

TALLINNA ÜLIKOOL
Haapsalu kolledž
Liiklusohutuse õppekava

Alar Smirnov
KOOLIBUSSIDE TEHNILISE SEISUKORRA UURING RAPLA- JA KOHILA VALLA
NÄITEL
Diplomitöö

juhendaja: Maanteeameti ühistranspordiosakonna
juhtivekspert MA Mika Männik

Haapsalu 2019

TALLINNA ÜLIKOOL

Haapsalu kolledž		Õppekava: Liiklusohutus	
Töö pealkiri: Koolibusside tehnilise seisukorra uuring Rapla ja Kohila valla näitel			
Teadusvaldkond: Sotsiaalteadused			
Uurimuse tasand: Diplomitöö	Kuu ja aasta: mai 2019	Lehekülgede arv: 37 + 6 lisa (6 lk)	
<p>Referaat:</p> <p>Diplomitöö on üheks osaks Maanteeameti ja kõrgkoolide koostöös läbiviidavast laiapõhjalisest koolibusside kompleksuuringust. Teema valikul sai määravaks asjaolu, et puudub ülevaade, millises tehnilises seisukorras on koolibussid Eestis.</p> <p>Diplomitöö eesmärgiks on teha kindlaks, milline on Rapla- ja Kohila valla üldhariduskoole teenindavate koolibusside tegelik tehniline seisukord ning puuduste olemasolul teha ettepanekuid olukorra parandamiseks.</p> <p>Uurimustöö tulemusena selgus, et olukord Rapla- ja Kohila valla koole teenindavate koolibusside osas on halb. Ligi 59 protsendil kontrollitud 17 bussist esines sellise raskusastmega tehnilisi puudusi ja rikkeid, mille tõttu oli nendega reisijatevedu ohtlik ja nimetatud bussid suunati erakorralisele tehnilisele ülevaatussele.</p> <p>Lähtuvalt antud diplomitöö uurimistulemustest tehti järgnevad ettepanekud: lühendada busside korralise kontrollimisele esitamise tähtaegu; tõhustada liiklusjärelvalvet ja suurendada busside kontrollide arvu liiklusjärelvalves; koolitada rohkem busside kontrollijaid; viia läbi uurimisi reisijateveoga tegelevates ettevõtetes, et saada selgust, millistel põhjustel tehniliselt mitte korras bussid teeliikluses osalevad.</p>			
Võtmesõnad: Buss, koolibuss, tehnoseisund, liiklusohutus			
Säilitamise koht: TallinnaÜlikooli Akadeemilise Raamatukogu repositoorium			
Töö autor: Alar Smirnov		allkiri: /allkirjastatud digitaalselt/	
Kaitsmisele lubatud: Juhendaja: MA Mika Männik		allkiri: /allkirjastatud digitaalselt/	

TALLINN UNIVERSITY

Haapsalu College		Curriculum: Traffic Safety
Title: A Study of The Technical Condition of Schoolbuses Based on The Examples of Rapla and Kohila Parish		
Science Area: Social and Behavioural Sciences		
Level: Diploma Thesis	Year and month: May 2019	Number of pages: 37 + 6 appendices (6 pages)
<p>Summary:</p> <p>This diploma thesis is a part of a collaborative complex study on school buses involving the Road Administrations and universities. The choice of topic is based on the lack of understanding of the current technical condition of school buses in Estonia.</p> <p>The goal of the thesis is to ascertain the actual technical condition of the school buses serving the public schools of Rapla and Kohila parishes, and to propose improvements in case deficiencies are found.</p> <p>As a result of the study, it was found that the situation concerning the school buses serving the public schools of Rapla and Kohila parishes is poor. On 10 of the 17 buses that were checked, dangerous faults and deficiencies were found necessitating an immediate roadworthiness inspection.</p> <p>Based on the findings, the following proposals were made: to shorten the time between roadworthiness inspections on buses; to improve the efficiency of traffic supervision and to increase the number of buses when performing traffic checks; to train more officers competent in checking buses; to conduct surveys in companies providing passenger transportation, in order to find out the reasons for which technically faulty buses are participating in road traffic.</p>		
Key words: Bus, schoolbus, traffic safety		
Deposition: Repository of the Academic Library of Tallinn University		
Author of the thesis:		
Alar Smirnov		SIGNATURE: <i>/SIGNED DIGITALLY/</i>
Approved for dissertation:		
Academic advisor:		
MA Mika Männik		SIGNATURE: <i>/SIGNED DIGITALLY/</i>

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. TEOREETLINE OSA	6
1.1. Koolibusside kasutusest üldiselt	6
1.2. Liiklusõnnetused ja õnnetusjuhtumid bussidega	7
1.3. Koolibusidega seotud seadusandlusest Eestis.....	9
1.4. Ülevaade bussidest.....	11
1.5. Busside kontrollimine liiklusjärelvalve käigus	12
1.5.1. Tehniliste rikete klassifitseerimine	13
2. EMPIIRILINE OSA	17
2.1. Valim, meetod ja protseduur	17
2.2. Uurimistöö tulemused.....	18
2.3. Järeldused ja ettepanekud	30
KOKKUVÕTE	32
KASUTATUD ALLIKAD	35

KONTROLLKAART 1

LISA 2

LISA 3

LISA 4

LISA 5

LISA 6

SISSEJUHATUS

Koolibussiteenust osutavate ettevõtete kätte liikluses on usaldatud Eesti tulevik. Selle all mõtleb diplomitöö autor laste turvalist teekonda kooli ja sealt koju. Näitame üles suurt usaldust saates oma lapse koolibussile, mis peaks oma olemuselt olema suurimat võimalikku turvalisust pakkuv transpordivahend. Samal ajal võib uudistest lugeda, et mõned koolibussid on lastele lausa ohtlikud (Postimees, 2019). Koolibusside tehniline seisukord valmistab lapsevanematele juba sellist muret, et nad pöördusid abi saamiseks lausa õiguskantsleri poole (Madise, 2019).

Liiklusohutuse seisukohalt on mootorsõidukite vastavus tehnilistele nõuetele ülioluline. Esmapilgul vähe tähtsana tunduv tehniline puudus sõiduki tehnilises seisukorras võib põhjustada raske tagajärgjega liiklusõnnetuse (Reif, 2014). Ajal kui Eestis hukkub igal aastal liikluses ligi 50 inimest ei saa lubada olukorda, kus tehniliselt mitte korras bussi tõttu saavad lapsed vigastada või hukkuvad (Maanteeamet, 2019). 2018. aastal hukkus Eestis kaks ja sai vigastada 140 inimest õnnetustes, kus vähemalt üheks osapooliks oli buss (Maanteeamet, 2019). Diplomitöö autor töötab liiklusjärelvalve teostajana ja on oma töö käigus täheldanud, et puudusi tehnilise seisundi osas on ka koolibussidel. Käesoleval kooliaastal on diplomitöö koostaja mitmel korral sattunud nägema olukorda, kus koolibussi juht remondib peatuses õpilaste veoks kasutatavat bussi.

Eestis ja mujal ei ole analoogseid uuringuid liiklusohutuse valdkonnas läbi viidud, kus uuritavaks objektiks on liiklusjärelvalve käigus kontrollitavate ühte haldusüksust teenindavate koolibusside tehnilise seisukord. Läbi on viidud uuringuid, kuidas toimub busside tehnilise seisukorra kontroll enne teeliiklusesse sattumist (Möllits, 2014). Põhjalikke uuringuid busside tehnilise seisukorra välja selgitamiseks viiakse läbi ka peale liiklusõnnetuste toimumist, kus saab inimene surma või mitmeid inimesi vigastada (Vane, e-kirjavahetus, 26 märts 2019). Sarnaselt Eestiga on mujal läbi viidud uuringuid busside seisukorra hindamiseks enne teeliiklusesse sattumist ja peale liiklusõnnetuse toimumist (GAO, 2017). Uuringut, kus vaadeldakse ühe piirkonna koole teenindavate busside tehnilist seisukorda liiklusjärelvalve käigus pole läbi viidud.

Sellest tulenevalt ka teema aktuaalsus: puudub ülevaade koolilapsi vedavate busside tegeliku tehnilise seisukorra üle. Kirjavahetusest Rapla valla vallavanema Meelis Mägiga selgub, et kohalikul omavalitsusel on olemas hea ülevaade selle kohta, millised on

omavalitsuse nõuded tellitavatele koolibussidele. Probleemiks on see, et puuduvad andmed selle kohta, et koolibussi teenuse tellija või muu pädev asutus oleks teostanud järelevalvet Rapla vallas koolibussiteenust osutavate busside tehnilise seisukorra üle. (Mägi, e-kirjavahetus, 2 jaanuar 2019.)

Diplomitöö eesmärgiks on teha kindlaks, milline on Rapla- ja Kohila valla üldhariduskoole teenindavate koolibusside tegelik tehniline seisukord ning puuduste olemasolul teha ettepanekuid olukorra parandamiseks.

Uurimistöös kasutatakse metoodikat, mille puhul viiakse läbi vaatlus Rapla- ja Kohila valla üldhariduskoole teenindavate 54 liini busside tehnilise seisundi kirjeldamiseks Politsei- ja Piirivalveameti ning Maanteeameti ametnike poolt. Teostatavate kontrollide kohta koostati kontrollkaardid busside tehnilise seisundi kirjeldamise kohta. Valimiks on Rapla- ja Kohila valla 54 koolibussiliini teenindavad bussid.

Probleemist ja eesmärgist lähtuvalt on diplomitöö uurimisküsimused:

- Milline on Rapla ja Kohila valla üldhariduskoole teenindavate koolibusside tegelik tehniline seisukord ja millised puudused neil esinevad?
- Millise raskusastmega on koolibussidelt avastatud puudused?
- Kuidas tagada, et koolibussid vastaksid teeliikluses osaledes tehnilistele nõuetele?

Diplomitöö autor valis uurimisobjektiks Rapla ja Kohila valla üldhariduskoole teenindavad 54 liini bussid, sest puudub ülevaade milline on neid koole teenindavate busside tehniline seisukord vastavate liinide teenindamisel. Nendes piirkondades on antud uuringut hea läbi viia, sest Rapla ja Kohila vallas on ametlikult kokku 54 koolibussiliini ja seda on piisavalt suur hulk, et olukorrast ülevaade saada. Nendest 54 koolibussiliinist 18 on sellised, mis teostavad ainult õpilaste vedu ja 36 on bussiliinid, mis lisaks õpilaste veole teenindavad samal ajal ka avalikke liine. Antud piirkondades koolibusside uuringu läbiviimiseks sai määravaks ka asjaolu, et diplomitöö autor on näinud, kuidas bussijuht liinil olles vahepeal bussi juures midagi remondib. Samas on diplomitöö koostajal ka kogemus, kus bussijuht pöördus peale oma tööpäeva diplomitöö autori kui liiklusjärelevalve teostaja poole palvega,

et koolibusse rohkem kontrollitaks, sest tema arvamuse järgi on vähemalt tema poolt juhitav buss liikluses ohtlik, sest ettevõtte, milles ta töötab ei ole nõus busside korrasolusse piisavalt panustama.

Diplomitöö on samas üheks osaks Maanteeameti koolibusside kompleksuuringust. Maanteeametil tekkis vajadus sellise uuringu järgi lähtuvalt sellest, et puudus selge ja ühene ülevaade, kuidas täna Eestis koolilaste transport on korraldatud. Projekti eesmärgiks on erinevaid kõrgkoole kaasates läbi viia laiapõhjaline ühistranspordi ohutust puudutav kompleksuuring aastatel 2018-2021. Uuringu käigus kogutakse andmeid teemade kaupa järgnevalt: koolibussid, bussijuhid, bussi kasutavad õpilased, taristud ja bussiliikluse korraldus. Läbiviidud uuringute tulemusena saadud andmeid kasutatakse hiljem erinevate juhendmaterjalide koostamiseks. (Maanteeamet, 2018.) Diplomitöö autor on Tallinna Ülikooli Haapsalu kolledži tudeng ja osaleb nimetatud projektis koos kahe teise sama kõrgkooli tudengi Rando Luhaoru ja Rafael Milermanniga. Rando Luhaorg uuris turvavarustuse kasutamist bussides õpilaste poolt Rapla maakonnas. Rafael Milermann uuris õpilaste käitumist koolibussis Ruila kooli näitel. Omavahel tehti koostööd uurimisküsimuste püstitamisel ja osaleti Maanteeameti toimunud koolibussiteemalistel koosolekutel.

Diplomitöö koosneb kahest osast: teoreetiline ja empiiriline osa. Teoreetilises antakse ülevaade koolibusside ohutusest üldiselt ning tuuakse näiteid Eesti Vabariigi seadusandlusest, mis käsitlevad nõudeid bussidele ja sealhulgas koolibussidele. Lisaks toob diplomitöö autor välja erinevaid näiteid Eestis aset leidnud liiklusõnnetustest ja õnnetusjuhtumitest, kus on osalenud bussid ja sealhulgas ka koolibussid.

Empiirilises osas tuuakse välja diplomitöö eesmärk, uurimisküsimused, valim, uuringu tulemused ning uurimistulemuste analüüs. Empiiriline osa sisaldab ka järeldusi ning ettepanekuid, mida teha, et koolibussid vastaksid neile esitatud tehnilistele nõuetele.

1. **TEOREETLINE OSA**

Järgnevas peatükis kirjeldatakse koolibusse üldiselt. Antakse ülevaade Eestis bussidega toimunud liiklusõnnetuste ja õnnetusjuhtumite kohta. Tehakse kokkuvõte Eesti Vabariigis kehtivatest vastava valdkonna õigusaktidest ning nende sisust. Selgitatakse ka erisusi nõuete osas, millised kehtivad bussidele sõltuvalt nende kasutusalaalast sealhulgas koolibussidele. Antakse ülevaade Eestis liiklusregistris olevatest bussidest ja ülevaatuspunktides teostatud busside tehnoseisundi kontrollidest. Järgnevalt selgitatakse, kuidas hinnatakse busside tehnilise seisundi puhul esinevate puuduste raskusastet. Viimasena selgitatakse kuidas toimub busside tehnoseisundi kontroll liiklusjärelvalve käigus ja antakse ülevaade 2018. aastal liiklusjärelvalve käigus teostatud busside kontrollidest.

1.1. **Koolibusside kasutusest üldiselt**

Koolibuss on oluline komponent hariduslikus struktuuris kogu maailmas. Ameerika Ühendriikides tehakse koolibussidega aastas üle 10 miljardi reisi. Koolibusse kasutatakse seal väga aktiivselt, sest lapsevanemad usaldavad koolibussi liiklust väga. Uuringute järgi on koolibuss kõige ohutum transpordiliik kogu Ameerikas, sest selle ohutusse panustatakse väga palju ressursse. Statistiliselt hakkub Ameerikas sõiduautodega toimunud liiklusõnnetustes kordades rohkem lapsi kui koolibussiga toimunud liiklusõnnetustes (Nirupama & Hafezi, 2014.)

Õppeaastal 2018/2019 on Eestis 533 üldhariduskooli ja nendes õpib statsionaarses õppes ligi 150 800 õpilast (Haridus-ja Teadusministeerium, 2018). Statistikaameti andmetel on Eestis üldhariduskoolides kõikides kooliastmetes õppivate õpilaste koolitee, pikem kui kolm kilomeetrit. Rapla maakonnas on õpilaste keskmine koolitee pikkus 4,2 kilomeetrit. (Valgma, 2016.)

Rapla vallas on bussitransport kooli korraldatud vastava piirkonna eripärast lähtuvalt. Piirkondades, kus on võimalik ühildada avalikuks kasutamiseks mõeldud bussiliin koolibussiliiniga on seda ka tehtud. Samas on kasutusel ka spetsiaalsed koolibussiliinid. Vajadus spetsiaalsete koolibussiliinide järgi tekib tulenevalt teenindavate piirkondade

suurusest ja hajaasustusest. Samas puudub nendes piirkondades ka sobiv avalikuks kasutamiseks mõeldud bussiliin. (Mägi, e-kirjavahetus, 2 jaanuar 2019.)

E-kirjavahetusest Kohila valla arendusnõuniku Herkki Ologa selgub, et Kohila vallas on õpilaste transport kooli ja sealt koju korraldatud avalikuks kasutuseks mõeldud bussiliinidega. Eraldi spetsiaalseid koolibussiliine Kohila vallas ei ole, sest avalike bussiliinide võrgustik täidab ära ka koolibusside ülesande. (Olo, e-kirjavahetus, 9 aprill 2019.)

1.2.Liiklusõnnetused ja õnnetusjuhtumid bussidega

Ajavahemikus 2007 kuni 2016 toimus Eestis aastas keskmiselt 724 liikluskindlustuse juhtumit, kus vähemalt üheks osapooleks oli buss. 2016. aastal toimus bussi osalusel kokku 988 liikluskindlustuse juhtumit, millest 641 puhul oli liiklusõnnetuse põhjustajaks pooleks buss. See arv moodustab busside osalusel toimunud liiklusõnnetuste koguarvust ligi 65%. Bussid põhjustavad keskmiselt kolm korda sagedamini liikluskindlustusjuhtumeid kui teised sõidukid. Bussi õnnetusse sattumise tõenäosust suurendab asjaolu, et nad liiklevad keskmisest aktiivsemalt. See tähendab, et busside läbisõit ühe arvestusperioodi kohta on suurem kui näiteks sõiduautil. Väga suur mõju liiklusõnnetuste toimumisele on ilmastikul. Libedad ja lumised teed ning sademetest põhjustatud halb nähtavus tõstavad liiklusõnnetuste juhtumite arvu märkimisväärselt. (Eesti Liikluskindlustuse Fond, 2017.) 2018. Aastal toimus Eestis 110 liiklusõnnetust, kus üheks õnnetuse osapooleks oli buss. Nendes õnnetustes sai kokku vigastada 140 ja surma 2 inimest. Samal ajal kui busside osalusel toimunud liiklusõnnetustes hukkunute arv viimase viie aasta võrdluses oli 2018. aastal keskmisest väiksem, siis õnnetuste koguarv ja nendes vigastada saanute arv oli suurim. Maanteeameti andmetel on liiklusõnnetuste hulk, kus inimesed saavad viga suurem just suvisel ajal. (Maanteeamet, 2019.) Maanteeameti ja Eesti Liikluskindlustuse Fondi statistikat anlüüsidest selgub, et bussidega toimunud õnnetused kajastatakse üldkogumina ja kasutusotsarbe järgi nagu seda on koolibussid eraldi arvestust ei peeta. Maanteeameti ja Liikluskindlustusfondi poolt avaldatud statistikast ei selgu kui palju õnnetusi toimub sõidukite tehnilise puuduse või rikke tõttu, sest sellist infot nimetatud statistikad ei kajasta. Liiklusõnnetuste Uurimiskomisjoni andmetel 2018. aastal bussi osalusel liiklusõnnetustes,

kus hukkus vähemalt üks või sai vigastada korraga vähemalt viis inimest vastasid õnnetustes osalenud bussid kehtivatele tehnonõuetele (Vane, e-kirjavahetus, 26 märts 2019).

Eesti koolibusside näitel ei õnnestunud diplomitöö koostajal andmeid leida selle kohta, et mõni toimunud õnnetustest oleks olnud põhjustatud bussi tehnilisest rikkest või puudusest. Ameerika Ühendriikides läbi viidud uuringu järgi on peamiseks liiklusõnnetuse põhjuseks koolibusside puhul juhi eksimus. Siiski näitab sama uuring ka seda, et vähemalt osa liiklusõnnetustest on põhjustatud koolibusside halvast tehnilisest seisukorrast. (Nirupama & Hafezi, 2014.)

Maanteameti ja Eesti Liikluskindlustuse Fondi statistikaid uurides ei selgunud, kui suure osa busside osalusel toimunud liiklusõnnetuste koguarvust moodustavad need liiklusõnnetused, kus üheks osapooliks on koolibuss. Samas käesoleval 2019. aastal on ajakirjandus sageli käsitlenud juhtumeid, kus kirjutatakse õnnetusse sattunud või tehniliselt mittekorras koolibussist. Uurimustöö autor on teadlik, et järgnevalt toodud näidete puhul tuleb kindlasti olla allikakriitiline, kuid teeb siiski ülevaate olenemata allika autoriteetsusest viimase aasta juhtumitest Eestis, kus osalejaks oli koolibuss.

25.01.2019 Delfi uudise järgi oli Harjumaal Harku vallas eelmisel päeval vedamas koolibuss, mille uksest esmalt ei avanenud ja kui uksest lõpuks lahti saadi, siis õnnestunud neid enam sulgeda ja laste vedu teostati bussiga, mille uks oli sõidu ajal avatud asendis. Sellise riskantse sõidu lõpetas politsei, kes määras bussile rikke tõttu liiklemiskeelu. (Delfi, 2019.)

01.02.2019 ilmus Delfi uudis selle kohta, et Harjumaal Saku vallas juhtus õnnetus Kasemetsa teel, kus vastutuleva autoga kokkupõrke vältimiseks tee äärde sõitnud koolilapsi vedanud buss vajus külilili kraavi. Lumehange vajunud bussi uksi ei õnnestunud lahti teha ning 12 last tuli läbi akna välja aidata. Keegi õnnetuses viga ei saanud. (Delfi, 2019.)

05.02.2019 edastas uudisteportaal Delfi uudise, mille kohaselt oli Politsei ja Piirivalveameti ja Maanteameti ühise kontrolli käigus Harku vallas tuvastatud, et lapsi vedasid vigaste pidurite ja kulunud rehvidega koolibussid. Suurem osa kontrollitutest olid koolibussid, mis tähendab, et lapsi vedasid sõidukid, millel olid kas siledaks kulunud rehvid, vigane

pidurisüsteem, katkised turvavööd või avanematu avariisüsteem. Markantne on näide seetõttu, et eelnevalt oli bussifirmadele saadetud teade tulevase kontrolli kohta ja samas teates ka palutud bussid eelnevalt korda teha. (Delfi, 2019.)

18.02.2019 kajastas Postimees uudist, kus Järvemaal Aravetel toimus koolibussi õnnetus, kus koolilapsi vedanud buss sõitis teelt välja. Esialgsel hinnangul küll ühelgi lapsel tõsisemaid vigastusi polnud. (Postimees, 2019.)

Teateid, kus käsitletakse bussidega juhtunud õnnetusi on ainuüksi sellel aastal lisaks ajakirjandusele avaldanud mitmeid ka Politsei- ja Piirivalveamet oma veebilehel liiklusinfona (Politsei-ja Piirivalveamet, 2019). Samuti on Päästeameti veebilehel avaldatud ööpäeva operatiivinfo jaotises mitmeid juhtumeid 2019. aasta kohta, kus õnnetusse on sattunud buss ja päästjad on pidanud õnnetuses osalenuid abistama (Päästeamet, 2019). Vaadates neid päevakajalisi uudiseid selgub, et vajadus koolibusside kontrolli järgi on väga suur. Ühest küljest selles vaates, et rikkis bussid liiklusesse ja seeläbi ka õnnetusse ei satuks. Teisalt aga ka selles osas, et kui õnnetus peaks juhtuma, siis selle tagajärjel inimestele tekkida võivad vigastused oleksid võimalikult väikesed. Mitmetest uudistest koolibusside vaates tekkis ka arusaam, et avariiväljapääsu olemasolu ja selle avamise võimalikkus on väga tähtis, sest mitme õnnetuse puhul pidid reisijad just avariiväljapääsu kaudu bussist väljuma.

1.3. Koolibussidega seotud seadusandlusest Eestis

Lähtuvalt õpilaste tervisekaitsest on sotsiaalminister kehtestanud oma määruse nr 36 paragrahv 7 lõikes 1 nõude, mille kohaselt koolikohustusliku õpilase jalgsi käimise koolitee ei tohi olla pikem kui 3 km (Tervisekaitseõuded kooli päevakavale ja õppekorraldusele, 2001). Eesti Vabariigi Haridusseaduse paragrahv 7 lg 2 p 8 paneb omavalitsustele kohustuse korraldada õpilaste vedu kooli ja tagasi koju. Sättest ei tulene, mil viisil peab sõidu korraldama. See on iga valla ja linna otsustada. Tegu võib olla spetsiaalselt koolilaste jaoks mõeldud koolibussiga, aga kohustus on täidetud ka seeläbi kui vallas või linnas on sobilik ühistranspordivõrk. (Eesti Vabariigi Haridusseadus, 1992.)

Ühistranspordiseaduse paragrahv 4 lõike 5 järgi on õpilaste vedu õppeasutusse ja tagasi eriotstarbeline liinivedu. Sellist reisijate vedu korraldatakse tellijaga sõlmitud avaliku teenindamise lepingu või kommertsliiniveo lepingu alusel ja sellisel puhul toimub arveldus vedaja ja tellija vahel. Paragrahvi 45 lõige 1 sõnastab nõude, et ühissõidukitena kasutatavad bussid peavad olema kantud liiklusregistrisse ja olema läbinud tehnonõuetele vastavuse kontrolli. Sama paragrahvi lõike 2 järgi peab liiniveol kasutatav ühissõiduk olema selleks projekteeritud ja ehitatud ning sobima konkreetse suunitlusega liini teenindamiseks. (Ühistranspordiseadus, 2015.)

Koolibuss oma omadustelt on tegelikkuses tavaline buss. Buss on sõitjate vedamiseks ettenähtud auto, milles on lisaks juhikohale rohkem kui kaheksa istekohta. Teistest bussidest saab bussi, mille eesmärgiks on laste vedu, visuaalselt eristada selle järgi, et liikluseaduse paragrahv 36 lõike 4 kohaselt tähistatakse selline buss lasterühma tunnusmärgiga. Sealjuures peab selline tunnusmärk olema kinnitatud nii bussi esiosale kui ka tagaosale. Peatuses seisvat bussi, mis teostab laste vedu saab teistest bussidest eristada veel selle poolest, et peatuses peatumise ajal peavad sellisel bussil põlema ohutuled. (Liikluseadus, 2010.)

Busside sealhulgas koolibusside tehnilised nõuded on kirjeldatud Majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 välja antud määruses number 42 "Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele." Siinjuures on oluline tähele panna asjaolu, millal sõiduk toodetud on. Vastavalt sõiduki valmistamise ajale kehtivad sõidukitele ka erinevad nõuded. Sellest tulenevalt on nõuded kirjeldatud sama määruse lisades üks ja kaks. Sama määruse lisa viis liigitab reisijateveoks ettenähtud bussid kahte kategooriasse: M2 ja M3. M2- kategooria bussis on lisaks juhikohale rohkem kui kaheksa istekohta ja siinjuures on sellise bussi maksimaalne täismass viis tonni. M3- kategooria bussis on lisaks juhikohale rohkem kui kaheksa istekohta ja sõiduki täismass on üle viie tonni. (Majandus- ja kommunikatsiooniminister, 2011.)

Busside vastavust tehnilistele nõuetele kontrollitakse etteantud perioodi möödudes selleks ettenähtud ja tegevusluba omavates ülevaatuspunktides ja lähtudes kontrollimisel Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusest nr 77, mis on välja antud 18.07.2011.

Antud määrus sätestab mootorsõidukite kontrollimise tingimused ja meetodika selleks

ettenähtud ülevaatuspunktis. Busside osas määrab kontrollimise perioodi ära sõiduki vanus. Reisijateveoks ettenähtud uus ja ka alla 10 aasta vanune kasutatud buss esitatakse korralisele tehnoülevaatusse hiljemalt iga 12 kuulise perioodi möödudes. Üle 10 aasta vanune buss esitatakse tehnoülevaatusse hiljemalt iga 6 kuulise perioodi möödumisel viimasest kontrollist. (Majandus- ja kommunikatsiooniminister, 2011.)

1.4.Ülevaade bussidest

31.märtsi 2019. aasta seisuga on Maanteeameti andmetel Eestis registreeritud kokku 4961 bussi (Maanteeamet, 2019). 2018. aastal teostati ülevaatuspunktides kokku 6685 bussi ülevaatus. Nendest 861 korral määrati kontrollitavale bussile korduvülevaatus, sest neil esines puudus või rike, millega liikluses osalemine on keelatud. Sellised bussid esitati hiljem peale remondi teostamist korduvülevaatusse. Kõikidest korralisele tehnoülevaatusse esitatud bussidest 28,55 protsenti suunati korduvülevaatusse. Ülevaatusse esitatud busside keskmine vanus oli 11,5 aastat. (vt Tabel 1.)

Tabel 1. Busside ülevaatused perioodil 1.01.2018 - 31.12.2018 (Maanteeamet, 2019).

Kategooria	Ülevaatusseid			Korralise ülevaatusseid				Sõidukite arv	Sõidukite vanus
	Kokku	Korras	Kordus	Kokku	Korras	Kordus	Korduva %		
M2	1423	1251	164	1238	1080	158	12,76	804	11
M3	5262	4505	697	4243	3563	670	15,79	2701	12
Kokku:	6685	5756	861	5481	4643	828	28,55	3505	11,5

Korralise tehnilise ülevaatusse käigus kogutud andmeid uurides selgub, et mootorsõidukitel esines 2018. aastal puudusi ja rikkeid väga paljudes erinevates tehnilistes sõlmedes. Vigade ja puuduste andmed on esitatud kõikide mootorsõidukite liikide üldkogumina ja bussidel esinenud konkreetseid vigu või puuduseid eraldi liigiti välja ei tooda. (Maanteeamet, 2018.) Analüüsidest Maanteeameti poolt esitatud andmeid busside ülevaatusse osas selgub, et rohkem kui 25 protsenti korralisele ülevaatusse esitatud bussidest ei vastanud tehnilistele nõuetele ja neile määrati esinenud puuduse või rikke raskuse tõttu korduvülevaatus. See on väga suur arv, arvestades asjaolu, et korralisele ülevaatusse esitatakse mootorsõiduk selliselt, et sõiduki omanik või valdaja ise valib korralise ülevaatusse tähtaja saabudes, millal ta sõidukiga ülevaatusse läheb. Seega saab sõiduki omanik või valdaja eelnevalt ka

tehniliseks ülevaatuseks valmistuda, remontides vajadusel bussi, et tagada bussi vastavus tehnilistele nõuetele.

1.5. Busside kontrollimine liiklusjärelvalve käigus

Vastavalt Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiivile nr 2014/47/EL aastast 2014 on korraline ülevaatus peamine vahend, mis tagab busside tehnilistele nõuetele vastamise. Liiklevate sõidukite etteteatamata tehnikontrolliga tuleb tagada, et sõidukid vastaksid jätkuvalt tehnonõuetele. (Euroopa Parlament ja Nõukogu, 2014.)

Tehnonõuetele vastavuse kontrollimiseks liiklusjärelvalve käigus nimetatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministri määruse number 114 paragrahvi 3 järgi tegevust, mis hõlmab vähemalt ühte järgnevatest tegevustest: mootorsõiduki nõuetele vastavuse visuaalne hindamine, dokumentide sõidukile vastavuse kontroll, tehnõlevaatusel käimise kontroll, rikke või puuduse avastamine (Majandus- ja kommunikatsiooniministerium, 2011).

Liikluses osaleva bussi vastavust tehnilistele nõuetele kontrollitakse liiklusjärelvalve teostaja poolt lähtudes kontrollimisel Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusest nr 114, mis on välja antud 15.12.2011. Määrus sätestab mootorsõidukite kontrollimise tingimused ja meetodika liiklusjärelvalves. (Majandus- ja kommunikatsiooniminister, 2011.) Määrus on välja antud liiklusseaduse paragrahv 200 lõige 10 alusel. Sellise nõude kommertssõidukite kontrollimise kohta ühtsetel alustel kogu Euroopa Liidus sätestab Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv nr 2014/47/EL. Direktiivi mõte on kehtestada miinimumnõuded kõikide liikmesriikide kommertssõidukite kontrollidele, kontrollijatele ja kontrollimise protseduurile.

Liiklusjärelvalves on bussi kontrollimine raskendatud, sest liiklusseaduse paragrahv 200 lõige 8 sätestab, et kindlal liinil sõitvat bussi ei tohi peatada kauemaks kui kolm minutit. Arvestades busside suurust ja erinevate kontrollitavate osade rohkust, siis ei ole mõeldav, et liiklusjärelvalve teostaja suudaks nõuetekohase kontrolli sellise ajaga teostada. Seetõttu teostataksegi busside kontrolle enamasti nende sõidetavate liinide lõpp-peatustes. Samas peab kontrolli teostaja arvestama ka liiklusseaduse paragrahv 200 lõike 7 punktis 7 toodud,

mille kohaselt tuleb kontrolli teostada sellises kohas, kus oma tegevusega ei takistataks ega ohustataks teisi liiklejaid. (Liiklusseadus, 2010.)

Kontrollitavad mootorsõiduki ja selle haagise osad, seadmed, sõlmed ning varustus jaotatakse vastavalt Majandus- ja Kommunikatsiooniministri määrus number 114 paragrahv 3 lõige 3 märgiga 1 järgmistesse valdkondadesse: identifitseerimine; pidurisüsteem; juhtimisseade; nähtavus; tuled, helkurid ja elektriseadmed; veermik ja vedrustus; šassii ja sellele kinnituvad osad; muu varustus; saaste; täiendavalt kontrollitavad sõlmed reisijateveoks kasutataval M2- ja M3-kategooria mootorsõidukil. Siinjuures on sama määruse paragrahvi 3 lõike 4 järgi kontrollijale antud vabadus ise otsustada kui mitut detaili ta eelpool nimetatutest kontrollib. Juhul kui mootorsõidukijuht esitab politseiametnikule kontrollkaardi, millest nähtub, et kontrollitava sõiduki teatud detaili on eelneva kolme kuu jooksul juba kontrollitud ja see vastas nõuetele, siis vastavalt eelpool nimetatud määruse paragrahv 3 lõikele 1 liseda detaili ei kontrollita, kui just nimetatud detailil ei ole nähtavat riket või puudust. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2011.)

1.5.1. Tehniliste rikete klassifitseerimine

Juhul kui mootorsõidukil või selle haagisel avastatakse kontrollimise käigus rike või puudus, kantakse andmed kontrolli kohta liiklusseaduse paragrahv 200 märgiga 1 ja 2 järgi elektroonsesse liiklusjärelvalve infosüsteemi (Liiklusseadus, 2011). Kontrolli kohta koostatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministri määruse number 114 paragrahvi 3 lõike 3 järgi kontrollkaart, mille vorm on antud sama määruse lisas 1. Kui riket või puudust ei avastata, siis andmeid elektroonsesse liiklusjärelvalve infosüsteemi ei kanta ja kontrollkaarti ei koostata. Erandiks on siinjuures kommertssõidukid ehk käesoleva uurimustöö objektiks olev mootorsõiduk, mis on kasutatav sõitjateveoks ja milles koos juhikohaga on üle üheksa istekoha. Sellise sõiduki puhul koostatakse kontrollkaart ja kantakse kontrolli käigus kogutud andmed elektroonilisse liiklusjärelvalve infosüsteemi ka juhul kui sõidukil puuduseid ei esinenud. Sellisel juhul koostatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministri määruse number 114 paragrahvis 3 märgiga 1 lõike 2 järgi sama määruse lisas 6 toodud vormi kohane kontrollkaart.

Sõiduki tehnilise seisundi hindamise tulemusena tekib ülevaade konkreetse sõiduki kohta. Lähtuvalt Majandus- ja kommunikatsiooniministri 15. detsembri 2011. a määrus nr 114 kontrollimetoodikast saab kontrolli teostamise tulemusel hinnata, kas kontrollitav sõiduk on korras või sellel esineb tehniline rike ja/või puudus. Korras sõiduk on sõiduk, millel ei esine ühtegi riket või puudust, aga ka sõiduk, millel esineb rike või puudus, mis oma olemuselt on väheohtlik. Rikkeks nimetatakse: konkreetse detaili või süsteemi korrast ära olekut, tegevuse häiret; viga või defekti. Puuduseks nimetatakse: konkreetse detaili või süsteemi nõuetele mittevastavust või puudumist. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2011.)

Raskusastme järgi jaotatakse avastatud rikked ja puudused Majandus- ja kommunikatsiooniministri 15. detsembri 2011. a määrusest nr 114 tulenevalt järgnevalt:

- 1) väheoluline rike või puudus – rike või puudus, mis ei ole oluline ega ohtlik ja mille esinemisel loetakse mootorsõiduk või selle haagis tehnonõuetele vastavaks. Nendeks on lihtsamad mittevastavused, millel ei ole olulist mõju sõiduki turvalisusele. Mittevastavused on lihtsalt kõrvaldatavad ühe osa või sõlme vahetamise, kinnitamise või lihtsa reguleerimise teel;
- 2) oluline rike või puudus – rike või puudus, mille esinemine eeldab tehnonõuetele vastavuse kontrolli. Nendeks on sõidukite mittevastavused, mis võivad ohustada sõiduki turvalisust või panna teised liiklejad ohtu või reostab sõiduk nende tõttu ümbritsevat keskkonda. Mittevastavuse kõrvaldamiseks on vajalikud eriseadmed või vastava eriettevalmistusega spetsialiste.
- 3) ohtlik rike või puudus – rike või puudus, mis on otseselt ja vahetult liiklusohhtlik või mõjutab keskkonda. Nendeks on mittevastavused, mis kujutavad endast otsest ja vahetut ohtu liiklusohutusele või ümbritsevatele keskkonnale. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2011.)

Kui mootorsõidukil avastatakse rohkem kui neli riket või puudust samas eelpool nimetatud kontrollitavate detailide valdkonnas, liigitatakse rikked või puudused järgmisesse,

ohtlikumasse rikke või puuduse kategooriasse. (Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium, 2011.)

Kontrollija võib anda sõidukijuhile võimaluse avastatud rikke või puuduse kõrvaldamiseks kohapeal, kui avastatud riket või puudust on võimalik kohapeal kõrvaldada. Kui avastatud rike või puudus õnnestub kohapeal kõrvaldada, võib kontrollitud sõiduki lugeda tehnilistele nõuetele vastavaks. Sellisel juhul ei pea sõidukit kontrolliv liiklusjärelveametsnik suunama kontrollitavat sõidukit erakorralisele ülevaatusele. (Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium, 2011.)

Juhul kui sõidukil avastatud rike või puudus jääb kohapeal kõrvaldamata või vajab kohapeal kõrvaldatud rike või puudus kahtluse korral täiendavat kontrollimist, on kontrolli teostaval ametnikul õigus olulise rikke või puuduse korral suunata sõiduk erakorralisele ülevaatusele. Ohtliku rikke või puuduse korral rakendatakse sõiduki suhtes sõidukeeldu ja sellise sõidukiga on omal jõul liiklemine keelatud. (Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium, 2011.)

Liiklusjärelvalve infosüsteemi kantud andmete järgi kontrolliti aastal 2018 Eestis liiklusjärelvalve käigus kokku 48 bussi tehnilist seisukorda. Nendest 46 ei vastanud tehnilistele nõuetele ja esinenud rikke või puuduse raskuse tõttu suunati erakorralisele ülevaatusele. (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2019.) Andmeid analüüsid selgub, et erakorralisele ülevaatusele suunati üle 95 protsendi kõikidest reisijateveoks ettenähtud kontrollitud bussidest. (vt Tabel 2.)

Tabel 2. Busside kontrollid liiklusjärelvalves perioodil 1.01 - 31.12.2018 (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2019).

Kategooria	Busside kontrollid liiklusjärelvalve käigus 2018			
	Kokku	Korras	Erakorraline	Erakorralise %
M2	12	0	12	100
M3	36	2	34	94
Kokku	48	2	46	96

Andmeid analüüsid ei selgunud, kas kontrollitud busside hulgas oli ka koolibusse, sest eraldi koolibusside kohta arvestust ei peeta (Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium, 2019).

2. EMPIIRILINE OSA

Empiirilises osas antakse ülevaade uurimistöö eesmärgist ja uurimisküsimustest. Peale selle selgitatakse uurimistöö valimit. Tuuakse välja ka uurimistöö tulemused ja analüüsid ning tehakse neist järeldused. Seejärel tehakse lähtuvalt saadud tulemustest ettepanekud, kuidas saab parendada koolibusside ohutust.

Uurimustöö eesmärgiks oli kindlaks teha, milline on Rapla ja Kohila valla üldhariduskoole teenindavate koolibusside tegelik tehniline seisukord. Puuduste ja rikete esinemise korral anda ülevaade, millised puudused ja rikked bussidel esinesid. Viimaseks teha ettepanekuid, kuidas tagada selline olukord, kus teeliikluses osalevad bussid vastaksid tehnilistele nõuetele.

Uurimustöö eesmärgist lähtuvalt esitati diplomitöös uurimisküsimused:

- Milline on Rapla ja Kohila valla territooriumi üldhariduskoole teenindavate koolibusside üldine tehniline seisukord ja millised puudused neil esinevad?
- Millise raskusastmega on koolibussidelt avastatud puudused?
- Kuidas tagada, et koolibussid vastaksid teeliikluses osaledes tehnilistele nõuetele?

2.1. Valim, meetod ja protseduur

Uurimistöö valimiks oli Rapla ja Kohila valla üldhariduskoole teenindavad 54 koolibussiliini teenindavad bussid. Siinjuures jagunevad need 54 koolibussiliini kummagi valla puhul erinevalt. Kohila vallas on kaks üldhariduskooli ja neid teenindab kokku 29 avalikku bussiliini (Olo, e-kirjavahetus, 9 aprill 2019). Kohila valla koolibusside valimi kriteeriumiks oli see, et buss peatub Kohila „kooli“ bussipeatuses ja kannab liiklusseaduse paragrahv 36 lõike 4 kohast lasterühma tunnusmärki. Rapla vallas on 10 üldhariduskooli ja neid teenindab 18 spetsiaalset koolibussiliini ning 6 avalikku bussiliini, mille liinikirjelduses on märges „käigus ainult koolipäevadel“ (Mägi, e-kirjavahetus, 2 jaanuar 2019.) Andmed bussiliinide kohta pärinevad lisaks vastavate vallavalitsuste ametnikega peetud e-kirja vahetusele ka internetiportaalist www.peatus.ee.

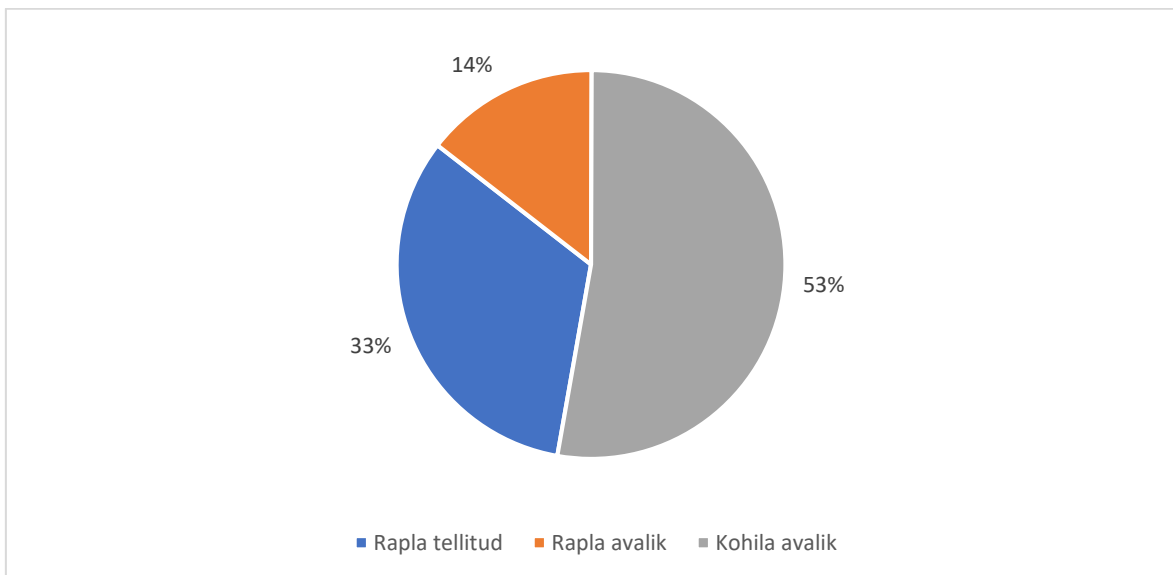
Uurimistöö meetodiks oli empiiriline uurimus, mille uurimisinstrumentideks oli vaatlus ja vaatlusandmete analüüs. Järgnevalt selgitatakse ka uurimismeetodi valiku põhjuseid. Kuna antud valdkonnas Rapla- ja Kohila vallas varasemad uurimisandmed puudusid, siis viidi perioodil 8.- 25. märts 2019. aastal läbi vaatlusuuring vaatlemaks kõiki Rapla- ja Kohila valla koole teenindavaid busse, mis teostasid õpilaste vedu kooli ja koolist koju. Vaatlused toimusid kokku neljal erineval päeval. Rapla vallas vaadeldi busse 8., 13., ja 20. märtsil ning Kohila vallas 25. märtsil. Selliseid busse, mida koolid tellisid erinevateks õppekäikudeks või väljasõitudeks ei vaadeldud. Vaatluste abil saab kõige täpsemini kindlaks teha, milline on Rapla ja Kohila valla koolibusside tegelik tehniline seisukord. Vaatluse metoodika nägi ette, et Politsei- ja Piirivalveameti ning Maanteeameti ühise liikluskontrolli käigus kontrolliti kõigil Rapla- ja Kohila valla koolibussiliinidel sõitvate busside tehnilist seisukorda.

Antud vaatlusuuring toimus perioodil 8- 25 märts 2019. aastal koolipäevadel. Kuna koolibusside liiklus kestis väga lühikese osa päevast, siis vaadeldi busse nende liinide lõpppeatustes ajavahemikel kui bussid viisid õpilasi kooli või koolist koju. Iga bussi kontrollimise kohta koostati puuduse või rikke esinemisel Majandus- ja Kommunikatsiooniministri 15.12.2011 välja antud määruse nr 114 lisa 1 etteantud vormikohane kontrollkaart (vt LISA 1). Esinenud puuduse või rikke hindamiseks koostati sama määruse lisa 2 toodud kontrollkaart (vt LISA 2). Kui riket ega puudust bussil ei esinenud, siis koostati teostatud kontrolli kohta sama määruse lisa 6 toodud kontrollkaart (vt LISA 3). Rikke või puuduse raskuse hindamiseks kasutati sama määruse lisa 3 kohast metoodikat. Välistamiseks ühe sõiduki kordumist uuringus on igal kontrollkaardil märgitud kontrollitava sõiduki registreerimisnumber.

2.2.Uurimistöö tulemused

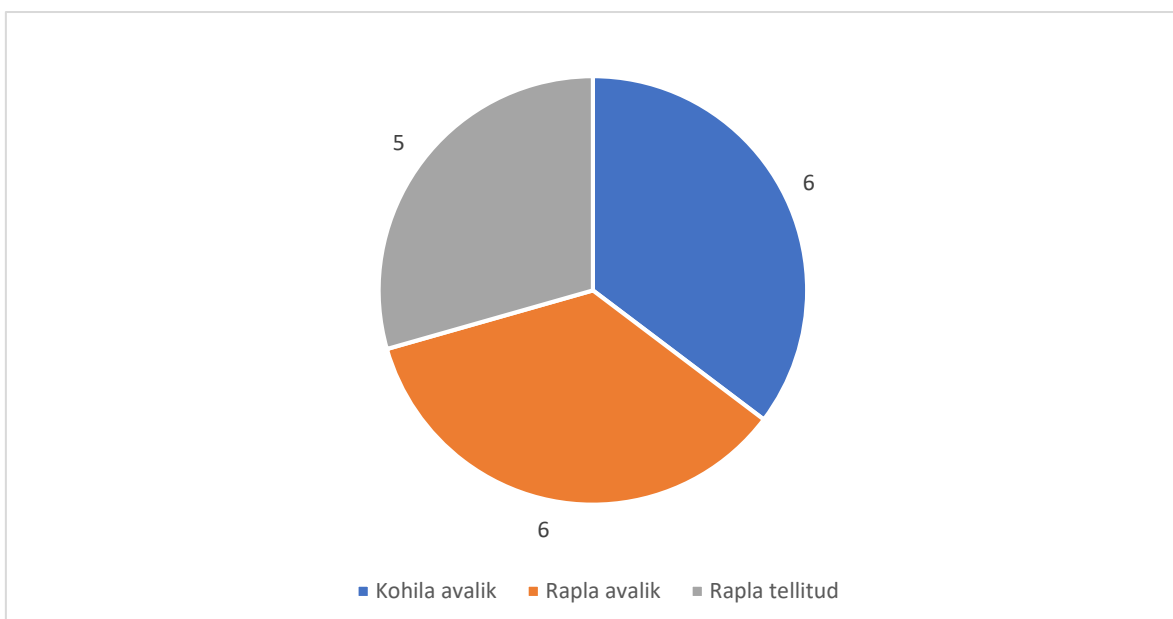
Antud uurimuse tulemusena selgus, et Rapla- ja Kohila valla üldhariduskoole teenindab kokku 54 koolibussiliini. Liinid jagunesid Rapla vallas 18 spetsiaalselt tellitud koolibussiliiniks ja 8 avalikuks kasutamiseks olevaks bussiliiniks, mille liinikirjelduses oli märgend „käigus ainult koolipäevadel.“ Kohila valla koole teenindas 29 avalikukskasutamiseks olevat bussiliini, mille puhul buss peatus Kohila „kooli“

bussipeatuses ja kandis liiklusseaduse paragrahv 36 lõike 4 kohast lasterühma tunnusmärki.
(vt Joonis 1).



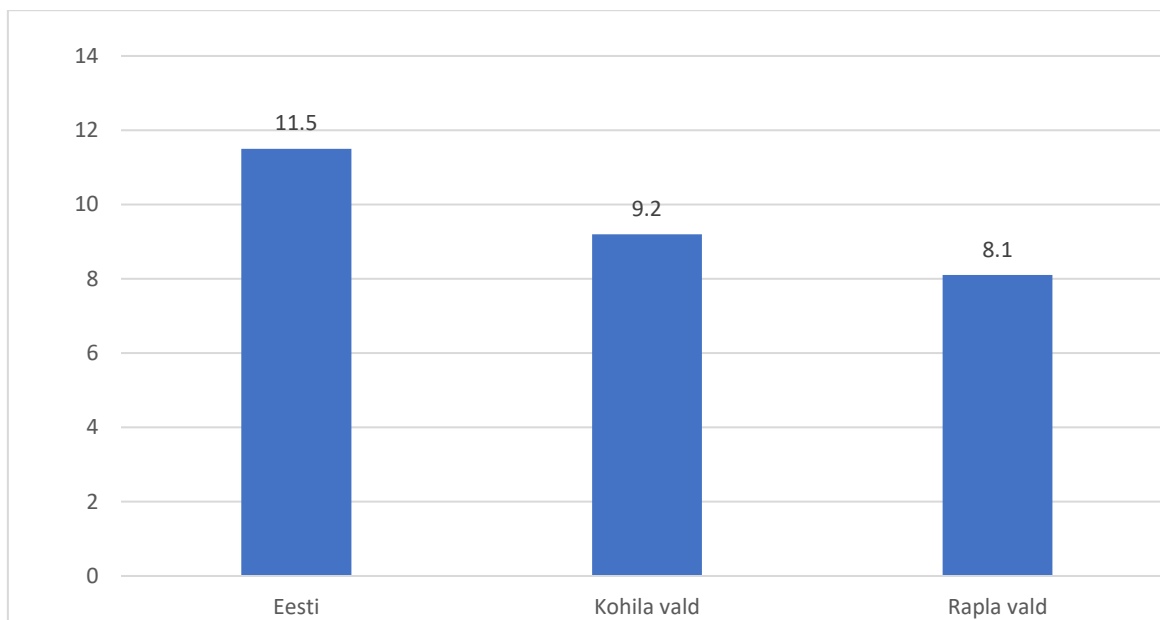
Joonis 1. Rapla- ja Kohila valla koolibussiliinide jagunemine (protsentuaalselt).

Kohila valla 29 koolibussiliini teenindas 1 ettevõtte kokku 6 erineva bussiga. Rapla valla avalikke 8 koolibussiliini teenindas 1 ettevõtte 6 erineva bussiga. Rapla valla tellitud 18 koolibussiliini teenindasid 4 ettevõtet 5 erineva bussiga. (vt Joonis 2. Koolibusside jagunemine teeninduspiirkondades(absoluutarvudes).



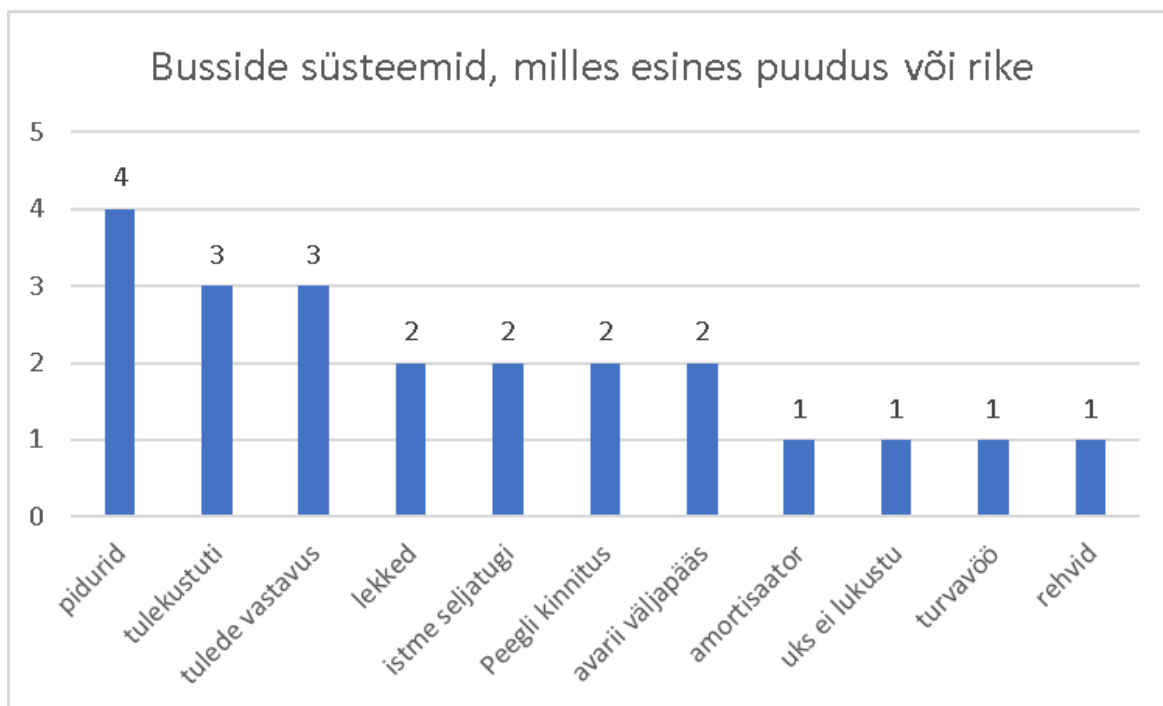
Joonis 2. Koolibusside jagunemine teeninduspiirkondades(absoluutarvudes).

Kontrollitud koolibusside keskmine vanus Kohila vallas oli 9,2 aastat. Rapla valla koolibusside keskmine vanus oli 8,1 aastat. Mõlema piirkonna bussid olid Eesti keskmisest uuemad, sest Eesti keskmine busside vanus on Maanteeameti andmetel 11,2 aastat. (vt Joonis 3. Busside keskmine vanus aastates piirkondade võrdluses



Joonis 3. Busside keskmine vanus aastates piirkondade võrdluses.

Kokku kontrolliti Kohila ja Rapla vallas 17 erinevat bussi, mis teenindasid koolibussiliine. Kontrollitud bussidest 7 olid ilma rikke ja puuduseta. 10 bussi puhul esines, kas tehniline puudus või rike. Seega ei vastanud tehnilistele nõuetele ligi 59 protsenti kontrollitud bussidest. Siinjuures olid kõigi 10 nõuetele mittevastava bussi rike või puudus sellise iseloomuga, et buss suunati erakorralisele ülevaatusse. Rikked ja puudused esinesid kontrollitud bussidel väga erinevates valdkondades. Puudused ja nende esinemise sagedus on toodud joonisel 4 (vt Joonis 4. Nõuetele mittevastanud bussidel esinenud rikked või puudused valdkonna kaupa esinemissageduse järgi.)



Joonis 4. Nõuetele mittevastanud bussidel esinenud rikked või puudused valdkonna kaupa esinemissageduse järgi.

Bussidel esinenud rikest esines kõige sagedamini rike pidurisüsteemis. Piduririke esines 10 nõuetele mittevastavast bussist 4 juhul, mis moodustab kokku 40 protsenti kõikidest erakorralisele ülevaatussele suunatud tehnilise puuduse või rikkega bussidest. Kolmel juhul neljast piduririkkega bussist oli rike pidurite blokeerumisevastases süsteemis (vt Joonis 5). Ühel busi puhul ei toiminud seisupidur ja buss hakkas kontrollimise ajal iseeneslikult liikuma.



Joonis 5. Näide piduririkke tuvastamisest vastava märgutule põlemisel (Politsei-ja Piirivalveamet, 2019)

Rikete esinemise sageduse järgi oli teisena enim probleeme tulede seisukorraga. Neid rikkeid esines kolme kontrollitud bussi puhul. Ühe bussi puhul oli puuduseks see, et tagurduskäigu elektrisüsteemi oli ühendatud lisaks tagurdustulele ka töötuli ning tagurduskäigu lülitamisel süttis põlema ka töötuli. Ühe bussi puhul oli registreerimismärgi valgustamiseks ettenähtud tule pirn läbi põlenud. Ühe bussi puhul oli kaugtulede laternate reflektorpinna korrodeerunud (vt Foto 1).



Foto 1. Näide nõuetele mittevastavast tulest kui laterna reflektorpid on korrodeerunud (Politsei-ja Piirivalveamet, 2019)

Tulekustuti ei vastanud nõuetele kolme bussi puhul. Siinkohal peab diplomitöö koostaja vajalikuks rõhutada, et tulekustutite puhul oli puuduseks see, et nende manomeetri osuti oli suunatud punasele, mis tähendas, et kustutid olid seal puuduva rõhu tõttu kasutuskõlbmatud (vt Foto 2). Ühel juhul oli tulekustuti kinnitatud selliselt, et tulekahju korral oleks selle kasutamine olnud raskendatud (vt Foto 3).

Lekkeid õlitussüsteemidest esines kahel korral (vt Foto 4). Mõlemal korral lekkis töövedelikku bussi roolivõimendisüsteemist.



Foto 4. Näide bussil esinenud õlilekkest (Politsei-ja Piirivalveamet, 2019)

Kahe bussi puhul esinesid puudused detailide kinnituse osas. Siin oli probleemideks see, et busside küljepeeglid olid kinnitustest lahti (vt LISA 4). Kahe bussi reisijaistme seljatugi oli kinnitustest lahti (vt LISA 5).

Kahe juhtumi puhul oli tegemist olukorraga, kus avariiväljapääs oli küll olemas ja nõuetekohaselt ka tähistatud, kuid avariiväljapääsu avamiseks puudus nõutavalt kohalt selleks ettenähtud klaasihaamer (vt Foto 5). Ühel juhul ei olnud bussis ühtegi klaasihaamrit. Teisel juhul asus klaasihaamer selleks mitteettenähtud kohas, bussijuhi juures asuvas panipaigas.

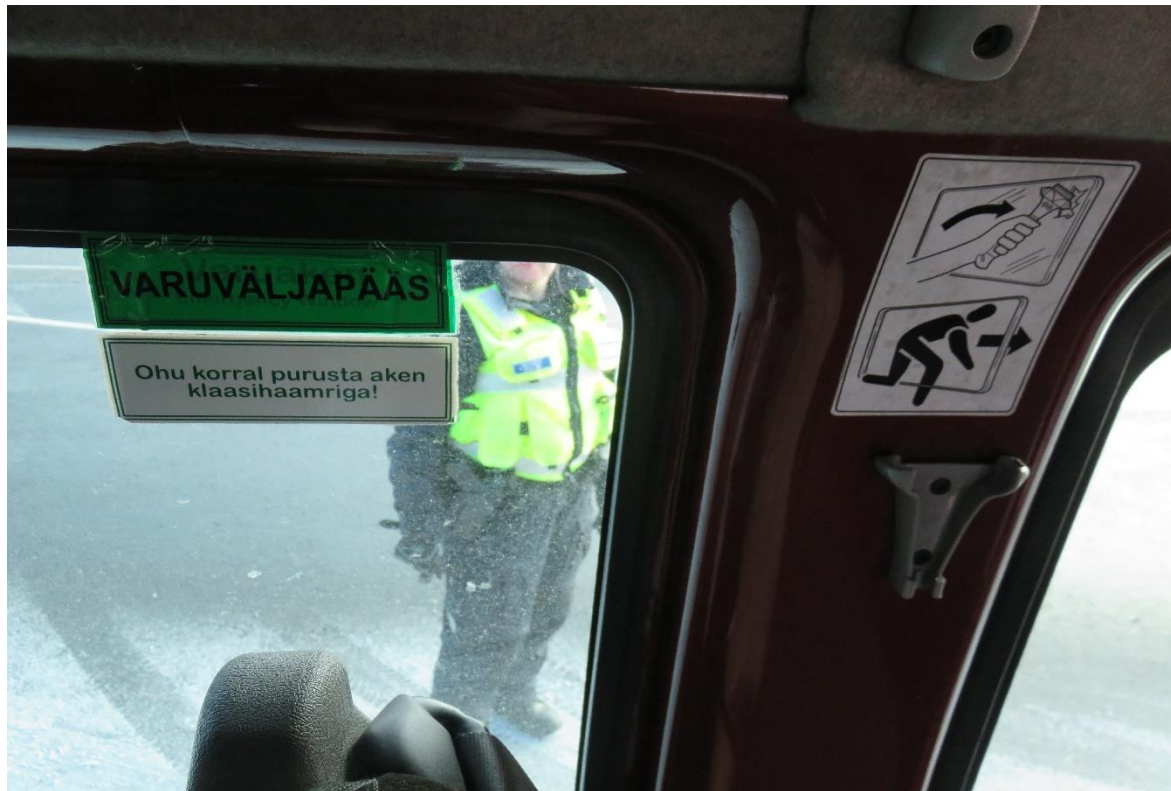


Foto 5. Näide puudevast klaasihaamrist (Politsei-ja Piirivalveamet, 2019)

Ühel juhul ei sulgunud rikke tõttu bussi tagumine uks. Ukse lukustusmehhanism oli selliselt korrast ära, et ust ei saanud sulgeda ka peale korduvaid katseid ja uks jäi osaliselt lahti. (vt Foto 6).



Foto 6. Näide uksest, mida ei saa rikke tõttu sulgeda (Politsei-ja Piirivalveamet, 2019)

Selliseid puuduseid, kus amortisaator ei vastanud nõuetele oli samuti üks. Amortisaator oli selliselt korrodeerunud, et selle osades olid läbivad augud (vt Foto 7).

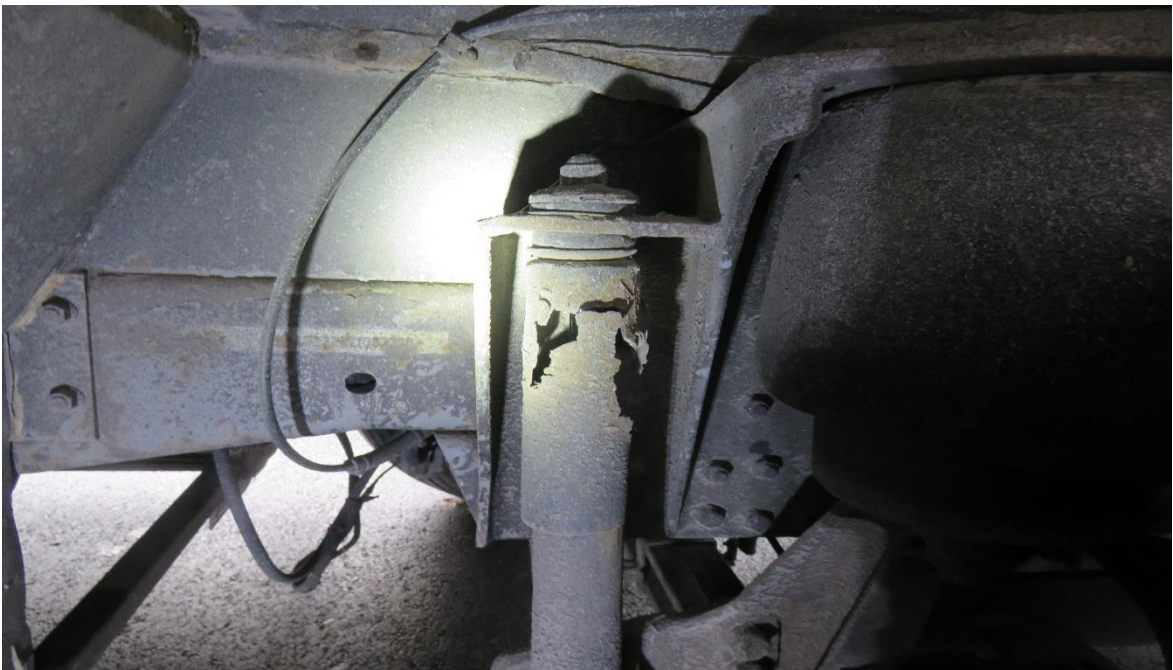


Foto 7. Näide auklikuks korrodeerunud amortisaatorist (Politsei-ja Piirivalveamet, 2019)

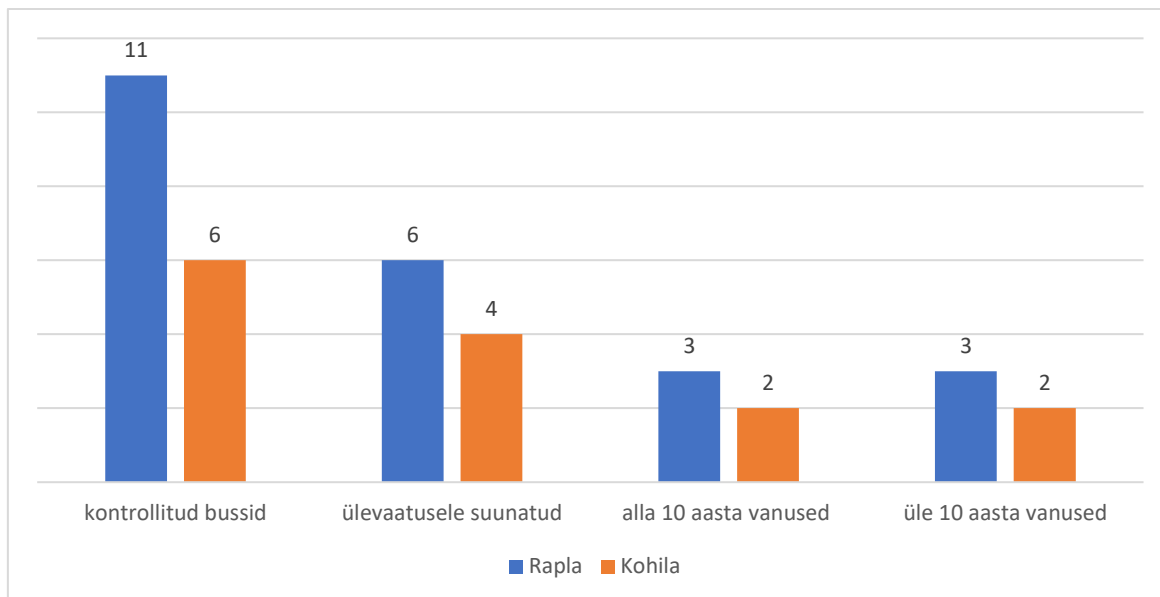
Ühes kontrollitud koolibussidest ei olnud võimalik kinnitada reisija turvavööd, sest selle sulgur ei lukustunud (vt LISA 6).

Selliseid puuduseid, kus bussi rehvid ei vastanud liigse kulumise tõttu nõuetele oli samuti üks. Selle juhtumi puhul ei vastanud rehvid nõuetele, sest rehvid olid kulunud kuni rehvide valmistaja poolt määratud kulumispiirini (vt Foto 8).



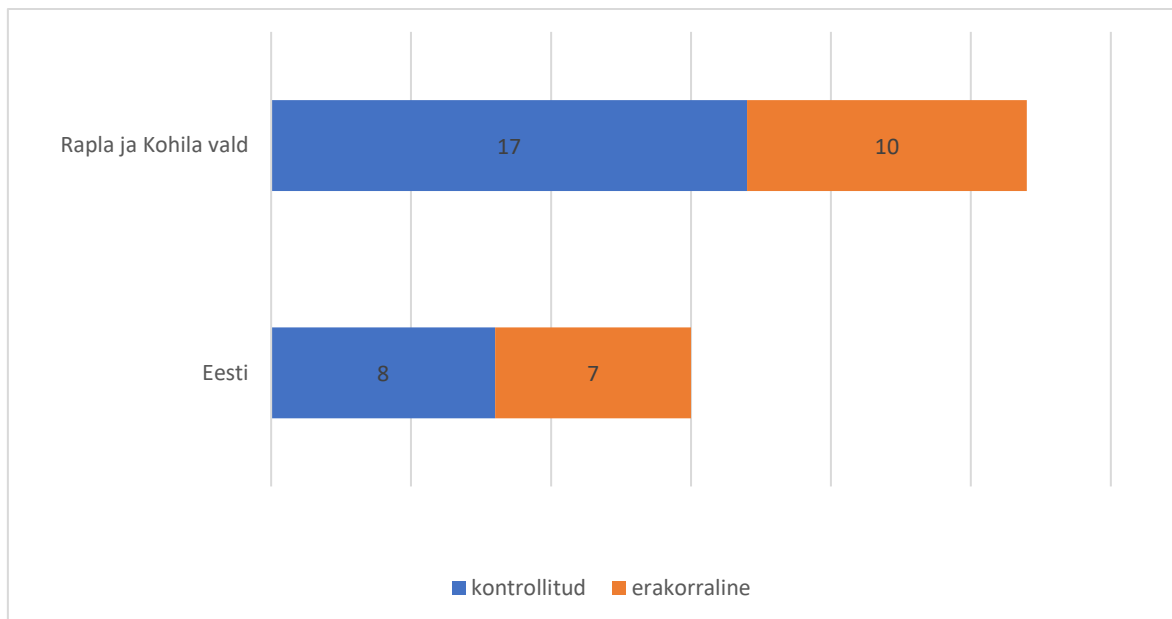
Foto 8. bussi kulunud rehvist (Politsei-ja Piirivalveamet, 2019)

Vaatlusandmeid piirkondade lõikes analüüsid selgub, et mõlemas piirkonnas kasutatakse enamuses nõuetele mittevastavaid busse. Üle pooltel kontrollitud bussidest nii Kohila kui ka Rapla vallas esines sellise kaaluga tehniline rike või puudus, mille tõttu liiklusjärelvalveteostaja oli sunnitud kontrollitava bussi erakorralisele tehnoülevaatusele suunama. Siinjuures on märkimisväärne, et erakorralisele ülevaatusele suunati mõlemas piirkonnas võrdselt nii alla kui ka üle 10 aasta vanuseid busse (vt Joonis 6. Busside erakorralisele ülevaatusele suunamise võrdlus piirkondade ja busside vanuse järgi.).



Joonis 6. Busside erakorralisele ülevaatusele suunamise võrdlus piirkondade ja busside vanuse järgi.

Võrreldes Rapla- ja Kohila vallas läbi viidud uuringu tulemusi Eestis läbiviidud busside kontrollidega teeliikluses 2019. aastal uuringuga samal perioodil, siis on olukord busside tehnilise seisundi osas samuti halb. Rapla- ja Kohila vallas läbiviidud uuringu käigus kontrollitud 17 bussist ligi 58 protsenti suunati erakorralisele ülevaatusele esinenud rikke või puuduse tõttu. Ülejäänud Eestis viidi samal perioodil läbi kaheksa bussi kontroll teeliikluses ja nendest seitse ehk ligi 86 protsenti suunati erakorralisele tehnoülevaatusele. (vt Joonis 7).



Joonis 7. Busside erakorralisele ülevaatusele suunamise võrdlus uuringu objektis olevate bussidega ja ülejäänud Eestis kontrollitud bussidega.

2.3. Järeldused ja ettepanekud

Uurimuse tulemusi analüüsidest selgub, et olukord Rapla ja Kohila valla koolibusside tehnilise seisukorra osas on murettekitav. 17 kontrollitud bussist 10 ei vastanud nõuetele ja neil esines sellise raskusega rike või puudus, et liiklusjärelvalveteostaja oli sunnitud kontrollitava bussi erakorralisele ülevaatusele suunama. Olukorras, kus ligi 59 protsenti kontrollitud bussidest ei vastanud nõuetele tekib küsimus, kuidas sellist olukorda edaspidi välistada. Kõrvutades neid andmeid ülejäänud Eestis samal perioodil läbi viidud kontrollidega ja saades tulemuseks, et enamus kontrollitud bussidest on halvas seisukorras on vaja kindlasti midagi muuta.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2014/47/EL lõike 3 järgi on peamine mootorsõidukite ja sealhulgas busside tehnilise korrasolu tagamise vahend sõidukite korraline tehnonõuetele vastavuse kontroll. Vastavalt Majandus ja Kommunikatsiooniministri 18.07.2011 määruse nr 77 paragrahv 6 lõikele 6 on hetkel kontrolliks esitamise periood alla 10 aasta vanustel bussidel 12 kuud ja üle 10 aasta vanustel bussidel 6 kuud, kuid uuringust nähtub, et see ei taga busside vastamise nõutavatele tehnoseisundi tingimustele. Vaatlustulemusi analüüsidest selgub, et bussidel esinenud

puudused ja rikked olid enamjaolt visuaalselt kergesti avastatavad. Näiteks pidurisüsteemi rikkest teavitav märgutuli sõiduki armatuurilaul annab juba piisavalt informatsiooni, et buss oleks vaja koheselt remonti suunata. Vaatamata sellele teostas neli bussijuhti piduririkkega bussiga õpilastevedu.

Analüüsid uuringu tulemusena saadud andmeid, teen järgnevad ettepanekud:

- Lühendada reisijateveoks ettenähtud busside korralise tehnonõuete kontrollimisele esitamise tähtaegu. Leian, et uute perioodide pikkuse arvutamiseks on vajalik läbi viia suuremahulisem uuring ja uuringutulemuste analüüs.
- Tõhustada liiklusjärelvalvet ja suurendada busside kontrollide arvu teeliikluse järelvalves. Uuringud on näidanud, et just teeliikluse kontrolli tõhustamine annab väga kiireid ja häid tulemusi (KFV, 2006).
- Koolitada tuleb rohkem liiklusjärelvalve kontrollijaid. Vaatamata sellele, et diplomitöö autor on läbinud kommertssõidukite kontrollija koolituse, siis koges töö autor, et busside kontroll on küllaltki spetsiifiline tegevus ja vajab pidevat teadmiste täiendamist.
- Viia läbi uurimisi reisijateveoga tegelevates ettevõtetes, et saada selgust, mis on need põhjused, et tehniliselt mitte korras bussid teeliikluses osalevad.

Käesolev diplomitöö annab hea ülevaate Rapla- ja Kohila valla koolibusside tehnilisest seisukorrast. Selgus, millised puudused ja rikked Rapla- ja Kohila valla üldhariduskoole teenindatavatel bussidel esinesid. Uurimistulemustest lähtudes tehti olukorra parandamiseks ka ettepanekud.

KOKKUVÕTE

Koolibussid Eestis on äärmiselt ohtlikud liiklusvahendid. Sellise kuvand tekkis meedias laia kõlapinda saanud tehniliselt mittekorras koolibusside juhtumitest. Lapsevanemad kardavad seetõttu oma lapsi koolibussiga kooli saata ja on pöördunud abi saamiseks lausa õiguskantsleri poole. Liiklusõnnetuste statistikat vaadates selgub, et bussid, sealhulgas koolibussid on siiski üsna turvalised. Vaatamata sellele, et bussidega toimub palju liiklusõnnetusi on viga saanute ja hukkunute arv teiste mootorsõidukitega toimunud liiklusõnnetuste võrdluses siiski väike. Bussi osalusel hukkus 2018. aastal 2 ja sai vigastada 140 inimest.

Vajadus antud koolibusside uuringu läbiviimiseks tulenes asjaolust, et puudus ülevaade, millises tehnilises seisukorras on Rapla- ja Kohila vallas õpilaste veoks kasutatavad bussid. Uuring on üheks osaks Maanteeameti poolt koostöös kõrgkoolidega läbiviidavast laiapõhjalisest koolibusside kompleksuuringust, mille eesmärk on saada ülevaade Eestis kasutatavate koolibusside tehnilisest seisukorrast, nõuetest bussijuhtidele, bussijuhi- ja õpilaste käitumisest koolibussis, taristust ja koolibussiliikluse korraldusest.

Uuringu tulemusena selgus, et olukord Rapla- ja Kohila valla üldhariduskoole teenindavate koolibusside osas on halb. 17 kontrollitud koolibussist 10 esines sellise raskusastmega tehnilisi puudusi ja rikkeid, mille tõttu oli nendega reisijatevedu ohtlik ja nimetatud bussid kõrvaldati reisijate veolt ja suunati erakorralisele tehnilisele ülevaatusele. Tehniliselt mittekorras bussiga reisijateveo jätkamine on lubamatu, sest võimalik ohvrite hulk liiklusõnnetuse korral on reisijate suure arvu tõttu eriti suur. Neljal kontrollitud koolibussil esines rikkeid pidurisüsteemis. Kolmel juhul ei vastanud busside varustus ei nõuetele, sest nendes olevad tulekustutid olid tühjad. Kolme bussi tuled ei vastanud nõuetele. Ühe kontrollitud bussi kaugtulede reflektorpinna olid täielikult korrodeerunud. Ühel bussidest oli tagurdustulede elektrisüsteemi lülitatud selleks keelatud töötuled. Ühe bussi puhul ei töötanud numbritule valgusallikas. Kahe bussi avarii väljapääsude avamiseks puudus võimalus, sest avarii väljapääsuks oleva akna purustamiseks puudus nõutavalt kohalt vastav seade. Kahes bussis oli olukord, kus reisijal küll oli võimalus ennast turvavööga kinnitada, kuid istmete seljatoed olid kinnitustest lahti ja seega ei oleks õnnetuse korral ka turvavöö oma eesmärki saanud maksimaalselt täita. Kahel bussil olid küljepeegli kinnitustest lahti.

Need püsisid küll veel küljes, kuid oli suur oht peeglite küljest ära tulekuks sõidu ajal. Kahel bussil esines töövedelike lekkeid ja sellega tekkis oht nii keskkonnale kui ka süsteemide rikkele. Ühes bussis puudus reisijal võimalus ennast turvavööga kinnitada, sest turvavöö ei lukustunud. Ühel kontrollitud bussidest oli amortisaatori porikaitsmele läbivad augud sisse korrodeerunud. Ühe bussi rehvid ei vastanud nõuetele, sest nende turvisemuster oli kulunud üle rehvi valmistaja poolt lubatud määra.

Uurimistulemused näitasid, et koolibusside tehniline seisukord on halb. Vaatamata sellele, et alla 10 aasta vanuste busside tehnilist seisundit kontrollitakse iga 1 aastase perioodi möödumisel ja üle 10 aasta vanuste busside kontrolli teostatakse iga poole aastase perioodi möödumisel olid üle poolte uuringu käigus kontrollitud bussidest sellise rikke või puudusega, mille tõttu tuli need erakorralisele ülevaatusele suunata. Seega ei täida korralise tehnoseisundi kontrollimise kohustus üksi eesmärki, et bussid oleksid tehniliselt korras ja neil ei esineks muid puudusi. Korralisele ülevaatusele lisaks tuleb kindlasti rakendada ka meetet, kus busse kontrollitakse ka liiklusjärelvalve käigus. Liiklusjärelvalve käigus teostatud kontrollid annavad väga kiire tulemuse olukorra parandamiseks. Rohkem peab olema nii kontrollijaid kui ka kontrole. Samas tuleb ennetada tehniliselt mitte korras busside sattumist teeliiklusesse ja seetõttu tuleb läbi viia uurimisi reisijateveoga tegelevates ettevõtetes, saamaks teada põhjuseid, miks satuvad tehniliselt mitte korras bussid teeliiklusesse.

Uuringu läbiviimise käigus tekkis arusaam, et lisaks busside tehnilise seisundi kontrollimisele liiklusjärelvalves on vaja uurida ka reisijateveoga tegelevates ettevõtetes, kuidas on korraldatud töö tagamaks, et bussid oleksid hooldatud ja tehniliselt korras juba enne teeliiklusesse minemist. Kontrollide käigus selgus ka, et vajalik on läbi viia bussijuhtide töö- ja puhkeaja nõuetest kinnipidamise uuring, sest uuringu käigus avastas liiklusjärelvalve teostaja mitmeid rikkumisi ka selles osas. Uuring õnnestus tulemuslikult läbi viia tänu Politsei- ja Piirivalveameti ja Maanteeameti ametnike heale koostööle. Juhul kui busside tehnonõuetele vastavuse uuringut korrata, soovib diplomitöö koostaja kasutada kontrollide läbiviimisel Majandus- ja kommunikatsiooniministri 15.12.2011 välja antud määruses nr 114 nimetatud metoodikat. Uuringu tulemuslikuks läbiviimiseks ja protsessi täielikuks mõistmiseks soovib diplomitöö koostaja eelnevalt osaleda Politsei- ja

Piirivalveameti ja Maanteeameti ametnike koostöös läbiviidavatel liiklusjärelvalvekontrollides.

Uuringu läbiviimise käigus Rapla- ja Kohila vallas erakorralisele ülevaatusse suunatud bussid on Maanteeameti andmetel tänaseks kõik ülevaatusse läbinud. See saab tähendada aga seda, et uuringu käigus Rapla- ja Kohila valla koole teenindavatel koolibussidelt avastatud rikked ja puudused olid kõrvaldatud, sest teisiti ei oleks need sõidukid tehnilist ülevaatusse läbinud. Ülevaatuspunktide on kõik uuringu käigus erakorralisele ülevaatusse suunatud bussid registris tähistanud märkega „korras sõiduk,“ mis tähendab et vähemalt sellel hetkel ei olnud nendel bussidel enam ühtegi olulist või ohtlikku rikut või puudust. Seega võib öelda, et uurimustöö läbiviimine aitas muuta Rapla- ja Kohila valla koolibusse palju ohutumaks.

KASUTATUD ALLIKAD

Committee on Injury, Violence, and Poison Prevention and Council on School Health.

(2007). School Transportation Safety. [2017, aprill 15]

<http://pediatrics.aappublications.org/content/120/1/213>

Eesti Liikluskindlustuse Fond. (2017). Bussidega toimunud liikluskindlustusjuhtumid 2007-2016. [2019, märts, 10].

https://www.lkf.ee/sites/default/files/Bussid_2007_20163.pdf

Euroopa Parlament ja Nõukogu. (2014). *Direktiiv 2014/47/EL*. [2019 aprill, 14].

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0047&qid=1555238717236&from=EN>

Hafezi, H & Nirupama, N. (2014). A short communication on school bus accidents: a review and analysis. EBSCO. [2019, aprill, 20].

<https://link-springer-com.ezproxy.tlu.ee/article/10.1007%2Fs11069-014-1255-8>

Haridus ja teadusministeerium. (2018). Õppeaasta arvudes [2019, märts, 12].

https://www.hm.ee/sites/default/files/2018-2019_oppeaasta_arvudes.pdf

Harjumaal sõitis teelt välja lapsi vedanud koolibuss, 12 last aidati akna kaudu välja. (2019). *Delfi*. [2019,märts 2].

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/harjumaal-soitis-teelt-valja-lapsi-vedanud-koolibuss-12-last-aidati-akna-kaudu-valja?id=85199231>

Harku vallas vedasid lapsi vigaste pidurite ja kulunud rehvidega koolibussid. (2019). *Delfi*. [2019,märts 2].

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/liiklus/harku-vallas-vedasid-lapsi-vigaste-pidurite-ja-kulunud-rehvidega-koolibussid?id=85230829>

Jõgisoo külas sõitis koolilaste buss kraavi. (2019). *Postimees*. [2019,märts 2].

<https://jarvateataja.postimees.ee/6525553/jogisoo-kulas-soitis-koolilaste-buss-kraavi>

Liiklusseadus. (2010). Riigi Teataja I. 44, 261.

Lugejakiri | Kuidas see küll võimalik on? Ka täna saadeti lapsi vedama katkine koolibuss!
(2019). *Delfi*. [2019,märts 2].

http://perejakodu.delfi.ee/koolilaps/lugejakiri-kuidas-see-kull-voimalik-on-ka-tana-saadeti-lapsi-vedama-katkine-koolibuss?id=85127745&fbclid=IwAR2zErPzNsLgYdTHjnARETodM9x4WAIdOdr6xek_xZgSQ6gxgBtip3y716Y

Madise, Ü. (2019). Laste sõidutamiseks kasutatavate busside turvalisus ja juurdepääs ühissõidukitele. Õiguskantsler. [2019,märts 27].

https://www.oiguskantsler.ee/sites/default/files/field_document2/Laste%20s%C3%B5idutamiseks%20kasutatavate%20busside%20turvalisus%20ja%20juurdep%C3%A4%C3%A4s%20%C3%BChiss%C3%B5idukitele.pdf

Maanteeamet. (2019). Liiklusaasta 2018. [2019, veebruar, 24].
<https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2018>

Maanteeamet. 2016. Liiklusohutusprogramm 2016-2025. [2018, detsember, 12].
<https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>

Majandus- ja kommunikatsiooniministrium. (2011). Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele. [2018, detsember, 12].

<https://www.riigiteataja.ee/akt/127042018002>

Majandus- ja kommunikatsiooniministrium. (2011). Politseiametniku poolt liiklusjärelvalve käigus sõiduki tehnonõuetele vastavuse kontrollimise ulatus ja kord. [2018, detsember, 22].

<https://www.riigiteataja.ee/akt/104052018019>

Möllits, A. (2014). Busside tehnilised rikked ja nende ennetamine oü Presto näitel. [2019, märts 15].

<http://eprints.tktk.ee/420/1/L%C3%B5put%C3%B6%C3%B6%2C%20busside%20tehnilised%20rikked%20ja%20nende%20ennetamine.pdf>

Nüüd on mõõt täis, mina oma last enam koolibussile panna ei julge. (2019). Postimees. [2019, märts 10].

<http://perejakodu.delfi.ee/koolilaps/nuud-on-moot-tais-mina-oma-last-enam-koolibussile-panna-ei-julge?id=85118739>

Reif, K. (2014). *Autonduse käsiraamat*. Tallinn: Tallinna Raamatutrükikoda.

Sotsiaalministeerium. (2001). Tervisekaitsenõuded kooli päevakavale ja õppekorraldusele. [2018, detsember, 22].

<https://www.riigiteataja.ee/akt/117072015008>

United States Government Accountability Office. (2017). *School bus safety: Crash Data Trends and Federal and State Requirements*. [2019, aprill 1].

<http://content.ebscohost.com/ContentServer.asp?T=P&P=AN&K=120711936&S=R&D=f5h&EbscoContent=dGJyMNxb4kSeprE4v%2BbwOLCmr1GeprFSr6u4Sa%2BWxWXS&ContentCustomer=dGJyMPGrr0y1q69QuePfgex43zx>

Valgma, Ü. (2016, november 23). Algkooliõpilaste keskmine koolitee on 3,2 km pikkune.

Statistikaamet. [2019, märts 4].

<https://blog.stat.ee/2016/11/23/algkooliopilase-keskmine-koolitee-on-32-km-pikkune/>

Valgma, Ü. (2017, detsember 21). Gümnaasistide koolitee pikkus. Statistikaamet. [2019,

märts 4].

<https://blog.stat.ee/2017/12/21/gumnasistide-koolitee-pikkus/>

Ühistranspordiseadus. (2015). Riigi Teataja I. 23.03.2015, 2.

<https://www.riigiteataja.ee/akt/112122018087?leiaKehtiv>

LISA 1 KONTROLLKAART

Majandus- ja kommunikatsiooniministri
15. detsembri 2011. a määrus nr 114
„Politseiametniku poolt liiklusjärelvalve käigus sõiduki
tehnonõuetele vastavuse kontrollimise ulatus ja kord“
Lisa 1
(muudetud sõnastuses)

MOOTORSÕIDUKI JA SELLE HAAGISE TEHNONÕUETELE VASTAVUSE KONTROLLKAART

1. Kontrolli koht ⁽¹⁾:			
2. Kuupäev:		3. Kellaeg:	
4. Registreerimismärk:		Riigi tunnusmärk:	
5. Valmistajatehase tähis (VIN-kood):			
Mark:		Kaubanduslik nimetus (mudel):	
6. Kategooria ⁽²⁾			
(a) N ₂ (3,5–12 t)	(c) O ₃ (3,5–10 t)	(e) M ₂ (rohkem kui 9 istekohta ⁽³⁾ , kuni 5 t)	
(b) N ₃ (üle 12 t)	(d) O ₄ (üle 10 t)	(f) M ₃ (rohkem kui 9 istekohta ⁽³⁾ , rohkem kui 5 t)	
(g) Muu kategooria			
7. Vedaja (vedu teostava ettevõtte) andmed:			
a) vedaja nimi ja äriregistri kood:			
Address	Riik:	Linn või maakond, vald ja küla:	
Tänav, maja- ja korterinumber / talu:			
b) ühenduse tegevusloa kinnitatud ära kirja number ⁽⁴⁾:			
Juhi andmed	8. Kodakondsus:	9. Ees- ja perekonnanimi ning isikukood/välisriigi kodaniku sünniaeg:	
10. Kontrollitavate osade ja sõlmede loetelu			
	Kontrollitud ⁽⁵⁾	Ei kontrollitud	Ei vasta nõuetele
(0) identifitseerimine			
(1) pidurisüsteem			
(2) rooliseade			
(3) nähtavus			
(4) valgustusseadmed ja elektrisüsteem			
(5) teljed, veljed, rehvid, vedrustus			
(6) šassii ja selle kinnitused			
(7) muu varustus, sh sõidumeerik ja kiiruspiirik			
(8) saastad, sh heitgaasid ning kütuse- ja/või õililekked			
(9) täiendavad kontrollitavad sõlmed reisijateveoks kasutatavale M2- ja M3-kategooria mootorsõidukile			
Kontrolli tulemus			
11. Sõidukeeld⁽⁷⁾	14. Suunatud erakorralisele ülevaatusse⁽⁸⁾		
15. Suunatud erakorralisele ülevaatusse (liiklusregistri andmete täpsustamine Maanteeametis)⁽⁸⁾			
12. Avastatud rikke või puuduse kirjeldus, märkused ja teave liiklusjärelvalve infosüsteemi lisatud failide (dokumendi koopia, salvestis, foto jne) kohta:			

13. Kontrollija ⁽⁶⁾:

Juhi allkiri:

⁽¹⁾ Asula/tänav või maantee/parkla, linna/valla ja maakonna nimetus

⁽²⁾ Mootorsõiduki ja selle haagise kategooria kooskõlas direktiivi 2007/46/EÜ II lisaga

⁽³⁾ Istekohtade arv, k.a juhikoht (registreerimistunnistuse punkt 5.1)

⁽⁴⁾ Täidetakse olemasolu korral

⁽⁵⁾ Asjaomases rühmas on kontrollitud vähemalt ühte või mitut direktiivi 2014/47EL II lisas loetletud kontrollitavat detaili

⁽⁶⁾ Ees- ja perekonnanimi, ametinimetus, -asutus ja allkiri

⁽⁷⁾ Alus: liiklusseaduse § 91 lõige 2 punkt 5

⁽⁸⁾ Alus: liiklusseaduse § 196² lõige 1 punkt 9

Haldusakti edasikaebamine

Käesoleva haldusakti peale võib esitada vaide Politsei- ja Piirivalveameti peadirektorile haldusmenetluse seaduses sätestatud korras ja tähtajal või kaebuse halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras ja tähtajal.

LISA 3.KONTROLLIAKT

Majandus- ja kommunikatsiooniministri
15. detsembri 2011. a määrus nr 114
„Politseiametniku poolt liiklusjärelvalve käigus sõiduki
tehnõuetele vastavuse kontrollimise ulatus ja kord“
Lisa 6

KOMMERTSSÕIDUKI KONTROLLIAKT
Vastavalt liikluseaduse § 196² lõike 1 punktile 8

1. Kontrolli koht ⁽¹⁾:				
2. Kuupäev:		3. Kellaeg:		
4. Registreerimismärk:			Riigi tunnusmärk:	
5. Kategooria ⁽²⁾				
(a) N ₂ (3,5–12 t)		(c) O ₃ (3,5–10 t)		(e) M ₂ (rohkem kui 9 istekohta ⁽³⁾ , kuni 5 t)
(b) N ₃ (üle 12 t)		(d) O ₄ (üle 10 t)		(f) M ₃ (rohkem kui 9 istekohta ⁽³⁾ , rohkem kui 5 t)
				(g) Muu kategooria
6. Vedaja (vedu teostava ettevõtte) andmed:				
a) vedaja nimi ja äriregistri kood:				
7. Kontrolli tulemus: kontrollitud osadel või sõlmedel rikkeid või puudusi ei avastatud				
8. Kontrollija ⁽⁴⁾:			Juhi allkiri:	

(1) Asula/tänava või maantee/parkla, linna/valla ja maakonna nimetus

(2) Mootorsõiduki ja selle haagise kategooria kooskõlas direktiivi 2007/46/EÜ II lisaga

(3) Istekohtade arv, k.a juhikoht (registreerimistunnistuse punkt S.1)

(4) Ees- ja perekonnanimi, ametinimetus, -asutus ja allkiri

Haldusakti edasikaebamine

Käesoleva haldusakti peale võib esitada vaide Politsei- ja Piirivalveameti peadirektorile haldusmenetluse seaduses sätestatud korras ja tähtajal või kaebuse halduskohtule halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud korras ja tähtajal.

LISA 4. VIDEO NR 1

Näide kinnitamata küljepeeglist (Politsei- ja Piirivalveamet, 2019)

<https://drive.google.com/file/d/1HjQRKHoswvpYlEuaDYhB3d-57ZSrUhAI/view?usp=sharing>

LISA 5. VIDEO NR 2

Näide kinnitamata istme seljatoest (Politsei- ja Piirivalveamet, 2019)

<https://drive.google.com/file/d/1rKA0ugFsAX8XPHP8QHcxU51ZSNfo8QRU/view?usp=sharing>

LISA 6. VIDEO NR 3

Näide turvavöö rikkest (Politsei- ja Piirivalveamet, 2019)

<https://drive.google.com/file/d/1X1XH4WfBz6srGEvV-Hew77Hb7DO8100q/view?usp=sharing>