas ja päästekooli poolt antava C kategooria osas tekkinud vastuolude suhtes on autori arvates esitatud küsimused küllaltki selgelt välja toonud vastanute arusaamad ning sellest lähtuvalt leiab autor, et need tõstatatud vastuolud on võimalik lahendada. Kui vaadata eelpool mainitud tõusvas joones

juhtide vananevuse joont, siis ongi otstarbekas lahendada probleem sellega, et päästekool koolitab välja noored alarmsõidukijuhid. Peale koolituse läbinud saavad noored alarmsõidukijuhid tunnistuse. Asudes tööle komandodesse ei tohi neil õigust iseseisvalt alarmsõitu teha enne, kui nad on asutuses töötanud kolm aastat. Samas peab neile igati andma võimalust enda õpitud oskusi lihvida ning omandada endale sellega juurde kogemusi. Noored alarmsõidukijuhid saavad kogemusi näiteks sündmuskohalt tagasi sõites komandosse. Samuti saavad noored alarmsõidukijuhid enda oskusi ja vilumust täiendada sõites õppustele, harjutustele. Peale kolme aastat töötamist teevad nad uuesti eksami ning peale eksami positiivset sooritust saavad nad õiguse teostada alarmsõite väljakutsetele. Sellega tagame me pideva alarmsõiduki juhtide juurdekasvu ning tagame ka tunduvalt ohutuma sõidu, kuna nad on saanud eelnevale omandada kogemusi. Selline meetodika on leidnud praktikas kasutamist ning seda on kirjeldatud ka töö teoreetilises osas „Kahe nädalase juhi akadeemia“.

Tulenevalt läbiviidud uuringust leiab autor, et päästetehnika spetsiifilisuse tõttu on vaja teha järgnevad muudatused:

- Viia sisse teede- ja sideministri 4. aprilli 2001. a määrusesse nr 33 “Alarmsõidukijuhi koolituse eeskiri, koolituskursuse õppekava, autojuhi kutseoskuskõuded ja koolitustunnistuse vorm” muudatus, kus tuua välja eraldi päästevaldkonna alarmsõidukijuhtide koolituse korraldus, õppekava ning koolituse nõuded tulenevalt tehnika suuruse ning keerukuse eripärast, milleks on mittestandardised gabariidid, maastikul liikumise ning vee transportimine ja tehnika vintsimine.
- Välja töötada ühtne koolitusprogramm ning ühtsed õppematerjalid kõigile Pääste keskustele.
- Praktiliste harjutuste sooritamiseks luua vabariiki üks ühtne harjutusväljak kõikide pääste keskuste kasutusse, mis sisaldab kõiki harjutuste võimalusi (gabariitide tunnetus, täpsussõit, maastikul liikumine, pukseerimine, vintsimine, jne.) koos harjutusteks vajaliku autode pargiga mis peab koosnema enam kasutatavatest põhiautodest, paakautost, eritehnika (konteinerauto, redelauto).

Vajamineva autopargi soetamiseks on autori ettepanek kasutada tehnikat, mis ei ole operatiivvalmidusse enam sobiv aga oma komplekteerituse seisukohalt on parim praktiliseks õppevahendiks.

- Selleks, et tulevikus omada rohkem andmeid alarmsõidukitega toimunud õnnetuste analüüsimisel, viia sisse vastav registreerimissüsteem.

Kõik alarmsõidukitega toimunud avariid ja muud intsidendid peavad olema analüüsitud ja registreeritud ühtses andmebaasis. Seda saaks kasutada koolitussüsteemi arendamisel ja ohutusalases juhendamises.

- Teostada enne alarmsõidukijuhi koolitust täiendav uuring koolitusele valitute seas, et välja selgitada inimesed, kes ei ole huvitatud alarmsõiduki juhtimisest ning seeläbi tagada säästvam eelarve kasutamine.
- Päästekooli õppekavasse lisada C kategooria sõidukijuhi õpe ja alarmsõidukijuhi koolitus, mille kaudu tagada piisav alarmsõidukijuhtide olemasolu.

Ühe võimalusena leiab autor, et päästekooli värbamisel peaks olema võimalus valida alarmsõiduki koolitusega õpisuund, mille käigus tulevane päästja oma põhialala omandamise kõrvalt omandab ka vasta kategooria juhtimisõiguse ja sellega koos läbib ka koolituse, kus käsitletakse ainult päästesüsteemile omase tehnika erisusi ja ohte alarmsõidul.

Eesmärkidest tulenevalt olid käesoleva töö hüpoteesid järgmised:

- Alarmsõidukijuhtide täiendkoolituses on vaja teha olulised kvalitatiivsed muudatused seoses päästealase spetsiifilise tehnika soetamisega

Esimene hüpotees on leidnud kinnitust ning töö autor on teinud ettepanekud tulenevalt päästetehnika spetsiifilisusest muuta alarmsõidukijuhtide täiendkoolituse sisu, pikkust ning täiendkoolituse tihedust.

- Päästeteenistujate alarmsõidukijuhtide koolituses on vaja teostada muudatused.

Töö autor on leidnud kinnitust teisele hüpoteesile ning pakkunud välja koolituskavade tõhustamise meetodeid nagu päästekooli poolt võimaldatav alarmsõidukijuhi õpisuund.

KOKKUVÕTE

Alarmsõidukitega juhtunud liiklusõnnetuste toimumine on tõstatanud autori arvates küsimuse nende õnnetuste põhjuste kohta. Autori esialgse hinnangu järgi võivad põhjused seotud olla kaasliiklejate tähelepanematusega või liikluses osalevate sõidukite arvu ja liiklusintensiivsuse kasvuga. Samas ei välista töö autor ka alarmsõidukijuhtide professionaalse ettevalmituse ebapiisavust (noorenev alarmsõidukijuhtide vanus). Autori andmetel on mõne aasta jooksul on muutunud ka alarmsõidukite suurused (konteinerauto, paakauto). Käesolevas lõputöös oli autor seadnud eesmärgiks välja selgitada kas on võimalik rakendada päästeteenistujatele personaalseid alarmsõidukijuhi koolituskavasid lähtuvalt tema varasemast kogemusest ja sõidukijuhi oskustest. Töö autor püstitas teemaga seonduvad hüpoteesid ja analüüsib neid põhjalikult.

Esimeses peatükis toob autor välja olulised õigusaktid, mis reguleerivad Eesti Vabariigis alarmsõiduki juhtide koolitust ja õiguste andmist alarmsõiduki juhtimiseks. Samuti käsitleb autor siin peatükis seadusega korraldatud koolituse korda ja näitab ära kõik alarmsõiduki juhi koolitusega seonduvad õigusaktid. Autor viitab ka sellele, et õigusaktid käsitlevad kõiki operatiivteenistusi ühiselt ja ei sea koolituse korraldusele mingeid erisusi. Nõuded alarmsõidukijuhi väljaõppele on reguleeritud teede- ja sideministri 4. aprilli 2001. a määrusega nr 33 “Alarmsõidukijuhi koolituse eeskiri, koolituskursuse õppekava, autojuhi kutseoskuskõuded ja koolitustunnistuse vorm” (TSM 33). Nimetatud määrus reguleerib alarmsõiduki koolitust kõigile valdkondadele ühiselt ning ei arvesta päästetehnika suurust ning erisusi. Lisaks käsitleb autor liikluseadusest tulenevaid õigusakte ja loetleb üles kõik analüüsi tulemust mõjutavad aspektid ning võimalused erisusteks.

Teises peatükis käsitleb autor alarmsõiduki juhtimisega seotud ja sellest tulenevaid aspekte. Töö autor toob näited naaberriikide koolitusest antud valdkonnas ja tulemustest mis on saavutatud varasemalt koolituse käigus seal.

Kolmandas peatükis käsitleb autor ka teenistuste tuleviku mõistes alarmsõidukite spetsiifilisuse teemat kuna järjest rohkem valitakse võimalikult paljude kasutusvõimalustega päästetehnika mis aga toob kaasa väga spetsiifilised kasutuserisused võrreldes eelnenud ajaga.

Neljandas peatükis kajastab töö autor läbiviidavat uuringut. Uurimismeetodiks oli autori poolt valitud ankeetküsimustik, millele vastas 217 päästjat.

Viendas peatükis toob välja töö autor uuringu tulemused ja järeldused.

Eesmärkidest tulenevalt olid sissejuhatuses püstitatud hüpoteesid järgmised:

- Alarmsõidukijuhtide alg- ja täiendkoolituses on vaja teha olulised kvalitatiivsed muudatused seoses spetsiifilise tehnika soetamisega

Nimetatud hüpotees leidis töö vältel kinnitust.

- Päästeteenistusse värvatavate teenistujate kvalifikatsiooninõuetes on vaja teostada muudatused.

Püstitatud hüpotees leidis töö vältel kinnitust.

Lõppkokkuvõtteks võib öelda, et Päästeorganisatsioonid peavad hakkama suuremat tähelepanu pöörama „C“ kategooria vajadusele päästjate hulgas, päästealase alarmsõiduki juhtimise põhjalikumale koolitusele ning pakkuma ka omalt poolt gümnaasiumi lõpetanud noortele päästekooli astudes võimalust omandada lisaks päästja ametile ka vastav õigus juhtida päästealaseid alarmsõidukeid.

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Joonis 1 Kokku töötajaid valimis.....	19
Joonis 2 C kategooria sõidukogemus aastates enne päästeteenistusse tööle asumist.....	20
Joonis 3 C kategooria sõidukogemus enne päästeteenistusse tööle asumist vanusegruppide lõikes.....	20
Joonis 4 Alarmsõidukijuhi tunnistuse omamine.....	21
Joonis 5 C kategooria ja alarmsõidukijuhi tunnistuse omamine vanusegruppide lõikes.....	22
Joonis 7 Alarmsõiduki juhtimise tihedus ühe aasta jooksul	25
Joonis 8 Meeskonna turvalisustunne alarmsõidul	27
Joonis 9 Sõiduki juhina alarmsõidul ohtlikku olukorda sattumine.....	28
Joonis 10 Alarmsõiduki juhtimisel juhtunud äpardused	29
Joonis 11 Teoreetilist laadi täiendkoolituse valdkonnad	30
Joonis 12 Praktilist laadi täiendkoolituse valdkonnad	31
Joonis 13 Koolituse pikkus	32
Joonis 14 Koolituse pikkus vanusegruppide lõikes	33
Joonis 15 Koolituse tiheduse vajadus	33
Joonis 16. Kas päästekool peaks andma C kategooria tunnistuse	35
Tabel 1 C kategooria ja alarmsõidukijuhi tunnistuse omamine protsentuaalselt.....	22
Tabel 2 C ja E kategooria omamine vanusegruppide lõikes.....	23
Tabel.3. Alarmsõiduki juhtimise huvitatus.....	24
Tabel 4 Alarmsõidul sõiduki juhi enesekindlus.....	26
Tabel 5 Alarmsõidul ohtlikku olukorda sattumine	28

Tabel 6 Täiendkoolituse vajadus ning teemad vanusegrupiti	32
---	----

SUMMARY

This thesis has been compiled on 52 pages in the Estonian language. The main keywords used in the work are emergency trip, emergency vehicle, driver of emergency vehicles, initial and refresher training, periods, and security. The topic investigated in the thesis is organising training courses for drivers of emergency vehicles. The aim of the thesis is to find out if the training for drivers of emergency vehicles that is regulated by legislation and offered by rescue centres is suitable for rescue service workers considering the particularities of rescue equipment. The thesis will look at whether the offered training for drivers of emergency vehicles is sufficient in time, volume and content and whether a different type of training for driving different types of emergency vehicles that are in use in rescue service institutions (the equipment of large size, vehicles of different axle formulas 4 * 4 8 * 8) is needed.

The thesis is divided into five parts. The first chapter gives an overview of the legislation. The author also deals with the procedures of training under the current legislation and mentions all the legal acts connected with the training of drivers of emergency vehicles. The second chapter gives an overview of emergency vehicles driving theory. In the third chapter the author deals with the topic of the particularities of emergency vehicles in the terms of the future of the services as the emergency equipment with as many uses as possible is progressively being preferred. The fourth chapter discusses the methods of empirical study.

The fifth chapter describes the results of the study. Quantitative study in the form of a quiz was used as a research method. The quiz was compiled to carry out this specific study and it was meant for the rescue workers in all the rescue brigades all over the republic.

The results of the study indicate that the aging trend among emergency vehicles drivers is ascending. Thus, the author finds that it is necessary to restructure the education program, in particular the length of training time and the practical part of it.

During the research hypotheses set by the author were confirmed and the author made essential proposals for changes both in legislation and in organising training programmes.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Alarmsõidukijuhi koolituse eeskiri, koolituskursuse õppekava, autojuhi kutseoskuskõuded ja koolitustunnistuse vorm 4.04.2001 - RTL, 19.04.2001, 49, 678

Autoveoseadus. 7.06.2000. – RT I 2000, 54, 346, RT I 2006, 21, 162.

Dallessandro, M. 2007 Apparatus Defensive Driving, Fire Engineering Vol. 160 Issue 12 lk12-14 Välja otsitud Academic Search Premier andmebaasist 03.01.2010

Dow, P. 2007 Increasing your drivers' safety awareness, Fire Engineering Vol. 160 Issue 2, lk 69-74 Välja otsitud Academic Search Premier andmebaasist 03.01.2010

Jyrkkiö, E. 1985. Operatiivisen laskentatoimen perusteet. Espoo Weilin+Göös

Lempinen. O, 1983. Alarmsõiduki märgatavus ja sõidutaktika. Paikuse, 1998.

Liiklusseadus 14.12.2000 - RT I 2001, 3, 6 RT I 2009, 68, 463

Päästeteenistujate ja päästetöödel lepingu alusel osalevate isikute kutsesobivuse nõuded, sealhulgas hariduse-, füüsilise ettevalmistuse ja tervisenõuded 3.03.2008 - RTL, 18.03.2008, 21, 318

Päästeteenistuse seadus 31.01.2008 - RT I 2008, 8, 57, RT I 2009, 5, 35 , RT I 2009, 36, 234, RT I 2009, 62, 405

LISAD

Alarmsõidukijuhi koolituse uuring

Lugupeetud ankeedile vastaja!

Olen Sisekaitseakadeemia päästekolledži kaugõppe neljanda kursuse tudeng Heiki Pokbinder ja palun oma lõputöö koostamisel Teie abi. Minu lõpuöö eesmärgiks on välja selgitada kas on võimalik rakendada päästeteenistujatele personaalseid alarmsõidukijuhi koolituskavasid lähtuvalt tema varasemast kogemusest ja sõidukijuhi oskustest.

Palun vastake alljärgnevatele küsimusele

Vanus	<input type="text"/>
Tööstaaž päästeteenistuses	<input type="text"/>
Mootorsõiduki juhitunnistuse esmane väljaandmise aasta	<input type="text"/>
Mis grupi komandos töötad?	<input type="checkbox"/> esimene <input type="checkbox"/> teine <input type="checkbox"/> kolmas
Milliseid kategooriaid omad?	
A	<input type="checkbox"/>
B	<input type="checkbox"/>
C	<input type="checkbox"/>
D	<input type="checkbox"/>
E	<input type="checkbox"/>
BE	<input type="checkbox"/>
C1E	<input type="checkbox"/>
CE	<input type="checkbox"/>
DE	<input type="checkbox"/>
„C“ kategooria sõidukogemus aastates enne päästeteenistusse tööle asumist	<input type="checkbox"/> alla 5 aasta <input type="checkbox"/> üle 5 aasta <input type="checkbox"/> üle 10 aasta <input type="checkbox"/> puudub
Mis aastast omad alarmsõiduki juhi tunnistust	<input type="text"/>
Ei oma	<input type="checkbox"/>
Kas oled huvitatud „C“ kategooria alarmsõiduki juhtimisest?	<input type="checkbox"/> Jah <input type="checkbox"/> Ei
Kas oled huvitatud „CE“ kategooria alarmsõiduki juhtimisest?	<input type="checkbox"/> Jah <input type="checkbox"/> Ei
Kuidas tunned ennast alarmsõidul alarmsõiduki juhina?	
Kindalt	<input type="checkbox"/>

Ebakindlalt	<input type="checkbox"/>
Muu	<input type="text"/>
Kuidas tunned ennast alarmsõidul meeskonnaliikmena?	
Kindlalt	<input type="checkbox"/>
Ebakindlalt	<input type="checkbox"/>
Muu	<input type="text"/>
Mitmel korral oled sattunud alarmsõidul ohtlikusse olukorda alarmsõiduki juhina?	<input type="checkbox"/> 1-3 korda <input type="checkbox"/> kuni kümme korda <input type="checkbox"/> üle kümne korra <input type="checkbox"/> pole sattunud
Kui tihti juhid alarmsõidukit?	<input type="checkbox"/> iga valve <input type="checkbox"/> ca 5 korda kuus <input type="checkbox"/> kord kuus <input type="checkbox"/> kord poole aasta jooksul <input type="checkbox"/> mitte kordagi
Mitmel korral oled sattunud alarmsõidul avariisse?	<input type="text"/>
Kas sinu poolt juhitud alarmsõidukiga on juhtunud alltoodud äpardusi	
Ei	<input type="checkbox"/>
Teelt ära vajumine	<input type="checkbox"/>
Lumme kinni jäämine	<input type="checkbox"/>
Maastikule kinni jäämine	<input type="checkbox"/>
Muu	<input type="text"/>
Kui pikk peaks olema vastava kategooria sõiduki juhtimise tööstaaž enne alarmsõiduki juhiks saamist?	<input type="checkbox"/> 1 aasta <input type="checkbox"/> 3 aastat <input type="checkbox"/> 5 aastat
Kui pikk peaks olema alarmsõiduki juhi koolituse kursus?	<input type="checkbox"/> 3 päeva <input type="checkbox"/> 5 päeva <input type="checkbox"/> 10 päeva <input type="checkbox"/> rohkem
Kas vajad täiendkoolitust?	<input type="checkbox"/> Jah <input type="checkbox"/> Ei
Kui pika aja vältel peaks olema alarmsõiduki juhi täiendkoolitus?	<input type="checkbox"/> kord aastas <input type="checkbox"/> kord kolme aasta jooksul <input type="checkbox"/> kord viie aasta jooksul
Millist täiendkoolitust soovid?	
Teoreetilist laadi	<input type="checkbox"/>
Praktilist laadi	<input type="checkbox"/>
Teoreetilisel koolitusel peaks käsitlema	
Liikluseeskirja	<input type="checkbox"/>
Uusi määrusi-seadusi	<input type="checkbox"/>
Tehnika iseärasust	<input type="checkbox"/>

õnnetuste analüüs ja arutelu	<input type="checkbox"/>
Muu	<input type="text"/>
Praktilise koolituse käigus peaks käsitlema	
Gabariidid harjutused	<input type="checkbox"/>
Libedal sõit	<input type="checkbox"/>
Maastikul liikumine	<input type="checkbox"/>
Tehnika vintsimine	<input type="checkbox"/>
Muu	<input type="text"/>
Kas päästekool peaks andma „C“ kategooria alarmsõidukijuhi tunnistuse?	<input type="checkbox"/> Jah <input type="checkbox"/> Ei
<input type="button" value="saada"/>	

JUHI KOOLITUSKURSUSE ÕPPEAINETE TEMAATILINE PLAAN

Nr	Õppeteema sisu	Õppetunde	sealhulgas teoreetilisi praktilisi	
A. ALARMSÕIDUK LIIKLUSES				
1.	Sõiduki kaitslik juhtimisstiil	*	*	*
1.1.	Kaitsliku juhtimisstiili olemus.			
1.2.	Ees seisnevate ohtude aimamise oskus olenevalt liiklusoludest.			
1.3.	Äkkolukordades tegutsemise oskus.			
2.	Alarmsõidukite kasutamist käsitlev seadusandlus			
2.1.	Alarmsõidukite liigitus.			
2.2.	Alarmsõiduki kaart, selle saamise, kasutamise ja hoidmise tingimused.			
2.3.	Alarmsõidukijuhi kohustused liiklusohutuse tagamisel.			
3.	Alarmseadmed	*	*	*
3.1.	Vilkurid: 1) vilkurite tehnilised nõuded; 2) vilkurite värvid ja nende tähendus; 3) vilkurite paigutus.			
3.2.	Helisignaalseadmed: 1) helisignaalseadmete tehnilised nõuded; 2) helisignaalseadmete paigutus.			
3.3.	Alarmseadmete kasutamine: 1) alarmseadmete kasutamise kohustuslikkus; 2) alarmseadmete kasutamine öisel ajal.			
4.	Alarmseadmete toime	*	*	*
4.1.	Vilkurite nähtavus: 1) vilkurite nähtavus erinevates ilmastiku- ja liiklustingimustes; 2) vilkurite nähtavust segavad asjaolud.			
4.2.	Helisignaali kuuldavus: 1) helisignaali kuuldavus erinevates ilmastiku- ja liiklustingimustes; 2) helisignaali kuuldavust segavad asjaolud.			
4.3.	Alarmseadmete toime tajumine ja hindamine. Alarmseadmete tajumine ja hindamine: 1) jalakäija poolt; 2) teiste mootorsõidukijuhtide poolt; 3) olenevalt mootorsõiduki liigist ja asukohast liikluses; 4) juhi enda poolt.			
5.	Ohud liikluses	*	*	*
5.1.	Liiklusolukorra hindamine ja ohu tajumine.			
5.2.	Liiklusohu erinevus alarmsõidukiga sõitmisel võrreldes tavaliiiklusega.			
5.3.	Liikluseeskirja nõuete kõrvalekaldumisest johtuvad ohud: 1) foorinõuetest kõrvalekaldumine; 2) liiklusmärkide ja teemärgiste nõuetest kõrvalekaldumine; 3) peatumise keelu nõuetest kõrvalekaldumine.			
5.4.	Sõidukiiruse suurendamisest johtuvad ohud: 1) juhi vaatevälja ahenemine; 2) peatumisteedkonna muutumine;			

	3) teiste liiklejate poolt võimalikud põhjustatavad ohud.			
5.5.	Möödasõit: 1) möödasõidu eriolukorrad; 2) riski suurenemine möödasõidul.			
5.6.	Vastutulev liiklus: 1) vastutuleva liikluse mõjutamine; 2) vastutulevas liikluses peituvad ohud.			
5.7.	Ristmike ületamine: 1) sõidueesõiguse saavutamine ja turvalisuse tagamine; 2) ristmiku ületamise ohud.			
5.8.	Õige asukoht liikluses: 1) kiireima ja ohutuma trajektoori valimine; 2) reavahetamise ohud.			
5.9.	Tegutsemine mitmesugustes ilmastiku ja nähtavuse tingimustes Sõitmine: 1) halva nähtavuse tingimustes (udus, pimedas ajal jms); 2) libedal teel; 3) alla- ja vastupäikest; 4) sajus.			
6.	Sõiduki turvalisus	*	*	*
	1) aktiivne ja passiivne ohutus; 2) sõiduki vastavus tehnonõuetele; 3) juhi töökoht; 4) roolimise tehnika.			
7.	Tsiviilvärvides alarmsõiduki juhtimine äärmusolukordades	*	*	*
7.1.	Sellise sõiduki kasutamise erinevus erivärvides alarmsõiduki kasutamisest.			
7.2.	Täiendavatest ohutusabinõudest äärmusolukordades sõitmisel.			
7.3.	Alarmseadmete kasutamisel tehtavad vead.			
8.	Esmaabi osutamine ja elustamisvõtete rakendamine	*	*	*
9.	Eksam	*	*	*
	B. ALARMSÕIDUKI JUHTIMINE ÄÄRMUSLIKES LIIKLUSOLUKORDADES			
1.	Äärmusliku olukorra määrang	*	*	*
1.1.	Sõidukile mõjuvad jõud kiirendamisel, pidurdamisel ja sõidul kurvis.			
1.2.	Sõiduki juhitavus, teelpüsivus ja kursikindlus ning seadmed nende tagamiseks.			
1.3.	Esi-, taga- ja nelivedu autode erinev käitumine rehvide haardevõime piiril.			
1.4.	Alarmsõiduki konstruktsioonist ja kasutusala lahtuvad täiendavad ohud: 1) paakauto, kiirabiauto, isikkoosseisu veoks ette nähtud auto ja jälitusauto; 2) operatiivülesande täitmise erinevused. Harjutused sõiduki juhitavuse ja teelpüsivuse piirulukorra määramiseks: a) «Uss»; b) «Kurv»; c) »Ümberpõige takistusest».			
2.	Ohutu sõidujoon	*	*	*
2.1.	Sõidujoone mõiste ja valik, arvestades auto dünaamilisi omadusi.			
2.2.	Harjutused sõiduki juhitavuse ja teelpüsivuse piirulukorra määramiseks pimedas ajal: a) «Kurv äkkpidurdusega»; b) «Ümberpõige».			

3.	Ennetavad juhtimisvõtted ohutul sõidujoonel	*	*	*
3.1.	Harjutused juhi ja auto võimete määramiseks:			
	a) «Kiiruslik uss»;			
	b) «Ristikuleht» (ainult B-kategooria autoga).			
4.	Eksamisoit	*	*	*

Märkus: * Õppetundide arv ja maht on vabalt määratav olenevalt alarmsõiduki kasutusalaast ja sellest, kas koolitust teostatakse alg- või täienduskoolitusena.