

Sisekaitseakadeemia

Päästekolledž

Märt Hindreus

**VABATAHTLIKE PÄÄSTEKOMANDODE KAASAMINE  
LIIKLUSÕNNETUSTELE**

Lõputöö

Juhendaja:

Rivo Salong

Kaasjuhendaja:

Ando Vainjärv

Tallinn 2015

# ANNOTATSIOON

Päästekolledž	Kaitsmine: juuni 2015
<p>Töö pealkiri eesti keeles: „Vabatahtlike päästekomandode kaasamine liiklusõnnetustele“</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: „Volunteer rescue squads involvement in traffic accidents“</p> <p>Lõputöö on kirjutatud teemal "Vabatahtlike päästekomandode kaasamine liiklusõnnetustele". Töös on kasutatud erinevaid statistilisi andmeid, mis on välja toodud jooniste ja tabelite kujul. Lisaks on lõputöö autor koostanud küsimustiku, mille edastas vastajatele elektroonilises keskkonnas. Töö kogumaht on 46 lk, mille põhiosa on kirjeldatud 40 leheküljel.</p> <p>Uurimistöö peaesmärgiks oli leida võimalusi ja lahendusi kuidas lisaks kutselistele päästekomandodele oleks võimalik liiklusõnnetustele kaasata ka vabatahtlike päästekomandosid, ning luua neile kriteeriumid, mille alusel oleks VPK suuteline liiklusõnnetusi likvideerima esma- või ainukese reageeriva päästeressursina.</p> <p>Uurimisülesannete tulemustest oli võimalik järeldada, et vabatahtlikud päästjad on huvitatud liiklusõnnetustele reageerimise võimekuse loomisest ning on valmis osalema vastavatel täiendkoolitustel. Autor tegi omapoolsed ettepanekud päästetehnika, varustuse ja vahendite kriteeriumite loomise kohta, tuginedes statistilistele andmetele ja küsitluse vastustele.</p>	
Lisad:	
Võtmesõnad: vabatahtlik päästekomando, vabatahtlik päästja, koolitus, päästevarustus, liiklusõnnetus	
Võõrkeelsed võtmesõnad: volunteer rescue squad, volunteer rescuer, training, rescue equipment, traffic accidents	
Lõputöö seos riiklike arengukavade ja prioriteetidega: SISETURVALISUSE ARENGUKAVA 2015–2020	
Säilitamise koht: SKA raamatukogu	
<p>Töö autor: Märt Hindreus</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Rivo Salong	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Kaasjuhendaja: Ando Vainjärv	Allkiri:
Kaitsemisele lubatud	
Kolledži direktor:	Allkiri:

# SISUKORD

MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU .....	5
SISSEJUHATUS.....	7
1 LIIKLUSÕNNETUSED .....	10
1.1 Liiklusõnnetuste kirjeldus.....	10
1.2 Liiklusõnnetuste tüübid .....	11
2 PÄÄSTEVARUSTUS JA KOOSTÖÖ AMETKONDADEGA.....	13
2.1 Kutselise- ja vabatahtliku päästeauto varustus .....	13
2.2 Koostöö teiste ametkondadega .....	15
3 VABATAHTLIKUD PÄÄSTEKOMANDOD JA NENDE TÖÖKORRALDUS.....	18
3.1 Vabatahtlikuks päästjaks registreerimine .....	18
3.2 Vabatahtlike päästjate väljaõpe .....	19
3.3 Vabatahtlikud päästekomandod ja nende asukohad .....	23
4 UURIMISTÖÖ METOODIKA .....	25
4.1 Valimi moodustamine.....	25
4.2 Uurimisülesannete läbiviimine .....	26
4.3 Liiklusõnnetuste statistika OPIS/PÄVIS andmete põhjal .....	32
5 JÄRELDUSED JA ETTEPANEKUD .....	34

5.1	Järeldused .....	34
5.2	Ettepanekud .....	35
	KOKKUVÕTE.....	38
	SUMMARY .....	39
	TABELITE JA JOONISTE LOETELU.....	43
	LISA 1. LIIKLUSÕNNETUSED MAAKONDADE LÕIKES .....	44
	LISA 2. VPK ASUKOHAD KAARDIL.....	45
	LISA 3. VEEBIKÜSIMUSTIK.....	46

## MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

**Liiklusõnnetus** - juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada või surma või tekib varaline kahju. (Maanteeamet, 2015)

**Vabatahtlik päästekomando** - on kogukonnas alaliselt paiknev vabatahtlik päästeüksus, mille lahutamatuks osaks on depoohoone, väljaõpetatud vabatahtlik päästemeeskond ning päästealaseks tegevuseks vajalik tehnika ja varustus. (Päästeamet, 2015)

**Vabatahtlik päästja** - isik, kes vabatahtlikult osaleb päästetööl või päästealasel ennetustööl. (Päästeamet, 2015)

**OPIS** - Häirekeskuse operatiivinfosüsteem hädaabiteadete menetlemiseks

**PÄVIS** - päästevaldkonna infosüsteem.

**Maanteeamet** - Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalas tegutsev valitsusasutus. Maanteeamet teostab seadusega sätestatud ülesannete ulatuses riigi poliitika ja arengukavade elluviimist, juhtimisfunktsiooni ja riikliku järelevalvet ning kohaldab riiklikku sundi tehoiu, liiklusohutuse, ühistranspordi ja liiklusvahendite keskkonnaohutuse valdkonnas. (Maanteeamet, 2015)

**Hoiatusala** - ala, kus viibivat inimest teavitatakse ja hoiatatakse päästesündmuse mõjudest ning kust ta vajaduse korral evakueeritakse. (Päästesündmusel osalevate riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste ning isikute koostöö kord, 2011)

**Sündmuskoht** - keelu-, ohu- ja turvaalast koosnev päästetöö juhi poolt määratud ala, kus võivad viibida vaid päästetööga otseselt seotud inimesed ja päästetöö juhi lubatud inimesed ja tehnika, kus paiknevad kannatanud ja asitõendid ning esinevad sündmusest põhjustatud kahjustused. (Päästesündmusel osalevate riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste ning isikute koostöö kord, 2011)

**Vigastatu** - inimene, kellele liiklusõnnetuses saadud vigastuse tõttu antakse meditsiinilist esmaabi, määratakse ambulatoorne või statsionaarne ravi. Vigastuse olemasolu määrab meditsiinitöötaja. (Maanteeamet, 2015)

**Hukkunu** - inimene, kes suri liiklusõnnetuses saadud vigastuste tagajärjel sündmusekohal või 30 päeva jooksul pärast liiklusõnnetust. Kui inimene suri saadud vigastustesse rohkem kui 30 päeva peale õnnetust, loetakse ta vigastatuks. (Maanteeamet, 2015)

## SISSEJUHATUS

Õnnetustesse võivad sattuda kõik tavaliikluses osalevad liiklejad: jalakäijad, jalgratturid, mootorratturid, sõiduautod, veoautod või bussid. Sellest loetelust on teadlikult välja jäetud rongid, veesõidukid ja lennumasinad. Nende õnnetuste korral käivitatakse väga laiaulatuslikud päästetööd, millesse kaasatakse organisatsioone, kes tavapäästetöödel ei osale. Selliste päästeoperatsioonide kirjeldamine on omaette teema ja vajab eraldi käsitlust. (Teder, 2015)

Liiklusõnnetuse korral antakse kannatanule esmaabi, vabastatakse kannatanu sõidukist, kõrvaldatakse süttimisoht ja tagatakse liiklusohutus. Kui on vaja, piiratakse ala, võimaluse korral säilitatakse liiklus. Kasutatakse elektri- või siseõlemismootoriga käitatavoid spetsiaalseid käsitöövahendeid koos lisavarustusega. (Teder, 2015)

Eesti kutselise päästekomandovõrgustiku planeerimisel on arvesse võetud elanikkonna paiknemise tihedust ja muid näiteks tööstusest ja transpordisektorist tulenevaid riske. Samas on paratamatu, et seal, kus on palju inimesi, juhtub ka õnnetusi. Kui inimesed liiguvad punktist A punkti B ja üldjuhul kasutavad selleks kas siis sõiduautot või mingit muud transpordivahendit. Sageli juhtuvad liiklusõnnetused asulavälistel teedel, kus lähim kutseline päästekomando võib asuda kümnete minutite kaugusel. Kuna tegemist on inimeste päästmise ja õnnetuse eskaleerumise vältimisega, vajavadki liiklusõnnetused kiiret reageerimist.

Eestis elab väljaspool kutseliste päästjate 15 min reageerimise ala hinnanguliselt 100 000 inimest. Viimase viie aasta jooksul on toimunud 3100 liiklusavariid, mis toimusid kutselistest komandodest kaugemal kui 14 min. Päästeameti poolt koostatud statistikast selgub, et alates 2010 aastast on liiklusõnnetuste arv pidevalt kasvanud (2010 - 874 liiklusõnnetust, 2014 – 1487 liiklusõnnetust). Paljud liiklusavariid toimuvad piirkondades, kus VPK on lähim/kiireim reageerija, kuid neid ei kaasata sündmuse lahenemisele, sest neil puudub vajalik ettevalmistus ja varustus. (Päästeamet, 2015) Eelmainitud numbriliste näitajate põhjal otsustas lõputöö autor fookuseerida tähelepanu liiklusõnnetuste efektiivsele lahendamisele VPK-de kaasamisel.

Lisaks kutselistele päästekomandodele on võimalus kaasata lähima reageerija printsiiibil sündmusele ka vabatahtlikud päästekomandod (edaspidi VPK). Selleks kasutab Häirekeskus dünaamilist väljasõiduplaani, mis tähendab, et sündmuskohale saadetakse kõige kiiremini

kohale jõudvad päästeressursid. Vabatahtlike päästjate roll muutub eriti oluliseks siis, kui lähimad kutselised päästjad ja kiirabid on hõivatud. Kas VPK on võimeline iseseisvalt ja efektiivselt reageerima liiklusõnnetusele, sealjuures abistama kannatanuid? Selleks, et kasutada VPK-d mõnes piirkonnas esmareageerijana või ka ainsana reageeriva päästeressursina, tuleb arendada nende koolitust, väljaõpet ja täiendada varustuse loetelu, mille tulemusel oleks VPK suuteline lahendama esimese astme liiklusõnnetusi iseseisvalt (päästetehnika, -varustus, isikkoosseis, koolitus, väljaõpe jne). Päästeamet on kaardistanud vajaduse ja teinud ruumianalüüsi nende alade kohta, kus on vajalik esmajärjekorras kaasata vabatahtlikud liiklusavariile.

Lõputöö peaesmärgiks on leida võimalusi ja lahendusi kuidas lisaks kutselistele päästekomandodele, oleks võimalik liiklusõnnetustele kaasata ka vabatahtlike päästekomandosid, ning luua neile kriteeriumid, mille alusel oleks VPK suuteline liiklusõnnetusi likvideerima esma- või ainukese reageeriva päästeressursina.

Peaesmärgini jõudmiseks sõnastas autor järgmised uurimisülesanded:

1. Selgitada välja peamised takistused, mis tekivad VPK-de kaasamisel.
2. Vaadelda VPK reageerimisaegu ning minimaalset isikkoosseisu.
3. Tuua välja alused, mille põhjal toimub vabatahtlike päästjate koolitus, väljaõpe, täiendõpe.
4. Hinnata VPK päästetehnika ja varustuse vajadust liiklusõnnetustele reageerimiseks.
5. Selgitada küsitluse käigus välja, kui paljud hetkel registreeritud vabatahtlikest päästjatest on huvitatud ja nõus reageerima efektiivselt liiklusõnnetustele.
6. Lähtuvalt uurimisülesannete kokkuvõttest teha ettepanekuid VPK-dele ja Päästeametile.

Õnnetusse sattunud inimese seisukohast ei ole oluline kes temale appi tuleb, olgu selleks siis kutseline- või vabatahtlik päästja. Inimese soov on saada võimalikult kiiresti ja professionaalset abi ning selleks tuleks rakendada parimad võimalikud variandid.

Analüüsid Maanteeameti poolt koostatud statistikat liiklusõnnetuste kohta, pidas lõputöö autor vajalikuks uurida ja kirjutada lähemalt liiklusõnnetustest, mis toimuvad põhi- ja



tugimaanteedel ning kuidas lisaks kutselistele päästjatele kaasata võimalikult tõhusalt ka vabatahtlike päästjaid liiklusõnnetustele.

Lõputöö koosneb mõistete ja lühendite loetelust, sissejuhatusest, viiest peatükist ja üheksast alapealkirjast, ettepanekutest, järeldustest, kokkuvõttest eesti- ja inglise keeles ning erinevatest joonistest ja tabelitest.

# 1 LIIKLUSÕNNETUSED

## 1.1 Liiklusõnnetuste kirjeldus

2014. aastal oli võrreldes eelmiste aastatega liiklusõnnetuste arv märkimisväärselt tõusnud. Ajavahemikus 01.01.2014-31.12.2014 registreeris Maanteeamet kokku 1430 liiklusõnnetust ja vigastada sai 1741 inimest. Õnneks on hukkunute arv siiski vähenenud (2013 a. - 81 hukkunut, 2014 a. - 78 hukkunut). (Maanteeamet, 2015) Täpsemalt toimunud õnnetustest, vigastatustest ja hukkunutest võib vaadata Maanteeameti poolt koostatud tabelist (LISA 1).

Liiklusõnnetus või liiklusavarii tähendab päästjatele päästesündmust, kus on tegemist ühe või mitme sõidukiga. Sündmus nõuab kiiret reageerimist ja professionaalse abi osutamist.

Liiklusõnnetus on nii teedel ja tänavatel juhtuvad väikesed avariid, kui ka kiirteedel toimuvad suurõnnetused, milles võivad osaleda kümned sõidukid. Liiklusõnnetustega kaasnevad inimestele väga ohtlikud ja keerulised vigastused, mis võivad olla väga erinevad. Tavaliselt on tegemist luude hulgimurdude, kudede lõikehaavade ja siseelundite rebenditega. Ka siis, kui silmanähtavaid kahjustusi pole, kui esialgu tundub kõik korras olevat, tuleb karta halvimat. Liiklusõnnetusega kaasneb tavaliselt tugev põrutus. Kokkupõrkel näiliselt tühise kiiruse 20 km/h juures ületab löögi jõud inimese kehale mõjuva raskusjõu 6-7- kordselt. Inimene ei suuda oma jõuga vähendada löögi tagajärgi. Liiklusõnnetuseks ei loeta juhtumit, kus auto sõidab teelt välja, ilma, et sellega kaasneks inimeste või sõidukite vigastusi. Liiklusõnnetuste tekke peamiseks põhjuseks on liikluseeskirjade rikkumine jalakäijate või sõidukijuhtide poolt, kuid õnnetusi võivad põhjustada ka (Päästeamet, 2015):

- sõiduki tehniline rike;
- ebasoodsad ilmastikutingimused;
- halb teede märgistus;
- vead ja rikked liikluse reguleerimisel (valgusfoorid, liiklusmärgid)
- jalakäijate halb nähtavus;
- tähelepanematus;

- muud tegurid.

## 1.2 Liiklusõnnetuste tüübid

Tänavaliikluses juhtub õnnetusi, kus osalevad ühte tüüpi liiklusvahendid. Märksa suurem on aga tõenäosus, et õnnetusse satuvad eri tüüpi osalejad. Seega peavad päästejõud väga kiiresti suutma aru saada toimunust ja valima parima päästetaktika. Liiklusõnnetuse tüübi kindlakstegemine on vajalik eelkõige selleks, et saada teada, kas on kannatanuid, ja prognoosida, millised võivad olla nende vigastused. Vajalik info annab võimaluse teha ettevalmistusi esmaabi andmiseks ja kutsuda lisaks vajalikke abijõude. Samuti on liiklusõnnetuse tüübi määramisest kasu kannatanute vabastamise taktika valimisel, sest tüüpõnnetuste puhul deformeeruvad autod kindlate reeglite järgi. Liiklusõnnetuste puhul peab arvestama, et nende tüübid võivad olenevalt tekkemehhanismidest ja õnnetuse dünaamikast esineda kombineeritult. (Teder, 2015)

Liiklusõnnetused võib oma iseloomult jagada järgnevalt (Maanteeamet, 2015):

- **Kokkupõrge liikuvate mootorsõidukite vahel** - kokkupõrge vähemalt kahe samas suunas, vastassuunas või külgsuundadest läheneva mootorsõiduki vahel. Siia kuuluvad ka juhtumid, kui toimub otsasõit ees liikluse reguleerimise nõuete täitmiseks sundpeatunud mootorsõidukile. Siia hulka ei loeta juhtumeid, mis olid tingitud ühe mootorsõiduki tagurdamisest.
- **Mopeediõnnetus** - kokkupõrge mopeedi ja mootorsõiduki vahel või mitme mopeedi omavaheline kokkupõrge, samuti mopeedi ümberpaiskumine teel või teelt väljasõit. Siia hulka ei kuulu mopeedide otsasõidud jalakäijatele, samuti jalgrataste kokkupõrked mopeedidega.
- **Jalgrattaõnnetus** - kokkupõrge jalgratta ja mootorsõiduki vahel või mitme jalgratturi omavaheline kokkupõrge, samuti jalgratta ümberpaiskumine teel või teelt väljasõit. Siia hulka ei kuulu jalgrataste otsasõidud jalakäijatele, samuti jalgrataste kokkupõrked mopeedidega.

- **Mootorsõiduki kokkupõrge seisva sõidukiga** - mootorsõiduki otsasõit teele pargitud sõidukile. Siia hulka ei loeta mootorsõidukite kokkupõrkeid jalgratastega, mopeedidega, rööbassõidukitega, samuti otsasõite liikluse reguleerimise nõuete täitmiseks sundpeatunud mootorsõidukile.
- **Mootorsõiduki kokkupõrge loomaga** - otsasõit loomale (nii ulukid kui koduloomad). Siia hulka ei loeta kokkupõrkeid hobuveokitega.
- **Mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijaga** - mootorsõiduki otsasõit teel viibivale jalakäijale, ka juhused, kui mootorsõiduk tagurdas jalakäijale otsa. Jalakäijaks loetakse ka isikut, kes kasutab liikumiseks rula, rulluiske, tõukeratast, lükkab jalgratast, mootorratast või lapsevankrit. Siia hulka ei loeta juhtumeid, kus toimus otsasõit teel viibivale isikule, kes ehitas, remontis või hooldas teid, istutas lilli, laadis veokile koormat. Antud kontekstis on jalakäija ka lapsevankris või kelgul istunud väikelaps, keda täiskasvanu veab, samuti teel liiklust reguleeriv politseiametnik. Jalakäija on ka õnnetuse hetkel sõidukisse sisenev isik, seevastu sõidukist väljuja loetakse sõitjaks või juhiks. Vahetult enne õnnetust sõidukist väljunud juht või sõitja, kes viibis õnnetuse hetkel sõiduki kõrval (puhastas auto tulesid või numbrimärki, vahetas rehvi, võttis pagasiruumist asju vms) loetakse samuti jalakäijaks.
- **Ühesõidukiõnnetus** - mootorsõiduki ümberpaiskumine teel või teelt väljasõit, millega võib kaasneda kokkupõrge puu, seina, seisva sõiduki või mõne muu väljaspool teed asuva objektiga. Siia hulka loetakse ka juhtumeid, kus mootorsõiduk sõidab otsa teel olevale takistusele: liikluskorraldusvahendile, tee äärekivile, kruusahunnikule teel või mõnele muule teel olevale objektile. Siia hulka ei loeta mootorsõiduki otsasõite loomadele ega seisvatele sõidukitele, samuti jalgrataste ja mopeedide ümberpaiskumisi ega teelt väljasõite.
- **Muu liiklusõnnetus** - mootorsõidukiga seotud muu eelpool märkimata liiklusõnnetus. Siia hulka loetakse mootorsõidukite kokkupõrked rööbassõidukitega ja hobuveokitega, samuti mootorsõidukite kokkupõrked ühe mootorsõiduki tagurdamise tulemusel. Enamlevinud on juhtumid, kus sõiduki äkkpidurduse tulemusel saab kannatada sõidukis viibinud inimene või kus jalakäijale sõidab otsa jalgrattur või mopeedijuht, samuti jalgratta ja mopeedi omavaheline kokkupõrge.

## 2 PÄÄSTEVARUSTUS JA KOOSTÖÖ AMETKONDADEGA

### 2.1 Kutselise- ja vabatahtliku päästeauto varustus

Varustuse nimekiri on kõikidel baasteenust osutavatel kutselistel päästekomando päästeautodel, mis reageerivad liiklusõnnetustele, üldjuhul sarnane. Erinevused võivad tulla näiteks päästjate leidlikkusest, päästeauto tüübist, samuti ka erinevate teenuste võimekustest, milleks võivad olla näiteks pinnaltpääste, nõõripääste, keemiapääste jne. Selleks, et edukalt tulla toime liiklusõnnetustele reageerimisega, leiame üldjuhul igalt päästeautolt järgmise varustuse:

- liikluse reguleerimise sau
- ohukoonused
- pulber- ja/või süsihappegaaskustuti
- esmaabivahendid (kühvelraam, kaelalahased jne)
- turvavöö lõikur
- turvapadja püüdja
- piilari ja servakatted
- stabiliseerimispukid
- klaasisaag ja klaasipurustuspliiats
- PVC kaitseekraan
- PVC tekk
- lammutusriistad (Hooligan kang)
- pneumaatilised päästevahendid (juhtimispult, suruõhuvoolikud, reduktor, tõstepadjad)
- hüdraulilised päästevahendid (pump, leviti, lõikur, tungraud).

Kui vaatame varustust, mida teistes riikides veel kasutatakse siis näiteks Rootsi päästeteenistuses on kasutusel selline süsteem nagu Crash Recovery System (CRS). See tarkvara on salvestatud sülearvutisse, mille abil saab päästetöö juht sündmuskohal lugeda infot enam kui 8000 erineva sõiduki mudeli kohta (auto turvavarustus, autoakude asukoht jne). Lisaks on päästetöö juhil võimalus seadme abil saata auto registreerimisnumber serveri andmebaasi, mis saadab kiiresti

informatsiooni auto vanusest, mudelist, tüübist jne. Informatsioon jõuab päästetöö juhile nii tekstina, kui ka joonistena. (Wargclou, 2011, pp. 78-79).

Vabatahtlikel päästeautode põhivarustuse nimekiri on Päästeameti poolt kindlaks määratud, mille hulka kuuluvad (R. Salong 2015, e-kiri 17.04):

- autoapteek
- autoraadioterminal 1 tk
- hargmik 1 tk
- hüdrandi püstik ja hüdrandi võti 1 tk
- imivoolik (kokku 8 m) koos imisõelaga 1 kmpl
- kandelamp 1 tk
- kang 1 tk
- kirves 1 tk
- kombineeritud joatoru 1 tk
- käsiraadioterminal 1 tk
- käsisaag või mootorsaag 1 tk
- lihtjoatoru 1 tk
- redel (vähemalt 3 m) 1 tk
- survevoolik 38 – 51 mm 6 tk
- survevoolik 63 – 77 mm 10 tk
- tulekustuti (vähemalt 6 kg) 1 tk
- täitevoolik 2m 2 tk
- vooliku paikamise vahend
- voolikuremm 2 tk

Kui võrrelda varustuse nimekirjade erinevusi siis võib tõdeda, et VPK päästeauto varustuses puuduvad käesoleval hetkel vahendid, millega esmareageerijana tulla edukalt toime liiklusõnnetuste likvideerimisega. Siinkohal võib tuua näiteks veekogus ja vahuaine. Kaasaegne päästeauto on üldjuhul varustatud ca 3000 liitri vee ja 200 liitri vahuainega, mida on võimalik kasutada sündmuskohal tulekahju kustutamiseks või selle vältimiseks. Kutselise päästeauto varustuse nimekiri sisaldab suurt hulka erinevat tehnikat ja vahendeid, mille hulgas võib esineda ka selliseid esemeid, mida pole kunagi kasutatud või kasutatakse väga harva. Sel juhul oleks ebaõiglane nõuda antud varustust ka VPK päästeauto varustuse nimekirjast. Selleks vaatab lõputöö

autor toimunud liiklusõnnetusi ajavahemikus 01.01.2013 – 31.12.2014, ning võrdleb, milliseid vahendeid on liiklusõnnetuste tagajärgede likvideerimisel kasutatud.

## 2.2 Koostöö teiste ametkondadega

Liiklusõnnetusest teavitatakse esimesena Häirekeskust hädaabinumbri 112 vahendusel. Häirekeskus peab saama võimalikult kiiresti ja võimalikult palju informatsiooni kannatanute kohta, lisaks nende arvu ja seisundi, transpordivahendite ja erinevate veoste (nt ohtlikud ained). Häirekeskuse ülesanded tulenevalt seadusest on hädaabiteadete vastuvõtmine ja töötlemine, ohuhinnangu andmine, teabe vahendamine ning väljasõidukorralduste andmine. (Häirekeskuse põhimäärus, 2014).

Kiirabi kaasatakse liiklusavarii sündmuskohale eelkõige kannatanutele meditsiinilise abi osutamiseks ning nende transpordiks haiglasse. Päästeteenistuja, ehk sündmuskoha juht peab tegema väga head koostööd kiirabiteenuse osutajaga, kelle soovitude järgi vabastatakse kannatanud sõidukist nende jaoks kõige ohutumal viisil. Üldjuhul kujuneb selleks sündmuskoha meedik, kes korraldab sündmuskohal meditsiinilise abi andmist. Kiirabiteenuse osutaja ülesanded päästesündmuse lahendamisel on (Päästesündmusel osalevate riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste ning isikute koostöö kord, 2011):

- kiirabi osutamine kannatanutele ning päästetööl osalejatele;
- triaaži teostamine;
- kannatanute toimetamine haiglasse;
- raadioside pidamise korraldamine oma valdkonnas;
- kannatanute kogumispunkti ja ravipunkti tegevuse tagamine.

Kui liiklusõnnetus on juhtunud tiheda liiklusega maanteel või piirkonnas, kus võivad tekkida suured ummikud ja/või on oht sündmusega seotud isikute elule ja tervisele, kaasatakse Politsei- ja Piirivalveameti esindajad, kelle ülesanded päästesündmuse lahendamisel on (Päästesündmusel osalevate riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste ning isikute koostöö kord, 2011):

- avalikku korda ähvardava ohu ennetamine, väljaselgitamine ja tõrjumine ning avaliku korra rikkumise kõrvaldamine päästesündmusel;

- päästesündmusest mõjutatud inimeste üle arvestuse pidamise korraldamine;
- liikluse reguleerimine;
- sündmuskohal oleva ja sündmusega seotud inimeste vara kaitsmine;
- hoiatusalal inimeste teavitamise, hoiatamise ning evakueerimise läbiviimisel osalemine;
- raadioside pidamise korraldamine oma valdkonnas;
- mittekannatanute ja evakueeritute kogunemispunkti ning hukkunute ja varade kogumispunkti tegevuse tagamine;
- juurdesõidutee, tehnika kogunemispunkti, kontrollpunkti, väljasõidutee, transpordivahetuspunkti ja helikopteri maandumispunkti tegevuse tagamine.

Olenevalt liiklusõnnetuse iseloomust ja selle tagajärgede likvideerimisest võivad sündmusega olla seotud veel:

- Keskkonnaamet- ameti tegevusvaldkond on riigi keskkonna- ja looduskaitse ning -kasutamise ja kiirgusohutuse poliitika ja programmide ning tegevuskavade elluviimine. (Keskkonnaameti põhimäärus, 2014)
- Keskkonnainspektsioon- põhiülesandeks on teostada riiklikku järelevalvet ning kohaldada riiklikku sundi seaduses ettenähtud alustel ja ulatuses. (Keskkonnainspektsiooni põhimäärus, 2008)
- Maanteeamet- amet teostab seadusega sätestatud ülesannete ulatuses riigi poliitika ja arengukavade elluviimist, juhtimisfunktsiooni, riiklikku järelevalvet, haldusjärelevalvet, vääртеomenetlust ning kohaldab riiklikku sundi tehoiu, liiklusohutuse, ühistranspordi ja liiklusvahendite keskkonnaohutuse valdkonnas ning peab arvestust liiklusregistrisse kantud sõidukite, sõidumeerikukaartide, juhilubade ja muude õigusaktidest tulenevate dokumentide üle. (Maanteeameti põhimäärus, 2013)
- Eesti Energia- tagab elektrivarustuse katkestamise või selle taastamise sündmuskohal.
- Demineerimiskeskus- lõhkeseadeldiste ja/või plahvatusohtlike esemete kindlaks ja nende kahjutuks tegemine.
- Erineva transpordifirmad- veoki- või liinibussifirmade esindajad, kelle transpordivahenditega on õnnetus juhtunud ning kes vajadusel organiseerivad sündmuskohale asendustranspordi.



Käesolevast peatükist võime kokkuvõttes tõdeda, et ühele liiklusõnnetusele võib reageerida väga palju erinevate ametkondade esindajaid, kellega peab toimuma koostöö sündmuskohal efektiivselt ja vigadeta.

### **3 VABATAHTLIKUD PÄÄSTEKOMANDOD JA NENDE TÖÖKORRALDUS**

#### **3.1 Vabatahtlikuks päästjaks registreerimine**

Vabatahtlikuks päästjaks võtmise, kutsesobivuse nõuete kontrollimise, vabatahtliku päästja staatusest vabastamise ning vabatahtlikuks päästjaks saada soovija ja vabatahtliku päästja väljaõppe vastutavateks korraldajateks on Päästeameti ja päästekeskuste struktuuriüksusevälised peaspetsialistid (edaspidi vabatahtlike koordinaator). (Päästeamet, 2015)

Vabatahtlike koordinaator või kontaktisik kontrollib vabatahtlikuks päästjaks saada soovija isikuomaduste nõuetele vastavust vestluse käigus ning fikseerib vabatahtliku päästja isikuomaduste nõuetele vastamise või mittevastamise vabatahtlikuks päästjaks saada soovija taotlusel. (Päästeamet, 2015)

Vabatahtlike koordinaator või kontaktisik kontrollib tervisetõendit, kas vabatahtlikuks päästjaks soovija on loetud vabatahtliku päästja tervisenõuetele vastavaks. (Päästeamet, 2015)

Autori hinnangul puudub vajadus muuta vabatahtliku päästja tervise ja füüsilise ettevalmistuse nõudeid, sest liiklusavariile kaasamine ei eelda kõrgendatud riskikeskkonda sisenemist.

Vabatahtlike päästjate sotsiaalseid tagatise reguleerib Päästeseadus § 41, milles on lahti sõnastatud päästetööde käigus saadud vigastuste ja/või hukkumiste hüvitamise suurused ja maksmise kord. (Päästeseadus, 2010)

Kutsesobivuse nõuetele vastav vabatahtlikuks päästjaks saada soovija arvatakse vabatahtlikuks päästjaks Päästeameti peadirektori või päästekeskuse juhi käskkirjaga, milles määratakse päästeametnik, kelle juurde vabatahtlik päästja kinnitatakse. (Päästeamet, 2015)

Nimetatud käskkirja vormistab vabatahtlike koordinaator ning edastab selle dokumendihaldusprogrammis teadmiseks personaliarvestuse talituse teenistujale ja vastava

vabatahtlike esindava organisatsiooni koostöölepingus nimetatud kontaktisikutele. (Päästeamet, 2015)

### 3.2 Vabatahtlike päästjate väljaõpe

Päästeameti Peadirektor on käskkirjaga kinnitanud vabatahtliku päästja esimese ja teise astme õppe ning teise astme täienduskoolituse programmi.

Vabatahtliku päästja 16-tunnine esimese astme õppe eesmärgiks on omandada vabatahtliku päästja tööks vajalikud algteadmised ja oskused. Lühidalt öeldes peaks vabatahtlik päästja teadma (Päästeamet, 2011):

- kuidas iseseisvalt osaleda päästealasel ennetustööl;
- kuidas päästeametniku korraldusel ja koos temaga päästetööl osaleda;
- millised on päästeasutuse ülesanded ja vastutusala;
- kuidas käsitleda esmaseid tulekustutusvahendeid;
- kuidas osaleda erinevatel õnnetustel abijõuna;
- kuidas rakendada "Päästeseaduse" § 38 lõikes 4 sätestatud õigusi (võib päästeametniku korraldusel ja koos temaga osaleda päästetööl, siseneda päästetöök valdusesse ja vaadata valdus läbi korrakaitseaduses ettenähtud alusel ja korras, kasutada päästesündmuse käigus vahetut sundi korrakaitseaduses ettenähtud alusel ja korras)

Esimese astme 16 tunnine koolitus sisaldab 10 tundi teooriat ja 6 tundi praktilist harjutust (vt. tabel 1).

Tabel 1. Vabatahtlike päästjate 16 tunnine koolitus (Päästeamet, 2011)

	<b>TEEMA</b>	<b>Teooria</b>	<b>Praktika</b>	<b>Kokku</b>
1	Sissejuhatus, ajalugu ja õigusalsed	1		
2	Päästeameti tegevusvaldkonnad ja päästeasutuste struktuur ja vastutusala	0,5		
3	Päästetöö teenuste tutvustus	0,5		
4	Õnnetuste liigid ja vastutusosalad ning käitumine ohu korral	2		
5	Päästetehnika	0,5	1	

6	Päästeala ennetustöö	2		
7	Käitumine tulekahju korral	1		
8	Põlemisprotsess ja tulekustutamine	2		
9	Praktiline osa		5	
10	Arvestus	0,5		
	<b>KOKKU</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>16</b>

Vabatahtliku päästja 36-tunnise teise astme õppe eesmärk on anda vabatahtlikule päästjale iseseisvaks ülesannete täitmiseks vajalikud teadmised ja oskused tulekustutusteenuse pakkumiseks. Teise astme õppe läbinud vabatahtliku päästja õppeväljundid (Päästeamet, 2011):

- oskab teostada tulekustutustöid, kasutades selleks lihtsamat päästevarustust;
- oskab pidada raadiosidet vastavalt kehtestatud korrale;
- mõistab päästeala tegevust reguleerivat õigusruumi sh, tunneb päästeseaduse ja haldusmenetluse põhimõtteid;
- teab vabatahtliku päästja staatust ja ülesandeid;
- on füüsiliselt suuteline tegema praktilisi harjutusi;
- oskab rakendada valdusesse sisenemise meetet ning vahetut sundi.

Teise astme õpe peab olema läbi viidud hiljemalt ühe aasta jooksul igale vabatahtlikule päästjale, kes on teinud avalduse teise astme õppel osalemiseks ja kellel on möödunud vähemalt üks aasta esimese astme õppe läbimisest. Teise astme koolitus sisaldab 18 tundi teooriat ja 18 tundi praktilisi harjutusi (vt. tabel 2).

Tabel 2. Vabatahtlike päästjate 36 tunnine koolitus (Päästeamet, 2011)

	TEEMAD	TEORIA	PRAKTIKA	KOKKU
1	Sissejuhatus	1	-	1
2	Sidepidamiskord	1	2	3
3	Tulekahju alused	2	-	2
4	Päästetöö korraldamine	1	2	3

5	Päästevarustus ja –tehnika	2	2	4
6	Vesivarustus	1	5	6
7	Tulekustutustööd	2	7	9
8	Eriohud	1	-	1
9	Päästeseadus ja meetmete rakendamine	6	-	6
10	Arvestus	1	-	1
	<b>Kokku</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>36</b>

Lisaks korraldatakse vabatahtlikele päästjatele 6-tunnise teise astme täienduskoolitust, mille eesmärk on anda vabatahtlikule päästjale vajalikud teadmised, kuidas rakendada päästeseadusega antud õigusi (vt. tabel 3). (Päästeamet, 2011)

Tabel 3. Vabatahtlike päästjate teise astme 6 tunnine täiendkoolitus (Päästeamet, 2011)

	<b>TEEMA</b>	<b>Teooria</b>	<b>Kaasuste lahendamine</b>	<b>Kokku</b>
1	Sissejuhatus õigusruumi muudatused seoses uue päästeseadusega	0,5		
2 ja 3	Päästeseaduse põhimõisted Vabatahtlike päästjate staatus ja ülesanded	1,0		
4 ja 5	Haldusmenetluse põhimõtted Päästeseadusest tulenevate meetmete rakendamise põhimõtted	1,5		
6 ja 7	Valdusesse sisenemine Vahetu sund	1,0		
8	Teemasid kokkuvõtavad kaasused		1,5	
9	Arvestus		0,5	
	<b>KOKKU</b>			<b>6</b>

Vabatahtliku päästja päästemeeskonnavanema õppe eesmärk on anda lisateadmised ja oskused päästetöö taktikalistest lahendusviisidest, päästemeeskonna juhtimiseks ning päästetöö ja tagala tegevuste korraldamiseks (vt. tabel 4). Sellele kursusele saamise eelduseks on vabatahtliku päästja II astme koolituse läbimine. (Päästeamet, 2015)

Tabel 4. Vabatahtliku päästja meeskonnavanema õppe programm (Päästeamet, 2015)

	<b>TEEMA</b>	<b>Teooria</b>	<b>Praktika (makett)</b>	<b>Praktika (päästeautoga)</b>	<b>Kokku</b>
1.	Päästetöö alased õigusaktid	3 h	-		3 h
2	Päästetöö taktika	8 h	7 h		15 h
3.	Päästetöö korraldamine	4 h	5 h		9 h
4.	Tagala tegevused päästetööl	3 h	3 h	3 h	9 h
6.	Arvestus ja tagasisideblokk	2 h	-		2 h
	<b>KOKKU</b>	20 h	15 h	<b>3 h</b>	<b>38 h</b>

Kui vaadelda eelnevaid õppeprogramme siis on näha, et liiklusõnnetuste likvideerimise teemat üldjuhul ei kajastata. Siinkohal võib tuua võrdluseks Sisekaitseakadeemia päästekolledži päästekooli päästja õpilaste väljaõpe, mis sisaldab 4 tundi teooriat ja 16 tundi praktilisi harjutusi. Väljaõpe käigus õpitakse:

- ohutustehnikat;
- sõiduauto turvavarustust;
- kannatanu päästmist sõiduauto alt;
- sõiduki stabiliseerimist (ratastel, külili, katusel);
- süttimisohu vältimist;
- konstruktsioonide avamist.

Päästeameti Peadirektor on kinnitanud vabatahtliku päästja 16-tunnise elupäästva esmaabi õppe programmi, mille eesmärk on anda oskused kannatanutele elupäästvaks esmaabi andmiseks. Elupäästva esmaabi õppe läbiviimist päästkeskustes korraldab päästkeskuse juht läbi asutuse tööplaani ja sisemise dokumentatsiooni ning vastavalt vabatahtlikega sõlmitud tsiviilõiguslikule lepingule. Õppe programmi läbinud vabatahtlik päästja (Päästeamet, 2013):

- hinnata ja tagada ohutust abiandjale/kannatanule;

- teostada esmast ülevaatus (oskab hinnata elutähtsaid parameetreid);
- kasutada baaselustamise võtteid;
- kasutada elupäästva esmaabi võtteid (välise verejooksu peatamine, hingamisteede vabastamine, elustamise ABC);
- kasutada seljaaju säästvaid kannatanu liigutamise võtteid ja oskab kasutada abivahendeid;
- oskab vältida hüpotermiat.

Õppe kava järgi omandatakse kursusel nii teoreetilisi, kui ka praktilisi teadmisi (vt. tabel 5).

Tabel 5. 16 tunni esmaabi õppe jaotus teemade kaupa (Päästeamet, 2013)

	TEEMA	Teooria	Praktika	Kokku
1.	Elustamise ABC	2	4	6
2.	Trauma, välisfaktoritest tingitud kahjustused I ja II	4	5	9
3.	Arvestus	1		1
	<b>KOKKU</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>16</b>

### 3.3 Vabatahtlikud päästekomandod ja nende asukohad

VPK-de ja vabatahtlike päästjate arv kasvab pidevalt. 31.03.2015 seisuga oli päästetöödele kaasatud 109 VPK-d ja vabatahtliku päästja tunnistus oli väljastatud 1513 vabatahtlikule päästjale. Autori hinnangul on VPK-de arv piisav, mis tähendab, et koos kutseliste päästekomandodega on Eesti Vabariigi territoorium suhteliselt hästi kaetud (LISA 2). VPK-d on jaotatud vastavalt tehnikale ja isikkoosseisule erinevatesse valmisolekutasemetesse, mida on kokku kuus (vt. Tabel 6). (Päästeamet, 2015)

Ameerikas on 86 protsenti päästekomandodest täielikult või osaliselt vabatahtlikud ning nad katavad 39 protsenti rahvastikust. 21 235 päästekomandot on täiesti vabatahtlikud ning 4830 päästekomandot on osaliselt vabatahtlikud. Vabatahtlike tuletõrjujaid on 1,5 miljonist 812,150. (Markley, 2012)

Tabel 6. VPK-de valmisolekutasemed (Päästeamet, 2015)

Valmisolekutase	VPK valmisolekutaseme kirjeldus
1	1 päästeauto + 1 vabatahtlik päästja

2	1 päästeauto + 2 vabatahtlikku päästjat
3	2 päästeautot (millest 1 paakauto) + 2 vabatahtlikku päästjat
4	1 päästeauto + 3 vabatahtlikku päästjat
5	2 päästeautot (millest 1 paakauto) + 3 vabatahtlikku päästjat
6	2 päästeautot (millest 1 paakauto) + 4 vabatahtlikku päästjat
7	1 päästeauto + 3 (või enam) vabatahtlikku päästjat kes reageerivad iseseisvalt liiklusvariile;
8	1 päästeauto + 3 (või enam) vabatahtlikku päästjat kes reageerivad iseseisvalt erivõimekusi (veepääste, suitsusukeldumine) vajaval päästesündmusel



## 4 UURIMISTÖÖ METOODIKA

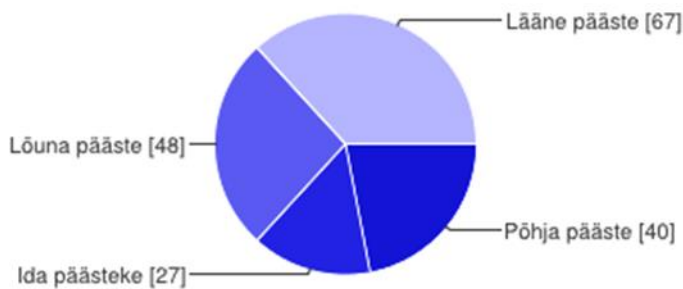
### 4.1 Valimi moodustamine

Lõputöö autor on enda uurimistöös kasutanud eesmärgistatud valimit. Eesmärgistatud valimi meetodit on nimetatud ka mittetõenäoliseks valimiks. Eesmärgistatud valimi meetodite kasutamine toob kaasa kindlate üksuste või sihtgruppi valimist, mis põhineb kindlal eesmärgil, mitte juhuslikult. (Charles Teddlie, 2007)

Lõputöö autor on valimiks valinud Päästeametiga päästetöö lepingu sõlminud VPK-d ning vabatahtlikud päästjad, kes on läbinud esimese ja/või teise astme koolitused ja tegutsevad Eesti Vabariigi territooriumil. Selleks, et viia läbi uurimistöo, koostas lõputöö autor ankeetküsitluse, mille vastamise lingi saatis elektroonilisel teel VPK-de komandopealikele ning lisaks ka VPK-de liikmete isiklikele teadaolevatele e-posti aadressile. Küsimused olid koostatud Google Drive'i keskkonnas, mis võimaldab teha kiireid ja lihtsaid küsimustiku kokkuvõtteid tabelite ja jooniste kujul. Lõputöö autor otsustas kasutada elektroonilist küsitlusviisi sellepärast, et see on ajaliselt kõige kiirem, odavam ja võimaldab kõigil samal ajal vastata. Küsitlus koosnes 12-st küsimusest, millest kümnele oli võimalik vastata valikvastustega (LISA 3). Kahele küsimusele soovis küsimustiku koostaja saada teada konkreetset numbrit ning küsimustiku lõpus oli vastajatel võimalik kirjutada vabas vormis ettepanekuid ja kommentaare nende teemade kohta, mida ei käsitletud küsimustikus, kuid mida võiks seoses liiklusõnnetustele reageerimisega arvesse võtta.

Üle Eesti on 07.04.2015 seisuga kokku registreeritud 1513 vabatahtliku päästja ning 109 VPK-d, mille eest on vastutavad komandopealikud. Lisaks komandopealikele, osalesid ankeetküsitluses veel vabatahtlikud päästjad, kelle e-maili aadressile oli võimalik küsimustik saata ning kellel oli samuti võimalus vastata küsimustele, avaldada enda mõtteid ja ideid. Seda põhjusel, et uuring ei olnud mitte komandopõhine, vaid pigem suunatud vabatahtlikele päästjatele. Paljud e-mailid ei eksisteerinud enam või olid mingil põhjusel vigased ning saabusid saatjale tagasi. Seega kui algselt saadeti küsitlus 658-le inimesele, siis lõppkokkuvõttes jõudis küsitlus 309-le inimeseni, mis oli kogu valimiks. Vastuseid saabus

tagasi kokku 182, mis moodustab valimist 58,8 %. Siinkohal saab lõputöö autor ära mainida asjaolu, et kõik päästekeskused olid vastajate poolt esindatud (vt. joonis 1).



Joonis 1. Küsitluses osalejate arv päästekeskuste lõikes (autori koostatud)

## 4.2 Uurimisülesannete läbiviimine

Selleks, et jõuda püstitatud eesmärgini, soovis lõputöö autor uurida esmalt, millisest päästekeskusest on küsitlusele vastaja. VPK-de ning vabatahtlike päästjate arv on päästekeskuste ja maakondade lõikes väga erinev (vt. tabel 7).

Tabel 7. VPK-d ja vabatahtlikud päästjad päästekeskuste ja maakondade lõikes

Lääne päästkeskus	VPK-d	Vabatahtlike päästjaid
Hiumaa	3	27
Järvamaa	5	49
Läänemaa	7	99
Pärnumaa	5	78
Raplamaa	12	120
Saaremaa	11	96
<b>KOKKU</b>	<b>43</b>	<b>469</b>
<b>Põhja päästkeskus</b>		
Tallinn	0	1
Harjumaa	23	351
<b>KOKKU</b>	<b>23</b>	<b>352</b>
<b>Ida päästkeskus</b>		
Ida -Virumaa	7	121

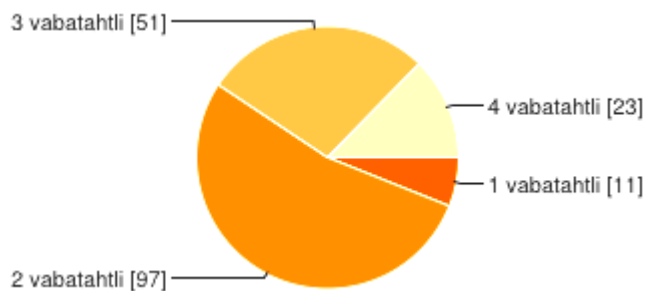
Lääne-Virumaa	9	121
<b>KOKKU</b>	<b>16</b>	<b>242</b>
<b>Lõuna päästekeskus</b>		
Jõgevamaa	4	65
Põlvamaa	5	56
Tartumaa	6	175
Valgamaa	2	23
Viljandimaa	4	55
Võrumaa	6	76
<b>KOKKU</b>	<b>27</b>	<b>450</b>

Küsitlusest võttis kõige enam osa Lääne päästekeskuses registreeritud VPK-d ja vabatahtlike päästjaid. See võib olla tingitud ka sellest, et Lääne päästekeskuses on teiste keskustega võrreldes ka kõige rohkem VPK-d. Protsentuaalselt moodustas küsitlusele vastajad järgmiselt:

- Lääne päästekeskuses (36,8%)
- Lõuna päästekeskus (26,4%)
- Põhja päästekeskus (22%)
- Ida päästekeskus (14,8%)

Igapäevases valmisolekus on vastustele tuginedes kõige rohkem kahest vabatahtlikust päästjast koosnevad meeskonnad (vt. joonis 2). Protsendid jagunevad järgmiselt:

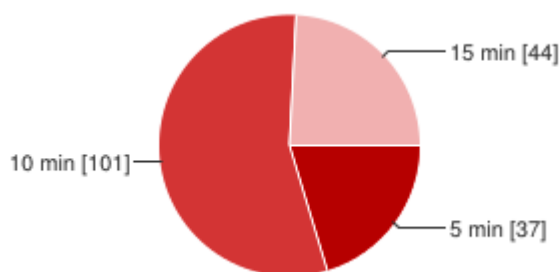
- 1 vabatahtlik päästja- 6%
- 2 vabatahtliku päästjat- 53,3%
- 3 vabatahtliku päästjat- 28%
- 4 vabatahtliku päästjat- 12,6%



Joonis 2. Igapäevases valmisolekus olevate VPK liikmete arv (autori koostatud)

VPK-d on endale määranud väljasõiduvalmiduse kiiruse. See tähendab, kui mitme minuti jooksul on neil võimalik sündmustele reageerida alates Häirekeskuse poolt saadud väljasõidukorralduse. Üldjuhul jagunevad need 5, 10 ja 15 min. Üle poole vastanutest on valmis sündmustele reageerima kuni 10 minuti jooksul (vt. joonis 3). Protsendid jagunevad järgmiselt:

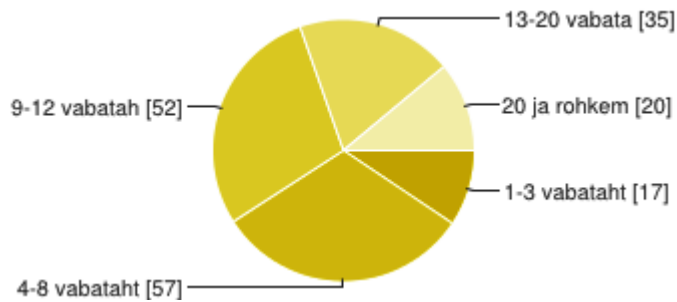
- 5 min 20.3%
- 10 min 55.5%
- 15 min 24.2%



Joonis 3. Päästekomando väljasõidukiirused (autori koostatud)

II astme koolituse läbinuid on ühes VPK-s keskmiselt 4-8 vabatahtliku päästjat. Autor jaoks oli üllatav asjaolu, et on ka komandosid, kus on isegi 20 või enam koolituse läbinuid (vt. joonis 4). Vastused jagunesid järgmiselt:

- 1-3 vabatahtliku päästjat 9.3%
- 4-8 vabatahtliku päästjat 31.3%
- 9-12 vabatahtliku päästjat 28.6%
- 13-20 vabatahtliku päästjat 19.2%
- 20 ja rohkem vabatahtliku päästjat 11%

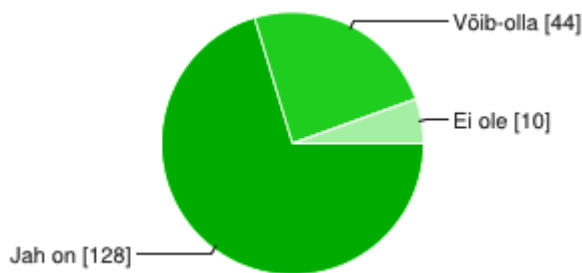


Joonis 4. II astme koolituse läbinud vabatahtlikud päästjad (autori koostatud)

Küsitlusest selgub, et esmaabi kursuse on kokku läbinud 1443 vabatahtliku päästjat, mis on 95,3% kogu registreeritud vabatahtlikest päästjatest.

Vabatahtlike päästjate seast võime leida tihti kutselisi päästjaid. Asjaolu, et nad reageerivad sündmusele vabatahtlikena, ei tähenda, et nende oskusi ja kogemusi võib alahinnata. Küsitluse tulemustest selgub, et 578 vabatahtliku päästjat on kutselised päästjad, mis moodustab ligikaudu 38%.

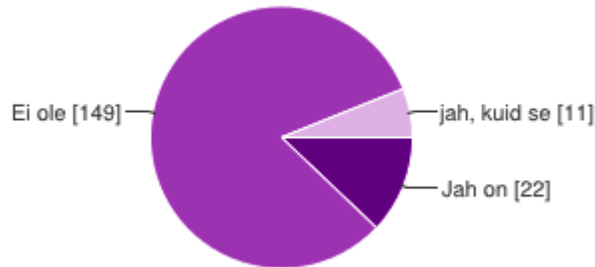
Selleks, et VPK võiks iseseisvalt reageerida liiklusõnnetustele, tuleks vajadusel läbida täiendkoolitusi. Üllatavalt positiivne on see, et üle poolte vastanutest on nõus seda tegema ning ainult 5,5% pidas seda mittevajalikuks (vt. joonis 5).



Joonis 5. Täiendkoolitustest huvitatud vabatahtlikud päästjad (autori koostatud)

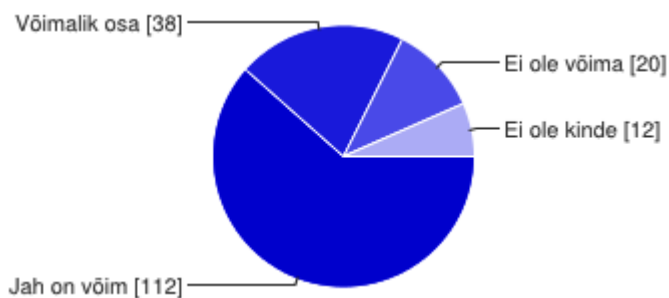
Liiklusõnnetustele reageerimise üheks põhilisemateks päästevahenditeks võib nimetada hüdraulilisi päästevahendeid, ilma milleta on praktiliselt võimatu vabastada autost kannatanuid. Samas võib lugeda neid päästevahendeid ühtlasi ka kõige kallimaks nii nende soetuse, kui ka hoolduse kohapealt. Suure tõenäosusega on see ka põhjuseks, miks neid VPK-

de päästevahendite seast ei leia. 12,1%-l vastanutest on need vahendid olemas, 6%-l on need olemas, kuid pole töokorras või on pikemat aega hooldamata ning puuduvad 81,9%-l vastanutest (vt. joonis 6).



Joonis 6. Hüdrauliliste päästevahendite olemasolu (autori koostatud)

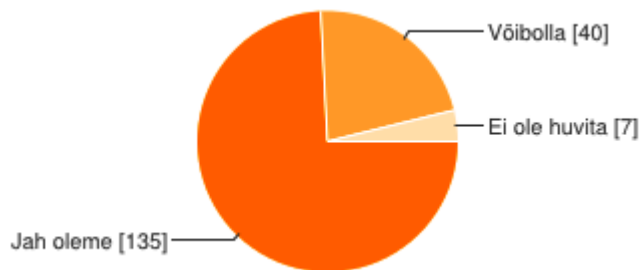
VPK-de päästeautod on väga erinevad nii nende ehituse, kui ka kasutusotstarve poolest. Palju on tehnikat, mille vanus küündib üle 20-ne aasta, näiteks GAZ 66, ZIL 130 jne. Mõnel VPK-l on tekkinud võimalus soetada natuke kaasaegsem päästeauto mõnest naaberrigist. Sellest tulenevalt on päästeautodele varustuse paigaldamise võimalused ka erinevad. 61,5% vastanutest siiski leidis, et nende päästeautole on võimalik paigaldada liiklusõnnetusele reageerimiseks vajaliku varustust (vt. joonis 7). Osalist varustuse paigaldamist hindab võimalikuks 20,9% vastanutest, võimalik ei ole 11% arvates ning ei ole kindel, et on võimalik arvas 6,6%.



Joonis 7. Päästeautodele varustuse paigaldamise võimalikus (autori koostatud)

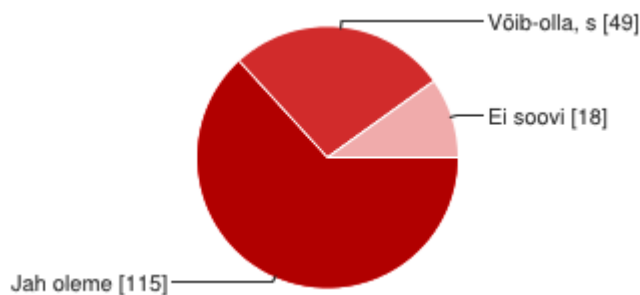
Liiklusõnnetuste teemaliste õppustega on võimalik saada häid praktilisi kogemusi erinevates situatsioonides. Õppuste käigus tulevad välja nii head kui halvad küljed, mida tulevikus on võimalik parendada. Lisaks kutselistele päästjatele, oleks võimalik korraldada õppusi ka

VPK-le, millel osalemisel on küsitluse tulemusel suur huvi (vt. joonis 8). Antud teemast on huvitatud 74,2% vastanutest. Võib olla oleks huvitatud 22% ja üldse ei ole huvitatud 3,8%.



Joonis 8. Liiklusõnnetuste teemalised õppused (autori koostatud)

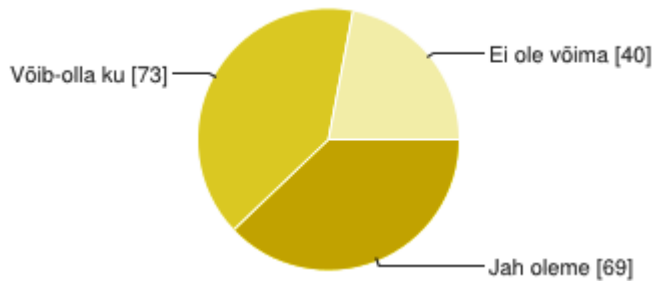
VPK kaasamine liiklusõnnetusele esmareageerijana või ka ainukese reageerijana tähendab seda, et nende varustus, vahendid, isikkoosseis ja väljaõppe vastaksid tasemele, millega oleks võimalik liiklusõnnetusi likvideerida ilma kutselise päästekomando abita. Sellisest võimalusest on huvitatud 63,2% vastanutest (vt. joonis 9). Võib olla oleks huvitatud 26,9% ja kindlalt ei ole huvitatud 9,9%.



Joonis 9. Liiklusõnnetustele reageerimine esma- või ainukese reageerijana (autori koostatud)

Teinekord võib ette tulla olukordi, kus kutselised päästjad on hõivatud mõne pikalt kestva sündmusega, mille tulemusel oleks liiklusõnnetusele reageerimine suure viivitusega või tuleb abi kaugemast komandost. Ühe võimalusena oleks kaasata VPK-d, kelle isikkoosseis ja varustus võimaldavad liiklusõnnetusi likvideerida ning kellel on ajutiselt võimalik tõsta väljasõidukiirust. Selle all mõtleb autor seda, et kui näiteks kutselised päästjad on hõivatud siis VPK tõstab enda väljasõidukiiruse 15-lt minutilt 5-le minutile, suurendab ajutiselt isikkoosseisu ning vajadusel paikneb ümber maakonnakeskusesse. Sellisest võimalusest ja

variandist on huvitatud 37,9% vastajatest (vt. joonis 10). Võib olla on sellest huvitatud 40,1% küsitletutest tingimusel, et seda kompenseeritakse mõistlikult. Sellist varianti ei ole võimalik kasutada 22% vastajatest.



Joonis 10. Väljasõidukiiruse ja isikkoosseisu ajutine suurendamine (autori koostatud)

Lisaks oli küsitlusele vastajatel võimalus kirjutada vabas vormis ettepanekuid, märkusi ja kommentaare, mida võib olla küsitluses ei käsitletud, kuid mida vastajad pidasid oluliseks. Enamus tähelepanekutest olid suunatud rahastamisele nt. kui riik on huvitatud, et VPK hakkaks iseseisvalt reageerima liiklusõnnetustele, tuleb mõelda välja ka nende riigipoolne rahastamine. Samuti on probleemiks päästeautod, mille vanuse tõttu ei ole enam nende töökindlus tagatud. Soovitakse saada vastavat väljaõpet, koolitusi ning võimaluse korral ka varustust, mida kutselistel komandodel välja vahetatakse. Üksmeelselt oldi nõus, et vabatahtlik päästja ei saa kunagi asendada kutselist päästjat, vaid on pigem nõ. käe pikendus.

### 4.3 Liiklusõnnetuste statistika OPIS/PÄVIS andmete põhjal

Lõputöös kasutatava liiklusõnnetuste statistika andmed tulenevad OPIS/PÄVIS andmebaasist, ajavahemikust 01.01.2013-31.12.2014. Arvesse on võetud Eesti riigi põhi- ja tugimaanteedel toimunud õnnetuste statistika, kuhu on reageerinud päästeressurss. Autor uuris statistikat eesmärgiga saada teada, kui palju vett ja vahuainet on olnud ühel või teisel liiklusõnnetusel kutselised päästjad kasutanud. Sellise andmete uuringu tulemusel on võimalik luua vee ja vahuaine koguse kriteeriumid VPK päästeautole.

Veega on võimalik kustutada enamus tahketest ainetest, kuid kahjuks mitte põlevvedelike. Liiklusõnnetustel võib tulla ette olukordi, kus on süttinud nt. bensiin, diiselmootor või



mootorites kasutatavad õlid. Lisaks pulberkustutile, millega on võimalik kustutada väikestes kogustes põlevvedelike, on võimalus kasutada vahuainet, mida saab kustutusomaduste poolest jagada kaheks: sünteetilisteks vahuaineteks ja proteiinvahuaineteks. Neid võib kustutusvõimaluste poolest jagada veel omakorda kaheks:

- A klass- võimalik kustutada põlevaid tahkeid aineid
- B klass- võimalik kustutada põlevvedelike

Autorile olemasolevate andmete põhjal on eelmainitud ajavahemikus toimunud kokku 2067 liiklusõnnetust, mille hulka ei ole arvestatud raudtee-, laeva- ja lennuõnnetusi. Nendest liiklusõnnetustest on kasutatud vett ainult kolmel korral, mille maksimaalne kogus on olnud 1500 liitrit.

A klassi vahuainet on kasutatud ainult ühel korral, mille kogus on olnud 5 liitrit. B klassi vahuainet pole autorile olemasolevate andmete põhjal kasutatud.

## 5 JÄRELDUSED JA ETTEPANEKUD

### 5.1 Järeldused

Ankeetküsitluse tulemusi analüüsidest selgus, et 59,3% vastanutest on VPK igapäevases valmisolekus ainult 1-2 liiget. See ei ole võib olla piisav selleks, et tulla edukalt toime liiklusõnnetuste likvideerimisega. Võrdluseks võib tuua siinkohal välja kutselise päästekomando isikkoosseisu miinimumi, mis on 1+2 (üks meeskonnavanem + kaks päästjat) v.a. abikauged piirkonnad.

Väljasõiduvalmiduse kiirus on oluline kriteerium nii liiklusõnnetusse sattunud kannatanu seisukohast, kui ka Häirekeskuse dünaamilist väljasõiduplaani arvestades. 10 minutiga või kiiremini on suutelised reageerima 75,8% vastajatest. Tulenevalt vajadusest on 37,9% VPK-st valmis ajutiselt väljasõiduvalmiduse kiirust veelgi tõstma, 40,1% vastajatest on nõus seda tegema mõistliku kompensatsiooni olemasolul. Autori hinnangul võib jääda käesoleva küsimuse tulemusega rahule, sest vabatahtlikud päästjad on eelkõige ikkagi vabatahtlikud päästjad. Väljakutsele reageerivad kas siis enda vabast ajast või siis põhitöö kõrvalt.

*Tööandjal ei ole kohustust lubada oma töötajale sündmusele reageerimiseks vaba aega, küll aga on tööandjal selleks võimalus, kusjuures üha rohkem tööandjaid seda ka teevad. Vabatahtlikud üksused luuakse valdavalt väiksematesse kohtadesse, kus kogukonnatunne on suurem kui linnades ja seega on ka tõenäolisem, et vabatahtlike tööle lubamiseks jõutakse kokkuleppele. (Vaher, 2011)*

VPK-des on ligi veerand isikkoosseisust kutselised päästjad, mis tähendab, et nende kogemused ja väljaõppe on heal tasemel ja neid koolitatakse süstemaatiliselt. Vabatahtlikel päästjatel kahjuks selline võimalus puudub. Üheks võimaluseks on korraldada täiendkoolitusi, millel osalemisega oleks osaliselt või täiesti nõus kokku 94,5% vastajatest. See arv tõestab, et VPK-del on suur huvi enda teadmiste ja kogemuste parendamiseks, mida võib teha nii teoreetiliste, kui ka praktiliste õppepäevadega nt. liiklusõnnetuste teemaliste õppustega, millest on küsitluse järgi huvitatud 74,2% vastajatest.

Küsimustiku üheks olulisemaks teemaks oli päästetehnika ja varustus. Autorit huvitas liiklusõnnetustele reageerimiseks vajaliku varustuse paigaldamine päästeautole, mida peab võimalikuks 61,5% vastajatest. Küsimustikust selgus, et vastavat varustust ei ole selle kõrge hinna tõttu VPK-l ilma riigi abita võimalik soetada, mille tõttu on hüdraulilisi päästevahendeid ainult 12,1%-l vastajatest.

Autori poolt koostatud ankeetküsitlusest selgub ühtlasi ka asjaolu, et liiklusõnnetustele reageerimisest esma- või ainukese reageerijana oleks kokkuvõttes huvitatud 63,2%, ning võib olla oleks huvitatud 26,9% vastajatest. Eelkõige ootavad VPK-d riigipoolset rahastamist, tehnikat ja varustust, mis on küsitluse põhjal ühtlasi ka kõige olulisemad VPK-de poolsed kriteeriumid selleks, et reageerida liiklusõnnetustele.

## 5.2 Ettepanekud

### Ettepanekud VPK-le

Võimaluse korral osaleda Päästeameti poolt korraldatud liiklusõnnetuste teemalistel õppustel ja täiendkoolitustel, mille tulemusel omab isikkoosseis rohkem teoreetilisi teadmisi ja praktilisi kogemusi.

Lõputöö uurimistulemustest lähtuvalt ja statistiliste andmetele tuginedes leiab lõputöö autor, et kui VPK soovib liiklusõnnetustele reageerida esma- või ainukese reageerijana, peaks vastama järgmistele kriteeriumitele:

Isikkoosseis – väljasõiduvõimelises minimaalselt kolm liiget, kes on läbinud vajaliku koolituse.

Väljasõidukiirus – maksimaalselt 10 minutit, vastavalt kokkuleppele vajadusel ka kiiremini.

Isikukaitsevarustus:

- tulekustutusriided
- kindad
- kiiver
- kiivrisukk

- tuletõrjesaapad/kummikud

Päästeauto – võimalik paigaldada kogu vajaliku päästetehnika, varustuse ja vahendid ning isikkoosseisu jaoks on vähemalt kolm turvanõuetele vastavat istekohta.

Päästetehnika, varustus ja vahendid – lisaks punktis 2.1 loetletud VPK päästeauto põhivarustusele, teeb lõputöö autor ettepaneku täiendada varustust alljärgnevaga:

- liikluse reguleerimise sau
- ohukoonused
- pulber- ja/või süsihappegaaskustuti (vähemalt 2 tk 6 kg)
- esmaabivahendid (kühvelraam, kaelalahased, tekid jne)
- turvavöö lõikur (võib olla ka nuga)
- turvapadja püüdja
- piilari ja servakatted
- stabiliseerimispukid
- lõiketangid (akujuhtmete eemaldamiseks)
- klaasisaag ja klaasipurustuspliats
- PVC kaitseekraan
- PVC tekk
- hüdraulilised päästevahendid (pump, leviti, lõikur, tungraud)
- veekogus minimaalselt 500 L

### **Ettepanekud Päästeametile**

Küsitluse tulemuste kokkuvõtetele tuginedes, teeb lõputöö autor Päästeametile järgmised ettepanekud:

- 1) Korraldada VPK-de isikkoosseisule liiklusõnnetustele reageerimise täiendkoolitusi, mille koolitusprogrammi aluseks võtta Sisekaitseakadeemia päästekolledži päästekooli päästja õpilaste väljaõpe.
- 2) Kaasata VPK-d koos kutseliste päästekomandodega liiklusõnnetuste teemalistele õppustele ja võimaluse korral ka õppepäevadele.

- 3) Rotatsiooni käigus eraldada vajaduspõhiselt päästetehnikat, varustust ja vahendeid selleks, et VPK oleks suuteline esma- või ainukese reageerijana liiklusõnnetust likvideerima.
- 4) Varustama VPK-d liiklusõnnetuse teemaliste õppematerjalidega paberkandjal ja/või elektrooniliselt.
- 5) Hinnata kaardistatud vajaduse ja ruumianalüüsi koostamise tulemustest lähtuvalt reaalseid võimalusi VPK-le liiklusõnnetuste likvideerimise võimekuse loomiseks.

## KOKKUVÕTE

Lõputöö eesmärgiks oli leida võimalusi ja lahendusi, kuidas lisaks kutselistele päästjatele oleks võimalik liiklusõnnetustele kaasata ka vabatahtlikud päästjad, ning luua selleks vastavad kriteeriumid. Eesmärgi saavutamiseks koostas lõputöö autor lähtuvalt endale püstitatud uurimisülesannetest küsimustiku, mille edastas sihtgrupile elektroonilises keskkonnas, ning andis aega vastamiseks 2 nädalat (14 päeva).

Lõputöö autor leidis, et peaesmärgi saavutamiseks püstitatud uurimisülesanded aitasid kaasa peaesmärgi saavutada ning uurimistööd läbi viies leidis ka kõigile vastused. Uurimisülesannetest selgub, et peamised takistused VPK-de kaasamisel liiklusõnnetusele on puudulik koolitus, väljaõpe, liiklusõnnetustele reageerimiseks vajalik varustus ning isikkoosseisu vähesus. Lähtuvalt vastustest on keskmiseks kujunenud reageerimisaeg kuni 10 minutit, mida ollakse valmis mõistliku kompensatsiooni korral lühendama. Lõputöö autor leidis alused, mille põhjal toimub vabatahtlike päästjate koolitus, väljaõpe ning täiendõpe. Koolituste teemad ei käsitle liiklusõnnetustele reageerimist. Hinnates VPK päästeauto kohustusliku varustust ja võrreldes seda kutselise päästekomando päästeauto varustusega siis lõputöö autori hinnangul VPK päästeauto varustus ei võimalda liiklusõnnetustele efektiivselt reageerida ning neid likvideerida. Küsitluse tulemustest selgub, et üle poolte vastanutest (63,2%) oleks nõus seda tegema. Selleks koostas autor kriteeriumid, mille järgi oleks VPK suuteline iseseisvalt ja ainukese reageeriva päästeressursina likvideerima liiklusõnnetust. Kriteeriumid on koostatud statistiliste andmete, küsitluse läbiviimise ja Päästeameti analüüside põhjal. Lõputöö autori poolt on lõputöö tulemustest tulenevalt esitatud ettepanekud nii VPK-dele, kui ka Päästeametile.

Kokkuvõttes leidis autor, et püstitatud lõputöö peaesmärk saavutati. Samas soovib autor antud teemat edasi arendades Päästeametil uurida piirkonnapõhist vajadust ja võimalusi VPK-le liiklusõnnetuse likvideerimise võimekuse loomiseks.

## **SUMMARY**

Graduation paper is written on the subject „Volunteer rescue squads involvement in traffic accidents“. There have been used data from different statistical, which is outlined in the figures and tables. Author of the paper prepared a questionnaire and this was forwarded to the respondents in the electronic environment. The total volume of the paper is 46 pages and underlying principal are described on 40 pages.

The research goal was to finding ways and solutions, how in addition to professional rescue service units, be able to include volunteer rescue units in the traffic accidents and create them criteria, under which they would be able to eliminate accidents.

Of the research task results was possible to conclude, that the volunteer rescuers are interested in creating the capacity to response in the traffic accidents and they are ready to participate in the required further training.

Author made the suggestions for the rescue , supplies, equipment and for the criteria, based on statistical data and responses to the questionnaire.

## VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Charles Teddlie, F. Y., 2007. Traditional Purposive Sampling Techniques. *Journal of Mixed Methods Research*, p. 80.

*Häirekeskuse põhimäärus* (2014) Riigi Teataja.

*Keskkonnaameti põhimäärus* (2014) Riigi Teataja.

*Keskkonnainspeksiooni põhimäärus* (2008) Riigi Teataja.

Maanteeamet, 2015. *Liiklusõnnetused maakondade lõikes*. [Võrgumaterjal]

Available at: <http://www.mnt.ee/index.php?id=12994>

[Kasutatud 15 03 2015].

Maanteeamet, 2015. *Maanteeameti koduleht - mõisted/definitions*. [Võrgumaterjal]

Available at: <http://www.mnt.ee/index.php?id=12948>

[Kasutatud 25 03 2015].

Maanteeamet, 2015. *Organisatsioon*. [Võrgumaterjal]

Available at: <http://www.mnt.ee/index.php?id=10662>

[Kasutatud 15 03 2015].

*Maanteeameti põhimäärus* (2013) Riigi Teataja.

Markley, R. J., 2012. America's Volunteer Firefighters. *The Spirit of Volunteerism*, 01, p. 13.

Päästeamet, 2011. *Vabatahtliku päästja esimese ja teise astme õppe ning teise astme täienduskoolituse programmide kinnitamine*, s.l.: Kinnitatud Päästeameti Peadirektori 03.02.2011 käskkirjaga nr 41K.

Päästeamet, 2013. *Vabatahtliku päästja elupäästva esmaabi õppe programmi kinnitamine*, s.l.: Kinnitatud Päästeameti Peadirektori 12.07.2013 käskkirjaga nr 297.

Päästeamet, 2015. *Käitumine liiklusõnnetuse korral*. [Võrgumaterjal]

Available at: <http://www.rescue.ee/15014>

[Kasutatud 10 03 2015].



Päästeamet, 2015. *Päästeamet*. [Võrgumaterjal]

Available at: <http://www.rescue.ee/vabatahtlikud/vabatahtlik-paastja/kes-on>

[Kasutatud 10 03 2015].

Päästeamet, 2015. *Päästeamet - Vabatahtlikud päästekomandod*. [Võrgumaterjal]

Available at: [Vabatahtlikud päästekomandod](#)

[Kasutatud 05 03 2015].

Päästeamet, 2015. *Päästesündmusele kaasatavate vabatahtlike päästekomandode valmisoleku tasemed*, s.l.: Päästeameti Peadirektori 26.02.2015 käskkirjaga nr 84.

Päästeamet, 2015. *VABATAHTLIKE PÄÄSTJATE ELUPÄÄSTETÖÖDELE KAASAMISE RAKENDUSKAVA JA ELLUVIIMISE PLAAN „LIIKLUSAVARII“*, s.l.: Päästeamet.

Päästeamet, 2015. *Vabatahtliku päästemeeskonna vanema õppeprogrammi kinnitamine*, s.l.: Kinnitatud Peadirektori 21.01.2015 käskkirjaga nr 20.

Päästeamet, 2015. *Vabatahtlikuks päästjaks võtmise, kutsesobivuse nõuete kontrollimise ja vabatahtliku päästja staatusest vabastamise kord*, s.l.: Päästeameti Peadirektori 28.01.2015 käskkirjaga nr /32.

*Päästeseadus* (2010) Riigi Teataja.

*Päästesündmusel osalevate riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste ning isikute koostöö kord* (2011) Riigi Teataja.

*Päästesündmusel osalevate riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste ning isikute koostöö kord* (2011) Riigi Teataja.

Teder, G., 2015. *Päästejuhised liiklusõnnetuste tagajärgede kõrvaldamisel*. Tallinn: s.n.

*Vabatahtliku päästja kutsesobivuse nõuded ja nende vastavuse kontrollimise kord ning väljaõppe ja arvestuse läbiviimise kord* (2010) Riigi Teataja.

Vaher, K.-M., 2011. *Hoolivad inimesed on riigile head partnerid*. [Võrgumaterjal]

Available at: <http://www.vabatahtlikud.ee/et/Lood/2050/ken-marti-vaher-hoolivad-inimesed-on-riigile-head-partnerid/>

[Kasutatud 21 01 2015].

Wargclou, E. D., 2011. *Extrication from Cars during Road Traffic Accidents*. Publication number MSB317 - October 2011 ed. s.l.:Swedish Civil Contingencies Agency (MSB).

## TABELITE JA JOONISTE LOETELU

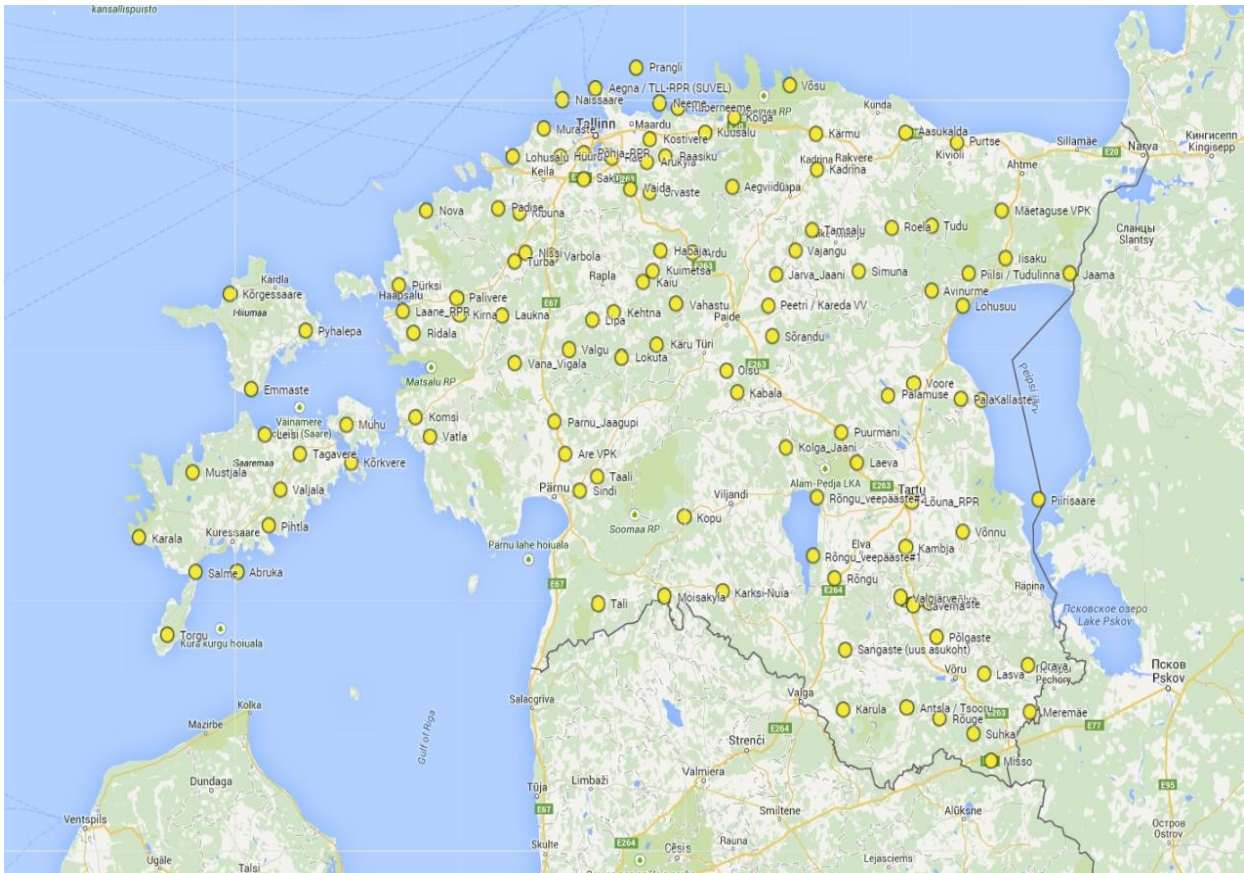
Tabel 1. Vabatahtlike päästjate 16 tunnine koolitus (Päästeamet, 2011).....	19
Tabel 2. Vabatahtlike päästjate 36 tunnine koolitus (Päästeamet, 2011).....	20
Tabel 3. Vabatahtlike päästjate teise astme 6 tunnine täiendkoolitus (Päästeamet, 2011) .....	21
Tabel 4. Vabatahtliku päästja meeskonnavanema õppe programm (Päästeamet, 2015) .....	22
Tabel 5. 16 tunni esmaabi õppe jaotus teemade kaupa (Päästeamet, 2013).....	23
Tabel 6. VPK-de valmisolekutasemed (Päästeamet, 2013) .....	23
Tabel 7. VPK-d ja vabatahtlikud päästjad päästkeskuste ja maakondade lõikes .....	26
Joonis 1. Küsitluses osalejate arv päästkeskuste lõikes (autori koostatud) .....	26
Joonis 2. Igapäevases valmisolekus olevate VPK liikmete arv (autori koostatud) .....	27
Joonis 3. Päästekomando väljasõidukiirused (autori koostatud).....	28
Joonis 4. II astme koolituse läbinud vabatahtlikud päästjad (autori koostatud).....	29
Joonis 5. Täiendkoolitustest huvitatud vabatahtlikud päästjad (autori koostatud).....	29
Joonis 6. Hüdrauliliste päästevahendite olemasolu (autori koostatud) .....	30
Joonis 7. Päästeautodele varustuse paigaldamise võimalikus (autori koostatud) .....	30
Joonis 8. Liiklusõnnetuste teemalised õppused (autori koostatud) .....	31
Joonis 9. Liiklusõnnetustele reageerimine esma- või ainukese reageerijana (autori koostatud) .....	31
Joonis 10. Väljasõidukiiruse ja isikkoosseisu ajutine suurendamine (autori koostatud) .....	32

## LISA 1. LIIKLUSÕNNETUSED MAAKONDADE LÕIKES

Liiklusõnnetused / Accidents			Hukkunud / Killed			Vigastatud / Injured			
Counties	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Harjumaa	168	152	149	13	14	11	214	202	202
Hiiumaa	4	5	6	0	0	1	4	7	6
Ida-Virumaa	57	51	53	10	8	6	81	74	68
Jõgevamaa	40	37	34	5	4	0	53	53	52
Järvamaa	46	50	40	3	3	4	76	67	52
Läänemaa	17	28	33	1	5	5	23	36	44
Lääne-Virumaa	69	66	66	8	6	6	83	69	85
Põlvamaa	41	31	36	2	3	4	49	46	39
Pärnumaa	45	46	43	7	4	5	56	59	55
Raplamaa	27	40	45	4	1	3	35	50	68
Saaremaa	34	32	34	1	0	3	37	47	41
Tartumaa	68	88	79	8	6	8	99	124	99
Valgamaa	34	36	36	2	2	4	37	51	51
Viljandimaa	45	46	52	1	4	5	67	61	71
Võrumaa	38	45	41	4	4	2	43	71	56
<b>Kokku maakonnad / Total counties</b>	<b>733</b>	<b>753</b>	<b>747</b>	<b>69</b>	<b>64</b>	<b>67</b>	<b>957</b>	<b>1 017</b>	<b>989</b>
Tallinn	440	410	468	13	12	7	515	459	506
Tartu	142	133	118	0	2	3	158	152	130
Pärnu	35	48	58	2	1	0	37	53	68
Narva	32	41	39	3	2	1	39	51	48
<b>Kokku suurlinnad / Total cities</b>	<b>649</b>	<b>632</b>	<b>683</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>749</b>	<b>715</b>	<b>752</b>
<b>Kokku / Together</b>	<b>1 382</b>	<b>1 385</b>	<b>1 430</b>	<b>87</b>	<b>81</b>	<b>78</b>	<b>1 706</b>	<b>1 732</b>	<b>1 741</b>

(Maanteamet, 2015)

## LISA 2. VPK ASUKOHADE KAARDIL



(R. Salong 2015, e-kiri 17.04)

## LISA 3. VEEBIKÜSIMUSTIK

### Vabatahtlike päästekomandode iseseisev reageerimine liiklusõnnetustele

Õpin Sisekaitseakadeemia Päästekolledži kaugõppe IV kursusel ja kirjutan lõputööd teemal „VABATAHTLIKE PÄÄSTEKOMANDODE KAASAMINE TRANSPORTIÕNNETUSTELE“. Selgituseks olgu öeldud, et lõputöös keskendun eelkõige vabatahtlike päästjate liiklusõnnetustele kaasamisele.

Töö konkreetsem eesmärk on uurida kas, kuidas, milliste vahenditega ja millistel tingimustel saab VPK (lisaks tulekahjudele) reageerida tõhusalt esmareageerijana liiklusõnnetustele. Vastuseid ootan kõigilt vabatahtlikelt päästjatelt, kes on seotud vabatahtliku komandoga. RPRilt ja selle liikmetelt operatiivset reageerimist liiklusvariile mõistegi ei oota.

Selleks palun Teil leida aega umbes 5 minutit ja vastata all olevatele küsimustele. Loodan, et Teil on võimalik vastata kahe nädala jooksul ehk vastuseid ootan hiljemalt 29.03.2015.

\* Kohustuslik

#### 1. Millise päästkeskuse piirkonnas Teie päästeselts/komando asub? \*

Piirkondi kutsutakse vahel ka regioonideks.

- Põhja päästkeskus
- Ida päästkeskus
- Lõuna päästkeskus
- Lääne päästkeskus

#### 2. Mitu päästjat on Teie komandos igapäevases valmisolekus? \*

Mitu päästjat sõidab pääste ja/või paakautoga välja?

- 1 vabatahtlik päästja
- 2 vabatahtliku päästjat
- 3 vabatahtliku päästjat
- 4 vabatahtliku päästjat

#### 3. Milline on Teie päästekomando väljasõidukiirus? \*

Mitme minuti jooksul meeskond reageerib peale alarmeerimisteate saamist

- 5 min
- 10 min
- 15 min

**4. Mitu päästjat on Teie päästekomandos läbinud vabatahtliku päästja II astme koolituse?**

st. mitu päästjat omavad iseseisva päästetöö tegemise "kvalifikatsiooni"?

- 1-3 vabatahtliku päästjat
- 4-8 vabatahtliku päästjat
- 9-12 vabatahtliku päästjat
- 13-20 vabatahtliku päästjat
- 20 ja rohkem vabatahtliku päästjat

**5. Mitu vabatahtlikku päästjat on Teie päästekomandost läbinud esmaabikursuse?**

Vähemalt 16 tunnise - elupäästva esmaabikursuse ning oskab elustada ja anda kriitilises seisukorras kannatanule med. esmaabi.

**6. Mitu Teie komando päästjat töötavad kutselise päästjana? \***

Märkige vastus arvuna. eeldame et need päästjad on juba täna teadmiste ja oskuste poolest valmis liiklusavariile reageerima.

**7. Kas Teie hinnangul on Te komando vabatahtlikud päästjad huvitatud läbima lisa koolitusi selleks, et iseseisvalt ja efektiivselt reageerida liiklusavariidele? \***

Eeldusel, et koolitus mahub 1 nädalavahetusele ja sisaldab endas nii teooriat kui praktikat.

- Jah on
- Võib-olla
- Ei ole

**8. Kas Teie päästekomando varustuses on olemas liiklusõnnetustele efektiivseks reageerimiseks vajalikud hüdraulilised päästevahendid? \***

Hüdraulilised päästevahendid, esmaabivahendid sh. kühvelraam; liikluse reguleerimiseks vajalikud vahendid jmt.

- Jah on
- Ei ole

jah, kuid see ei ole töökorras või on pikemat aega hooldamata

**9. Kas Teie hinnangul on võimalik paigaldada Teie kasutuses olevale päästeautole liiklusavariidele reageerimiseks vajaliku pääste varustust? \***

Kas teie päästeauto kappides ja kabiinis on piisavalt ruumi vajalikule varustusele

- Jah on võimalik
- Võimalik osaliselt
- Ei ole võimalik
- Ei ole kindel, et on võimalik

**10. Kas olete huvitatud osalema liiklusavariide teemalistel õppustel? \***

(sealhulgas päästeala suurõppusel koos paljude kannatanutega)

- Jah oleme
- Võibolla
- Ei ole huvitatud

**11. Kas soovite reageerida liiklusõnnetustele esmareageerijana (ja lihtsamates olukordades ainukese reageerijana)? \***

Eeldusel et Teie meeskonnal on olemas vajalik varustus ja täiend koolitus ning vajadusel saate kutsuda appi ka kutselised päästjad

- Jah oleme
- Võib-olla, sõltub tingimustest (näiteks hüvitise suurusest)
- Ei soovi

**12. Kas oleksite valmis ja suutelised vajadusel lühiajaliselt tõstma väljasõidukiirust ja isikkoosseisu arvu (sh. vajadusel ümber paiknema maakonna keskusesse)? \***

Nt piirkonna katmine ajal, kui kutselised komandode on kõik hõivatud "pikaajaliste päästetöödega".

- Jah oleme
- Võib-olla kui see mõislikult hüvitatakse
- Ei ole võimalik

**13. Muud märkused või kommentaarid**

Kui Teil on mõtteid, ettepanekuid, ideid - liiklusavariile reageerimise kohta, kuid sinne, küsimustik ei võimaldanud neile vastata saate seda teha siin vabatekstina.