

Sisekaitseakadeemia
Politsei- ja piirivalvekolledž

Kaur Idavain

ALARMSÕIDUKIJUHI KOOLITUSE SÜSTEMATISEERIMINE

Lõputöö

Juhendaja:
Marili Kohava, MA
Kaasjuhendaja:
Germo Kukk, BA

Tallinn 2012

ANNOTATSIOON

SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Politsei- ja Piirivalvekolledž	Kuu ja aasta: mai 2012
Töö pealkiri eesti keeles: Alarmsõidukijuhi koolituse süstematiseerimine	
Töö autor: Kaur Idavain	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
<p>Lühikokkuvõte:</p> <p>Lõputöö maht 47 lk, eesti keeles, võõrkeelne kokkuvõte inglise keeles. Kasutatud kirjanduse loetelus 18 nimetust. Lõputöö on vormistatud rektori 06.01.2012.a käskkirja nr 6.1-5/1 „Üliõpilastööde koostamise ja vormistamise juhend“ alusel.</p> <p>Lõputöö eesmärgiks on välja töötada ettepanekud alarmsõidukijuhtide koolituse korraldamise süstematiseerimiseks, et seeläbi parandada koolituste efektiivsust ja vähendada politseisõidukite osalusel toimuvaid liiklusõnnetusi. Esimeses peatükis antakse ülevaade õigusaktidest, millega määratletakse alarmsõiduki mõiste, loetelu, tähistamine ja liiklemise kord ning kirjeldatakse alarmsõidukijuhtidele ja alarmsõidukijuhi koolitusele kehtestatud nõudeid. Teises peatükis analüüsitakse politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetusi ajavahemikul 2000-2011, kirjeldatakse alarmsõidukijuhtide koolituse korraldamist PPA-s ja SKA-s ning antakse ülevaade Soome alarmsõidukijuhtide koolituse korraldusest ning esitatakse uuringu tulemused</p>	
Võtmesõnad: alarmsõiduk, alarmsõidukijuhi koolitus, süstematiseerimine, liiklusõnnetused Võõrkeelsed võtmesõnad: emergency vehicle, emergency vehicle driver training, systematization, traffic accidents	
Säilitamise koht:	
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor:	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Marili Kohava	Allkiri:
Kaasjuhendaja: Germo Kukk	Allkiri:

SISUKORD

ANNOTATSIOON	2
SISUKORD	3
1. ALARMSÕIDUKIJUHTIDE KOOLITUSE KORRALDUSUSE TEOREETILINE KÄSITLUS	6
1.1 Alarmsõiduk ja alarmsõidukiga liiklemine.....	6
1.2 Alarmsõidukijuhtidele ja nende koolitamisele kehtestatud nõuded.....	10
2. EMPIIRILINE UURING ALARMSÕIDUKIJUHI KOOLITUSE SÜSTEEMATISEERIMISEKS	13
2.1 Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused.....	13
2.2 Alarmsõidukijuhtide koolituse korraldus Eestis ja Soomes	16
2.2.1. Intervjuu PPA alarmsõidukijuhtide koolitajatega	17
2.2.2. Intervjuu SKA politsei- ja piirivalvekolledži Paikuse kooli alarmsõidukijuhtide koolitajatega	19
2.2.3. Intervjuu Soome politsei alarmsõidukijuhtide koolitajaga	21
2.3 Alarmsõidukijuhtide koolituse läbinute arvamused ja ootused	24
KOKKUVÕTE	33
SUMMARY	37
KASUTATUD KIRJANDUS	38
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	39
LISA 1. INTERVJUU KÜSIMUSED	40
LISA 2. ANKEETKÜSITLUSE KÜSIMUSTIK	45

SISSEJUHATUS

Autor on oma lõputöö teemaks valinud „Alarmsõidukijuhi koolituse süstematiseerimine“.

Politsei- ja Piirivalveametis (edaspidi PPA) töötab umbes 6000 inimest, kellest 90% täidavad põhiülesandeid ja 10% osutavad tugiteenuseid. Suur arv põhiülesannete täitjatest on politseiametnikud, kes osalevad igapäevaselt liikluses. Üsna sageli võime meedia vahendusel kuulda ja lugeda liiklusõnnetustest, kus üheks osapooliks on teenistusülesandeid täitev politseiametnik.

Kõik liiklejad peavad tundma liiklusseadust ja oskama nende reeglite järgi liigelda. Ühiskond eeldab, et politseiametnikud oskavad paremini ette näha liikluses varitsevaid ohte, sest nemad tegelevad liiklusohutuse tagamisega, et vähendada liiklusõnnetuste arvu. Alarmsõitu tehes ei tohi politseiametnik võtta asjata riske, millega seab ohtu kaasliiklejad ja tihti ka kõrval istuvat kolleegi.

Liiklusohutus on üks Eesti siseturvalisuse peamistest eesmärkidest. Kuna politseiametniku eriala on riskiderohke, see tähendab, et neil on suur oht saada kehalisi vigastusi ka liikluses osalejana siis tuleks tähelepanu pöörata politseisõidukitega toimuvate liiklusõnnetuste vähendamisele. Autori poolt 2011 aastal uuritud kursusetöö „Politseiametnikega teenistusülesannete täitmisel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused 2000-2010“ käigus selgus, et alarmsõidukijuhi koolituste korraldamisel politseiametnikele puudub süsteemsus. Seetõttu keskendub autor käesolevas töös politseiametnike alarmsõidukijuhtide koolituse korraldamisele. Selleks, et kõik vajalikud teadmised ja oskused koolitavatavateni jõuaksid ning et nad nende järgi liigelda oskaksid on vaja head alarmsõidukijuhtide koolitamise süsteemi. Sellesisuliste koolituste peamiseks eesmärgiks on tulevastele alarmsõidukijuhtidele ohutute ja turvaliste sõiduki juhtimise võtete õpetamine nii teoorias, kui ka praktikas. Lõputöö tulemusel saadud teavet saab rakendada alarmsõidukijuhtide koolituskavade ja PPA struktuuriüksuste õppepäevade kavandamisel. Eelpooltoodust tulenevalt on autori arvates tegemist aktuaalse ja rohkem tähelepanu vääriva teemaga, kuna lisaks ebaõigete juhtimisvõtetele võib saada kahjustada tehnika ning kannatada politsei operatiivvalmidus. Kasulik on liiklusõnnetusi ära hoida, kui nende tagajärgedega tegeleda.

Käesoleva lõputöö eesmärgiks on välja töötada ettepanekud alarmsõidukijuhtide koolituse korraldamise süstematiseerimiseks, et seeläbi parandada koolituste efektiivsust ja vähendada politseisõidukite osalusel toimuvaid liiklusõnnetusi.

Lõputöö autor on eesmärgi saavutamiseks püstitanud kolm uurimisküsimust:

1. Kui palju on toimunud aastatel 2000-2011 politseisõidukite osalusel liiklusõnnetusi ja mis on olnud nende peamisteks põhjusteks?
2. Millised on alarmsõidukijuhtide koolitajate arvamused praegusest koolituse korraldamisest ja soovid koolituste korraldamise tõhustamiseks?
3. Millised on alarmsõidukijuhtide vajadused ja ootused koolituse korraldamisele?

Eesmärgi saavutamiseks on autor püstitanud järgmised uurimisülesanded:

- Analüüsida ja kirjeldada alarmsõidukiga liiklemist ja alarmsõidukijuhi koolitust reguleerivaid õigusakte,
- Analüüsida aastatel 2000-2011 politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetusi.
- Välja selgitada alarmsõidukijuhtide koolitamise peamised kitsaskohad läbi koolitajate intervjuerimise.
- Välja selgitada alarmsõidukijuhi koolituse läbinute ja igapäevaselt alarmsõidukitega tööülesandeid täitvate politseiametnike vajadused ja ootused koolituse korraldamiseks läbi veebiküsitluse.

Uurimustöö koosneb kahest peatükist:

- esimeses peatükis antakse ülevaade õigusaktidest, millega määratletakse alarmsõiduki mõiste, alarmsõidukite loetelu, tähistamine ja liiklemise kord ning kirjeldatakse alarmsõidukijuhtidele kehtestatud ja alarmsõidukijuhi koolitusele kehtestatud nõudeid;
- teises peatükis analüüsitakse politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetusi ajavahemikul 2000-2011, kirjeldatakse alarmsõidukijuhtide koolituse korraldamist politseiametnikele PPA-s ja SKA-s. Antakse ülevaade Soome alarmsõidukijuhtide koolituse korraldusest. Esitatakse uuringutulemused alarmsõidukijuhi koolituse läbinute ja igapäevaselt alarmsõidukitega tööülesandeid täitvate politseiametnike vajadustest ja ootustest koolituse korraldamiseks.

1. ALARMSÕIDUKIJUHTIDE KOOLITUSE KORRALDUSUSE TEOREETILINE KÄSITLUS

1.1 Alarmsõiduk ja alarmsõidukiga liiklemine

Liiklusseaduse § 84 lg 1 p 1 järgi täidetakse alarmsõidukiga kiireloomulisi ameti- või tööülesandeid¹, tuginedes sellele võib järeldada, et alarmsõit on alarmsõidukiga kiireloomuliste ameti- või tööülesannete täitmine. Üldiste ametiülesannete täitmisega seotud sõit on ametisõit.

Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise korra järgi on alarmsõidukid:

- päästeasutuse sõiduk ning maastikusõiduk,
- päästetöödel osaleva juriidilise isiku sõiduk ja maastikusõiduk,
- kiirabisõiduk,
- politseiasutuse sõiduk ja maastikusõiduk,
- Kaitsepolitseiameti sõiduk,
- Kaitseväge kiirabisõiduk, kaitseväge päästesõiduk, sõjaväepolitsei sõiduk,
- Justiitsministeeriumi vanglate osakonna ja vangla sõiduk ning maastikusõiduk,
- Siseministeeriumi siseturvalisuse teenistuse sõiduk,
- Maksu- ja Tolliameti sõiduk,
- prokuratuuri sõiduk,
- Eesti Panga sõiduk,
- Teabeameti sõiduk.

Kiireloomuliste ametiülesannete täitmisel on alarmsõiduk ka:

- Vabariigi Presidendi auto ja saateauto,
- peaministri auto ja saateauto,
- Riigikogu esimehe auto,
- Riigikogu aseesimehe auto,
- ministri auto,

¹ Liiklusseadus, 17.06.2010, jõustunud 01.07.2011, RT I 2010, 44, 261...RT I 18.01.2011, 21, § 84 lg 1 p1.

- riigisekretäri auto,
- kaitseväge juhataja auto,
- Vabariigi Valitsuse kriisikomisjoni liikme auto.²

Liiklusseaduse (edaspidi LS) § 84 lg 2 sätestatu kohaselt võib alarmsõiduki juht, kelle sõidukil on sisse lülitatud sinine vilkur koos erilise helisignaaliga või helisignaalita, ametiülesannete täitmisel eirata antud seaduse 2. peatükis sätestatud nõudeid, välja arvatud §-de 69–70 nõuetest.³ LS § 69-70 keelavad mootorsõiduki juhtimise joobeseisundis. Mootorsõidukit ei tohi juhtida haigus- või väsimusseisundis, mis takistab liiklusolude täpset tajumist ning LS nõuete kõrvalekaldumatut täitmist.⁴

LS § 17 lg 2 kohustab teisi liiklejad andma teed sõidukile, millel on sisse lülitatud sinine vilkur või sinine märgutuli koos erilise helisignaaliga või ilma, ja niisuguse sõidukiga saadetavale sõidukile, samuti teel töötavale sisselülitatud kollase vilkuriga sõidukile ja niisuguse sõidukiga saadetavale sõidukile. Vajaduse korral peab liikleja tee andmiseks seisma jääma.⁵ Alarmsõiduki juht võib kasutada eriseadmeid ainult kiireloomulise ameti- või tööülesande täitmisel. Helisignaalseadme võib sisse lülitada ainult vilkuri töötamise ajal.⁶ Eritalituse sõiduki juht peab LS-s nimetatud õigusi kasutades tagama liikluse ohutuse.⁷

PPA maismaasõidukite kasutamise korra järgi on politsei alarmsõiduk värvitud põhi- ja kontrastvärviga ning varustatud eriseadmetega.⁸

Alarmsõiduki juhilt nõutakse tema töös suurt kutsemeisterlikkust, mille moodustavad teadmised, oskused ja harjumused. Töö õpetab tegijat - nii on see kindlasti ka alarmsõiduki juhtimisega. Sellisel viisil õppimine võtab palju aega, on ohtlik ja sageli mitte täielik.⁹ Teadmatus ja vähesed kogemused on põhjuseks, miks paljud sõidukijuhid satuvad iga päev liiklusõnnetustesse. Reageeritakse üle rooli,

² Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamine ja liiklemise kord, vastu võetud Vabariigi Valitsuse 16.06.2011 määrusega nr 77, jõustunud 01.07.2011, § 1

³ Liiklusseadus, 17.06.2010, jõustunud 01.07.2011, RT I 2010, 44, 261...RT I 18.01.2011, 21, § 84 lg 2.

⁴ Liiklusseadus, 17.06.2010, jõustunud 01.07.2011, RT I 2010, 44, 261...RT I 18.01.2011, 21, § 69,70.

⁵ Liiklusseadus, 17.06.2010, jõustunud 01.07.2011, RT I 2010, 44, 261...RT I 18.01.2011, 21, § 17 lg 2.

⁶ Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamine ja liiklemise kord, vastu võetud Vabariigi Valitsuse 16.06.2011 määrusega nr 77, jõustunud 01.07.2011, § 8.

⁷ Liiklusseadus, 17.06.2010, jõustunud 01.07.2011, RT I 2010, 44, 261...RT I 18.01.2011, 21, § 84 lg 5.

⁸ Politsei- ja Piirivalveameti maismaasõidukite kasutamise kord, Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori 01.12.2011 käskkiri nr 428.

⁹ Lempinen, O., Alarmsõiduki märgatavus ja sõidutaktika (Politseikool 1998), lk 5.

pidurite ja gaasi kasutamisega. Kui sõidukijuhid, ja see puudutab ka politseiametnikest autojuhte, teaksid kuidas käituda ootamatutes olukordades, siis oleksid tuhanded elud säästetud.¹⁰

Kõik autojuhid, kaasaarvatud politseiametnikud on õppinud autot juhtima, aga vähesed on saanud võimaluse põhjalikult omandada põhitõdesid sõitmisest.¹¹

Kui alarmsõit toimuks teistele liiklejatele suletud ringrajal, võiks juhi kutsemeisterlikkuse nõue piirduda sõiduki valitsemisega, teiste sõnadega nõudega, et ta oleks suuteline mootorsõidukit teel hoidma. Niisugustes tingimustes alarmsõitu ei teostata. See toimub üldises liikluses, kus osalevad nii jalakäijad, jalgratturid, sõiduaudod ja raskeveokid.¹² Enne kui asuda õppima alarmsõiduki juhtimist, on loomulikult vaja osata juhtida muid sõidukeid (nt sõiduaudot).¹³

Millal siis võib mootorsõidukijuhist saada mootorsõidukijuht? Tuleb kindlasti meeles pidada, et juhtimisõiguse saamine ei tee veel mootorsõidukijuhti. See annab vaid juriidilise õiguse mootorsõidukit juhtida. Spetsialistide arvates kulub õige juhi väljakujunemiseks vähemalt viis aastat. Ja sedagi tingimusel, kui ta aastaringelt on roolis vähemalt 20-30 tuhat kilomeetrit. Alles siis on kokku puutunud või silmitsi seistud enam-vähem kõikide ohuolukordade- ja kohtadega ning tal on välja kujunenud võime ohtusid ette näha ja vastavalt reageerida.¹⁴

Kogenud alarmsõidukijuhtide koolitaja Vello Petmanson PPA KKPO LB-st on 2011. a. aprillikuus autorile antud intervjuus märkinud ära, et oleks ideaalne kui alarmsõidukijuhi koolitusele tulija oleks eelnevalt vähemalt kaks aastat staažika kolleegi kõrval alarmsõidukis liikluses osalenud ja sedasi vaatlejana kogemusi saanud.

Lõputöö autor on Vello Petmansoni seisukohaga nõus, kuna siis oleks alarmsõidukijuhi koolitusele tulijal juba algteadmised alarmsõiduki juhtimisest, mida on kogunud vaatlejana ja nii ei pea koolitustel pikemalt selgitama alarmsõiduki juhtimise algtõdesid.

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.

¹⁰ Bondurant, B., Sanov, E.- J., Police and Pursuit Driving (MBI Publishing Company, 2000), lk 57.

¹¹ Bondurant, B., Sanov E.- J., Police and Pursuit Driving, (MBI Publishing Company, 2000), lk 8.

¹² Lempinen, O., Alarmsõiduki märgatavus ja sõidutaktika (Politseikool 1998), lk 7.

¹³ Lempinen O., Alarmsõiduki märgatavus ja sõidutaktika (Politseikool 1998), lk 5.

¹⁴ Rumvolt, H., Autoga saab sõita ohutult (Kirjastus „110“ 1995), lk 20.

Lisaks sõiduki valitsemisele nõuab alarmsõit veel kahte tähtsat asja: sõidukite liiklemist reguleerivate normide tundmist ja teadmisi alarmsõiduki märgatavusest.¹⁵

Lõputöö autori arvates ei ole vähem oluline ka tunda alarmsõidukit, just tema tehnilisi omadusi ja võimalusi. Politsei alarmsõidukipark uueneb pidevalt, aga kahjuks peab iga juht, kes on saanud uue alarmsõiduki oma käsutusse, need omadused ja võimalused ise avastama. Tehniliste omaduste ja võimaluste tutvustamise peaks läbi viima autoesinduste vastava pädevusega töötaja.

Väga oluline roll alarmsõidukijuhtide koolituses on koolitajatel, kes peavad edasi andma vajalikke teadmisi ja oskusi alarmsõiduki juhtimisest. Heal sõiduõpetajal peab olema vastav vilumus, peab olema tasakaalukas, võimeline analüüsima õpilase vigu, tema õpetused peavad olema heatahtlikud ja selgitavad. Kokkuvõtlikult – õpetaja peab olema usaldusväärne.¹⁶

Koolitajaks kujunemine on aastatepikkune protsess, mis kulgeb keerulises sotsiaalses keskkonnas ja erinevates koolitussituatsioonides. See kõik eeldab koolitaja enesearengut, avatust, valmisolekut ennast reflekteerida, hinnata oma tegevust ja sellega seoses ka käitumist. Kõige selle juures peab koolitaja eeskätt iseennast tundma ja mõistma.¹⁷

Eestis õpetati alarmsõidukijuhte juba miilitsa ajal. Siis oli eesmärk õpetada juht võimalikult kiiresti sõitma. Praegune koolituse eesmärk, mis erineb eelmisest selle poolest, et juht kindla peale kohale jõuaks, võeti kasutusele 1995. aastal, mil esimesed õpilased Soomes koolituse said. Kuigi alguses jääb enamikul õpilastest alarmsõidukijuhtide kursustest mulje kui kõvast kihutamisest, sest kursuste ekstreemsem osa jätab lihtsalt sügavama jälje, on hiljem kursustes osalenutega rääkimisest selgunud, et ka teine, veelgi vajalikum osa, on päris hästi meeles. Nimelt on uuringutega selgeks tehtud, et liiklusõnnetustest aitab juhtimisoskusest hulga paremini päästa mõtlemisoskus ning seetõttu on alarmsõidukijuhtide kursuse põhiosa õpetada kaitsvat sõidustiili.¹⁸ Kaitslik juhtimine on õnnetust vältiv juhtimine, vaatamata teiste liiklejate vigadele või ebasoodsatele ilmastikuoludele. Kaitslik juhtimine on ohtusid ettenägev juhtimine ja teadmine, kuidas ennast ohtude eest kaitsta ja hoiduda õnnetustest.¹⁹

Alarmsõit on erinev tavalisest patrullimisest ja teise sõiduki tagaajamisest. Suurel kiirusel tagaajamine on üks ohtlikemaid tegevusi politseiametnike töös. Mitte mingil juhul ei tohi

¹⁵ Lempinen, O., Alarmsõiduki märgatavus ja sõidutaktika (Politseikool 1998), lk 5.

¹⁶ Rumvolt, H., Autoga saab sõita ohutult (Kirjastus „110“ 1995), lk 21.

¹⁷ Märja, T., Koolitaja käsiraamat (ETKA Andras, 2011), lk 180.

¹⁸ Petmanson, V., „Autojuhtimiskursus edasijõudnuile“ (Politseileht 2003), nr 4, lk 31

¹⁹ Rumvolt, H., Õnnetus on välditav (Tallinna Raamatutrükikoda, 1998), lk 8.

tagaajamist võtta kui väljakutset, kui võidusõitu. Pole olemas head tagaajamist. Parim tagaajamine on, kui pole tagaajamist. Teine parim tagaajamine on lühike tagaajamine.²⁰

Politseiametnik ei saa juhtida alarmsõidukit ilma kaasliiklejate ohutust tagamata. See sunnib teinekord tagaajamisest loobuma, kui nad leiavad, et kaasliiklejad või nad ise võivad ohtu sattuda. Väga paljudel politseiametnikel puuduvad treeningkogemused suurte kiirustel sõitmiseks.²¹

Lõputöö autori arvates on vähesed treeningkogemused suurte kiirustel probleemiks ka Eesti politseinike seas, kuna tänaseni on meil puudunud alarmsõidukijuhtide koolituse praktilise osa läbiviimiseks õppeväljak, kus saaks harjutada sõitmist suurte kiirustega. Autoril on õnnestunud läbida nädalane sõidukoolitus Saksamaal Rheinland-Pfalzi Liidumaal, kus sai sooritada erinevaid sõiduharjutusi suurte kiirustega ja väga paljude erinevate sõiduautodega. Autoril on olnud võimalus harjutada suurte kiirustel kurvide läbimise ja pidurdamise tehnikat Eesti autorallisõitja Urmo Aava juhendamisel Pärnus Audru ringrajal. Kogetu oli väga õpetlik ja tõestas, et auto käitub suurte kiirustel hoopis teistmoodi, kui väiksemate kiirustega.

Kõigi ekstreemsete juhtimisvõtete valdamine ei tee veel võidusõitjaks ega politsei või turvafirma operatiivauto hinnatud juhiks. Peab teadma, kus üht või teist võtet saab kasutada ja mis kõige tähtsam, vastava erivõtte tegevuse peab käivitama mingi kindel liiklussituatsioon.²² Sõidukid ja sõidutingimused on pidavas muutumises, et nende muutustega sammu pidada tuleb ka sõidutehnikat pidevalt parendada.²³

1.2 Alarmsõidukijuhtidele ja nende koolitamisele kehtestatud nõuded

PPA kasutab oma ülesannete täitmiseks politseisõidukeid, mille juhtimiseks ei ole vaja alarmsõidukijuhi tunnistust. Vastavat tunnistust vajavad kiireloomulisi ameti- või tööülesandeid täitvate sõidukite (alarmsõiduk) juhid, kellest enamus on korrakaitse- ja kriminaalpolitseiosakonna politseiametnikud.

²⁰ Bondurant, B., Sanov, E.- J., Police and Pursuit Driving (MBI Publishing Company,2000), lk 7.

²¹ Bondurant, B., Sanov, E.- J., Police and Pursuit Driving, (MBI Publishing Company,2000), lk 72.

²² Sein, J., Kiiresti ja kindlalt (TEA Kirjastus, 1998), lk 56

²³ Coyne, P., Mares,P., MacDonald, B., Roadcraft the Police Driver`s Handbook (The Stationery Office London, 2007), lk XV.

Politseiametnik peab füüsiliselt ja psüühiliselt olema võimeline täitma politseile pandud kohustusi ning tal ei tohi olla sellist tervisehäiret, mis võib seada ohtu tema enda või teise isiku elu või tervise.²⁴

Vastavalt PPA maismaasõidukite kasutamise korrale peab sõidukijuht vastama LS kehtestatud nõuetele. Sisselülitatud eriseadmetega alarmsõidukit võib juhtida alarmsõidukijuhi koolituse läbinud ja vähemalt kaheaastase juhtimisstaaziga teenistuja. Mootorratast, ATV- d, mootorkelku ja mopeedi tohib juhtida teenistuja, kes on läbinud vastava sõidukijuhi koolituse.²⁵

Tulenevalt LS § 101 lg 4 p 2 järgi peab alarmsõidukijuht läbima iga viie aasta järel mootorsõidukijuhi tervisekontrolli. Mootorsõidukijuhi ja juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja korra, tervisetõendite vormid ning tervisenõuded, sealhulgas meditsiinilised vastunäidustused, mille puhul mootorsõiduki juhtimine ei ole lubatud on kehtestanud Vabariigi Valitsuse määrusega.

Autoveoseaduse (edaspidi AutoVS) § 27 lg 2 järgi peab autojuht, kes veab ohtlikke veoseid või juhib alarmsõidukit töölepingu alusel või tööülesandest tulenevalt, olema läbinud sellekohase koolituskursuse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi tunnustatud õppeasutuses ja sooritanud selle kursuse lõpueksami. Sellest tulenevalt peavad politsei alarmsõidukijuhid olema läbinud vastava koolituse ja omama alarmsõidukijuhi tunnistust²⁶

Koolitamine on inimese arengu teotamisele suunatud, üksteisega loogiliselt seotud tegevuste jada, mis moodustab tervikliku protsessi²⁷

Alarmsõidukijuhtide koolitus viiakse läbi Teede- ja Sideministeeriumi poolt tunnustatud koolitusasutustes statsionaarses õppevormis päevase või õhtuse õppeajaga. Juhi koolituse õppekava koosneb järgmistest õppeainetest ja eksamitest:

Alarmsõiduk liicluses

- Sõiduki kaitslik juhtimisstiil
- Alarmsõidukite kasutamist käsitlev seadusandlus

²⁴ Politseiametniku tervisenõuded ja tervisekontrolli kord ning tervisetõendi sisu ja vormi nõuded, vastu võetud Vabariigi Valitsuse 17.12.2009 määrusega nr 212, jõustunud 01.01.2010, RT I 2009, 65, 446, § 2 lg 1.

²⁵ Politsei- ja Piirivalveameti maastikusõidukite kasutamise kord, Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori 01.12.2011 käskkiri nr 428.

²⁶ Autoveoseadus, vastu võetud 07.06.2000, jõustunud 01.10.2000, RT I 2000, 54, 346...RT I 31.12. 2010, 8, § 27 lg 2.

²⁷ Märja, T., Koolitaja käsiraamat (ETKA Andras, 2011), lk 14.

- Alarmseadmed
- Alarmseadmete toime
- Ohud liikluses
- Sõiduki turvalisus
- Tsviilvärvides sõiduki juhtimine alarmsõiduna
- Esmaabi osutamine ja elustamisvõtete rakendamine
- Eksam

Alarmsõiduki juhtimine äärmuslikes liiklusolukordades

- Äärmusolukorra määranng
- Ohutu sõidujoon
- Ohtu ennetavad juhtimisvõtted ohutul sõidujoonel
- Eksamisõit

Koolitamisel tuleb arvestada, et õpetatakse kõrgema ohu allika valdajat, kellel on lubatud kõrvale kalduda liiklusseaduse nõuetest ja kelle võimalikud vead või väär tegutsemine kõrgendatud riskiolukorras võivad põhjustada raskeid või korvamatuid tagajärgi²⁸

Kursuse kestus päevase õppevormi korral on üks nädal ja õhtuse õppevormi korral kaks nädalat. Teooriaõppe tunni kestus on 45 minutit. On lubatud kasutada paaristunde pikkusega kuni 90 minutit. Praktilise õppetunni pikkus on kuni 90 minutit. Teooria- või praktilise õppe rühmas võib olla kuni 16 õpilast. Vajadusel võib praktilise õppe ajal jagada rühma pooleks. Teooria- ja praktilise õppe tundide ülesehitus ja vahelduvus peavad tagama õpilase piisava ettevalmistuse eksamite edukaks sooritamiseks ning edasiseks töötamiseks juhina. Juhi koolitusasutuses peab õppekavas toodud õppeainete õpetaja olema neid aineid valdav ja vastavat töökogemust omav kõrg- või keskeriharidusega spetsialist. Sõiduõpetaja peab omama alarmsõidu kogemusi, valdama sõiduõpetuse aluseid ning omama kehtivat mootorsõidukijuhi õpetaja tunnistust. Koolituskursusest osavõtjatele on kehtestatud nõuded, mille kohaselt peab ta olema Eesti kodanik, kelle alaline elukoht on Eestis või elamisloa alusel Eestis viibiv välismaalane. Tal peab olema vastava kategooria mootorsõiduki juhiluba ja nõuetele vastav tervisetõend. Need, kes tahavad täiendkoolituskursusest osa võtta, peavad olema töötanud alarmsõidukijuhina vähemalt kolm aastat.²⁹

²⁸ Lempinen, O., Alarmsõiduki märgatavus ja sõidutaktika (Politseikool 1998), lk 5.

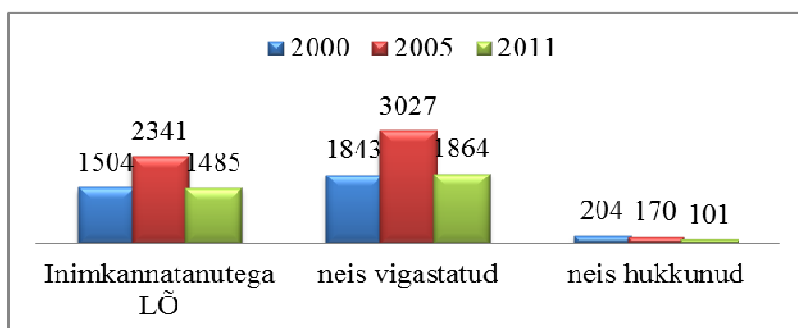
²⁹ Alarmsõidukijuhi koolituse eeskiri, koolituskursuse õppekava, autojuhi kutseoskusnõuded ja koolitustunnistuse vorm, vastu võetud 04.04.2001, jõustunud 15.05.2001, RT I 2001, 49, 678, § 1, 3.

2. EMPIIRILINE UURING ALARMSÕIDUKIJUHI KOOLITUSE SÜSTEEMATISEERIMISEKS

2.1 Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused

Vaadeldes Maanteeameti statistikat 2000 2005 2011 aastate kohta (vt Joonis 1), siis 2011. aastal registreeriti Eesti teedel 1485 liiklusõnnetust, milles sai vigastada 1864 inimest ja hukkus 101.

Võrreldes aastaid 2000 ja 2011, siis liiklusõnnetuste koguarv on vähenenud 19 (1,3%), vigastatute arv suurenenud 21 (1,1%) ja hukkunute arv vähenenud 103 (50,5%) võrra.



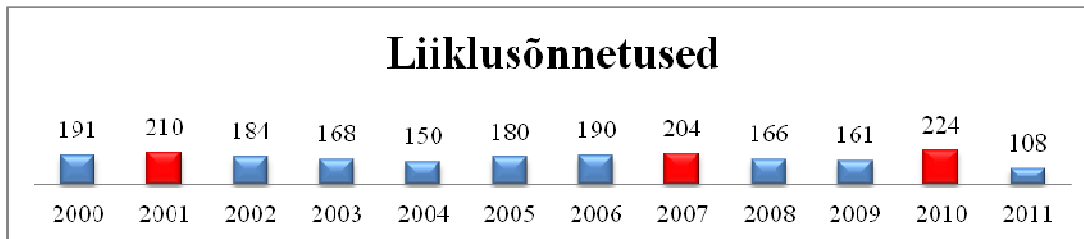
Joonis 1. Inimkannatanutega LÕ, neis vigastatud ja hukkunud 2000, 2005 ning 2011

Võrreldes aastaid 2005 ja 2011 on inimkannatanutega liiklusõnnetuste koguarv vähenenud 856 võrra (36,6%), vigastatute arv 1163 (38,4%) ja hukkunute arv 69 (40,6%) võrra.

Maanteeameti liiklusregistri andmetel on 01.01.2012 seisuga liiklusregistris arvel 685 715 mootorsõidukit.

PPA KKPO arendusbüroo (edaspidi ARB) analüüsitalituse poolt väljastatud PARK andmebaasi andmestikust aastate 2000 kuni 2011 kõikide politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste kohta selgub (vt Joonis 2), et aastal 2000 toimus politseisõidukitega kokku 191 liiklusõnnetust. 2001. aastal ületas selliste liiklusõnnetuste arv 200 piiri, olles 19 õnnetuse võrra (9%) kõrgem aastast 2000. Üle 200 oli õnnetuste arv ka 2007 ja 2010. aastal. 2004. aastal langes politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste arv 150-ni. Veelgi suurem langus on toimunud 2011. aastal, kui võib leida

andmed 108 liiklusõnnetuse kohta. 11 aastaga on kokku toimunud politseisõidukitega 2136 liiklusõnnetust. Liiklusõnnetuste põhjustamises süüdi jäänud politseiametnike arvu on võimalik vaadelda vaid aastate 2010 ja 2011 kohta, kus autorile edastatud andmed on täpsemad. 2010. aastal jäi liiklusõnnetuste põhjustamises süüdi 109 politseiametnikku ja 2011. aastal 44 politseiametnikku.



Joonis 2. Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused 2000-2011

Aastate 2000- 2011 kõikide politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste kohta selgub, et 11 aasta jooksul on toimunud 26 inimkannatanutega liiklusõnnetust, milles on vigastada saanud kokku 37 inimest. Ühel juhul toimunud liiklusõnnetuses hukkus inimene (vt Tabel 1).

Kaheksal juhul oli inimkannatanutega liiklusõnnetus toimunud alarmsõidu ajal, 16 juhul oli tegemist ametisõiduga ja kahel juhtumil on andmed selles osas puudulikud.

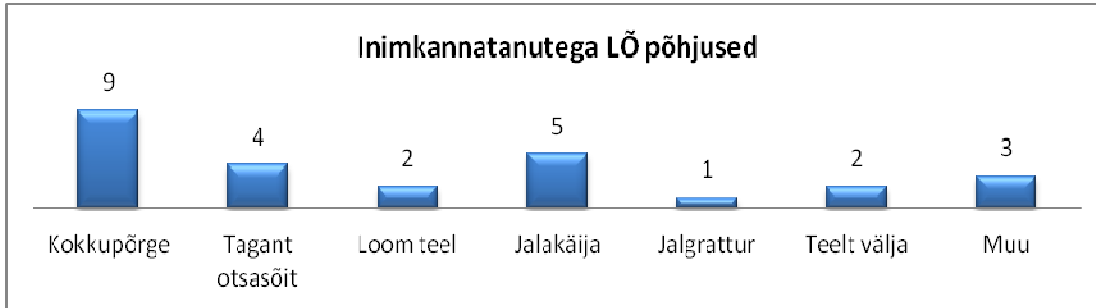
Tabel 1. Politseiametnike osalusel toimunud inimkannatanutega LÕ 2000-2011

Aasta	Inimkannatanutega LÕ arv	Vigastatuid	Hukkunuid
2000	1	0	1
2001	0	0	0
2002	0	0	0
2003	5	7	0
2004	4	6	0
2005	1	2	0
2006	4	5	0
2007	1	1	0
2008	2	4	0
2009	4	5	0
2010	1	1	0
2011	3	6	0
KOKKU:	26	37	1

Enim on inimkannatanutega liiklusõnnetustes osalenud korrakaitse valdkonna politseiametnikud - 18 juhul; kriminaalvaldkonna politseiametnikud on osalenud viies liiklusõnnetuses, ülejäänud kolmel juhul on tegemist muude politsei valdkondade politseiametnikega. Inimkannatanutega

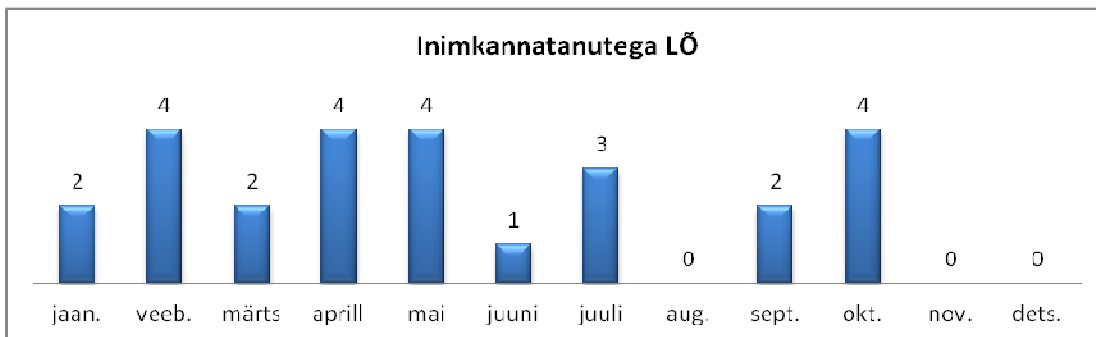
liiklusõnnetuse põhjustamises on 26 toimunud õnnetusest süüdlaseks jäänud kaheksal juhul politseiametnikud.

Võrreldes politseiametnike osalusel inimkannatanutega toimunud liiklusõnnetuste põhjuseid liigiti (vt Joonis 3), siis üheksal korral toimusid liiklusõnnetused kahe või enama sõiduki kokkupõrkel. Neljal juhul toimus tagant otsasõit teisele sõidukile. Kokkupõrkeid ootamatult teele jooksnud metsloomaga oli kaks. Liiklusõnnetusi jalakäijate osalusel oli viis ja teelt väljasõite toimus kaks.



Joonis 3. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste põhjused

Talvekuudest toimus inimkannatanutega (vt Joonis 4) liiklusõnnetusi jaanuaris (2) ja veebruaris (4). Enim (10) inimkannatanutega liiklusõnnetust toimus kevadperioodil – märts (2), aprill (4), mai (4). Suvekuudel toimus kokku neli liiklusõnnetust – juuni (1), juuli (3). Sügiskuudel toimus kuus inimkannatanutega liiklusõnnetust – september (2), oktoober (4).



Joonis 4. Inimkannatanutega LÕ toimumise ajad

Tulemused:

Uuringu analüüsist selgus, et aastatel 2000-2011 on toimunud politseisõidukitega 2136 liiklusõnnetust, millest 26-s on olnud kokku 37 inimkannatanut. Politseiametnike osalusel inimkannatanutega toimunud liiklusõnnetuste enim esinenud liigiks on kahe või enama sõiduki kokkupõrge. Enim on inimkannatanutega liiklusõnnetustes osalenud korrakaitse valdkonna politseiametnikud. Kõige rohkem on politseisõidukitega liiklusõnnetusi toimunud aastal 2010 (224)

ja kõige vähem aastal 2011 (108). Aastatel 2010-2011 jäi liiklusõnnetuste põhjustamises süüdi 153 politseiametnikku. Kahjuks PARK andmebaasis sisalduv andmestik politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste kohta on puudulik ja andmeid ei saa kasutada usaldusväärse analüüsi tegemiseks.

2.2 Alarmsõidukijuhtide koolituse korraldus Eestis ja Soomes

Antud alapeatüki tarvis läbi viidud intervjuudes osalesid PPA KKPO LB alarmsõidukijuhtide kolm põhikoolitajat: Vello Petmanson, Clen Bokmann, Allan Annus ja üks abikoolitaja Uno Laas. SKA politsei- ja piirivalvekolledži Paikuse koolist alarmsõidukijuhtide põhikoolitaja Germo Kukk ja kaks abikoolitajat Kalmer Krimses ja Enn Kooskora, Soome politsei alarmsõidukijuhtide koolitaja Manu Eskola. Intervjuude läbiviimiseks taotleti luba PPA uurimistööde kooskõlastamise komisjonilt (luba nr 1.3-13/58545).

13.04.2010 viis autor kursusetöö „Politseiametnikega teenistuskohustuste täitmisel toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetused 2000-2010“ raames läbi intervjuu PPA KKPO LB alarmsõidukijuhtide põhikoolitaja, peaspetsialist Vello Petmansoniga, millest sai käesoleva uurimistöö pilootintervjuu. Käesoleva lõputöö tarvis täiendati intervjuu küsimusi. Autor andis ka Vello Petmansonile võimaluse vastata lisatud küsimustele. Enne intervjuu läbiviimist käis autor Tallinnas Ädala 4D koolitajate kontoris tutvustamas lõputöö teemat ja eesmärki ning küsimusi. Peale seda, kui autor oli andnud suulised selgitused intervjuu küsimuste kohta, said intervjuueeritavad vastata neile küsimustele e-kirja teel. SKA politsei- ja piirivalvekolledži Paikuse kooli alarmsõidukijuhtide koolitajad ja Soome politsei alarmsõidukijuhtide koolitaja vastasid küsimustele e-kirja teel.

Intervjuu küsimused (vt Lisa 1) on autori poolt välja töötatud kindla struktuuriga:

- vastaja tausta iseloomustavad andmed;
- alarmsõidukijuhi koolituse korraldus;
- alarmsõidukijuhi koolitusel osalejad;
- politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste käsitlemine koolitustel;
- alarmsõidukijuhtide koolitajate arvamused praegusest koolituse korraldamisest ja soovid koolituse korraldamise tõhustamiseks.

2.2.1. Intervjuu PPA alarmsõidukijuhtide koolitajatega

Käesoleval hetkel korraldab PPA-s alarmsõidukijuhi koolitust KKPO LB liiklusjärelvalvetalitus, milles töötab neli põhikoolitajat. Lisaks on kaks abikoolitajat, kes igapäevaselt tegelevad muu põhitööga - niiviisi on põhikoolitajatel tihedam side reaalses politseitöös toimuvaga. Kõik koolitajad on läbinud alarmsõidukijuhi koolituse kas Soomes või on PPA koolitajad neid ise koolitanud ning hiljem on käidud Soomes või Saksamaal täiendamas. Kõik PPA koolitajad omavad sõiduõpetaja eriharidust. Vello Petmansoni sõnul on lähiajal vaja suurendada nii põhi- kui ka abikoolitajate arvu, sest plaanis on koolitusmahtu suurendada ja alustada paralleelselt mootorratturite koolitusega. Küsimuse peale, kas käesoleval ajal kehtiv alarmsõidukijuhtide koolitamise õppekava on piisav ja kas koolitata saab vajalikud teadmised ning oskused alarmsõiduks, leiavad koolitajad, et on piisav. Vello Petmanson arvas, et kui midagi muuta, siis lisada erinevate tasemetega täiendkoolitusi. Kuni käesoleva ajani on läbi viidud ainult talviseid täiendkoolitusi, kuid edaspidi on kavas hakata korraldama ka suviseid täiendkoolitusi.

Põhiliste probleemidena alarmsõidukijuhtide koolitamisel toovad autori poolt intervjueeritud koolitajad välja et, esiteks on kulud sõidukite remondile suured ning teiseks peaks õppesõiduk olema kaasaja tehnika tasemel (õppesõidukiteks on siiani olnud vanad, teenistusest kõrvaldatud sõidukid). „Pole võimalik näidata õiget istumisasendit, kui iste või rool pole reguleeritav või õpetada stabiilsuskontrolliga sõidukiga sõitma autos, millel pole sellist süsteemi,“ selgitab Vello Petmanson. Lahendus oleks see, et koolituste tarbeks eraldataks õppesõidukid ühtse politseisõidukite hanke korras. Õppesõidukitena on PPA-s kasutusel sõiduaudod. Neljast intervjueeritud koolitajast kolm arvasid, et kasutusel võiksid olla ka väikebussid, ühe koolitaja arvates tuleks kasutusele võtta ka automaatkastiga sõiduaudod. Üldiselt on koolitajad arvamusel, et koolitustingimused on head ja aina paremaks muutuvad. Heaks näiteks on alarmsõidukijuhi koolituse korraldamise kolimine Laitse ralliparki.

PPA ning Laitse rallipark sõlmisid 2011. aastal oktoobris lepingu, millega saab PPA alates esimesest jaanuarist 2012. aastal kasutada kümne aasta jooksul Laitse ralliparki ruume ja radu alarmsõidukijuhi koolituse korraldamiseks. Kõigi alarmsõidukoolituse teoreetiline ja praktiline osa (alg- ja täiendkoolitus, libedasõit, mootorrattapolitseinike soojenduskursus ja põhiõpe, sundpeatamisvahendi „siil“ koolitus, peatamiskoolitus, taktikasõidukoolitus jms) hakkab toimuma ühes ja samas kompleksis. Laitse ralliparki radade kasutamine muudab alarmsõidukijuhi koolituse efektiivsemaks ning aitab ka kulusid kokku hoida.³⁰

³⁰ „Alarmsõidu koolitus kolib Laitse ralliparki“ (Ajakiri Radar, nr 10, 2011), lk 22.

Küsimusele, et kas koolitajad omavad andmeid selle kohta, et kui palju toimub Eestis aastas politseiametnikega teenistusülesannete täitmisel liiklusõnnetusi, sh inimkannatanutega liiklusõnnetusi, sai autor vastuseks, et selle kohta andmeid ei ole. PARK andmebaasis, millele ka mitmed koolitajad juurdepääsu omavad, peaksid need andmed olema, aga andmebaasi ei täideta korralikult. Vello Petmanson leiab, et kui andmebaasi ei täideta korralikult, siis seda ei oleks vajagi. Üldise ülevaate omamiseks kasutatakse jooksvalt, e-postiga tulevat informatsiooni. Muidugi oleks hea omada ka niiõelda üldist pilti analüüsi vormis, õnnetuste liikide kaupa, et saaks jälgida, missuguses suunas asjad liiguvad. Andmed võiksid olla kättesaadavad kogu politseile, sellest saavad ka teised alarmsõidukijuhid oma järeldusi teha ning see paneks rohkem kaasa mõtlema ja teiste vigadest õppima. Kuna alarmsõidukjuhi koolitustel käsitletakse ja analüüsitakse teemasid, mis on seotud politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetustega ning nende tekkepõhjustega, siis koolitajad püüavad iga õnnetuse kohta hankida nii palju teavet, kui võimalik ja seda otse algallikast. Koolitustel kasutatakse materjalidena õnnetuste kirjeldusi, fotosid ja parimal juhul on kasutada otse alarmsõidukis salvestatud videomaterjal. Iga koolituse lõpus küsitakse osalejatelt arvamust koolituse kohta, Koolitatavate arvamusega arvestatakse edaspidiste koolituste läbiviimisel.

Koolitatavate kohta sai autor teada, et nende seas tuleb vähesel määral ette ka selliseid, kel juhuluba ammu saadud, kuid sõidukogemus väike. Vello Petmansoni sõnul ei ole ta küll statistikat teinud, aga teooriaeksamil on ca kaks ja sõidueksamil 10% selliseid, kellele antakse teine võimalus.

Koolitajate arvates tuleb alarmsõidukijuhte koolitada süsteemselt, sest alarmsõit on pidev õpe, kordamine on nagu ajupesu, teatud mõtetegevus peab selle käigus automaatselt muutuma. Ideaalse süsteemi järgi tuleks politseiasutuses või koolis esmalt hinnata sõidukijuhi tegelikke oskusi ja sellest tulenevalt jagada õpilased gruppidesse, et oleks võimalik õpetada vastavalt vajadustele (nõrgematele rohkem õpet, tugevamatele vähem). Selle järgi saaks komplekteerida ka grupid. Hindamise teostaks enne koolitusele saatmist asutuse vastav instruktor või koolitajad ise. Alarmsõidukijuhi koolituse eesmärgiks ei ole õpetada inimestele auto liigutamist. Alarmsõidukijuhtide algkoolitusele peaks tulema realselt alarmsõitu tegema hakkavad politseinikud, kes omavad sõidukite juhtimise kogemust eraelust. Täiendkoolitused võiksid olla erinevate tasemetega, kindla tsükli järgi, pidevalt jätkuvad nt kahepäevane õpe käitumiseks väga ekstreemsetes tingimustes – sõidukite blokeerimine, teelt välja lükkamine, „karpi“ võtmine, sundpeatamine jne. Ka oleks oluline kui PPA struktuuriüksused võtaksid õppepäevade kavasse vigursõidu, see võiks vähendada pisemaid plekimõlkimisi. Piisaks kord kvartalis 20-30 minutit.

Ideaalis sooviksid koolitajad, et PPA-l oleks olemas enda koolituskeskus, mis on ehitatud spetsiaalselt politseiametnikest alarmsõidukijuhtide vajadusi arvestades. Seal peaks olema palju erinevaid rajaprofiile nt rada libedavõimalustega nii suvel kui talvel (ka sooja talve puhul). Vajalikud oleksid nii trenažöörid ümberpaiskunud autost väljumiseks, kui ka pimedasõiduks. Hollandi politsei eeskujul võiks Eestis olla õppeklassis sõidusimulaator. Õppesõidukitena peaks kasutama samasid sõidukeid, millega politseiametnikud täidavad oma igapäevaseid tööülesandeid.

Autor uuris PPA alarmsõidukijuhtide koolitajatelt, et mida annab koolituse läbimine alarmsõidukijuhile. Nende arvates saab alarmsõidukijuhi koolituse läbinu oskuse mõelda ja analüüsida kiirelt olukorda, ennetada ohtusid, hinnata paremini enda tegevusi teiste liiklejate silmade läbi, teadvustada endale seda, millised ohud teda liiklused võivad oodata ning seeläbi vältida liiklusõnnetustesse sattumist. Alarmsõidukijuht saab võimaluse teha oma tööd ohutult, targalt ja säästlikult ning oskab vajadusel loobuda alarmsõidust.

2.2.2. Intervjuu SKA politsei- ja piirivalvekolledži Paikuse kooli alarmsõidukijuhtide koolitajatega

SKA politsei- ja piirivalvekolledži Paikuse koolis alustati alarmsõidukijuhtide koolitamist 2002. aastal, kus vastavalt õppekavas ettenähtud perioodile ja mahule peavad kooli lõpetavad kadetid läbima alarmsõidukijuhi algtaseme koolituse, lisaks koolitatakse juba töötavaid politseiametnikke ja teiste ametkondade ametnikke. Täiendkoolitusi Paikusel ei korraldata. Alates 2002. aastast kuni 31.12.2011 on alarmsõidukijuhi algtaseme koolituse läbinud 1513 politseiametnikku. Käesoleval hetkel töötab koolis üks põhikoolitaja ja kolm abikoolitajat. Autor viis läbi intervjuud põhikoolitaja Germo Kukega (Kukk) ja kahe abikoolitajaga. Läbiviidud intervjuudest selgus, et põhikoolitaja on läbinud alarmsõidukijuhi algtaseme ja täiendkoolitused, samuti alarmsõidukijuhi koolitaja väljaõppe nii Soomes kui Eestis. Abikoolitajad, kelle roll koolituste korraldamisel ja läbiviimisel on pigem abistav ja täiendav, on läbinud algtaseme- ja täiendkoolitused.

Germo Kuke hinnangul on hetkel koolis alarmsõidukijuhtide koolitajaid piisavalt ja lähiajal nende arvu ei ole vaja suurendada. Koolituse korraldamisel on eeskuju võetud soomlastelt. Küsimuse peale, kas käesoleval ajal kehtiv alarmsõidukijuhtide koolitamise õppekava on piisav ja kas koolitav saab vajalikud teadmised ning oskused alarmsõiduks, leiavad koolitajad, et nii õppekava kui koolituselt saadavad teadmised ja oskused on piisavad. Ka koolituskava vastab nende arvates nõuetele. Samas koolituse kvaliteet sõltub intervjuueeritavate sõnul koolitajatest, koolitatavatest ja

olemasolevast õppebaasist. Politsei- ja piirivalvekolledžis võiks suurendada alarmsõidukijuhtide algõppe mahtu 36-lt tunnilt 70-ni.

Põhiliste probleemidena alarmsõidukijuhtide koolitamises toovad intervjuueeritud koolitajad välja asjaolud, et koolitusel kasutatavad sõidukid peavad olema oma tehniliste näitajate poolest ligilähedased politsei igapäeva töös kasutatavate sõidukitega. Vajalikud oleksid kaasaegsed mootorsõidukid (mootorrattad, sõiduautod, bussid, maastikusõidukid). Ning teiseks - arvestades alarmsõidukijuhi koolituse eripära on hädavajalik oluliselt suurema ja enam võimalusi pakkuva õppesõiduväljaku olemasolu. Vaja oleks välja ehitada alarmkoolituse keskus (nõuetele vastav harjutusväljak-rada, kus oleks võimalik ohutult läbi viia erinevat liiki õppusi, sõiduharjutusi ka mootorratturitele, maastikusõidukijuhtidele (ATV, mootorsaan). Rada peab tagama koolituste läbiviimisel ohutuse, võimaldama harjutuste sooritamise suurema sõidukiirusega kui seda on 60-70 km/h. Rajal peab olema võimalus muuta erinevaid teelõike libedaks. Rajal peab olema erineva profiiliga teelõike. Kuna enamusel kadettidest kahjuks puudub peale kooli lõpetamist kogemus sõita veidi suurema gabariidilise sõidukiga, võiks koolitusel kasutada ka väikebusse.

Küsimusele, et kas koolitajad omavad andmeid selle kohta, kui palju toimub Eestis aastas politseiametnikega teenistusülesannete täitmisel liiklusõnnetusi, sh inimkannatanutega liiklusõnnetusi, sai autor vastuseks, et selle kohta andmeid ei ole. Vähene info politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste kohta, mille koolitajad saavad, tuleb läbi isiklike kontaktide ja massimeedia. Kindlasti oleks vajalik nende andmete kättesaadavus koolitajatele ja igapäevaselt tööd tegevatele politseiametnikele. Vajalikud oleksid nii toimunud liiklusõnnetuste analüüs (toimunu lühikirjeldus, kokkuvõte), samuti ka statistilised näitajaid, et näha millised on probleemid ja millele rohkem rõhuda koolituste läbiviimisel. Lisaks eeltoodule aitavad nimetatud andmed õppida teiste vigadest. Selline statistika on ka koolitajale üheks tagasiside saamise võimaluseks tehtud tööst.

Koolitatavate kohta sai autor teada, et kõigil Paikuse kooli õppima asuvatel õpilastel ei ole mootorsõiduki juhtimisõigust ja nad hakkavad seda alles esimesel kooliaastal omandama, seega alarmsõidukijuhi koolitusele satuvad kokku õpilased, kellel on erinev sõidukogemus. Sageli osalevad koolitustel kadetid, kes on alles algajad sõidukijuhid. Seega tuleb ette juhtumeid, kus kadetid esimesel korral ei soorita alarmsõidukijuhi eksamit. Iga koolituse lõpus küsitakse osalejatelt arvamust koolituse kohta, et välja selgitada koolituse nõrgad kohad.

Koolitajate arvates tuleb alarmsõidukijuhte koolitada süsteemselt, sest peale algtaseme koolituse läbimist on vajalik teatud perioodi möödumisel oma oskusi ja teadmisi värskendada

täiendkoolitustel. Inimesel on omadus unustada, seega on vaja õpitud korrata, eriti kui muutuvad sõidukid või sõidutingimused (talv, suvi). Täiendkoolitused võiksid toimuda vähemalt iga kolme aasta tagant. Täiendavad sõidukoolitused lühema koolitusajaga (1-2 päeva) peaksid toimuma kas enne talviste teeolude, libeduse saabumist või enne uute alarmsõidukite ostu. Eesmärgiks oleks tutvustada uute sõidukite juhitavuse eripära erinevates teeoludes ning siis, kui ostetavad sõidukid erinevad kasutusel olevatest oma tehniliste näitajate osas (veojõuskeem, mass, läbivus, gabariidid jne).

Lisaks ülalnimetatule oleks vajalik alarmsõidukijuhtidele täiendavalt igal aastal liiklusreeglite tundmise kohta kontrolli teostamine. Liiklusreeglite kontrolli teostamine oleks vajalik ka alarmkoolitustel osalevatele politseiametnikele või vähemalt kehtivate reeglite meeldetuletamine, kordamine, läbi koolituse.

Piisava ressursi olemasolul sooviksid koolitajad ühtset alarmkoolituskeskuse loomist Siseministeeriumi haldusalas, kus oleksid kõigile nõuetele vastavad koolitustingimused. Sõiduharjutuste ja treeningute läbiviimiseks oleks vaja kõigile nõuetele vastavat õppe- ja olmeruumidega autodroomi, kus oleks piisav arv koolitajaid ning sõidukeid, mis oma tehniliste näitajate poolest ei erineks ametkondades kasutusel olevatest sõidukitest.

SKA Paikuse kooli alarmsõidukijuhtide koolitajate arvates annab koolituse läbimine alarmsõidukijuhile täiendavad teadmised, vilumused ja sõiduoskused, näitab ära kuidas sõiduk käitub suurematel kiirustel, millised jõud mõjuvad sõidukile ja sõidukijuhile ning kindlasti arendab juhtimisoskusi, et efektiivsemalt teenindada väljakutseid alarmsõitu tehes.

2.2.3. Intervjuu Soome politsei alarmsõidukijuhtide koolitajaga

Soome politseiametnikele korraldatakse alarmsõidukijuhtide koolitust alates 1977. aastast. Esimesed koolitused toimusid järvejääl. Alates 1979. aastast alustati koolitamist Pieksamäel asuvas politsei sõidukoolituse keskuses. Autor intervjueris 25-aastase kogemusega Soome politsei alarmsõidukijuhtide koolitajat Manu Eskolat, kelle sõnul andis Soome politseis alarmsõidukijuhile koolituse korraldamiseks tõuke asjaolu, et toimus kaks surmaga lõppenud liiklusõnnetust, milles osalesid tollal politseis hiljuti kasutusele võetud esiveolised sõiduautod.

Algtaseme koolituse läbivad politseiametnikud politseikolledžis. Täiendkoolitused, mida on neli astet (esimene ja teine talvised libeda koolitused, kolmas ja neljas suvised asfaldi koolitused),

korraldatakse Pieksamäel sõidukoolituskeskuses. Algtaseme koolituse läbinu suunab täiendkoolitusele tööandja või esitab ise politseiametnik taotluse ja nii toimub protsess iga täiendkoolituse astme korral. Koolitatavale esitatavaks peamiseks nõudeks on see, et ta oleks läbinud eelmise astme koolituse. Manu Eskola sõnul ta ise välisriigis koolitusel pole käinud aga pisut eeskuju alarmsõidukijuhi koolituste korraldamisel on võetud Hollandi politsei sõidukite sundpeatamise meetoditest ja Rauno Aaltose sõidukoolitustest, mis puudutab just asfaldi sõitu. Küll aga on Manu Eskola 1996. aastal osalenud Eesti politsei alarmsõidukijuhtide koolituse käima lükkamises. Tema arvates ei sobi Piibe maanteel asuv plats alarmsõidukijuhi koolituseks, uus rada Laitse rallipargis on selleks sobivam. Eestis tuleks rohkem korraldada kahepäevaseid täiendkoolitusi ja märkimisväärselt peaks paranema koolitusel kasutatav tehnika, ennekõike sõidukipark.

Soome alarmsõidukijuhtide koolitajad on koolituste korraldamise seniste arengutega, sh kasutatava tehnika ja ruumidega, igati rahul. 1999. aastal sai valmis Pieksamäe sõidukoolituskeskus, kus 2000. aastal ehitati juurde asfaldirada. Keskus sobib väga hästi politsei sõidukoolituseks. Praegusel hetkel on koolitussõidukeid ca 50. Alates 1998. aastast on soetatud 2-3 uut autot aastas (maksuvabalt, ainult koolitusteks). Kasutatakse sõiduautosid ja kaubikuid ning kolme soomusautot. Koolitusprogramme arendatakse pidevalt ja koolitajaid valmistatakse ette vastavalt vajadusele. Kokku on hetkel 30 koolitajat, kellest 9 on uued inimesed ehk siis ka koolitajate arv on kasvanud ning Manu Eskola hinnangul on hetkel koolitajaid piisavalt. 2012 aasta alguses peaksid koolituspreemiad kaduma ning siis võib olukord palju muutuda. Lisaks on probleeme seoses sellega, et osakondades on vähe politseiametnikke ja neid, kes on alarmsõidukijuhtide koolitajad, ei lasta 20-30 päevaks aastas ametikohustuste täitmise juurest ära.

Manu Eskola leiab, et Soome alarmsõidukijuhtide koolitusprogramm ei ole piisav kuna uutel politseiametnikel puudub tava- ja alarmsõidu kogemus. Täiendkoolitustest peaksid kohustuslikud olema vähemalt esimene, teine ja kolmas aste.

Küsimusele, et kas Manu Eskola omab andmeid selle kohta, kui palju toimub Soomes aastas politseiametnikega teenistusülesannete täitmisel liiklusõnnetusi, sh inimkannatanutega liiklusõnnetusi, sai autor vastuseks, et selle kohta viimasel ajal andmed puuduvad. Palju on pisemaid plekimõlkimisi aga raskemate tagajärgedega liiklusõnnetusi pole temale teadaolevalt toimunud. Küll aga peab Manu Eskola vajalikuks politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste statistika olemasolu, kuna see on väga vajalik koolituse arenduse seisukohalt. Statistika võiks esile tuua liiklusõnnetuse tüübi (kokkupõrge ristmikul, teelt väljasõit, liiklusõnnetus alarmsõidul), oluline oleks teave

alarmsõidukijuhi läbitud koolitusastmete kohta. Alarmsõidukijuhtide koolitusel käsitletakse mõnevõrra alarmsõidukitega toimunud liiklusõnnetusi mõne näitliku juhtumi või videomaterjali abil.

Piisava ressursi olemasolul võiks Manu Eskola arvates Pieksamäel õppeklassis olla sõidusimulaator ning koolitajatel peaks olema võimalus tutvuda erinevate riikide alarmsõidukijuhtide koolituse korraldusega.

Manu Eskola arvates tuleb alarmsõidukijuhte süsteemselt koolitada selleks, et alarmsõiduk jõuaks sündmuskohale ilma liiklusõnnetusse sattumata ja kindlasti on alarmsõiduk teistele liiklejatele eeskujuks. Alarmsõidukijuhi koolitus suurendab politseiametnike liiklus- ja tööturvalisust, lisaks on sellega võimalik mõjutada koolitavate hoiakuid liiklusturvalisemas suunas.

Tulemused:

Uuringu analüüsist selgus, et nii PPA kui ka SKA alarmsõidukijuhtide koolitajad peavad koolituse õppekava piisavaks. Samas väljendavad nad soovi, et käesoleval ajal tuleks suurendada täiendkoolituste mahtu. Ka puudub hetkel kindla perioodi tagant täiendkoolituste korraldamine. Koolitajate arvates tuleb alarmsõidukijuhte koolitada süsteemselt, sest pidev õpe ja kordamine tagab sõidukit juhtides automaatse mõtetegevuse .

Uuringust selgus, et üheks põhiliseks probleemiks on suured kulud õppesõidukitele ja nende mittevastavus kaasaja tehnika tasemele. SKA-s on suureks puuduseks õppesõiduväljak, mis täidab minimaalseid nõudeid alarmsõidukijuhi koolituse korralduseks samas on probleemiks ka koolitavate vähene sõidukogemus. Koolitajate arvates võiks Eestis olla üks alarmsõidukijuhtide koolituse keskus, mis vastab kaasaja nõuetele, kus kõik politseiametnikud saavad samal tasemel ja samadel tingimustel koolituse.

Uuringust ilmnes, et koolitajad tunnevad puudust andmebaasist, kuhu sisestatakse detailsed andmed kõikide politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste kohta. Samasugune probleem on ka Soome politsei alarmsõidukite koolitajatel, kelle arvates on liiklusõnnetuse andmete olemasolu vajalik koolituse arenduse sisukohalt. Erinevalt Eesti kolleegidest ei pea Manu Eskola Soome alarmsõidukijuhtide koolitusprogrammi piisavaks kuna uutel politseiametnikel puudub tava- ja alarmsõidu kogemus ning tema arvates peaksid vähemalt täiendkoolituste esimene, teine ja kolmas aste kohustuslikud.

2.3 Alarmsõidukijuhtide koolituse läbinute arvamused ja ootused

Ankeetküsimustiku struktuuri formuleerimiseks võttis autor aluseks:

- alarmsõidukijuhtide koolitamist reguleerivate dokumentide analüüsi;
- alarmsõidukitega toimunud liiklusõnnetuste põhjuste analüüsi;
- alarmsõidukijuhtide koolitamisega tegelevate ametnike intervjuud.

Ankeetküsitluse läbiviimiseks taotleti luba PPA uurimistööde kooskõlastamise komisjonilt (luba nr 1.3-13/58545). Komisjon tegi ettepaneku parandada üksikud vormilised vead küsimustikus. Küsimustik koostati veebikeskkonnas www.webanketa.com.

Veebipõhine pilootküsitlus viidi läbi PPA keskkriminaalpolitseiosakonna isikukaitsebüroo ametnikega, eesmärgiga saada tagasisided küsimustiku ülesehituse ja arusaadavuse kohta. Pilootküsimustiku täitis 4 ametnikku, küsitluse ankeedile oli täiendavalt lisatud tagasiside punkt küsimustiku kohta. Tagasisidest nähtus, et küsimustik oli koostatud arusaadavalt, ettepanekud olid küsimustiku visuaalse esitamise kohta, mis said ka arvesse võetud.

Küsimustik (vt Lisa 2) on autori poolt välja töötatud kindla struktuuriga:

- vastaja tausta iseloomustavad andmed;
- alarmsõidukijuhi koolitustel osalemine;
- alarmsõidukijuhtide koolitusel osaleja vajadused ja soovid edaspidiseks.

Küsimustik koosneb 28 (23 on kohustuslikud) küsimusest ja selle täitmiseks kulub aega maksimaalselt 10 minutit.

- Küsimused 1-5 sisaldavad isiklike andmeid, kirjeldamaks vastajate tausta.
- Küsimustes 6-8, 14-15, 1, 20-21, ja 25-27 saab valida ühe võimaliku vastuse mitmest erinevast.
- Küsimused 9-10, 16-17, 19 ja 22-23 on valikvastustega.
- Küsimused 11-13 puhul on vajalik sisestada neljakohaline aastaarv.
- Küsimused 24 ja 28 avatud, millele saab lisada vabas vormis vastuse.

Küsimustik oli vastajate jaoks avatud perioodil 30.01-13.02.2012 ja sellest teavitati kõiki korrakaitsevaldkonna liikmeid e-kirja vahendusel. Küsimustikku tutvustavas e-kirjas, samuti ka sissejuhatavas tekstis on ära märgitud, et küsimustik on mõeldud ametnikele, kes:

- on läbinud alarmsõidukijuhi koolituse ja

- teevad igapäevaselt tööd alarmsõidukiga.

Ankeetküsimustiku uuendamise e-kirja keskkonnas tekkis kahel korral arusaamatusi, sest moderaatorid ei võimaldanud uuendamist, tuues põhjuseks autori poolse pideva küsimustiku täitmise meeldetuletuste postitamise. Hiljem siiski vabandati ja võimaldati küsimustiku uuendamist kuna autor aeti kellegi teisega segamini. Küsimustiku analüüsimiseks ja järelduste tegemiseks kasutatakse andmete statistilist analüüsi.

Küsimustikule vastas kokku 254 ametnikku, neist 220 (vt Tabel 2) täitsid küsimustiku lõpuni ja nende vastuseid analüüsitakse, 34 ametnikku jätsid küsimustiku täitmise autorile teadmata olevatel põhjustel pooleli ning nende vastuseid ei analüüsita.

Tabel 2. Küsimustiku vastajaid iseloomustavad andmed

mehi	163
naisi	57
kuni 29 aastased	82
30-39 aastased	86
40-49 aastased	44
50+	8
Politseiametnikuna töötamise staaž	
1-5 aastat	67
6-10 aastat	52
üle 10 aasta	86
üle 20 aasta	15
Põhitöö nimetus	
staabiametnik	28
patrullpolitseinik	62
liikluspolitseinik	35
noorsoopolitseinik	15
piirkonnapolitseinik	80

Tuginedes 01.04.2012 personaliaruande andmetele on korrakaitsevaldkonnas teenistuses 2203 politseiametnikku, vaatamata autori korduvatele päringutele ei õnnestunud välja selgitada, paljud neist politseiametnikest on läbinud alarmsõidukijuhi koolituse. Seega vastas küsimustikule 12% korrakaitse politseiametnikest³¹.

Enne alarmsõidukijuhi koolitusel osalemist oli 35% vastanutest mootorsõidukijuhi staaž üle 8 aasta, 27,2% üle kahe aasta, 23,1% üle 5 aasta ja 14,5% alla kahe aasta. Alarmsõidukijuhi koolituse eeskirja, koolituskursuse õppekava, autojuhi kutseoskuskõuete ja koolitunnistuse vormi määrus ei

³¹ Personaliaruanne. 01.04.2012. Politsei- ja Piirivalveametis siseveeb (välja otsitud 20.04.2012).

kehtesta eelnevat staaži, mis peab eelnema alarmsõidukijuhi koolitusele. Kindlasti peab koolitataval olema vastava kategooria mootorsõiduki juhiluba. Küsimustikule vastanute arvates peaks mootorsõidukijuhi staaž enne alarmsõiduki juhtimist olema kaks aastat (47,2%) ja ainult 5% arvab, et see peaks olema alla kahe aasta.

Autor on nõus vastanute arvamusega, et enne alarmsõiduki juhtimist peaks olema vähemalt kaheaastane mootorsõiduki juhtimise kogemus, kuna 71,8% vastanutest juhib iga päev tööl olles alarmsõidukit ja ainult 2,27% ei tee seda mitte kordagi ning 64,5% vastanute arvates kaasneb alarmsõiduki juhtimisega liiga suur vastutus.

Kogenud alarmsõidukijuhtide koolitaja Vello Petmanson PPA KKPO LB-st on 2011. aasta aprillikuus autorile antud intervjuus märkinud ära, et ideaalne on kui alarmsõidukijuhi koolitusele tulija oleks eelnevalt vähemalt kaks aastat staažika kolleegi kõrval alarmsõidukis liikluses osalenud ja sedasi vaatlejana kogemusi saanud.

PPA KKPO ARB analüüsitalituse poolt autorile edastatud PARK andmebaasi andmestikust politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste kohta selgus, et 2010. aastal jäi liiklusõnnetuste põhjustamises süüdi 109 politseiametnikku ja 2011. aastal 44 politseiametnikku. Kõige levinumaks politseiametnike poolt põhjustatud liiklusõnnetuseks oli tagurdamine teise sõiduki või takistuse vastu, seda toimus kahe aasta jooksul 51 korral. Järgnesid tagant otsasõit teisele sõidukile 21 korral ja 17 juhul kaotas politseisõiduk juhitavuse ja sõitis teelt välja või vastu teist sõidukit.

Positiivne on see, et 53,1% vastanutest pole kordagi osalenud alarmsõidukiga liiklusõnnetuses ja 84,5% pole alarmsõitu tehes mitte kordagi osalenud liiklusõnnetuses. Samas 64 vastanut on osalenud üks kord alarmsõidukiga liiklusõnnetuses ja 5 vastanut on osalenud rohkem, kui kolm korda. Alarmsõidul on osalenud üks kord liiklusõnnetuses 26 vastanut ja rohkem kui üks kord on osalenud ainult 8 vastanut. Peamised liiklusõnnetuse toimumise põhjused, mida vastanud välja toovad on:

- teine liikleja 39,2%
- muu põhjus 30,6%
- ohutuse tagamata jätmine 12,4%
- vale sõidukiirus 12,4%
- vähene sõidukogemus 5,11%

Muude põhjustena tuuakse enim välja:

- kokkupõrge metsloomaga
- sõiduki mittevastavus tehnilistele nõuetele
- juhi väsimus, hooletus või tähelepanematus

Eestis korraldatakse politseiametnikele alg- ja täiendkoolitusi. Täiendkoolitused on talvised ja suvised. Alg- ja täiendkoolituse vahe on vähemalt kolm aastat.

220 vastajast on kõik alarmsõidukijuhi kolm taset läbinud ainult 28. Ainult algtaseme on läbinud 104, ainult talvise täiendava on läbinud 12 ja ainult täiendava suvise on läbinud kaks ametnikku. Algtaseme ja täiendava talvise on läbinud 63 ning algtaseme koos täiendava suvisega on läbinud viis ametnikku. Täiendava suvise ja talvise koolituse on läbinud kaheksa ametnikku aga nad pole läbinud algtaset.

Täiendkoolitus on läbimata 13 vastajal, kellel on algtaseme koolituse läbimisest möödunud 3 aastat, 29 kellel on algtaseme koolitusest möödunud üle 3 aasta, 39 kellel on algtaseme koolitusest möödunud 5 või üle 5 aasta ja 22 on algtaseme koolitusest möödunud 10 või üle 10 aasta.

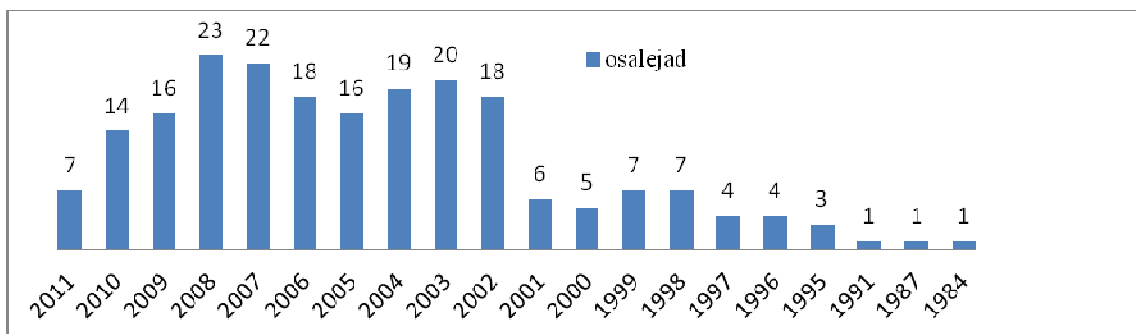
Kaheksal vastanul oli algtaseme koolituse läbimisest möödunud vaid üks aasta ja 9 vastanul kaks aastat kui nad said läbida juba suvise täiendava koolituse. Samas 8 vastanut said suvisele täiendavale koolitusele kui oli möödunud algtasemest 5 või üle 5 aasta. Täiendavale talvisele koolitusele saanutest oli 7 vastanul eelnevast tasemest möödunud vaid üks aasta ja 8 kaks aastat. Samas 23 vastanul 3 või üle 3 aasta, 5 või üle 5 aasta 45 ja 10 või üle 10 aasta 12.

Küsimustikule vastanutest enamus (95% vastanut) on alarmsõidukijuhtide koolituse läbinud Eestis: 42% Paikusel ja 41% Tallinnas, 16% on läbinud koolituse Järvamaal Paldiskis, mille viisid läbi Tallinna koolitajad, kolm vastanut on osalenud soomlaste korraldatud koolitusel ja üks vastanu on läbinud sellesisulise koolituse Ameerika Ühendriikides Georgia osariigis. Valdavat enamust, 69,4% vastanutest, suunas koolitusele töökoht ja ainult 11,7% otsisid selleks ise võimalust.

PPA personalibüroo koolitus- ja arendustalitus komplekteerib alarmsõidukikoolituste gruppe põhimõttel, et igal sügisel kogutakse kokku koolitusvajadused (vajadusel ka jooksvalt), kus on kirjas iga struktuuriüksuse vajadused alarmsõidukijuhi koolituste osas. Kui uuel aastal hakkavad koolitused, siis koolitus- arendustalituse vastav ametnik, kes on kontaktisik koolitajate ja prefektuuride ning teiste üksuste vahel, jagab vastavalt vajadustele üksustele kohtade arvu. See info

saadetakse edasi kas siis prefektuuride koolitusspetsialistidele või selle valdkonna kontaktisikule, kelle käest info koolitusvajaduse kohta on tulnud. Nemad otsustavad, kuidas need kohad edasi jagunevad. Peamine on struktuurüksuste vajadus. Grupi komplekteerimisel arvestatakse, et ühel koolitusel osalejad oleksid ühest piirkonnast, struktuuriüksusest. See võimaldab tagada ühise transpordi koolitusele. Kui võimalik ja kui see on mõistlik, arvestatakse ka vabatahtlike osalejate soovidega. Kõige suuremaks teguriks koolitusgruppide komplekteerimisel on tööülesannetest tingitud otsene vajadus. Esmajärjekorras saadetakse koolitusele ametnikud, kes ei ole läbinud alarmsõidukoolitust (need, kes on tulnud tööle väljastpoolt „süsteemi“) või need, kellel on pidevalt alarmsõiduki juhtimist tööks vaja, kuid koolitus on ammu läbitud ning need ametnikud, kes tunnistavad, et õpitust jäi väheks. Vanust võetakse arvesse vaid juhul, kui on tegemist pensionieelikuga; sest reeglina suunatakse ressursid nooremate koolitamisse, teistel juhtudel vanuse ega soo osas piiranguid pole tehtud. Täiendavat talvist koolitust püütakse anda kõigile alarmsõidukijuhtidele ja nende osalemise järjekord tuleneb vastavalt prioriteetsusele.³²

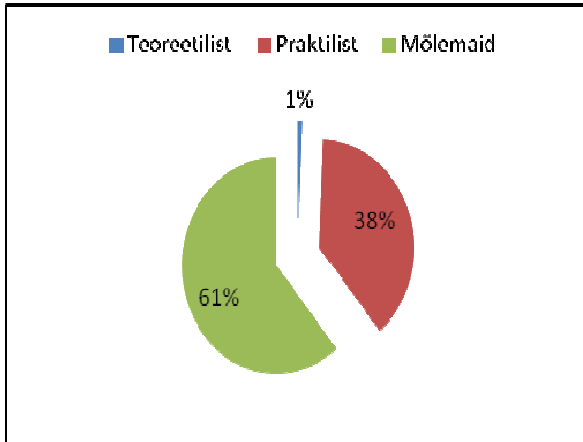
Kõige intensiivsem koolitustel osalemise periood vastanute tulemusi analüüsid on aastatel 2002-2009 (vt Joonis 5)



Joonis 5. Koolitusel osalemised

Autori poolt läbi viidud intervjuust PPA alarmsõidukijuhtide abikoolitaja Uno Laasiga, selgub et igapäevatöös tahavad politseiametnikud tabada kõik politseimärguannet eiranud sõidukijuhid (mittepeatumine), koolituse üheks eesmärgiks on sellealaste ja paljude teiste tööks vajalike sõiduuskuste pidev täiendamine kui ka juhised, millal loobuda tagaajamisest. Abikoolitaja arvamust toetab ka 72% küsimustikule vastanutest, kelle arvates vajaksid nad täiendavat sõidualast koolitust. Koolituse vormi (teooria või praktika) osas oli oluliseks see, et 61% vastanutest vajavad nii praktilist kui teoreetilist täiendavat koolitamist (vt Joonis 6).

³² Hallik, J., PPA personalibüroo koolitus- ja arendustalitus, Küsimused seoses alarmsõidukijuhi koolitusega (Päring 28.11.2012, vastus 10.01.2012)



Joonis 6. Koolituse vajadus

Autor on arvamisel, et alarmsõidukijuhtide koolitus peaks toimuma kindla aja tagant ja süsteemselt, mida toetavad ka küsimustikule vastanud. 37,7% vastanu arvamuse kohaselt peaks koolitus toimuma üks kord aastas, 30% arvasid, et see peaks toimuma kord kahe aasta jooksul ning ainult 12% toetavad koolituse toimumist viieaastase intervalliga.

Alarmsõidukijuhtide täiendkoolituse teooria osas soovivad vastanud rohkem järgnevate teemade käsitlemist:

- sõidukite tagaajamise taktika 30,1%
- sõidukite iseärasusi 27,6%
- liiklusõnnetuste analüüs 25,8%
- liiklusseadust ja määrusi 13,8%

Samuti pakuti täiendavaid teemasid, mille koolitusel käsitlemise vajadust tunnetatakse:

- seadusandlus, kuna see muutub suhteliselt kiiresti
- kohtupraktikat
- füüsilisi reegleid

Uus ja Eestis lapsekingades oleva valdkonna, liikluspsühholoogia käsitlemine koolitamisel, välja toomine oli samuti huvitav. Autori arvates on see kaalumist vääriiv teema, kuna see aitaks politseiametnikel mõista ja võib-olla ette näha liiklejate käitumist sõidukijuhtimise ajal: tähelepanu, isiksuse omadused, seisund (stress, väsimus, sõltuvusained, haigused jne).

Alarmsõidukite juhtidele võiks kaaluda liikluspsühholoogia testi Corporal rakendamist. Tegemist on arvutipõhise rakendusega, kus testitavale antakse erinevaid, väga lihtsaid ja üldsegi mitte

liiklusülesandeid lahendada. Ülesannete ülesehitus läheb järjest keerulisemaks, vältides kokku kuni 30 min (on võimalik ka lühemalt teha). Testi läbinu kohta saadakse järgmist infot: keskendumis- ja tähelepanuvõime (4 erinevat aspekti); orienteerumisvõime; ruumitaju; reageerimiskiirus. Ehk siis kõik need elemendid, mida vajatakse sõiduki juhtimisel. Kui sinna juurde rakendada - erialaspetsiifilised küsimused, võib saada väga hea ülevaate iga isiku võimekusest/suutlikkusest. Sellist testi kasutatakse Saksamaal nt liiklusmeditsiinilis-liikluspühholoogilises juhtimisvõimekuse kontrollis (MPU), jõustruktuurides, pilootide valikul jne. Kui politseiametnik põhjustab korduvalt liiklusõnnetusi, tasub kaaluda lisaks testimisele ka eksploratsiooni kasutamist (eesti keeles sellist terminit pole kuid on märksa sügavama tähendusega kui süvaintervjuu). Mõlema meetme tulemusel peaks selguma põhjused, mis tingivad LÕ tekkimist³³.

Vastajate arvamus alarmsõidukijuhtide täiendkoolituse praktilises osas sõiduharjutuste sooritamise käsitlemisel jagunes järgnevalt:

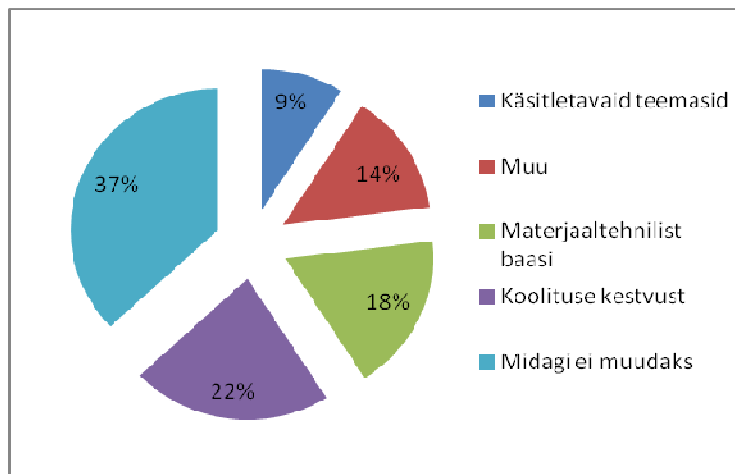
- libedasõit 24,5%
- reaktsiooni harjutused 21,8%
- suured kiirused 18,8%
- asfaldisõit 17,3%
- maastikusõit 15,5%

Vastanud soovivad, et alarmsõidukijuhtide praktilises osaks saaksid lisaks eelnevale harjutada, parkimist, sõitmist kruusateel, kombineeritud meeskonnatööd, erinevate vahendite praktilist kasutamist enda ja teiste liiklejate ohutuse tagamiseks.

Küsimustikule vastanutest enamus ehk 77% arvavad, et olemasolevate võimalustega teevad Eesti alarmsõidukijuhtide koolitajad oma tööd professionaalselt. Samas küsimus, mis käsitles alarmsõidukitejuhtide koolitamise korralduse muutmist, annab selge signaali, et oodatakse muudatusi, sest ainult 36,8% arvab, et kõik võiks jätkuda endiselt.

Muudatused, mida sooviti on peamiselt seotud koolituse kestvuse ja materiaaltehnilise baasiga (vt Joonis 7).

³³ Meinhard, G., Liikluspühholoogia ja liiklusohutuse lektor, Küsimused liikluspühholoogiast (Päring 17.04.2012, vastus 18.04.2012)



Joonis 7. Soovitud muudatused

Ettepanekud, mida tehti 14% ulatuses, saab jagada peamiselt kahte kategooriasse:

- koolituse kestvus;
- koolitusel käsitletav.

Autor nõustub, et koolituse kestvus ja seal käsitletav on olulise tähtsusega, kuna kirjutatava lõputöö eesmärgiks on teha ettepanekuid, kuidas koolitust veelgi efektiivsemaks muuta. Vastanud sooviksid süsteemset regulaarset koolituste läbimist, sest pikad vahed koolituste vahel mõjuvad pigem negatiivselt. Algkoolitusel saadud oskused ununevad ja seetõttu ei anna täiendavad koolitused soovitud tulemust. Vastanud soovivad, et alarmsõidukijuhi koolitust peaks võimaldama kõikide PPA-s kasutusel olevate erinevate sõidukimudelite piires (esi-, tagavedu, nelivedu, bussid esi- ja neliveolised). Mõne vastanu arvates tuleks koolitatavale personaalsemalt läheneda, et õigete sõiduvõtete kasutamine jõuaks kõigini.

Autori poolt oli küsimus alarmsõidukijuhi koolituse läbinute alarmsõiduki juhtimise motivatsiooni kohta esitatud teadlikult. Kas koolitust läbitakse ainult tööülesannete täitmiseks või annab see ka mingeid muid lisaväärtusi? Näiteks ohte ette näha, märgata ja neid ka ära hoida ning vältida. Pooled vastanutest arvasid, et alarmsõiduki juhtimine on tööülesannete täitmiseks vajalik kohustus ning nad ei näinud selles mingeid lisaväärtusi. Samas ülejäänud pool vastanutest olid autoriga ühel meelel, et tänu alarmsõidukijuhtide koolituse läbimisele oskavad nad ette näha ja vältida liikluses ette tulevaid ohtusid. Üldiselt viibib alarmsõidukis tööülesannete täitmise ajal vähemalt kaks inimest ja kui juht suudab sõidukit ohutult juhtida säästab see vigastustest ka teisi.

Tulemused:

Uuringu analüüsist selgus, et 220-st ankeetküsitlusele vastanud politseiametnikust 116 pole kordagi osalenud alarmsõidukiga liiklusõnnetuses, 64 on ühe korra osalenud liiklusõnnetuses, viis vastanut rohkem kui kolm korda. Alarmsõidul on osalenud üks kord liiklusõnnetuses 26 vastanut ja rohkem kui üks kord on osalenud ainult 8 vastanut. Peamise liiklusõnnetuse põhjusena on 39,2% vastanutest välja toonud teise liikleja. 71,8% vastanutest juhib iga päev tööl olles alarmsõidukit.

Uuringust selgus, et 220-st politseiametnikust ootab hetkel täiendkoolitusele pääsemist 103. Vastanutest 83 peab vajalikuks, et täiendkoolitused toimuksid üks kord aastas. 134 vastanut tunnistavad, et vajavad nii praktilist kui teoreetilist täiendkoolitust. Teoreetilise koolituse osas tahaksid vastanud, et rohkem käsitletakse sõidukite tagaajamise taktikat ja praktilises osas saaks harjutada rohkem libedasõitu. 138 vastanut tunnevad vajadust alarmsõidukijuhi koolituse korralduse muutmiseks. Peamiselt soovitakse pikendada koolituse kestvust.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö „Alarmsõidukijuhi koolituse süstematiseerimine“ teema valiku põhjuseks on liiklusohutus kui üks Eesti siseturvalisuse peamistest eesmärkidest. Politseiametniku eriala on riskiderohke, see tähendab, et neil on väga suur oht saada kehalisi vigastusi liikluses osalejana. Viimase aasta jooksul on sagenenud meedia kajastused liiklusõnnetustest, kus üheks osapooleks politseiametnikud.

Käesoleva lõputöö eesmärgiks on välja töötada ettepanekud alarmsõidukijuhtide koolituse korraldamise süstematiseerimiseks, et seeläbi parandada koolituste efektiivsust ja vähendada politseisõidukite osalusel toimuvaid liiklusõnnetusi.

Lõputöö autor on eesmärgi saavutamiseks püstitanud kolm uurimisküsimust:

1. Kui palju on toimunud aastatel 2000-2011 politseisõidukite osalusel liiklusõnnetusi ja mis on olnud nende peamisteks põhjusteks?
2. Millised on alarmsõidukijuhtide koolitajate arvamused praegusest koolituse korraldamisest ja soovivad koolituste korraldamise tõhustamiseks?
3. Millised on alarmsõidukijuhtide vajadused ja ootused koolituse korraldamisele?

Esimesele uurimisküsimusele vastuse leidmisel selgus, et PPA KKPO ARB analüüsitalituse poolt väljastatud PARK andmebaasis sisalduv andmestik politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste kohta on puudulik ja neid ei saa kasutada analüüsi tegemiseks. Lisaks eeltoodule ei saa andmeid kasutada alarmsõidukijuhtide koolituse läbiviimise planeerimisel, et seeläbi oleks võimalik juhtida tähelepanu ja vähendada sarnaste tekkepõhjustega liiklusõnnetuste toimumist. Alarmsõidukijuhtide koolitajatega läbiviidud intervjuudest selgus, et politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste andmestik ja analüüs oleks neile väga vajalik. See võimaldaks tulevastele alarmsõidukijuhtidele selgitada toimunud liiklusõnnetuste tekkepõhjusteid ja seeläbi oleks võimalik neil omandada teadmisi teiste halvast praktikast.

Vaid aastate 2010/2011 kohta, kus autorile edastatud politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste andmestik on täpsem selgus, et 2010 aastal oli liiklusõnnetuste põhjustamises süüdi 109

politseiametnikku ja 2011 aastal 44 politseiametnikku. Kõige levinumaks politseiametnike poolt põhjustatud liiklusõnnetuse liigiks oli tagurdamine teise sõiduki või takistuse vastu, seda esines kahe aasta jooksul 51 korral, järgnesid tagant otsasõit teisele sõidukile 21 korral ja 17 juhul kaotas politseisõiduk juhitavuse ning sõitis teelt välja või vastu teist sõidukit.

Teisele uurimisküsimusele vastuse leidmisel selgus, et alarmsõidukijuhtide koolitajad peavad koolituse õppekava piisavaks ja ei näe vajadust muudatuste tegemiseks. Võrreldes algtaseme koolitusega oleks vaja suurendada täiendkoolituste mahtu, eriti suviseid.

Põhilisteks probleemideks alarmsõidukijuhtide koolitamisel on koolitajad välja toonud suured kulud õppesõidukite remondile ja nende mittevastavuse kaasaja tehnika nõuetele. Õppesõidukitena ei kasutata politseisõidukeid, millega politseiametnikud teevad oma igapäevast tööd, ka väikebussid.

Positiivne on see, et alarmsõidukijuhtide koolitusvõimalused PPA-s on aastatega muutunud aina paremaks. Selle tõestuseks on asjaolu, et 2012. aasta algusest kasutatakse Laitse rallipargi ruume ja radu koolituse korraldamiseks. Samas SKA politsei- ja piirivalvekolledži Paikuse kooli õppesõiduväljak täidab ainult minimaalsed nõuded alarmsõidukoolituse korraldamiseks. Alarmsõidukijuhtide koolitajate arvates peab Eestis olema üks kompaktne alarmsõidukijuhi koolituskeskus, mis vastab politseiametnike vajadustele paremaks ning ohutumaks tööülesannete täitmiseks.

Alarmsõidukijuhi koolituse õppegruppide komplekteerimisel ei arvestata politseiametnike tegelikke sõiduoskusi, mistõttu ei ole võimalik läheneda koolitatavatele personaalselt. Puudub koolitusele saadetavate eelnev hindamine struktuuriüksuste vastava instruktoriga poolt.

Erinevate tasemetega täiendkoolitusi ei korraldata kindla perioodi tagant ja nii puudub politseiametnikel võimalus eelnevate tasemetega koolitustel õpitud üle korrata.

SKA politsei- ja piirivalvekolledži Paikuse kooli lõpetajate seas on palju kadette, kellel on vähene sõidukijuhtimise kogemus kuna nad on juhtimisõiguse omandanud alles koolis. Siiski tuleb neil õpingute ajal läbida ka alarmsõidukijuhi koolitus.

Alarmsõidukijuhtide koolitajatel puudub ligipääs politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetuste statistikale ja analüüsile. Sarnase probleemi ees seisavad ka Soome alarmsõidukijuhtide koolitajad.

Kolmandale uurimisküsimusele vastuse leidmisel selgus, et 47,2% veebipõhise ankeetküsitlusele vastanute arvates peaks mootorsõidukijuhi staaž enne alarmsõiduki juhtimist olema kaks aastat.

64 vastajat 220-st on osalenud üks kord alarmsõidukiga liiklusõnnetuses ja 5 vastajat on osalenud rohkem, kui kolm korda liiklusõnnetuses. Alarmsõidul on osalenud üks kord liiklusõnnetuses 26 vastanut ja rohkem kui üks kord 8 vastanut.

Alarmsõidukijuhi koolituse läbinud politseiametnikud ei ole rahul olukorraga, kus nad peavad ootama teadmata aja, et pääseda täiendkoolitusele. Seda tõestab asjaolu, et täiendkoolitus on läbimata 13 ankeetküsitlusele vastajal, kellel on algtaseme koolituse läbimisest möödunud 3 aastat, 29 kellel on algtaseme koolitusest möödunud üle 3 aasta, 39 kellel on algtaseme koolitusest möödunud 5 või üle 5 aasta ja 22 on algtaseme koolitusest möödunud 10 või üle 10 aasta. Kokku ootab täiendkoolitusele pääsemist 103 politseiametnikku. 37,7% vastanu arvamusel peaks täiendkoolitused toimuma üks kord aastas. 61% ankeetküsitlusele vastanutest on tunnistanud, et vajavad nii praktilist kui teoreetilist täiendkoolitust.

Alarmsõidukijuhi koolitustel ei ole liikluspsühholoogi loenguid.

Ankeetküsitlusele vastanutest on pooled tunnistanud, et ei leia motivatsiooni alarmsõidukit juhtida, pigem on see ametiülesannete täitmiseks vajalik kohustus ja lisaväärtus puudub.

Autoripoolsed ettepanekud alarmsõidukijuhi koolituse tõhustamiseks läbi selle süstematiseerimise:

1. Kaardistada põhjalikult alarmsõidukijuhi koolituse läbinud, et saada ülevaade olukorrast ja planeerida edasise koolituse. Kaardistamise protsess annaks ülevaate kes, mis ajal ning millise koolituse juba läbinud on ning mida täiendavalt vaja oleks.
2. Reguleerida alarmsõidukijuhi koolituse erinevate tasemete läbimise kindel perioodilisus, mis peaks kajastuma ka vastavas määruses. Samas võib perioodi PPA siseselt täiendavate käskkirjadega reguleerida. Periood peaks olema võimalikult lühike, et koolituse läbimine avaldaks paremat mõju. Korraliste koolituste vahelisel perioodil peaksid olema ka alarmsõidukijuhtimist puudutavad õppepäevad, kus oleks võimalik kinnistada nii teoreetilisi kui ka praktilisi teadmisi ning oskusi. Selle tulemusena võiksid väheneda politseisõidukitega toimuvad pisemad „plekimõlkimised“. Kindlasti peaks olema kaks tegevusmudelit, esimene

mis rakendub tavaolukorras ja teine mis rakendub, kui politseiametnik on osalenud liiklusõnnetuses.

3. Koolitusel osalejate komplekteerimisel peaks arvestama erinevate osapoolte arvamusi koolituse vajaduse osas. Eesmärgiks on see, et tekiksid võrdsete tasemetega grupid, mis võimaldaks koolitajate poolset ühtset ja personaalset lähenemist koolitatavatele.
4. Peab looma ühtse andmebaasi, millesse kogutakse andmeid kõikide politseiametnike osalusel toimunud liiklusõnnetuste kohta. Andmed, mida andmebaasis kajastatakse peavad olema võimalikult detailsed, et nende põhjal oleks võimalik teha järeldusi koolituste paremaks planeerimiseks. Kogutud andmed peavad kättesaadavad olema ka koolituste korraldajatele, et nad saaksid liiklusõnnetuste toimumiste põhjuste ärahoidmiseks planeerida täiendavaid tegevusi ja saaksid selgitada koolitatavatele, missugustel asjaoludel liiklusõnnetused juhtusid ja millele koolitusel osalejad, kui tulevased alarmsõidukijuhid tulevikus rohkem tähelepanu pöörama peaksid.
5. Korraldada politseiametnike alarmsõidukijuhi koolituse korraldamine ümber ühtsetele alustele ning koondada see ühte keskusesse. Eesmärgiks on, et kõik politseiametnikud saavad samal tasemel ja samadel tingimustel koolituse.
6. Kaasata alarmsõidukijuhi koolituse protsessi liikluspsühholoog.

Lõputöös seatud eesmärk täitus ja püstitatud kolm uurimisküsimust leidsid vastused. Lõputöö uuringu tulemuste põhjal tegi autor omapoolsed ettepanekud alarmsõidukijuhtide koolituse korralduse süstematiseerimiseks, et seeläbi parandada koolituste efektiivsust ja vähendada politseisõidukite osalusel toimuvaid liiklusõnnetusi.

Lõputöö tulemusel saadud teavet saab rakendada alarmsõidukijuhtide koolituskavade ja PPA struktuuriüksuste õppepäevade kavandamisel. Tulevikuperspektiivis võiks suunaks olla parendada ja tõhustada läbi erinevate ametkondade koostöö alarmsõidukijuhtide oskusi.

SUMMARY

This paper includes 47 pages of Estonian text and a foreign language summary in English. The list of used bibliography includes 18 issues. The research is based on formal rules described in “*Guide to Writing and Formal Build-up of Student Works*” enacted by the order of rector no. 6.1-5/1.06.01.2012.

The aim of the present research is to work out suggestions for systematization the arrangement of emergency vehicle driver training, as to improve the quality of schooling, and to decrease the number of car accidents, where police vehicles are involved.

In the first chapter of the paper gives an account of legal documents, which specify the concept of an emergency vehicle, the register of emergency vehicles, their marking and the rules of the road, also the description of the demands established for emergency vehicle drivers and for their schooling.

The second chapter of the paper analyses traffic accidents where police vehicles were involved in the years 2000 – 2011, describes the arrangement of emergency vehicle driver training for police officers in *Police and Border Guard Board* and in *Estonian Academy of Security*. It gives a review of the arrangement of emergency vehicle drivers training in Finland. The research also presents the needs of those emergency vehicle drivers who have passed the schooling and do their everyday work with those vehicles, and also police officers expectations for arrangement schooling.

The knowledge, which we can obtain as the result of this research, can be put to practice while projecting a schedule of training days for emergency vehicle drivers and the departments of Police and Border Guard Board.

KASUTATUD KIRJANDUS

- Liiklusseadus, 17.06.2010, jõustunud 01.07.2011, RT I 2010, 44, 261...RT I 18.01.2011
- Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamine ja liiklemise kord, vastu võetud Vabariigi Valitsuse 16.06.2011 määrusega nr 77, jõustunud 01.07.2011
- Politsei- ja Piirivalveameti maismaasõidukite kasutamise kord, Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori 01.12.2011 käskkiri nr 428
- Autoveoseadus, vastu võetud 07.06.2000, jõustunud 01.10.2000, RT I 2000, 54, 346...RT I 31.12.2010, 8
- Lempinen, O. 1998. Alarmsõiduki märgatavus ja sõidutaktika. Politseikool
- Bondurant, B., Sanov, E, J. 2000. Police and Pursuit Driving. MBI Publishing Company
- Rumvolt, H. 1995. Autoga saab sõita ohutult. Kirjastus „110“
- Märja, T. 2011. Koolitaja käsiraamat. ETKA Andras
- Petmanson, V. 2003. Autojuhtimiskursus edasijõudnuile. Politseileht, nr 4
- Rumvolt H. 1998. Õnnetus on välditav. Tallinna Raamatutrükikoda
- Sein, J. 1998. Kiiresti ja kindlalt. TEA Kirjastus
- Coyne, P., Mares, P, MacDonald, B. 2007. Roadcraft the Police Driver`s Handbook. The Stationery Office London
- Politseiametniku tervisenõuded ja tervisekontrolli kord ning tervisetõendi sisu ja vormi nõuded, vastu võetud Vabariigi Valitsuse 17.12.2009 määrusega nr 212, jõustunud 01.01.2010, RT I 2009, 65, 446..
- Alarmsõidukijuhi koolituse eeskiri, koolituskursuse õppekava, autojuhi kutseoskusnõuded ja koolitustunnistuse vorm, vastu võetud 04.04.2001, jõustunud 15.05.2001, RT I 2001, 49, 678
2011. Alarmsõidu koolitus kolib Laitse ralliparki. Ajakiri Radar, nr 10
- Personaliaruanne. 01.04.2012. Politsei- ja Piirivalveameti siseveeb
- Hallik, J., 2012. Küsimused seoses alarmsõidukijuhi koolitusega. Päring
- Meinhard, G., Liikluspsühholoogia ja liiklusohutuse lektor, Küsimused liikluspsühholoogiast (Päring 17.04.2012, vastus 18.04.2012)

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Tabel 1. Politseiametnike osalusel toimunud inimkannatanutega LÕ 2000-2011.....	14
Tabel 2. Küsimustiku vastajaid iseloomustavad andmed.....	25
Joonis 1. Inimkannatanutega LÕ, neis vigastatud ja hukkunud 2000, 2005 ning 2011.....	13
Joonis 2. Politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused 2000-2011	14
Joonis 3. Inimkannatanutega liiklusõnnetuste põhjused	15
Joonis 4. Inimkannatanutega LÕ toimumise ajad.....	15
Joonis 5. Koolitusel osalemised	28
Joonis 6. Koolituse vajadus	29
Joonis 7. Soovitud muudatused.....	31

LISA 1. INTERVJU KÜSIMUSED

Intervjuu küsimused PPA KKPO liiklusjärelvalvetalituse alarmsõidukijuhtide koolitajatele:

Nimi.....

Ametikoht.....

Politseiametniku staaž(palun lisada ka eelnev teenistuskäik)

Staaž alarmsõidukijuhi koolitajana.....

1. Kuidas on korraldatud alarmsõidukijuhtide koolitus Politsei- ja Piirivalveametis? (kes seal osaleda saavad, millised on õppevormid- alg-, täiendkoolitused, millise perioodi tagant toimuvad alg- ja täiendkoolitused)
2. Kirjeldage, millest lähtute, kui komplekteerite uut alarmsõidukijuhtide kursust? (Kui koolitajad ei komplekteeri, siis kes seda teeb ja millest nad lähtuvad, kas komplekteerimisel arvestatakse vanuselist eripära ja pannakse kokku grupid vastavalt vanusele).
3. Millised tingimused esitatakse koolitatavale (juhistaaž, vanus, algaja tunnusmärgiga juhi lubamine koolitusele, vm)? Kas midagi võiks veel olla?
4. Kuidas Te ise olete oma teadmised, oskused ja kogemused alarmsõidukijuhtimisest ja alarmsõidukijuhtide koolitamisest saanud?
5. Kas olete alarmsõidukijuhtide koolitamisel eeskuju võtnud mõnelt välisriigilt? Kui jah, siis mida ja miks?
6. Kas Teil koolitajana on andmeid selle kohta, et kui palju toimub Eestis aastas politseiametnikega teenistusülesannete täitmisel liiklusõnnetusi seal hulgas inimkannatanutega liiklusõnnetusi?
7. Kui jah, siis kuidas need andmed Teieni jõuavad?
8. Kui ei, siis kas peaksite vajalikuks, et need andmed Teieni jõuaksid? Kui peate, siis millises vormis need peaksid jõudma (statistika, analüüs)?
9. Kas Te näete võimalust neid andmeid oma töös kasutada?
10. Kui jah, siis mis see võiks tulevastele alarmsõidukijuhtidele anda?
11. Kirjeldage, millised on olnud arengud Eestis politsei alarmsõidukijuhtide koolitamises alates 2000. aastast kuni käesoleva ajani (õpperuumid, õppesõiduväljakud, õppesõidukid, õppekavad, koolitajad)?
12. Kas Teie olete käesoleva aja koolitustingimustega rahul (õpperuumid, õppesõiduväljakud, õppesõidukid, õppekavad, koolitajad)? Kui ei, siis mida tahaksite muuta?
13. Kas käesoleval ajal Eestis kasutusel olev alarmsõidukijuhtide koolitamise õppekava on piisav, et koolitav saaks vajalikud teadmised ja oskused alarmsõiduks? Kui ei, siis mida oleks vaja muuta ja miks?

14. Kas alarmsõidukijuhi koolitusel analüüsitakse/käsitletakse teemat - politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused ning nende liiklusõnnetuste tekkepõhjused? Kuidas te seda teete (video vaatamine, vestlus liiklusõnnetuses osalenud politseiametnikuga jms)?
15. Kas on tulnud ette selliseid koolituskursusest osavõtjaid, kellel puuduvad algsed sõiduoskused? Kui jah, siis kui palju on neid olnud ja kuidas nad on Teie arvates hakkama saanud?
16. Kas kõik koolituskursusest osavõtjad läbivad õppekava ja sooritavad eksami edukalt? Kui ei, siis missugune on hinnanguline läbikukkumise protsent?
17. Kas Teie küsite alarmsõidukijuhtide koolituse lõppedes koolitatavatel tagasisidet? Kui jah, siis millises vormis ja kas Te kasutate tagasisidet tulevaste koolituste läbiviimise ettevalmistamisel?
18. Millise tüüpi sõidukeid kasutate väljaõppes?
19. Kas peaks veel mõne tüüpi sõidukeid kasutama?
20. Kas Teie hinnangul on Eestis piisaval hulgal politsei alarmsõidukijuhtide koolitajaid? Kui ei, siis mis on olnud takistuseks?
21. Kui Eestis politsei alarmsõidukijuhtide koolitamiseks eraldataks piisavalt rahalist ressursi, siis mida tahaksite teha ja arendada?
22. Kas alarmsõidukijuhte on vaja koolitada süsteemselt? Miks?
23. Missugune võiks olla ideaalne alarmsõidukite koolitamise süsteem? (alates koolitatavate grupi komplekteerimisest ja lõpetades vajalike koolitus astmetega ja nende toimumise perioodiga)
24. Mida Teie arvates annab alarmsõidukijuhi koolituse läbimine alarmsõidukijuhile?

Intervjuu küsimused SKA politsei- ja piirivalvekolledži Paikuse kooli alarmsõidukijuhtide koolitajatele:

Nimi.....

Ametikoht.....

Staaž alarmsõidukijuhi koolitajana.....

1. Mis aastast alates korraldatakse Sisekaitseakadeemia politsei-ja piirivalvekolledži Paikuse koolis alarmsõidukijuhtide koolitust?
2. Kuidas on korraldatud alarmsõidukijuhtide koolitus Paikuse koolis? (kes seal osaleda saavad, millised on õppevormid- alg-, täiendkoolitused, millise perioodi tagant toimuvad alg-ja täiendkoolitused)
3. Millest Te lähtute, kui komplekteerite uut alarmsõidukijuhtide kursust (kui koolitajad ei komplekteeri, siis kes seda teeb ja millest nad lähtuvad)?
4. Millised tingimused esitatakse koolitatavale (juhistaaz, vanus, kas algaja tunnusmärgiga juhti lubatakse koolitusele vm)?
5. Kuidas Te ise olete oma teadmised, oskused ja kogemused alarmsõidukijuhtimisest ja alarmsõidukijuhtide koolitamisest saanud?
6. Kas olete alarmsõidukijuhtide koolitamisel eeskuju võtnud mõnelt välisriigilt. Kui jah, siis mida?

7. Kas Teil on andmeid selle kohta, et kui palju toimub Eestis aastas politseiametnikega teenistusülesannete täitmisel liiklusõnnetusi sh inimkannatanutega liiklusõnnetusi?
8. Kui jah, siis kuidas need andmed Teieni jõuavad?
9. Kui ei, siis kas peaksite vajalikuks, et need andmed Teieni jõuaksid? Kui peate, siis millises vormis need peaksid jõudma (nt statistika, analüüs vm)?
10. Kas Te näete võimalust neid andmeid oma töös kasutada?
11. Kui jah, siis mis see võiks tulevastele alarmsõidukijuhtidele anda?
12. Millised on olnud arengud politsei alarmsõidukijuhtide koolitamisel alates päevast kui Paikusel hakati alarmsõidukoolitusi läbi viima kuni käesoleva ajani (õpperuumid, õppesõiduväljakud, õppesõidukid, õppekavad, koolitajad)?
13. Kas Te olete käesoleva aja koolitustingimustega rahul (õpperuumid, õppesõiduväljakud, õppesõidukid, õppekavad, koolitajad)? Kui ei, siis mida tahaksite muuta?
14. Kas käesoleval ajal kehtiv alarmsõidukijuhtide koolitamise õppekava on piisav, et koolitav saaks vajalikud teadmised ja oskused alarmsõiduks? Kui ei, siis mida oleks vaja muuta (nt õigusaktid vm)?
15. Kas alarmsõidukijuhi koolitusel analüüsitakse/käsitletakse teemat - politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused ning nende liiklusõnnetuste tekkepõhjused?
16. Kas on tulnud ette selliseid koolituskursusest osavõtjaid, kellel puuduvad algsed sõiduoskused? Kui jah, siis kui palju on neid olnud?
17. Kas kõik koolituskursusest osavõtjad läbivad õppekava ja sooritavad eksami edukalt? Kui ei, siis missugune on hinnanguline läbikukkumise protsent?
18. Kas Te küsite alarmsõidukijuhtide koolituse lõppedes koolitatavatelt tagasisidet? Kui jah, siis kuidas Te kasutate tagasisidet tulevaste koolituste läbiviimisel?
19. Millise tüüpi sõidukeid kasutate väljaõppes?
20. Kas peaks veel mõne tüüpi sõidukeid kasutama?
21. Kui palju on Sisekaitseakadeemia politsei-ja piirivalvekolledži Paikuse koolis alarmsõidukijuhtide koolitajaid?
22. Kas Teie hinnangul on Sisekaitseakadeemia politsei-ja piirivalvekolledži Paikuse koolis piisaval hulgal alarmsõidu koolitajaid? Kui ei, siis palun põhjendage?
23. Kas alarmsõidukijuhte on vaja koolitada süsteemselt? Miks?
24. Kui alarmsõidukijuhtide koolitamiseks eraldataks piisavalt rahalist ressursi, siis mida tahaksite teha ja arendada ?
25. Mida Teie arvates annab alarmsõidukijuhi koolituse läbimine alarmsõidukijuhile?

Intervjuu küsimused Soome alarmsõidukijuhtide koolitajale:

Nimi.....

Ametikoht.....

Politseiametniku staaž(palun lisada ka eelnev teenistuskäik)

Staaž alarmsõidukijuhi koolitajana.....

1. Mis aastast alates korraldatakse Soome politseis alarmsõidukijuhtide koolitust? Mis ajendas seda korraldama?

2. Milliste õigusaktidega ja kuidas on Soomes ning Soome politseis alarmsõidukijuhtide ja -koolitajatele esitatavad nõuded vms reguleeritud? Võimalusel lisage näidis kaasa, kui tegemist on avalike dokumentidega.
3. Kirjeldage, milline on Soomes ja Soome politseis alarmsõidukijuhtide koolitamise süsteem (kas on eraldi koolituskeskused, kus need asuvad, kas koolitamine toimub ühtsetel alusel, millised on õppevormid- alg-, täiendkoolitused)?
4. Kirjeldage, millest lähtute, kui komplekteerite uut alarmsõidukijuhtide kursust? (Kui koolitajad ei komplekteeri, siis kes seda teeb ja millest nad lähtuvad, kas komplekteerimisel arvestatakse vanusest eripära ja pannakse kokku grupid vastavalt vanusele).
5. Millised tingimused esitatakse koolitatavale (juhistaaz, vanus vm)? Kas midagi võiks veel olla?
6. Kas olete ise mõnel välisriigi alarmsõidukoolitusel osalenud? Kui jah, siis kirjeldage millisel? (võimalusel tooge välja kõige parem ja mille poolest oli see parem).
7. Kas olete alarmsõidukijuhtide koolitamisel eeskju võtnud mõnelt välisriigilt? Kui jah, siis mida ja miks?
8. Kas Teil koolitajana on andmeid selle kohta, et kui palju toimub Soomes aastas politseiametnikega teenistusülesannete täitmisel liiklusõnnetusi seal hulgas inimkannatanutega liiklusõnnetusi?
9. Kui jah, siis kuidas need andmed Teieni jõuavad?
10. Kui ei, siis kas peaksite vajalikuks, et need andmed Teieni jõuaksid? Kui peate, siis millises vormis need peaksid jõudma (statistika, analüüs)?
11. Kirjeldage, millised on olnud arengud Soome politsei alarmsõidukijuhtide koolitamises alates 2000. aastast kuni käesoleva ajani (õpperuumid, õppesõiduväljakud, õppesõidukid, õppekavad, koolitajad)?
12. Kas Teie olete käesoleva aja koolitustingimustega Soome politseis rahul (õpperuumid, õppesõiduväljakud, õppesõidukid, õppekavad, koolitajad)? Kui ei, siis mida tahaksite muuta?
13. Kas käesoleval ajal Soome politseis kasutusel olev alarmsõidukijuhtide koolitamise õppekava on piisav, et koolitav saaks vajalikud teadmised ja oskused alarmsõiduks? Kui ei, siis mida oleks vaja muuta ja miks?
14. Kas alarmsõidukijuhi koolitusel analüüsitakse/käsitletakse teemat - politseisõidukitega toimunud liiklusõnnetused ning nende liiklusõnnetuste tekkepõhjused? Kuidas te seda teete (video vaatamine, vestlus liiklusõnnetuses osalenud politseiametnikuga jms)?
15. Kas on tulnud ette selliseid koolituskursusest osavõtjaid, kellel puuduvad algsed sõiduuskused? Kui jah, siis kui palju on neid olnud ja kuidas nad on Teie arvates hakkama saanud?
16. Kas kõik koolituskursusest osavõtjad läbivad õppekava ja sooritavad eksami edukalt? Kui ei, siis missugune on hinnanguline läbikukkumise protsent?
17. Kas Teie küsite alarmsõidukijuhtide koolituse lõppedes koolitavatelt tagasisidet? Kui jah, siis millises vormis ja kas Te kasutate tagasisidet tulevaste koolituste läbiviimise ettevalmistamisel?
18. Millise tüübi sõidukeid kasutate väljaõppes?
19. Kas peaks veel mõne tüübi sõidukeid kasutama?
20. Kui palju on Soomes politseis alarmsõidukijuhtide koolitajaid, kelle igapäevatööks on alarmsõidukijuhtide koolitamine?

21. Kas Teie hinnangul on Soomes piisaval hulgal politsei alarmsõidu koolitajaid? Kui ei, siis mis on olnud takistuseks?
22. Kui Soome politsei alarmsõidukijuhtide koolitamiseks eraldataks piisavalt rahalist ressursi, siis mida tahaksite teha ja arendada?
23. Kas alarmsõidukijuhte on vaja koolitada süsteemselt? Miks?
24. Kas olete kursis Eesti politsei alarmsõidukijuhtide koolitamise korraldusega?
25. Mida võiksid Eesti alarmsõidukijuhtide koolitajad oma koolitustes muuta?
26. Mida Teie arvates annab alarmsõidukijuhi koolituse läbimine alarmsõidukijuhile?

LISA 2. ANKEETKÜSITLUSE KÜSIMUSTIK

1 Sugu

2 Vanus

3 Politseiametnikuna töötamise staaž

4 Kellena töötad?

5.1 Mis kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust omad?: A

5.2 Mis kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust omad?: B

5.3 Mis kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust omad?: C

5.4 Mis kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust omad?: D

5.5 Mis kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust omad? :muu

6 Kui pikk oli mootorsõidukijuhi staaž enne alarmsõidukoolitusele minemist?

7 Kui pikk peaks olema eelnev mootorsõidukijuhi staaž enne alarmsõidukijuhiks hakkamist?

8 Kui tihti juhid alarmsõidukit?

9.1 Kus läbisid alarmsõidukijuhi koolituse?: Tallinn

9.2 Kus läbisid alarmsõidukijuhi koolituse?: Paikuse

9.3 Kus läbisid alarmsõidukijuhi koolituse?: Muu koht (palun täpsusta allolevas lahtris)

10.1 Missuguse taseme alarmsõidukijuhi koolituse oled läbinud?: Algtaseme

10.2 Missuguse taseme alarmsõidukijuhi koolituse oled läbinud?: Täiendava suvise

10.3 Missuguse taseme alarmsõidukijuhi koolituse oled läbinud?: Täiendava talvise

11 Mis aastal läbisid alarmsõidukijuhi algtaseme koolituse?

12 Kui oled läbinud alarmsõidukijuhi täiendava suvise koolituse, siis mis aastal?

13 Kui oled läbinud alarmsõidukijuhi täiendava talvise koolituse, siis mis aastal?

14 Kas vajad sõidulast täiendkoolitust?

15 Kui vastasid eelmisele JAH, siis millist sõidulast täiendkoolitust vajaksid?

16.1 Mida peaks käsitlema alarmsõidukijuhi täiendkoolitusel teooria osas?: Liiklusseadust ja määrusi

16.2 Mida peaks käsitlema alarmsõidukijuhi täiendkoolitusel teooria osas?: Sõidukite iseärasusi

16.3 Mida peaks käsitlema alarmsõidukijuhi täiendkoolitusel teooria osas?: Politseiametnike osalusel toimunud liiklusõnnetuste analüüsi

16.4 Mida peaks käsitlema alarmsõidukijuhi täiendkoolitusel teooria osas?: Sõidukite tagaajamise taktikat

16.5 Mida peaks käsitlema alarmsõidukijuhi täiendkoolitusel teooria osas?: Muu (palun täpsusta allolevas lahtris)

17.1 Missuguseid sõiduharjutusi peaks tegema alarmsõidukijuhi täiendkoolituse praktilises osas?: Reaktsiooni

17.2 Missuguseid sõiduharjutusi peaks tegema alarmsõidukijuhi täiendkoolituse praktilises osas?: Suurte kiirustega

17.3 Missuguseid sõiduharjutusi peaks tegema alarmsõidukijuhi täiendkoolituse praktilises osas?: Asfaldisõidu

17.4 Missuguseid sõiduharjutusi peaks tegema alarmsõidukijuhi täiendkoolituse praktilises osas?: Libedasõidu

17.5 Missuguseid sõiduharjutusi peaks tegema alarmsõidukijuhi täiendkoolituse praktilises osas?: Maastikusõidu

17.6 Missuguseid sõiduharjutusi peaks tegema alarmsõidukijuhi täiendkoolituse praktilises osas?: Muu (palun täpsusta allolevas lahtris)

19 Kui sageli peaks toimuma alarmsõidukijuhtidele täiendkoolitused?

19.1 Kuidas sattusid alarmsõidukijuhi koolitusele?: Töökoht suunas

19.2 Kuidas sattusid alarmsõidukijuhi koolitusele?: Kool suunas

19.3 Kuidas sattusid alarmsõidukijuhi koolitusele?: Ise otsisin võimaluse

19.4 Kuidas sattusid alarmsõidukijuhi koolitusele?: Muu (palun täpsusta allolevas lahtris)

20 Mitmel korral oled alarmsõidukiga osalenud liiklusõnnetuses?

21 Mitmel korral oled alarmsõitu tehes osalenud liiklusõnnetuses?

22.1 Kui oled alarmsõidukiga osalenud liiklusõnnetuses, siis mis on olnud põhjuseks?: Ohutuse tagamata jätmine

22.2 Kui oled alarmsõidukiga osalenud liiklusõnnetuses, siis mis on olnud põhjuseks?: Vale sõidukiirus

22.3 Kui oled alarmsõidukiga osalenud liiklusõnnetuses, siis mis on olnud põhjuseks?: Vähenenud sõidukogemus

22.4 Kui oled alarmsõidukiga osalenud liiklusõnnetuses, siis mis on olnud põhjuseks?: Teine liikleja

22.5 Kui oled alarmsõidukiga osalenud liiklusõnnetuses, siis mis on olnud põhjuseks?: Muu põhjus (palun täpsusta allolevas lahtris)

23.1 Kas sooviksid midagi muuta Eestis läbiviidava politseiametnike alarmsõidukijuhi koolituse juures?: Ei, midagi ei muudaks

23.2 Kas sooviksid midagi muuta Eestis läbiviidava politseiametnike alarmsõidukijuhi koolituse juures?: Jah, koolituse kestvust

23.3 Kas sooviksid midagi muuta Eestis läbiviidava politseiametnike alarmsõidukijuhikoolituse juures?: Jah, käsitletavaid teemasid

23.4 Kas sooviksid midagi muuta Eestis läbiviidava politseiametnike alarmsõidukijuhikoolituse juures?: Jah, materiaaltehnilist baasi (õpperuumid, õppeväljakud, õppesõidukid, muud tehnilised vahendid)

23.5 Kas sooviksid midagi muuta Eestis läbiviidava politseiametnike alarmsõidukijuhikoolituse juures?: Muu (palun täpsusta allolevas lahtris)

24 Kui vastasid eelmisele JAH, siis palun põhjenda muutmise soovi.

25 Kas oled osalenud mõnel välisriigis läbi viidud alarmsõidukijuhikoolitusel või mõnel muul sõidukoolitusel?

26 Kas Eesti politseiametnike alarmsõidukijuhtide koolitajad on professionaalsed?

27 Kas alarmsõiduki juhtimisega kaasneb liiga suur vastutus?

28 Mis motiveerib alarmsõidukit juhtima?