

TALLINNA ÜLIKOOL
Haapsalu kolledž
Liiklusohutuse õppekava

Rando Luhaorg
TURVAVARUSTUSE KASUTAMINE KOOLIBUSSIDES RAPLA VALLA NÄITEL
Diplomitöö

Juhendaja: MA Kai Kuuspalu
Liiklushariduse ekspert

Haapsalu 2019

TALLINNA ÜLIKOOL

Haapsalu kolledž		Õppekava: Liiklusohutus
Töö pealkiri: „Turvavarustuse kasutamine koolibussides Rapla valla näitel“		
Teadusvaldkond: Sotsiaal- ja käitumisteadused		
Uurimuse tasand: Diplomitöö	Kuu ja aasta: mai 2019	Lehekülgede arv: 40 lk + 8 lisa (9 lk)
<p>Referaat:</p> <p>Uurimus on üks osa kõrgkoolide ja Maanteeameti ühisest kompleksuuringust, mille eesmärgiks on kaardistada koolibusside ohutust. Siinses töös kaardistatakse, kuidas kasutatakse koolibussides turvavarustust. Teema valik lähtub soovist anda isiklik märkimisväärne panus kompleksuuringusse, mille töögruppides on regulaarselt osaletud.</p> <p>Eesmärgist tulenevalt esitatakse diplomitöö uurimisküsimused:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kuidas tagatakse õpilaste veoks kasutatavatele bussidele esitatud nõuded? • Kuidas bussijuhid järgivad neile esitatud nõudeid õpilasi teenindades? • Kas õpilased täidavad bussis sõites sõitja kohustusi? <p>Töö koosneb teoreetilistest lähtekohtadest ja empiirilisest uurimisest. Esimeses osas esitatakse teoreetilised lähtekohad, teises osas uurimuse eesmärk, uurimisküsimused, valimi ja uurimismeetodite kirjeldused, vaatluste analüüs, poolstruktureeritud intervjuude analüüs. Töö lõpeb kokkuvõttega, kus antakse hinnang valitud meetodikale, uurimistulemustele ja esitatakse ettepanekud.</p> <p>Osalusvaatlused ning poolstruktureeritud intervjuud andsid selge ülevaate kolme koolibussi ohutuse hetkeseisust. Tulevikus tuleb astuda konkreetseid samme ohutuse tagamiseks. Teenusepakkujate tähtsaim ülesanne on tagada busside laitmatu tehniline seisukord, bussijuhid peavad oma töös olema üksikasjalikumad ning õpilaste liikluskasvatust tuleb teha senisest rohkem, seda ka vanemate õpilaste hulgas. Seejärel tuleb teha sarnased vaatlused ning intervjuud.</p>		
Võtmesõnad: koolibuss, turvavarustus, õpilased, bussijuhid, liiklusohutus		
Säilitamise koht: Tallinna Ülikooli Haapsalu kolledži repositoorium		
Töö autor: Rando Luhaorg		allkiri:
Kaitsmisele lubatud: Juhendaja: Kai Kuuspalu		allkiri:

TALLINN UNIVERSITY

Haapsalu college		Curriculum: Traffic safety
Title: Use of Safety Equipment in Schoolbuses in Rapla Parish		
Science area: Social and Behavioural Sciences		
Level: Diploma Thesis	Year and month: 2019 May	Number of pages: 40 pg + 8 annex (9 pg)
<p>Summary:</p> <p>This thesis is a part of a joint complex study between the Road Administration and universities for assessing the safety of school buses in Estonia. This thesis looks into how the safety equipment is used in school buses. The choice of the topic derives from a personal wish to contribute into the study that have participated in on a regular basis.</p> <p>The following research questions have been proposed in order to reach the goal:</p> <ul style="list-style-type: none"> • How are the safety requirements for school buses met? • How much do bus drivers follow the requirements set for driving students? • Do the students fulfill their safety-related duties when riding the bus? <p>The thesis comprises a theoretical basis and an empirical study. In the first part, the theoretical basis will be laid out, in the second part the goal, research questions, the selection and research methods, observational analysis, and analysis of semi-structured interviews will be presented. The thesis ends with a conclusion that contains an assessment of the methodology and results, and proposals for improvements.</p> <p>Participant observations and semi-structured interviews provided a clear overview of the current safety situation on three school buses. In the future, concrete steps shall be taken to assure safety. The most important job for service providers is to assure an impeccable safety records for the buses, the drivers have to be thorough in their jobs and students' traffic education shall be improved, also among older students. These should be followed by similar observations and interviews.</p>		
Key words: school bus, safety equipment, students, bus drivers, traffic safety		
Deposition: The Repository of Haapsalu college of Tallinn University		
Author of the thesis: Rando Luhaorg		signature:
Approved for dissertation:		
Academic advisor: Kai Kuuspalu		signature:

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. UURIMISTÖÖ TEOREETILISED LÄHTEKOHAD	6
1.1. Turvavöö kui süsteem.....	6
1.2. Nõuded turvavarustuse paigaldusele	9
1.3. Riiklikud seisukohad turvarustuse kasutamisest	10
1.4. Nõuded bussijuhile	10
1.5. Nõuded bussiveole	12
1.6. Bussidega juhtunud liiklusõnnetused Eestis ja välismaal.....	13
1.7. Sõitja kohustused ja õigused.....	14
1.8. Õpilaselts nõutavad teadmised turvavöödest ja nende kasutamisest	15
1.9. Turvavarustuse kasutuse statistika	18
1.10. Näited turvavöö kasutamisele suunatud kampaaniatest Eestis ja välismaal.....	19
2. EMPIIRILINE UURIMUS.....	21
2.1. Uurimuse eesmärgid ja uurimisküsimused	21
2.2. Uurimuse valim.....	22
2.3. Uurimismeetodid	23
2.4. Õpilaste veoks kasutatavate busside vastavus nõuetele	24
2.5. Bussijuhtide käitumine sõidu ajal õpilasi teenindades	25
2.7. Õpilaste käitumine bussis sõites	28
2.8. Kooliesindajad õpilaste veo korraldusest	30
2.9. Vaatluste ja intervjuude analüüsi kokkuvõte	31
KOKKUVÕTE	34
ALLIKAD	37
LISA 1. VAATLUSLEHT	
LISA 2. POOLSTRUKTUREERITUD INTERVJUU BUSSIJUHIGA	

LISA 3. POOLSTRUKTUREERITUD INTERVJUU KOOLIESINDAJAGA

LISA 4. ÕPILASTE VEOKS KASUTATUD BUSSIDE SEISUKORD

LISA 5. BUSSIJUHTIDE KÄITUMINE ÕPILASTE VEO AJAL

LISA 6. ÕPILASTE KÄITUMINE SÕITJA ROLLIS

LISA 7. INTERVJUUD BUSSIJUHTIDEGA

LISA 8. INTERVJUUD KOOLIESINDAJATEGA

SISSEJUHATUS

Turvavöö on oluline passiivse ohutuse vahend sõiduki ehituses, mis minimeerib vigastuste ja surma saamise ohtu (Autonduse käsiraamat, 2014, 520). Turvavööde kasutamise statistikast nähtub, et olukord on võrreldes varasemaga parem, kuid vajab siiski tähelepanu. 2019. aasta märtsis nõudis õiguskantsler omavalitsustelt selgitusi busside turvalisuse osas (Delfi, 2019).

Maanteeamet teeb koostööd kõrgkoolidega koolitranspordi ohutuse teemal. Soovitakse ülevaadet koolilaste transpordi reaalsest korraldusest ja sisendeid edasisteks tegevusteks selle ohutuse tagamisel. Kompleksuuringu eesmärk on saada ülevaade Eestis toimivast laste koolitranspordisüsteemist. Üldvalimisse kuuluvad hankelepingud, bussijuhid, bussid, taristu, liikluskeskkond ning turvavarustuse kasutamine. (Maanteeamet, 2019.)

Siinses töös kaardistatakse, kuidas kasutatakse koolibussides turvavarustust. Teema valik lähtub soovist anda isiklik märkimisväärne panus kompleksuuringusse, mille töögruppides on regulaarselt osaletud. Terviklikum pilt Rapla valla koolibussidest esitatakse kahes töös: paralleelselt käesoleva tööga on koostatud teine diplomitöö, mis käsitleb koolibusside tehnoseisundit Rapla ja Kohila vallas. Töö autor on Alar Smirnov.

Käesoleva töö eesmärgiks on teha pilootuuring: katsetatakse metoodikat, mille abil kontrollitakse õpilaste veoks kasutatavate sõidukite vastavust nõuetele, õpilasvedude vastavust nõuetele ja sõitjate käitumise vastavust sõitjale esitatud nõuetele. Uurimismeetoditena rakendatakse osalusvaatlust bussides ja poolstruktureeritud intervjuusid bussijuhtide ning koolide esindajatega. Vaatlused toimuvad Rapla valla igapäevastel koolibussiliinidel.

Eesmärgist lähtuvalt esitatakse diplomitöö uurimisküsimused:

- Kuidas tagatakse õpilaste veoks kasutatavatele bussidele esitatud nõuded?
- Kuidas bussijuhid järgivad neile esitatud nõudeid õpilasi teenindades?
- Kas õpilased täidavad bussis sõites sõitja kohustusi?

Töö koosneb teoreetilisest ja empiirilisest osast. Esimeses osas esitatakse järgnevad teoreetilised lähtekohad: turvavöö kui süsteem, esitatud nõuded turvavarustusele, riiklikud

seisukohad, esitatud nõuded bussijuhile ja bussiveole, näiteid bussidega juhtunud liiklusõnnetustest, ülevaade sõitja õigustest ja kohustustest, ülevaade õpilase eeldatavatest teadmistest, ülevaade turvavarustuse kasutuse statistikast, näiteid turvavarustuse olulisust rõhutavatest kampaaniatest.

Teises osas esitatakse uurimuse eesmärk, uurimisküsimused, valimi ja uurimismeetodite kirjeldused, vaatluste analüüs, poolstruktureeritud intervjuude analüüs. Seejuures antakse esiteks ülevaade vaadeldud sõidukite olukorrast, teiseks kirjeldatakse bussijuhtide tööd nähtu põhjal ning tuuakse kõrvale intervjuudest kuuldud teave, kolmandaks selgitatakse, kuidas käitusid bussis õpilased ning millised on koolide esindajate seisukohad.

Töö lõpeb aruteluga, kus analüüsitakse uurimuse tulemusi, esitatakse järeldused, ettepanekud ning tagasiside metoodikale. Sellele järgneb töö kokkuvõte.

1. UURIMISTÖÖ TEOREETILISED LÄHTEKOHAD

Järgnevates peatükkides antakse ülevaade, mis on turvavöö kui süsteem ning millised on turvavarustuse paigaldamise nõuded. Samuti tuuakse välja põhjused, miks nõudeid pidevalt kaasajastatakse ja täiendatakse. Seejärel kirjeldatakse, missugused nõuded on esitatud bussijuhile ja bussiveole ning käsitletakse laste veoga seotud lisanõudeid. Lisaks selgitatakse ka sõitja kohustusi ja õigusi ning tema eeldatavaid teadmisi turvavarustusest.

1.1. Turvavöö kui süsteem

Selleks, et mõista, miks sõidukite turvavarustuse, eelkõige turvavöö, kasutamist seadusega nõutakse ning riiklike kampaniate abil propageeritakse, tuleb selgitada, kuidas turvavöö töötab ja millised piirangud turvavöö on.

Auto on sõitjate või veose veoks ette nähtud vähemalt neljarattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis, buss on aga sõitjate vedamiseks ettenähtud auto, milles on lisaks juhikohale rohkem kui kaheksa istekohta. (Liiklusseadus, 2010.)

Sõidukiga tohib vedada üksnes nii palju sõitjaid, kui palju on sõidukis istmeid ja turvavööid (Intstruktionsbok, 2014, 36). Sõitjad peavad kinnitama turvavöö, et tagada optimaalne kaitse sõidukis sõitjatele ning vähendada kokkupõrke korral vigastuste ohtu, sest kinnitamata turvavööd, paiskuvad sõitjad vastu pidurduva sõiduki sisemust. Turvavöö töötab tõhusalt siis, kui vöö poolt tekitatud jõud langevad rinnakule ja vaagnale, mistõttu on vaja turvavööd pingutada nii palju kui võimalik. (Autonduse käsiraamat, 2015, 523.) Õnnetuste statistika näitab, et sõitjatel, kes kannavad nõuetekohaselt turvavööd, on väiksem risk õnnetuses viga saada ning nad elavad kokkupõrke suurema tõenäosusega üle (Instruktionsbok, 2014, 84). Turvavöö kasutamine suurendab avariisse sattunud sõitjate ellujäämisvõimalust poole võrra (Sakala, 2005).

Õigesti kasutatuna on turvavöö tõhus abivahend: turvavöö aitab sõitjal püsida istmel, tasahaaval vähendada kehale rakenduvat energiahulka ja vältida kontrollimatut liikumist, mis võib põhjustada tõsiseid vigastusi. See aitab ka vähendada autost väljalendamise ohtu.

Lisaks teistele abivahenditele tänapäevastes sõidukites, näiteks sõiduki „kägardumine“, aitab turvavöö kinnitada sõitjad auto külge ja annab võimaluse vaiksemaks ja pehmemaks aeglustumiseks. Eesmised kägardumiskohad ja teised passiivse turvalisuse elemendid, nagu turvapadjasüsteem, on loodud, et neelata kineetilist energiat. Kui neelata kineetilist energiat pikema aja jooksul, mõjuvad kehale talutavamad jõud, mis vähendavad vigastuse tekkimisohtu. Turvavööd võivad märkimisväärselt vähendada vigastuse tekkimisohtu igasuguses õnnetustes. (Instruktionsbok, 2014, 84.)

Sõiduki kasutusjuhendis kirjeldatakse laupkokkupõrget ja füüsikaseadusi. Põhimõte on lihtne: nii liikuval sõidukil kui ka sõitjal on kineetilist energiat, mis sõltub sõiduki kiirusest ja massist. Mida suurem on sõiduki kiirus ja mass, seda rohkem energiat tuleb kokkupõrke korral „neelata“, seejuures on sõiduki kiirus kõige olulisem mõjutaja. Suurendades kiirust kaks korda (25 km/h vs 50 km/h), kasvab energia neli korda. Turvavööd kasutamata ei ole sõitjad sõidukisse „kinnitatud“, mis tähendab, et sõitjad jätkavad laupkokkupõrke korral liikumist kiirusel, millega sõiduk liikus vahetult enne kokkupõrget, seni, kuni miski neid peatab. Tavaliselt on selleks sõitjate ruumi sisemus. Turvavööd kandmata neeldub kogu sõitjate kineetiline energia kontaktis seinaga. (sammas, 83.)

Kui sõitjad ei kanna turvavööd, siis kogu nende kineetiline energia neeldub kontaktis seinaga. Sama põhimõte rakendub laupkokkupõrkes olevatele inimestele maanteel. Isegi linnakiirustel vahemikus 30 km/h kuni 50 km/h rakenduvad kehale jõud, mis on võrreldavad kuni 1000 kg raskusega ja rohkem. Suurtematel kiirustel on need jõud aga veelgi suuremad. Loomulikult ei kohaldu füüsikaseadused ainult laupkokkupõrgetele, vaid kõikidele õnnetustele ja kokkupõrgetele. (sammas, 83.)

Palju inimesi usub, et hoides end käte abil tugevasti kinni, on võimalik kehale mõjuvaid jõude kontakti korral vältida. See pole aga tõsi. Isegi väikestel kiirustel on kokkupõrkel kehale mõjuvad jõud liiga suured, et end käte abil paigal hoida. Laupkokkupõrke korral paiskuvad turvavööga kinnitamata sõitjad vastu rooli, armatuurlauda, tuuleklaasi või mujale, mis teele satub. Isegi kui sõiduk on varustatud turvapatjadega, peavad kõik sõitjad, kaasa arvatud juht, kandma nõuetekohaselt kinnitatud turvavööd, et õnnetuse korral vähendada raske vigastuse või surma riski, olenemata sellest, kas istme juures on turvapadi või mitte. Turvavööd pakuvad kaitset ka siis, kui turvapadjad ei avane või on juba avanenud. Turvavööga kinnitamata sõitjad võivad lennata sõitjate ruumist välja, mis võib kaasa tuua täiendavaid vigastusi või surma. Seega on oluline, et ka sõitjad tagaistmel

kasutaksid turvavööd, sest nad võivad õnnetuse korral paiskuda läbi sõiduki. (samas, 84.) Samuti hoiab tagaistmel kinnitatud turvavöö ära võimalikud kehavigastused, ennekõike pea-, rindkere ja põlvevigastused. (Cuny, Foret-Bruno, Guillemot, Lamielle, Petit, Verriest & Vezin, 2006.) Turvavööga kinnitamata sõitjad tagaistmel on ohuks mitte ainult endale, vaid ka juhile ja teistele sõitjatele. Olenemata sellest, kas ollakse pikemal sõidul või minnakse poodi ümber nurga, tuleb alati kinnitada turvavöö ja veenduda, et kõik on turvavöö kinnitanud. (Instruktsioonibok, 2014, 84.)

Süsteemirikked või -kahjustused vähendavad turvavöö efektiivsust ja suurendavad riski tõsise või surmava vigastuse tekkeks, mistõttu tuleb turvavööd regulaarselt kontrollida. Kui rihmad, sidemed, sulgurid või tõmburid on vigased, tuleb need kohe vahetada välja konkreetse sõiduki tootja poolt sellele mudelile ettenähtud varustusega. Pinget ja venimist talunud rihm tuleb välja vahetada uue samasuguse rihma vastu ka siis, kui rihmal puuduvad silmaga eristatavad vigastused. Vigast rihma ei saa parandada, turvavööd ei tohi töödelda ega ka sõidukist eemaldada. Turvavöö tuleb ka hoida alati puhtana, sest määrdunud vöö ei pruugi töötada õigesti ning võib mõjutada vöö seda funktsiooni, mis laseb turvavööl vabalt liikuda. Kui turvavöö keerdudest väljakeeramine ei ole võimalik, tuleb vööd siiski kanda. Oluline on, et keerd vöös oleks kohas, kus see ei puutu otseselt kokku kehaga. Lõtv turvavöö võib põhjustada raskeid vigastusi, kui liigub tugevatelt kehaosadelt (rinnak ja vaagen) pehmetele kudedele (kõht). (samas, 85.)

Risk saada avariides või õnnetustes raskeid või eluohtlikke vigastusi suureneb, kui istuda sõidukis valesti. Sõiduki avanev turvapadjade süsteem võib olla lisaohht tervisele. Oht tõsisemaks vigastuseks on, kui täidetud on üks või mitu tingimust järgnevast mittetäielikust tingimuste nimekirjast: sõidukis seismine, istmete peal seismine, istmetel põlvitamine, istme seljatugi on allasendis, armatuurlauale toetamine, tagaistmel lamamine, istme serval istumine, istumine külgsuunaliselt, aknast välja kõõlumine, jalgade asetamine akendele, jalgade asetamine aknast välja, jalgade asetamine armatuurlauale, jalgade asetamine pea- või seljatoele, sõitjate sõitmine ruumipõrandal, istumine käetoel, õigesti kinnitatud turvavööta sõitmine, pagasiruumis sõitmine. Selleks, et turvapadja süsteem ja turvavöö sõitjat kaitseks, peavad sõitja jalad asetsema igal ajal istme ees põrandal. (samas, 69.)

Turvavöö ei tööta efektiivselt, kui turvavöö on kinnitatud teise istme turvavöö sulgurisse, turvavöö sulguris on esemed või vedelikud, ühe turvavööga on kinnitatud mitu inimest,

turvavööd kantakse jäikade või purunevate asjade sees või peal, nagu prillid, pliiatsid, võtmed jt, turvavööd kantakse ülerõivaste, nagu mantel või spordijakk peal, kasutatakse turvavöö suunajaid või seadmeid, mis lõdvendavad õlavööd, turvavöö avatakse enne sõiduki täielikku peatumist (Instruktionsbok, 2014, 87).

1.2. Nõuded turvavarustuse paigaldusele

Turvavöö on jätkuvalt efektiivseim sõiduki passiivse turvalisuse element. Hoolimata sellest, et kõigis Euroopa Liidu riikides (28) on kohustuslik kanda turvavööd, on turvavööde kasutus esiistmetel protsentuaalselt 88% ja tagumistel istmetel 74% nendes riikides, kus uuritakse turvavööde kasutust. Võrreldes sõiduautodega kasutatakse turvavööd oluliselt harvemini väikebussides ja veoautodes, samuti on vahe selles, millist liiki teel sõidetakse. Statistika on muret tekitav, sest uuringud näitavad, et turvavööga kinnitamata sõitjatel on suurem võimalus saada surmavaid vigastusi õnnetustes, kus turvavöö kandmine päästaks inimese elu. Euroopa Transpordi Ohutuse Nõukogu (ETSC) hinnangul oleks saanud 2012. aastal ära hoida 900 liiklussurma, kui 99% kõikidest sõitjatest oleks, muuseas turvavöö meeldetuletuse kaasabil, kinnitanud turvavööd. (European ..., 2018.)

Euroopa Liit plaanib sisse viia täiendatud UNECE regulatsioone. Alates septembrist 2019 on kohustuslik paigaldada uute sõiduautode kõikidele istmetele turvavöö meeldetuletuse süsteem. Hetkel kehtiv nõue, mis on vastu võetud 2009. aastal, ütleb, et turvavöö meeldetuletus on kohustuslik üksnes juhiistmel. Uuendusena viiakse sisse nõue paigaldada turvavöö meeldetuletus kõrvalistuja istmele ja tagumistele istmetele. Esiistmetel peab süsteem tuvastama sõitja ning tegema hääelhoiatuse sõidu alguses, kui turvavöö ei ole kinnitatud. Tagaistmetel peab süsteem tegema hääelhoiatuse juhul, kui turvavöö avatakse sõidu vältel. (samas.)

1.3. Riiklikud seisukohad turavarustuse kasutamisest

Valitsuse tegevusprogrammis on aastatel 2016–2019 soovitud vähendada õnnetussurmasid ning -juhtumeid läbimõeldud ennetustegevuse ja tõhusama järelevalvega. Lähtutakse põhimõttest, et transpordisüsteem peaks olema kujundatud selliselt, et selles ei hukkuga ega saaks raskelt vigastada ükski süsteemikasutaja ehk liikleja isegi juhul, kui ta liikluses eksib (Majandus- ..., 2013).

Liiklus on ühine vastutusala, milles on oluline roll ettevõtete hoolsuskohustusel, täitmaks töötervishoiu ja -ohutuse, liiklusohutuse, sõidukite tehnilise vastavuse ja veoseveo nõudeid. Niisamuti on nullvisioonist lähtuva töökorralduse puhul ettevõtjal võimalik nii sõidu-, töö-, puhkeaja, sõiduki tehnilise vastavuse või veose ohutusega seotud rikkumisi ära hoida kui ka mõjutada sõidukijuhti rikkumisi vältima. Programmiline ettepanek on, et eksimuse ja rikkumise toimepanemist saavad takistada nn „lukud“ sõidukis, mis ei lase juhil ilma teatavaid tingimusi täitmata autot või seadet kasutada. (Majandus- ..., 2016.)

1.4. Nõuded bussijuhile

Paralleelselt mõistetega buss või väikebuss kasutatakse sageli, eriti seadusandluses, mõisteid D-kategooria või D1-kategooria sõiduk, mille sisu on siinkohal paslik lahti seletada. Mootorsõiduki kategooria D on auto, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile rohkem kui kaheksat sõitjat, sama auto koos kerghaagisega. Mootorsõiduki alamkategooria D1 on auto, mis on kavandatud ja valmistatud vedama lisaks juhile veel kuni 16 sõitjat ning mille pikkus ei ületa kaheksat meetrit, sama auto koos kerghaagisega. (Liiklusseadus, 2010.)

D-kategooria mootorsõidukijuhi koolituskursusele võetakse õppima D-kategooria või D1-alamkategooria bussi juhtimisõigust taotlev isik, kelle alaline elukoht on Eestis ja kellel on B-kategooria juhiluba D-kategooria bussi juhtimisõiguse taotlemisel olnud vähemalt poolteist aastat, D1-alamkategooria bussi juhtimisõiguse taotlemisel pool aastat, arvestades kursusele taotluse esitamise kuupäevast (Mootorsõidukijuhi ette ..., 2011).

D1-alamkategoria bussi juhtimisõiguse taotlemisel on taotleja õppetöö alustamisel vähemalt 20,5 aastat vana, D-kategoria bussi juhtimisõiguse taotlemisel on taotleja õppetöö alustamisel vähemalt 23,5 aastat vana, D1-alamkategoria bussi või D-kategoria bussi juhtimisõiguse taotlemisel on taotleja õppetöö alustamisel vähemalt 17,5 aastat vana, kui isik õpib „Autoveoseadusega” kehtestatud ühendatud ametikoolituse 280-tunnisel kursusel ning on selle kursuse raames läbinud juhi algastme koolituse. Isik peab omama koolituskursusele vastuvõtmiseks taotletava kategoria mootorsõiduki juhtimist lubava märkega kehtivat tervisetõendit. (Mootorsõidukijuhi ette ..., 2011.)

Määrusega kehtestatakse, et juht peab teadma liiklusreeglite mittetäitmisest tulenevaid ohte ning ta peab mõistma teiste liiklejate käitumisviisi omaksvõtmise, nn grupisurve avaldumist liikluses. Juht peab tundma isiksuse kalduvust grupisurvele allumiseks või mitteallumiseks, selle põhjusi ning negatiivse grupisurve mõju liiklusohutusele. Seetõttu on oluline, et juht viljeleks teistele liiklejatele eeskujuks olevat ja neid positiivselt mõjutavat käitumisviisi. D-kategoria ja D1-alamkategoria ettevalmistuse läbinud juht tunneb bussi varustusele kehtivaid nõudeid, teab sõitjate teenindamise aluseid, bussiveo kohta käivaid nõudeid, ta peab oskama suhelda sõitjatega korrektselt ka olukordades, kus tuleb rakendada bussiveole iseloomulikke tavalisi ja ka täiendavaid turvameetmeid. (samas, Lisa 10.)

Juht peab oskama suurema ohuallika valdajana arvestada teiste liiklejate ja sõitjatega, ta peab oskama rakendada spetsiaalseid sõidukiohutuse abinõusid – kontrollida sõidukikere, teenindusoksi, avariiväljapääsusi, esmaabivahendeid, tulekustuteid ja muud turvavarustust. Juht peab olema teadlik juhi vastutusest sõitjateveol, sõitjate mugavuse ja turvalisuse tagamise võimalustest, laste veo erisusest võrreldes üldise sõitjateveoga ning sõidueelse kontrolli tegemise vajalikkusest. (Mootorsõidukijuhi tead ..., 2011.)

Sõidukis, millel on turvavööd, peab juht olema sõidu ajal turvavööga nõuetekohaselt kinnitatud. Juht on kohustatud enne sõidu alustamist veenduma, et nii tema ise kui ka sõitjad kasutavad nõuetekohaselt turvavahendeid ning mitte sõidutama sõitjat, kes pole seda nõuet täitnud. Liigeldes aga jääteel, peab juht olema turvavööga kinnitamata. (Liiklusseadus, 2010.)

1.5. Nõuded bussiveole

Bussivedu on sõitjate vedu bussi või kuue kuni üheksa istekohaga sõiduautoga. Vedaja on kohustatud korraldama liiniloale märgitud vedu liiniloa andja kinnitatud sõiduplaani ja teiste liiniloa taotlemisel esitatud veotingimuste kohaselt, tagades sõitjate ohutuse. Vedaja ei pea järgima sõiduplaani, kui see on raskete teeolude, teeremondi või muude vedajast sõltumatute asjaolude tõttu vajalik sõitjate või liiklejate ohutuse või pagasi säilivuse tagamiseks. Pagas peab busses või selle haagisel olema paigutatud ning kinnitatud nii, et see ei ohusta inimest ega keskkonda, ei põhjusta varalist kahju ega takista liiklust. Kui pagasi paigutab või kinnitab sõidukijuht, siis vastutab pagasi paigutamise või kinnitamise nõuete täitmise eest sõidukijuht. (Ühistranspordiseadus, 2015.)

Liiklusseadus ütleb, et suurim lubatud sõidukiirus bussil on 60 kilomeetrit tunnis, kui bussis on seisvad või küljega sõidusuunas asuvatel istmetel istuvad sõitjad. Sõitjaid ja veoseid tohib vedada ainult viisil, mis ei takista sõiduki juhtimist ega piira juhi vaatevälja, ei varja sõiduki tulesid, registreerimis- ja tunnusmärke ega juhi märguandeid. Sõitjaid tohib vedada ainult valmistaja poolt sõidukis ettenähtud kohtadel ja viisil. Sõitjate juhuveol bussis, mille eesmärgiks on laste vedu ja mis toimub asulavälisel teel, võib alla 18-aastaseid istuvaid lapsi vedada vastavalt istekohtade arvule ning seisvate laste vedu on keelatud. Sõitjateveol, mille eesmärgiks on laste vedu, kasutataval bussil peab esi- ja tagaosas olema lasterühma tunnusmärk ning peatuse ajal peavad põlema ohutuled. Bussijuht ja laste saatja peavad tagama laste bussi sisenemise ja bussist väljumise ning sõidutee ületamise ohutuse. (Liiklusseadus, 2010.)

1.6. Bussidega juhtunud liiklusõnnetused Eestis ja välismaal

Järgnev valik bussidega juhtunud liiklusõnnetustest välismaal ja ka Eestis näitab, et bussidega juhtuvad samuti liiklusõnnetused. Nendes õnnetustes on sageli viga saanud või hukkunud inimesi.

Bulgaaria lääneosas Svoge linna lähedal juhtus 2018. aasta 25. veebruaril liiklusõnnetus, kus bussijuht kaotas turiste vedanud bussi üle kontrolli. Buss sõitis teelt välja ja paiskus külili. Bussis olnud inimestest 15 hukkus ning 27 sai vigastada. (Nael, 2018.) Peruus juhtus aga 2019. aasta 25. jaanuaril liiklusõnnetus, kus reisibuss sõitis teelt välja ja paiskus jõeorgu. Bussis olnud inimestest sai surma 10 ja vigastada 30 inimest. 2018. aasta veebruaris sõitis kuristikku kahekordne buss ja surma sai 44 inimest. Kuu varem suri samalaadses õnnetuses 52 inimest. (Peruus sai ..., 2019a.) Venemaal Kaluga oblastis juhtus 2019. aasta 3. veebruaril liiklusõnnetus, kus lapsi vedanud koolibuss paiskus teadmata põhjustel üle katuse. Bussis oli 48 inimest, neist 31 last. Õnnetuses hukkus 7 inimest, neist 4 last. (Venemaal hukkus ..., 2019.) Saku vallas Harjumaal juhtus 2019. aasta 1. veebruari hommikul liiklusõnnetus, kus lapsi vedanud koolibuss vajus tee äärest kraavi külili. Bussijuht oli peatanud bussi, et anda teed vastu tulnud sõiduautole. Bussis olnud 12 õpilast aidati akna kaudu välja, keegi viga ei saanud. (Raal, 2019.).

Eestis hukkus 2018. aastal 2 inimest liiklusõnnetustes, kus osales ka buss. Kokku juhtus 110 erinevat inimkannatanutega liiklusõnnetust, kus osales buss ka buss ja milles registreeriti 140 vigastatut. (Maanteeamet, 2019.) On oluline, et liiklusõnnetustes ei saaks keegi viga või surma. Sõitjal on võimalus õnnetuste tagajärgi leevendada, täites temale seadusega ette nähtud kohustusi.

1.7. Sõitja kohustused ja õigused

Järgnevalt on toodud välja nopped liikluseadusest, mis puudutavad sõitja kohustusi ja õigusi. Sõitja on isik, kes kasutab liiklemiseks sõidukit, kuid ei juhi seda.

Liikluseaduses tuuakse välja, et sõidukis, millel on turvavööd, peab sõitja olema sõidu ajal turvavööga nõuetekohaselt kinnitatud. Bussis, välja arvatud selle esiistmel või esimesel istmereal, tohib täiskasvanud sõitjal süles olla üks alla kolmeaastane laps tingimusel, et last süles hoidev sõitja on turvavööga sõiduki või turvavöö tootja nõuete kohaselt kinnitatud. Erandina tohib bussis, välja arvatud esiistmel või esimesel istmereal, täiskasvanud sõitjal, kelle turvavöö ei ole kinnitatud, süles olla üks alla seitsmeaastane laps. Kui aga lapse pikkus ei võimalda teda sõiduki või turvavöö tootja nõuete kohaselt kinnitada sõiduki turvavööga, tuleb lapse sõidutamisel sõidukis, millel on turvavööd, kasutada tema pikkusele ja kaalule sobivat turvaseadme tootja nõuete kohaselt kinnitatud turvaseadet. Sõitjal ei pea turvavöö olema kinnitatud, kui tal on kaasas liikluseaduse § 101 lõike 91 kohane arsti kirjalik otsus temal turvavöö kasutamise vastunäidustuse kohta. Sõitja peab olema turvavööga kinnitamata liigeldes jääteel. Sõidukis, millel peavad olema peatoed, peab peatugi olema reguleeritud selliselt, et see toetaks sõitja pead kuklast. Lisaks nimetatule tuuakse välja ka asjaolu, et sõitja ei tohi sõidu ajal tõmmata juhi tähelepanu sõiduki juhtimiselt kõrvale.

Bussiveo ajal on sõitjal õigus bussi salongis või pagasiruumis tasuta vedada lisaks käekottidele, arvutikottidele, kandekottidele ja muule samalaadsele pagasile üht reisikotti, kohvrit või muud samalaadset käsipagasit, samuti liikumisabivahendeid, puudega isikute juht- või abikoeri, lapsevankreid ja -kärusid ning kohase puuri, kasti, suukorvi või rihmaga väikeloomi ja linde. Nimetatud asjad ei tohi häirida või ohustada ühissõidukijuhti ja sõitjaid, takistada sõitjate sisenemist, väljumist ja liikumist ühissõiduki salongis ning rikkuda sõitjate riideid või pagasit. (Ühistranspordiseadus, 2015.)

1.8. Õpilaselt nõutavad teadmised turvavöödest ja nende kasutamisest

Vabariigi Valitsuse 06.01.2011. a määruse nr 1 „Põhikooli riiklik õppekava” lisa 13 ühe läbiva teema, „Tervis ja ohutus”, käsitlemisega taotletakse õpilase vaimset, emotsionaalset, sotsiaalset ja füüsilist kujunemist terveks ühiskonnaliikmeks, kes järgib tervislikku eluviisi, käitub turvaliselt ning aitab kaasa tervist edendava turvalise keskkonna kujundamisele. Ohutuse valdkonnas õpetatakse käituma ohutult ka liikluskeskkonnast tulenevate ohtude puhul. Õpilast suunatakse muuhulgas kujundama liiklusohutusele suunatud hoiakuid ja käitumist, samas kujundatakse õiget liikluskäitumist, harjumust järgida liikluses kehtivaid norme ning arvestada kaasliiklejatega. Õpilane peab tundma õppima ja väärtustama liikluse ning ohutuse reeglitest tulenevaid kohustusi, õigusi ja vastutust.

Laste liikluskasvatuse eesmärk on kujundada üksteisega arvestavaid liiklejaid, kellel on teadmised ja oskused, mis toetavad nende enda ja teiste liiklejate toimetulekut ning ohutust mitmesugustes liiklusolukordades, muuhulgas sõitjana. Liikluskasvatuse käigus õpetatakse last kasutama ohutust tagavaid ja suurendavaid kaitsevahendeid, sealhulgas ka turvavööd. (Laste liiklus ..., 2011.) Õppe- ja kasvatustegevus lastega peab toimuma nii teoreetilises kui ka praktilises vormis. Liikluskasvatus on üldise kasvatuse osa. Õppe- ja kasvatustegevustes vastutab õpetaja liikluskasvatuse korraldamise, läbiviimise ja lõimise eest. (Sellenberg, 2010.)

Õpilastelt on alusharidusest IV kooliastmeni nõutud, et neil on teadmised turvavöö olulisusest ja sellest, et turvavöö tuleb võimalusel kinnitada (vt Tabel 1).

Tabel 1. Õpilase teadmised turvavarustusest (Läbiva teema „Tervis ja ohutus“ ohutuse alateema õpetajaraamat alusharidusele ning I–IV kooliastmele)

Alusharidus	Teab turvavöö ja turvatooli vajalikkust sõidukis. Kasutab autos sõites turvatooli.
I kooliaste (1.–3. klass)	Kirjeldab turvavöö vajalikkust. Kinnitab autos ja bussis turvavöö.
II kooliaste (4.–6. klass)	Põhjendab turvavöö vajalikkust ja kirjeldab, mis juhtub kokkupõrke korral autos või bussis sõitjaga. Kinnitab autos, taksos ja bussis turvavöö.
III kooliaste (7.–9. klass)	Toob välja seosed turvavöö kasutamise, kiiruse ja kokkupõrke vahel. Kinnitab autos, taksos ja bussis turvavöö.
IV kooliaste (10.–12. klass)	Põhjendab ja analüüsib turvavahendite kasutamise vajalikkust ja erisusi erinevate liikluskeskkondade puhul. Kasutab turva- ja ohutusvahendeid õigesti.

Liikluskasvatus kui üldise kasvatusena on alguses suunatud lapsevanematele, kes loovad oma igapäevase tegevusega aluse lapse ohutule liikluskäitumisele. Lapsele suunatud kasvatus keskendub ohutute tegutsemisviiside, mis puudutavad turvavarustuse kasutamist, juurutamisele. Noorte puhul on oluline lisada kasvatusse arusaama kujunemine oma käitumise ja selle tagajärgede kohta. (Keskinen, 2014, 6.)

Lapse kasvatuses vanuses kuni 4 eluaastat tuleb eelkõige keskenduda lapse lähedastele täiskasvanutele ja vaid mingil määral lastele endile. Samas tuleb meeles pidada, et lastel on juba varajases lapsepõlves oluliseks õppimise kanaliks täiskasvanute tegevuse „järeletegemine“. Liikluskasvatust ohutute käitumisviiside omandamiseks ja põhialuste õppimiseks tuleks alustada juba sellel perioodil. Täiskasvanutele mõeldud ohutuskasvatuse sisuks on peamiselt lapse arengu, võimaluste, piiride mõistmine ja teisalt liikluses osalemise kavandamine ohutust edendaval viisil (liiklusvormid, ohutusvarustus jne). Rõhutada tuleb täiskasvanu kui lapse eeskuju olulisust. Igapäevaste tegevuste käigus õpetatakse lapsele, kus tohib üksi liikuda, miks paneb täiskasvanu lapse alati turvaistmele

või asetab ta jalgratta lapseistmele ning paneb pähe kaitsekiivri nii lapsele kui ka loomulikult endale. Laps peab tegema vahet mängukohal ja tänaval, sellel, kust jookseb piir. Teisalt aga ei tohi lootma jääda sellele, et lapsel püsivad piirid meeles ja ta käitub nende järgi. (Keskinen, 2014, 61.)

Vanuses 5–6 eluaastat hakkab kasvatus tähelepanu siirduma üha enam täiskasvanult lapsele, samas on täiskasvanu endiselt oluliseks harimise objektiks, ennekõike seetõttu, et liikluses on ta jätkuvalt lapse eeskujuks. Täiskasvanud aitavad lapse iseseisvumisele kaasa, sealjuures säilitatakse piire ja hoitakse siiski lastel silma peal. Eelkooliealised õpivad käitumist liikluses ning liiklusreegleid lihtsustatud kujul, kuid mitte näiteks teeandmiskohustust ja teisi sarnaseid reegleid, mille rakendamine on eelkooliealistele alles keeruline. Ühistranspordi kasutamises vajavad lapsed juhendamist. (samas, 62.)

7–12aastased, varajases noorukieas noored, on liikluskasvatuse esmaseks sihtrühmaks. Siiski, tulemused on näidanud, et lapsevanematel on kanda suur roll laste ohutusel veel ka hilises noorukieas ja varajases täiskasvanueas. Lapsevanemaid ei tohi unustada ka sellel nooruki arengustaadiumil. Õppimise põhimaterjaliks on noorte jaoks kasulikud liikluse toimimisviisid ning liiklusreeglid, kuid ka juba selles staadiumis on olulised aspektid oma tegevuse hindamine ning metakognitiivsete oskuste üldine harjutamine. Metakognitsioon ehk teisisõnu teadmised oma teadmiste kohta, teadmised oma oskuste kohta ja teadmised oma käsilolevate tegevuste kohta. (samas, 63-64.)

13–17aastaste liikluskasvatus on suunatud noorukile endale ning tema lähikondlastele, nii täiskasvanutele kui ka nooruki võrdlusgrupile. Endiselt on olulised täiskasvanutepoolne suunamine ja järelevalveülesanded. Liiklusjärelevalvet teostav süsteem, peamiselt politsei, on nii selle kui ka järgmise vanusegrupi puhul oluliseks kasvatust mõjutavaks pooleks. Politsei annab tagasisidet liikluskäitumise kohta. Tõenäoliselt on politsei liiklusjärelevalvetegevus ning tagasiside andmine järelevalve raames tegelikult politsei poolt tehtavast „liiklusalasest valgustustööst“ tähenduslikum. Turvavöö kasutamata jätmise on seotud sellega, et õnnetusse sattumine tundub enda puhul vähetõenäoline. Olulised asjad õppimise juures on põhiteave ja oskused liikluses toimetulekuks, samuti vastutustunde äratamine. Sellesse vanusegruppi kuuluvatel noortel, kes tunnetavad aega lühikeses perspektiivis, tõuseb esile planeerimise ja refleksiooni olulisus. Kesksel kohal on eelkõige GDE-matriksi ülemiste tasandite teemad, liiklusõnnetusi üksikisikuga toimub

siiski harva. Liikluskäitumise suunamine ohutusele eeldab palju sõitmise käigus saadavat tagasisidet ja ka tugevat järelevalvet. (Keskinen, 2014, 65.)

18–20aastaste liikluskasvatus on suunatud noortele endile ja kogu nende lähikonnale koos võrdlusgruppide ja täiskasvanutega. Kasvatuse kõige olulisem sisu ei puuduta niivõrd liiklusoskuste tehnilist valdamist, kuivõrd nende tehniliste oskuste ohutul viisil kasutamist. Sõiduki käsitlemise ja liiklusolukordades toimetuleku oskus on vältimatu. Oluline on planeerida oma liiklemist ohutult ja samas vastavalt oma eesmärkidele. Vastutustunde rõhutamine õpetamise käigus tõstab esile, et kes teeb, see vastutab. Vastutuse eest ei saa põigelda, süüdistades "aju" või seda, et aju otsmikusagar veel areneb või et "peast käis klõps läbi". (samas, 66.)

2016. aastal Eestis läbiviidud haridusasutuste uuringus paluti koolide esindajatel hinnata liikluskasvatuse tulemuslikkust viimase kolme aasta jooksul. Koolidelt, mis hindasid viiepalliskaalal õpilaste teadmiste, oskuste ja hoiakute hetkeseisu hindega „3“ või väiksem, küsiti, mida tuleks liikluskasvatuse teematikas muuta. Vastustest ilmnas, et enim sooviti parandada koostööd vanematega, kasvatada järjepidevust liikluskasvatuse läbiviimisel, korrata asju üle ning rakendada teadmisi praktikas. (Liikluskasvatuse korral ..., 2016.) Liikluskultuuri muutmise protsess on pikajaline, eeldab paljude inimese käitumist kujundavate tegurite järjepidevat mõjutamist ning soovitud hoiakute ja käitumise kujunemiseks vajalike tingimuste loomist (Sellenberg, 2010). Kogukonna tasandi sekkumised paistavad suurendavat liiklusohutust kõige usaldusväärsemalt (Keskinen, 2014).

1.9. Turvavarustuse kasutuse statistika

Euroopa Liidu teedel hukkus 2017. aastal liikluses kokku 25 300 inimest. Maailma kõige ohutumatel, Euroopa Liidu, teedel oli ühe miljoni elaniku kohta keskmiselt 49 surmaga lõppenud liiklusõnnetust. Eesti ületas keskmist tulemust aastal 2016, kuid sellele järgneval aastal oli Eesti tulemus Euroopa Liidus paremuselt kuues: 36 surmajuhtumit miljoni elaniku kohta. (Euroopa ..., 2018.) 2018. aastal hukkus kokku 25 100 inimest, keskmiselt

toimus taas 49 surmaga lõppenud liiklusõnnetust. Eestis hukkus 51 inimest ühe miljoni elaniku kohta. (European Commission, 2019.)

Kolm peamist inimestest tulenevat ohtu liikluses on kiiruse ületamine, joove ning turvavarustuse (helkurite, turvavööde jms) kasutamata jätmise või nõuetevastane kasutamine (Turvalisuspoliitika, 2013). Maanteeameti „Liiklusaasta 2018“ kokkuvõttest selgub, et pea kolmandik sellel aastal Eestis hukkunud liiklejatest ei kasutanud korrektselt turvavarustust. Sõiduki turvavarustuse kasutamise aruandest võib lugeda, et kõigest 43% inimestest kinnitab alati bussis turvavöö (Turuuuringute AS, 2018a). Laste liiklusohutuse aruanne näitab, et bussis kinnitab turvavöö selle olemasolul alati 53% 6–14aastastest lastest. (Turuuuringute AS, 2018b).

1.10. Näited turvavöö kasutamisele suunatud kampaaniatest Eestis ja välismaal

Teadlased arvavad, et ohutuskampaaniaid tuleks planeerida ja läbi viia nii, et need oleksid samal ajal suunatud nii lapsevanematele kui ka lastele. Seda saab põhjendada näidetega turvavööst või jalgratturi kiivrist, mille kasutamise edendamine on kindlalt põhjendatud nii laste kui ka täiskasvanute puhul. (Keskinen, 2014, 76.)

Alates 1996. aastast toimub kevadperioodil kampaania turvavööde ja lapse turvavarustuse kasutamise olulisuse teadvustamiseks. Eelkõige suunatakse tähelepanu turvavööde kasutamise vajalikkusest lastele ja tagaistmel sõitjatele. 2005. aastast alates on kampaaniast välja kasvanud teemakohane atraktsioon, kus huvilisel on võimalik teha sõit pöörlevas autos ja tunnetada, kuidas turvavöö hoiab teda sõitjate ruumis paigal. Ekspositsioon on esindatud aastaringselt autondusega seotud messidel ja on tellitav ka teistele üritustele. (Sellenberg, 2010.)

LuxExpress väitis 2017. aasta sügisel nende Youtube'i kanalisse laetud video selgituses, et turvalisus on olnud alati nende jaoks prioriteet. Teist aastat järjest korraldati koostöös Maanteeameti, Politsei- ja Piirivalveameti, Simple Expressi ning Tallinna Bussijaamaga ohutusealane teavituskampaania, pööramiseks tähelepanu turvavöö kinnitamise olulisusele bussis. (Lux Express Group, 2017.)

2018. aasta 19. veebruari pärastlõunal kontrollisid politseinikud Tallinna ümbruses, kas reisijad olid kaugliinibussides turvavöö kinnitanud. Eesmärk oli suurendada teadlikkust. Tuletati meelde, et vigastused on õnnetuste korral raskemad, kui vööd peal ei ole. Samuti soovitati võimalusel kinnitada ka oma pagas. Lisaks tehti ettepanek turvavöödega varustatud bussi tellimiseks, kui on plaan minna ekskursioonile koolivaheajal. (Ratt, 2018.)

Politsei suunas oma järelevalve liikluses 2019. aastal muuseas turvavarustuse kasutamise kontrollimisele. Turvavarustuse kontrolli nädal toimus märtsis. Oma teatises märgitakse, et turvavöö kinnitamine on kõigi teiste autos olevate turvaseadmete, nagu õhkpadjad ja muu sellise, efektiivse toimimise eelduseks. Ka väikesel kiirusel on kokkupõrkel inimkehale mõjuvad jõud väga suured, mistõttu tuleb turvavarustust kasutada sõltumata sellest, kas ees on pikk või lühike reis. (Politsei- ja Piirivalveamet, 2019.)

Välismaistest kampaaniatest on silmapaistev olnud CDOT (ing k *Colorado Department of Transportation*) kampaania, kus 275 cm kõrgune granaat oli osa nende 2017. aasta kampaaniast „Märka turvavööta sõitjat“ (ing k *Beware of the Beltless*). Turvavööga kinnitamata sõitjad kujutavad tõsist riski kaassõitjatele: nad võivad olla sama ohtlikud kui granaat. Kampaanias tuuakse välja ka see, et tuleb mõista, kui ohtlikud on turvavööga kinnitamata sõitjad sõidukis ning ei tuleks peljata turvavöö kasutamist meelde tuletada. (Colorado ..., 2017.) CDOT on teinud kampaaniaid järjepidevalt. 2018. aastal pöördus CDOT Colorado elanike poole, küsides neilt põhjuseid, miks turvavöö tuleb kinnitada. Selgus, et vastajatel on olnud surmast pääsemise kogemusi, sõbrad on hukkunud autoõnnetustes, tahetakse jõuda koju lähedaste juurde, mistõttu saab järeldada, et kõigil on põhjus turvavöö kinnitamiseks, seega tuleb leida oma isiklik põhjus turvavöö kinnitamiseks. (Colorado)

Lisaks CDOT kampaaniale on tähelepanuväärne ka Saksamaa bänd Truck Stop, kes andis 2003. aastal välja singli „Schnall Dich An!“. Refraänis pöörduetakse veoautojuhi poole, et meenutada talle, mis võib juhtuda turvavööta sõites. Turvavöö tuleb kinnitada, sest see väike „klõps“ on seda väärt – turvavöö võib päästa elu. (Deutscher)

2. EMPIIRILINE UURIMUS

Järgnevalt esitatakse ülevaade uurimuse eesmärgist, uurimisküsimustest, valimist ning meetoditest, seejärel kirjeldatakse üksikasjalikult teavet, mida saadi vaatlustest ning poolstruktureeritud intervjuudest.

2.1. Uurimuse eesmärgid ja uurimisküsimused

Maanteeamet teeb koostööd kõrgkoolidega koolitranspordi ohutuse teemal. Soovitakse ülevaadet koolilaste transpordi reaalsest korraldusest ja sisendeid edasisteks tegevusteks selle ohutuse tagamisel. Kompleksuuringu eesmärk on saada ülevaade Eestis toimivast laste koolitranspordisüsteemist. Üldvalimisse kuuluvad hankelepingud, bussijuhid, bussid, taristu, liikluskeskkond ning turvavarustuse kasutamine. (Maanteeamet, 2019.)

Siinses töös kaardistatakse, kuidas kasutatakse koolibussides turvavarustust. Teema valik lähtub soovist anda isiklik märkimisväärne panus kompleksuuringusse, mille töögruppides on regulaarselt osaletud.

Käesoleva töö eesmärgiks on teha pilootuuring: katsetatakse meetodikat, mille abil kontrollitakse õpilaste veoks kasutatavate sõidukite vastavust nõuetele, õpilasvedude vastavust nõuetele ja sõitjate käitumise vastavust sõitjale esitatud nõuetele. Uurimismeetoditena rakendatakse osalusvaatlust bussides ja poolstruktureeritud intervjuusid bussijuhtide ning koolide esindajatega. Vaatlused toimuvad Rapla valla graafikujärgsetel koolibussiliinidel.

Eesmärgist lähtuvalt esitatakse diplomitöö uurimisküsimused:

- Kuidas tagatakse õpilaste veoks kasutatavatele bussidele esitatud nõuded?
- Kuidas bussijuhid järgivad neile esitatud nõudeid õpilasi teenindades?
- Kas õpilased täidavad bussis sõites sõitja kohustusi?

2.2. Uurimuse valim

Rapla vallas töötab 2019. aasta seisuga 10 üldhariduskooli ja neid teenindab 18 selleks ette nähtud koolibussiliini ning 6 avalikku bussiliini, mille liinikirjelduses on märge „käigus ainult koolipäevadel“ (Mägi, e-kirjavahetus, 2. jaanuar 2019). Andmed bussiliinide kohta on pärit lisaks vastava vallavalitsuse ametnikuga peetud e-kirjavahetusele ka internetiportaalist www.peatus.ee.

Uurimuses keskendutakse Rapla valla kolmele valitud koolile: Kabala Lasteaed-Põhikoolile, Kaiu Põhikoolile ning Juuru Eduard Vilde Koolile. Koolide valikul arvestati koolibussiliinide ajagraafiku sobivusega vaatluste läbiviimiseks. Järgnevalt viidatakse koolidele vastavalt Kabala kool, Kaiu kool ja Juuru kool.

Uurimistöö valimiks on valitud koolibusside juhid, koolide esindajad ja sõitjad. Valiku põhjenduseks on soov anda terviklikum ülevaade õpilaste veo olukorrast Rapla vallas. Paralleelselt selle tööga on koostatud teine diplomitöö, mis käsitleb koolibusside tehnoseisundit Rapla ja Kohila vallas. Töö autor on Alar Smirnov.

2.3. Uurimismeetodid

Püstitatud uurimisküsimustele vastuste leidmiseks kasutati uurimismeetoditena osalusvaatlust ning poolstruktureeritud intervjuud. Täpsem ülevaade, millal viidi läbi vaatlused ning intervjuud, on toodud tabeli kujul (vt Tabel 2).

Tabel 2. Uurimuse ajaplaan

	Kabala kool	Kaiu kool	Juuru kool
Vaatlus bussis	Kaks vaatlust 20. märtsi hommikul	Üks vaatlus 20. märtsi pärastlõunal	Üks vaatlus 29. märtsi hommikul
Poolstruktureeritud intervjuu bussijuhiga	20. märtsi hommikul	20. märtsi pärastlõunal	29. märtsi hommikul
Poolstruktureeritud intervjuu kooliesindajaga	12. aprillil	11. aprillil	18. aprillil
Märkused	Kaks järjestikust vaatlust kahel liinil. Intervjuu bussijuhiga järgnes vaatlusele.	Intervjuu bussijuhiga järgnes vaatlusele.	Intervjuu bussijuhiga järgnes vaatlusele.

Vaatlus on uurimisviis, kus uurija jälgib vahetult tegevusi ja keskkonda, kogudes teavet kõigi meelte abil, eeskätt aga huvipakkuva nähtuse eesmärgistatud ja süstemaatilise vaatamise ning kuulamise kaudu (Given, 2008). Vaatlused ei ole enne vaatluse algust kooskõlastatud õpilaste, bussijuhtide ega teenust pakkuvate ettevõtete esindajatega. Seetõttu on vaadeldavad sõidukid sarnased oma igapäevasele seisukorrale, ka inimeste käitumine on sarnane.

Vaatluse käigus tutvutakse kolme koolibussiliini teenindavate busside sõitjate ruumi seisukorra, bussijuhi käitumise ning sõitjate käitumisega. (vt LISA 1).

Intervjuuerimist võib defineerida kui „mingile teemale keskenduvat eesmärgipärast vestlust kahe või enama inimese vahel“ (Brennen, 2013: 27). Poolstruktureeritud

intervjuus kasutatakse varem koostatud intervjuukava, teisest küljest võib poolstruktureeritud intervjuu läbiviimisel muuta küsimuste järjekorda (nt tulevad jutuks teemad, mida oli peagi nagnii plaanis käsitleda) ja küsida täpsustavaid küsimusi (Harro-Loit, Kello, Lepik, Linno, Selg & Strömpl, 2014).

Poolstruktureeritud intervjuud viiakse läbi bussijuhtide ja koolide esindajatega. Esmalt uuritakse bussijuhtide seisukohti seoses õpilaste veoga (vt LISA 2), seejärel intervjuueeritakse koolide esindajaid, et saada teada nende seisukohti õpilaste veo korralduse kohta (vt LISA 3).

Järgnevalt antakse ülevaade õpilaste veoks kasutatavatest kolmest koolibussist. Selles töös keskendutakse eelkõige sõitjate ruumile. Seejärel kirjeldatakse bussijuhtide käitumist vaatluste ajal ning nende seisukohti õpilaste veo suhtes, pärast seda keskendutakse õpilaste käitumisele bussis ning kooliesindajate kommentaaridele.

2.4. Õpilaste veoks kasutatavate busside vastavus nõuetele

Kaks vaatlust on läbi viidud 2019. aasta 20. märtsi hommikul ning pärastlõunal (Kabala kool ning Kaiu kool), üks vaatlus on läbi viidud sama aasta 29. märtsi hommikul (Juuru kool).

Sõiduki taustakontroll: Kabala kooli õpilasi teenindab 2005. aasta Ford Transit 430L EF BUS. Sõidukil on 4 ust ning 17 istekohta. Seisukohti ja kohti invaliidile pole ette nähtud.

Vaatluse ajal oli buss tähistatud lasterühma tunnusmärgiga üksnes esiosas. Tunnusmärk oli paigaldatud kõrvalistuja ette sõitjate ruumi, tuuleklaasi ja armatuurlaua vahele, osaliselt klaasipuhasti taha. Bussis saab komistamata, end määrimata ja vigastamata liikuda istekohale. Varuväljapääsud on tähistatud. Istmed on puhtad ja terved, varustatud reguleeritavate peatugedega, kõik istmed on varustatud 3-punkti turvavöödega. Iga istmerea aknal on turvavöö meeldetuletuse kleebis. Turvavööd on puhtad ja töökorras.

Sõiduki taustakontroll: Kaiu kooli õpilasi teenindab 2000. aasta Mercedes-Benz Sprinter 416 CDI. Sõidukil on 3 ust ning 20 istekohta. Seisukohti pole ette nähtud. Vaatluse ajal ei

olnud buss tähistatud lasterühma tunnusmärkidega. Bussis saab komistamata, end määrimata ja vigastamata liikuda istekohale. Varuväljapääsud on tähistatud ning klaasihaamritega varustatud. Istmed on puhtad ja terved. 19 istekohta on varustatud 2-punkti turvavöödega, juhiiste on varustatud 3-punkti turvavööga, turvavööd on puhtad ja töökorras.

Sõiduki taustakontroll: Juuru kooli õpilasi teenindab 2002. aasta Renault Master. Sõidukil on 4 ust ning 16 istekohta. Seisukohti pole ette nähtud. Vaatluse ajal oli buss tähistatud lasterühma tunnusmärgiga üksnes esiosas. Bussis saab komistamata, end määrimata ja vigastamata liikuda istekohale. Avariiväljapääsud on tähistatud ning klaasihaamritega varustatud. Kõik 16 istet on varustatud 3-punkti turvavöödega. Vaatluse ajal olid turvavööd puhtad, kuid vaid osaliselt töökorras, hoolimata faktist, et sõiduk oli läbinud 14.03.2019 korralise ülevaatus. Istmete turvavöö lindid ei tõmbunud tagasi vastu keha vähemalt 2 istmel, ühel istmel istusin mina, teisel istmel minu vahetus läheduses istus õpilane.

2.5. Bussijuhtide käitumine sõidu ajal õpilasi teenindades

Kabala koolibussi vaatlusel täheldati, et bussijuht ei kasutanud peatumisel ohutulesid, ei oodanud ära enne sõidu jätkamist sõitjate jõudmist oma kohale. Juht ei tuletanud esimesel õpilaste veo liinil sõitjatele meelde turvavööd, teisel liinil tuletas juht meelde turvavööd, kasutades sealjuures väljendeid „Vähemalt täna“, „Erijutt“, „Igapäev ei tee“ jt. Juht ei vaadanud sõitjate ruumi, et veenduda, kas sõitjad on omal kohal ning samuti ei vaadanud ta, kas sõitjate pagas on turvaliselt paigutatud. Juht tegeles valdavalt sõiduki juhtimisega.

Juht sõitis vähemalt ühe peatustevahelise lõigu kinnitamata turvavööga. Juht sõitis adekvaatselt, vastavalt teoludele, juht hoidis rooli kahe käega. Juht kuulas raadiot, täheldati häiringut juhtimises, kui raadioeetris kõlasid Rahvusringhäälingu raadiouudised, mis puudutasid maanteeametit ning Puhu-Risti: juht sättis hääle valjemaks ning erutus sellest, mida oli kuulnud. Ta avaldas selgelt oma seisukoha just kuulnud uudistele. Samuti erutus juht, kui talle meenus küsida õpilastelt kinnaste kohta, mida arvatavalt keegi õpilastest oli eelmisel päeval sõitjate ruumi unustanud. Et näidata õpilastele kindaid, avas

ta sõidu ajal oma kinnitatud turvavöö ning haaras parema käega kõrvalistuja ees armatuuril olnud kinnaste järele. Ta pakkus neid õpilastele ning vastust saamata asetas ta kindad tagasi kohale armatuuril. Seejärel kinnitas juht uuesti turvavöö.

Kaiu koolibussi vaatlusel täheldati, et bussijuht ei kasutanud peatumisel ohutulesid. Juht tuletas enne sõidu algust õpilastele turvavööd meelde. Seejärel istus juht omale kohale ning kinnitas enda turvavöö korrektselt ülerõivaste alt ning pingutas turvavöö lindi üle. Juht veendus, et sõitjad on omal kohal, ta sõitis adekvaatselt, keskendunult ning vastavalt teoludele.

Juuru koolibussi vaatlusel täheldati, et bussijuht ei kasutanud peatumisel ohutulesid, ei oodanud ära enne sõidu jätkamist sõitjate jõudmist oma kohale. Juht ei tuletanud meelde turvavööd, niisamuti ei veendunud juht ohutuses. Samas juhil endal oli turvavöö kinnitatud ning ta tegeles kogu aja juhtimisega, ta sõitis adekvaatselt, keskendunult ning vastavalt teoludele.

Poolstruktureeritud intervjuud on läbi viidud vahetult pärast konkreetsete busside vaatlust 20. märtsil ja 29. märtsil. Vastavalt kokkuleppele juhtidega ei avaldata nende isikuandmeid. Poolstruktureeritud intervjuudes uuriti bussijuhtidelt, kui pikk on nende tööstaaž ning kas juht on selle aja jooksul ohuolukordadesse või liiklusõnnetustesse sattunud. Samuti uuriti, kuidas juht käitub, kui teda sõidu ajal segatakse ning kuivõrd oluliseks peab ta seda, et sõidu ajal oleks täiskasvanud sõitjaid kaasas. Intervjuus küsiti ka seda, kui tihti kontrollib juht turvavööde puhtust ja korrasolekut. Juhil paluti ka selgitada, milliseid probleemkohti tõstaks ta esile seoses õpilaste veoga ning kas ta annab koolile ka tagasisidet tekkinud probleemidest, seejuures paluti ka öelda, kas juhil on oma ettepanekuid seoses õpilaste veoga. Järgnevalt esitataksegi lühikesed kokkuvõtted intervjuudest saadud informatsioonist.

Kabala kooli õpilasi aitab vedada 40-aastase juhistaaziga juht. D-kategooria või D1-kategooria juhtimisõigus on välja antud 2010. aasta jaanuaris. Esimene sõit seoses Kabala kooliga toimus 2012. aasta sügisel. Tõsisesse ohuolukorda või liiklusõnnetusse juht tema sõnul sattunud ei ole, vaid kord juhtus üks plekimõlkimine. Juhi sõnutsi on tal sõiduisu täis, noorena sõitis lõbu pärast, nüüd pigem vajadusest. Oma töös püüab ta vältida auto lõhkumist.

Juht ütles, et tal on olnud üksikud korrad, kui ta on pidanud tõsiselt sekkuma õpilaste omavahelisse vestlusse, sest keegi õpilastest kasutas roppusi. Juht selgitas õpilasele, et mujal võib ta rääkida, kuidas soovib, kuid bussis tuleb arvestada ka teistega. Juht käskis õpilasel bussist väljuda ning võimaldas õpilase emal tulla sündmuskohale. Sellele järgnes kolmepoolne vestlus juhi, õpilase ja kooliesindaja vahel. Sõidu ajal pole tavaliselt organiseeritud täiskasvanut kaasas. Vahel juhtub, et keegi täiskasvanu sõidab sama teed, kuid ta ei ole õpilastega seotud. Juht pooldab, et olemas võiks olla koolitatud saatja. On juhtunud, et mõni pedagoog on jäänud bussis esimesena magama.

Juht vaatab pärast sõite sõitjate ruumi üle. Juht tõdes, et talle ei sümpatiseeri tema sõnutsi „lābustamine“ pirukate ja õuntega. Üks õpilane oli puistanud sõitjate ruumi päevalilleseemnete koori, mille tõttu korraldas juht vahetult pärast sõitu sõitjate ruumi koristuse, mille tegi asjaga seotud õpilane. Seejärel toimus vestlus juhi, õpilase ja kooliesindaja vahel. Pärast seda pole probleeme esinenud.

Juht turvavööde puhtust ja korrasolekut eraldi ei kontrolli. Juhi arvates on asjad aastatega paika loksunud. Uurides sõitjate ruumi paigaldatavate kaamerate kohta, rääkis juht, et küllap on nende paigaldus väikeettevõtjale kulukas. Samas tekitas kaamera otstarve temas küsitavusi, sest tekib tunne justkui neid kasutatakse juhi tegevuse kontrollimiseks seoses raha kasseerimisega. Juht soovis, et sõitjatel oleks inimlik viisakus, et sõitjad hoiaks bussi ja ei lõhuks istmete käetugesid.

Kaiu kooli õpilasi aitab vedada juht, kes on teinud Kaiu kooliga seotud sõite alates 2003. aastast. Praegu teadaoleva info põhjal on leping aastani 2021. Juht ei ole tema arvates sattunud tõsisesse ohuolukorda või liiklusõnnetusse, kuid rääkis seejuures sellest, et on olnud juhtum, kui teele oli langenud kask ning sõitmine oli seetõttu takistatud. Juht lahendas olukorra helistades kohalikule metsamehele, kes tuli sündmuskohale tööriistadega ning tegi tee vabaks. Juht on ka näinud koos õpilastega tee kõrvale maha langenud elektriliine, mis aga sõitmist ei mõjutanud. Samuti rääkis ta sõidukiga tee peal lumme kinnijäämisest, mis lahenes, kui sõidukit tuli lumest välja aitama kohalik traktorist.

Bussis pole juhil olnud põhjust korda luua, kuid ta tuletab turvavöö kasutamist meelde. Vaatlusel täheldati, et pärast bussijuhi meeldetuletust küsisid õpilased üksteiselt üle, kas turvavöö on kinnitatud. Saadi veel teada, et juht tunneb bussiga sõitnud õpilasi nimepidi. Intervjuust selgus, et tavaliselt ei ole sõidu ajal keegi täiskasvanud saatjatest kaasas, juht ei pea seda ka oluliseks.

Juht ütles, et turvavööde korrasolekut kontrolliti ülevaatuspunktis 2019. aasta jaanuaris, siis olid turvavööd korras. Pärast seda ei ole ta nende kontrolli vajalikuks pidanud. Õpilaste veoga seotud probleemkohti juhi arvates ei ole. Kool suhtleb juhi isaga, kes on vedu pakkuva ettevõtte omanik. Seni pole temani tagasisidet jõudnud, ilmselt seetõttu, et tagasisidet pole antud. Juht mõõnis, et teehooldus võiks olla parem, sest mõnikord on talvine tee lumest kehvasti lahti lükatud. Juht nentis, et buss ei pea koormusele vastu, selgitades, et sõiduki vasakpoolse tagumise ratta stabilisaatori puks on läinud kolme kuuga läbi.

Juuru kooli teenindav juht on olnud 20 aastat bussijuht, enne seda oli ta kraanajuht. Juhitud on nii suuremaid kui ka väiksemaid sõidukeid. Varem oli Juuru kool suurem, siis kasutati ka suuremat bussi. Juht ei ole tema arvates sattunud tõsisesse ohuolukorda või liiklusõnnetusse mitte kordagi oma 55-aastase staaži jooksul.

Juhi arvates on õpilased on toredad, teda on aeg-ajalt kutsutud hellitavalt onuks. On olnud juhuseid, kus on tulnud sekkuda, kuid pärast seda pole konkreetsete õpilastega sarnaseid probleeme esinenud. Sõitudel pole täiskasvanud saatjat kaasas olnud, juht ei pea seda ka oluliseks. Sügisel räägiti vajalikud asjad üle ja seni on ta tekkinud olukordadega hakkama saanud. Sõiduki turvavööid kontrolliti ülevaatusel hiljuti, 27. märtsil 2019. aastal. Sõiduk käib tihti aga remondis. Juht toob välja, et teed on kehvast seisukorras, sageli tuleb kasutada põhimarsruudist kõrvale jäävaid teid, mis on paremini sõidetavad.

Bussijuhid juhtisid sõidukeid vastavalt teoludele, ettevaatlikult ning riskeerimata. Juhtidel olid turvavööd kinnitatud. Tihti jätkati pärast peatust sõitu nii, et sõitjad olid liikumas oma istekohale.

2.7. Õpilaste käitumine bussis sõites

Kabala kooli õpilastest kasutas kooli jõudmiseks ühtekokku 22 õpilast koolibussi. Vaatlusel jälgiti, mida õpilased teevad seljakotiga ning kas ja kuidas kinnitavad nad turvavöö. Esimese liini õpilaste vaatlusel täheldati, et seljakott asetati üldjuhul enda kõrvale vabale istmele, kuid vähemalt kahel õpilasel oli seljakott sõidu ajal seljas.

Turvavööde korrektseks kinnitamiseks ei avanud keegi ülerõivaid või turvavööd ei kinnitatudki. Jälgiti ka seda, kas bussijuhti segatakse. Üldiselt saab öelda, et bussijuhti ei segatud, kuid toimus siiski üks intsident. Õpilane leidis sõidu ajal sõitjate ruumi põrandalt kindad ning andis need bussijuhi kätte sõidu ajal. Tähelepanu pöörati ka sellele, kas õpilased on sõidu vältel oma kohal. Kabala kooli õpilased istusid bussis oma kohal. Kui buss hakkas jõudma kooli juurde, siis tõusti ning tehti ettevalmistusi bussist väljumiseks sõidu ajal.

Teise liini õpilaste vaatlusel täheldati, et peale bussijuhi meeldetuletust enne sõitma hakkamist kinnitasid pea kõik sõitjad turvavöö sõidu ajal, kuid ülerõivaid ei avatud turvavööde korrektseks kinnitamiseks. Seljakott asetati üldjuhul enda kõrvale vabale kohale või hoiti seda sõidu vältel süles. Sellel liinil ei seganud bussijuhti keegi. Õpilased olid sõidu vältel oma kohal. Kui buss hakkas jõudma kooli juurde, tõusti oma kohalt ning tehti ettevalmistusi bussist väljumiseks sõidu ajal.

Kaiu kooli õpilastest kasutas bussi koju jõudmiseks 9 õpilast. Vaatlusel täheldati, et seljakott asetati vabale kohale enda kõrval või hoiti seda süles. Samuti selgus, et keegi õpilastest ei avanud ülerõivaid turvavöö korrektseks kinnitamiseks, kuid sõidu ajal olid turvavööd siiski kinnitatud. Juhi käitumises täheldati head eeskujut, sest juht küsis kooli ees enne sõitma hakkamist õpilastelt üle, kas turvavööd on kinnitatud, seejärel küsisid õpilased teineteiselt üle, kas turvavöö on kinnitatud. Täheldati, et bussijuhti ei seganud keegi. Õpilased olid sõidu ajal oma kohal. Õpilaste käitumine sarnanes teistel liinidel nähtuga: kui buss hakkas jõudma peatuste juurde, tõusti oma kohalt ning tehti ettevalmistusi bussist väljumiseks sõidu ajal.

Juuru kooli õpilastest kasutas bussi kooli jõudmiseks 11 õpilast. Vaatlusel täheldati, et sarnaselt teiste vaadeldud liinidega, asetati seljakott vabale kohale enda kõrval või hoiti seda süles. Keegi selle kooli õpilastest ei avanud ülerõivaid turvavöö korrektseks kinnitamiseks. Samas turvavöö kinnitas kaheksa õpilast ning kolm ei kinnitanud. Neist kahel õpilasel oli sõidu ajal ka seljakott seljas. Bussijuhti ei seganud keegi ja õpilased olid oma kohal. Kui buss hakkas jõudma kooli juurde, tõusti oma kohalt ning tehti ettevalmistusi bussist väljumiseks sõidu ajal.

Vaatlustest selgus, et sõitjatel on harjumus võtta sõidu ajaks seljakott seljast ning asetada see vabale istekohale. Neil on turvavöö üldjuhul kinnitatud üleriie pealt, kuni bussid hakkavad jõudma peatustesse. Täheldati ka, et õpilased ei seganud sõidu ajal bussijuhte.

2.8. Kooliesindajad õpilaste veo korraldusest

Poolstruktureeritud intervjuud on läbi viidud 2019. aasta aprillis (11., 12. ning 18. aprillil). Kokku intervjueriti kolme kooli esindajaid Kaiu koolist, Kabala koolist ning Juuru koolist. Intervjuude koondtabel on esitatud lisades (vt LISA 8).

Kaiu kooli esindaja sõnade kohaselt kasutavad õpilased kooliskäimiseks koolibussi, vanemate autosid või tulevad jalgsi. Iga päev kasutab koolibussi pool selle kooli õpilastest, ühtekokku käib koolis 95 õpilast. Esindaja ei olnud täpselt teadlik, mida on koolibussi hankes nõutud. Ta tõi välja, et bussid peavad olema tehniliselt korras ning turvavööd peavad töötama, kuid lisas, et hange on leitav, kui selleks vajadus on. Turvavarustuse teemat käsitletakse klassijuhataja tundides ja ka siis, kui selleks vajadus tekib. Kuna kogukond on väike, siis on infovahetus kiire kooli ja vedu pakkuva ettevõtte vahel. Probleemide tekkimisel pööratakse otse teise osapoole poole. Kooliesindajale ei meenunud konkreetseid asju seoses tagasisidega bussile, bussijuhile või sõitjatele. Ta sõitis koolibussi marsruudi ise koos bussijuhiga läbi pärast seda, kui ta oli saanud infot teede halvast seisukorrast. Sellest tehti ettekanne teehooldega seotud inimestele.

Kabala kooli esindaja ütles, et koolis käimiseks kasutatakse koolibussi, vanemate autosid, jalgrattaid ning ka mopeede. Koolibussi kasutab iga päev 34 õpilast ning 2 lasteaialast. Õpilasliini hanke on korraldanud kohalik omavalitsus. Kooli ülesanne on kellaaegade ja marsruudi vajaduste info edastamine. Liikluskasvatus toimub eelkõige algklassides, bussisõidu turvalisuse praktilist poolt õpetatakse väljasõitudel. Esindaja tõi välja ka selle, et õpilasliiniga täiskasvanuid kaasa ei sõida ning tagasisidet otseselt vedaja jaoks ei koguta. Probleemide tekkimisel lahendatakse need jooksvalt bussifirma esindaja või bussijuhiga.

Juuru kooli esindaja ütles, et koolis käimiseks kasutatakse koolibussi, bussi, vanemate autosid ja jalgrattaid. Koolibussi kasutab kolmandik õpilastest. Õpilasliini hanke on korraldanud kohalik omavalitsus, kooli ülesanne on kellaaegade ja marsruudi vajaduste info edastamine. Liikluskasvatuse osas käivad esimese klassi õpilastega politseinikud vestlemas septembris. Õpilased saavad omale liiklusõpiku aasta jooksul täitmiseks, seda tehakse tavaliselt klassijuhataja tundides, kus käsitletakse läbivalt olulisi teemasid. Teises ja kolmandas klassis käsitletakse liiklusõpetuse tundides liiklust üldiselt ja valmistutakse

jalgratturi juhiloa eksamiks. Kuuendas klassis toimub eraldi koolitus, mida käib läbi viimas Politsei- ja Piirivalveamet.

Õpilastel võimaldati täita rahulolu puudutav küsimustik, kus võisid olla sees küsimused ka koolibussi kohta. Õpilastelt tuleb vahetult tagasiside, kui on mingisugune probleem. Bussijuhid ja õpilased tunnevad üksteist, kui mõni õpilane hilineb bussile, siis bussijuht ootab ja ei sõida minema. Seda toetab väide, et bussijuhid hoolivad õpilastest, kuna neil on selge ülevaade, kes soovib bussiga sõita. Eraldi toodi välja ka juhtum, kus bussijuht reageeris olukorras, kus õpilasel oli bussis paha olla, teavitades nii kiirabi kui ka kooli. Teenusega ollakse rahul, probleeme, muresid, tõrkeid ei ole esinenud. Kooli esindaja ütleb, et bussijuhid on head.

2.9. Vaatluste ja intervjuude analüüsi kokkuvõte

Siinses alapeatükis esitatakse uurimuse analüüs, lähtudes uurimisküsimustest, järeldused ning ettepanekud, samuti analüüsitakse valitud metoodika tõhusust.

Vaatluste koondtulemused busside seisukorrast on esitatud lisades (vt LISA 4). Selgelt eristub, et spetsiaalselt õpilaste veo eesmärgil sõitvatel bussidel täheldati lasterühma tunnusmärki kahel bussil kolmest, neist ühel bussil üksnes esiosas. Juuru koolibussil ei olnud kõikide istmete turvavööd töökorras: turvavöö rihm ei tõmbunud pärast välja tõmbamist tagasi. Kabala koolibussil olid klaasihaamid varuväljapääsude juurest teadlikult eemaldatud. Koolide esindajad ei kommenteerinud koolibusside seisukorda. Kaks kolmest kooliesindajast ei olnud kursis, mida on koolibussi hankes eeldatud või nõutud, sest koolibussi teenuse on tellinud omavalitsus. Valdavalt on busside sõitjate ruum heas korras ning vastab sõitjateveo nõuetele, sõidukite turvavarustus on heal tasemel.

Bussijuhtide käitumist koondavast lisast (vt LISA 5) selgub, et vaadeldud kolm juhti ei kasutanud peatustes ohutulesid. Samuti ei oodanud kaks juhti, kuni sõitjad olid jõudnud oma kohale ja olid valmis sõitu alustama. Juuru ja Kabala koolide bussijuhid ei tuletanud turvavöö kasutamist õpilastele meelde. Kabala koolibussi juht ütles samal hommikul teisel liinil sõitnud õpilastele, et tal ei ole tavaks turvavööd meelde tuletada, kuid tehtagu seda sellel korral, sest vaatleja on bussis.

Nimetatud koole teenindanud bussijuhid ei veendunud sõitjate ruumi ohutuses. Kabala koolibussi juht rääkis sõidu ajal telefoniga ning ei kasutanud käsi vabaks jätvat seadet. Bussijuhtide käitumine ohutuse tagamisel ja sõidu ohutuses veendumisel jätab soovida. Kooliesindajatel ei olnud bussijuhtide käitumisele etteheiteid, teenusega ollakse rahul.

Ülevaade õpilaste käitumisest sõitja rollis on esitatud lisades (vt LISA 6). Vaatluses osales kokku 40 õpilast. Seljakotte hoidsid sõidu ajal seljas neli õpilast, teised õpilased asetasisid seljakotid vabale istekohale enda kõrval. Keegi ei avanud ülerõivaid, et saaks turvavööd korrektselt kinnitada. Kabala kooli õpilased kinnitasid turvavöö, kui bussijuht tegi vastava meeldetuletuse. Kõik õpilased tõusid sõidu ajal püsti, et teha ettevalmistusi bussist väljumiseks. Koolide esindajatel polnud aga etteheiteid õpilaste käitumise kohta sõitja rollis. Samuti ei öelnud keegi koolide esindajatest, et liiklusharidusega peab senisest enam tegelema. Teisalt saab vaatluse põhjal öelda, et õpilased ei täida mõnd sõitja kohustust. Kuigi turvavöö oli üldjuhul kinnitatud, siis turvavööd avati enne sõiduki täielikku peatumist. Sõitjate isiklik pagas, seljakotid, on sageli kinnitamata. Seljakotid võivad nii ohustada kui ka takistada teisi sõitjaid ning bussijuhti õnnetuse korral. Kui aga sõit kulgeb tõrgeteta, ei ole õpilastel tavaks bussijuhti häirida sõidu ajal.

Bussides nähtu ja intervjuudes kuuldu põhjal saab teha järgnevad ettepanekud busi varustuse, bussijuhi käitumise ning sõitja käitumise parendamiseks.

Ohutuse tagamiseks tuleb spetsiaalselt koolibussidena kasutusel olevad bussid varustada lasterühma tunnusmärkidega esi- ja tagaküljel. Niisamuti on oluline, et busi sõitjate ruumis oleks tähistatud varuväljapääsud ning nende juures nõutud klaasihaamrid. Kui busis on turvavööd, peavad need olema töökorras.

Bussijuht on ohutuse tagamisel vastutav: ta peab tagama sõitjate ohutuse sõidukisse sisenemisel ja väljumisel, selleks tuleb peatustes kasutada ohutulesid. Kui sõitjad on ruumi sisenenud, tuleb kindlasti enne sõitma hakkamist veenduda, et sõitjad on jõudnud oma kohale ning nad on oma turvavöö korrektselt kinnitanud. Niisamuti tuleb veenduda, et sõitjate pagas ei kujuta ohtu teistele sõitjatele ja bussijuhtidele. Seejärel tuleb kontrollida, kas ja kuidas enda turvavöö on kinnitatud. Sõidukit juhtides tuleb vältida kõrvalisi tegevusi. Kui on teada, et sõidu ajal on oodata telefonikõnet, tuleb kasutada käsi vabaks jätvat seadet.

Ka sõitjal on vastutus ohutuse tagamisel. Sõitja peamisteks ülesanneteks on veenduda, et tema pagas on paigutatud ohutusse kohta, et tema turvavöö on korrektselt kinnitatud ka siis, kui sõiduk läheneb peatusele.

Järgnevalt analüüsitakse valitud uurimismeetodeid ning jagatakse soovitusi edaspidiseks. Osalusvaatlus uurimismeetodina andis väga põhjaliku ja tõelise ülevaate koolibusside liiklusohutuse hetkeseisust. Ei saa väita, et vaatleja kohalolek mõjutas selgelt nii bussijuhtide kui ka õpilaste liikluskäitumist. Esimesena vaadeldud bussijuht oli enne vaatleja bussi sisenemist sõitnud kinnitamata turvavööga ja jätkas sõitmist järgmise peatuseni. Keegi õpilastest ei kinnitanud seetõttu turvavööd, et vaatleja lisaks enda turvavöö kinnitamisele kontrollis põhjalikult selle seisukorda ja täitis vaatluslehte sõidu ajal. Sellises vormis vaatlusel on risk, et turvavööga kinnitamata sõitjad ja nende pagas võivad vigastada või surmata liiklusõnnetuse korral vaatleja.

Poolstruktureeritud intervjuudest saadud vastused peegeldasid nii bussijuhtide kui ka kooliesindajate tegelikke seisukohti. Nii bussijuhtidest kui ka koolide esindajatest võis aru saada, et koolibusside ohutuse hetkeseisuga ollakse rahul. Kõikidele põhiküsimustele ning täpsustavatele lisaküsimustele anti lahkelt vastuseid. Järgmisel korral sarnast töö tehes tuleb meeles pidada, et koolide esindajatel on kevaditi tihe ajagraafik, mistõttu neil ei ole võimalik kohe kõnedele või kirjadele vastata. Intervjuu ja selle analüüsiks tehtud plaanid võivad muutuda. Bussijuhtide kommentaare küsiti selles töös vahetult peale liini lõppu. Juhte ei tülitatud küsimustega kauem kui kümme minutit. Uurijana tuleb veenduda, et intervjuu läbiviimiseks vajalikud vahendid on kaasas ning töökorras. Kui intervjuueeritav on valmis küsimustele vastama vabalt valitud tempos, siis kulgeb intervjuu ning selle analüüsimine lodusalt. Tulevikus tuleb läbi viia samas kohas ja ka mujal sarnaseid uuringuid olukorra kaardistamiseks.

KOKKUVÕTE

Maanteeamet teeb koostööd kõrgkoolidega koolitranspordi ohutuse teemal. Soovitakse ülevaadet koolilaste transpordi reaalsest korraldusest ja sisendeid edasisteks tegevusteks selle ohutuse tagamisel. Kompleksuuringu eesmärk on saada ülevaade Eestis toimivast laste koolitranspordisüsteemist. Üldvalimisse kuuluvad hankelepingud, bussijuhid, bussid, taristu, liikluskeskkond ning turvavarustuse kasutamine. (Maanteeamet, 2019.)

Siinses töös kaardistati, kuidas kasutati koolibussides turvavarustust. Teema valik lähtus soovist anda isiklik märkimisväärne panus kompleksuuringusse, mille töögruppides on regulaarselt osaletud.

Käesoleva töö eesmärgiks oli teha pilootuuring: katsetati metoodikat, mille abil kontrolliti õpilaste veoks kasutatavate sõidukite vastavust nõuetele, õpilasvedude vastavust nõuetele ja sõitjate käitumise vastavust sõitjale esitatud nõuetele. Uurimismeetoditena rakendati osalusvaatlust bussides ja poolstruktureeritud intervjuusid bussijuhtide ning koolide esindajatega. Vaatlused toimusid Rapla valla graafikujärgsetel koolibussiliinidel.

Eesmärgist lähtuvalt esitati diplomitöö uurimisküsimused:

- Kuidas tagatakse õpilaste veoks kasutatavatele bussidele esitatud nõuded?
- Kuidas bussijuhid järgivad neile esitatud nõudeid õpilasi teenindades?
- Kas õpilased täidavad bussis sõites sõitja kohustusi?

Uurimismeetoditena rakendati osalusvaatlust bussides ja poolstruktureeritud intervjuusid bussijuhtide ning koolide esindajatega. Vaatlused bussides toimusid Rapla valla graafikujärgsetel koolibussiliinidel.

Selles töös jõuti püstitatud eesmärgini. Osalusvaatlused ning poolstruktureeritud intervjuud andsid selge ja reaalse ülevaate kolme koolibussi ohutuse hetkeseisust. Tulevikus tuleb astuda konkreetseid samme ohutuse tagamiseks. Teenusepakkujate tähtsaim ülesanne on tagada busside laitmatu tehniline seisukord, bussijuhid peavad oma töös olema üksikasjalikumad ning õpilaste liikluskasvatust tuleb teha senisest rohkem, seda ka vanemate õpilaste hulgas. Seejärel tuleks teha sarnased uuringud, et hinnata, kui tõhus on olnud koolibusside ohutuse valdkonnas tehtud töö.

Siinkohal esitatakse peamised isiklikud ettepanekud ohutuse tagamiseks uuritud aspektides. Bussidesse võiks paigaldada brošüüre turvavarustuse kasutamisest ning kasutamise olulisusest, sest turvavöö võib päästa elu. Niisamuti võiks luua võimaluse, kuidas paigutada sõitjate ruumis isiklike esemeid, nagu seljakott, ohutusse kohta. Pöörata tuleks ka rohkem tähelepanu lastega seotud nõuetele hanke koostamisel. Soovitav on koolibussihanke tingimused läbi arutada nii kooliesindajate, lapsevanemate, teenuse hankijate kui ka liiklusohutusspetsialistidega. Seejärel tuleb kõigil osapooltel veenduda, et hanke võitnud ettevõtted täidavad ühiselt seatud tingimusi.

Ka bussijuhil on oluline roll hanke tingimuste täitmisel ja laiemalt liiklusohutuses. Selleks, et bussijuht käituks senisest veelgi ohutumalt, tuleks tal läbida regulaarselt sõidukijuhtidele mõeldud täienduskoolitusi. Uuringus osalenud bussijuhtide juhistaaz on vähemalt 20 aastat, selle aja jooksul muutuvad aga liiklusreeglid, liiklusvahendid ja liiklejate sagedus. Kuigi kogemusi saadakse juurde, muutuvad ajas juhi nägemisteravus ja reageerimisaeg. Kõige sellega kohanemiseks tuleks juhil, eriti aga teenust osutaval professionaalsel juhil, süsteemselt koolitada terve juhikarjääri vältel.

Õpilase liiklusohutusosalaste teadmiste, oskuste ja hoiakute loomiseks ning kinnistamiseks on vaja järjepidevat liikluskasvatustööd teha kodus, kooli kõikides klassides ja koolibussides. Nii lapsevanem, õpetaja kui ka bussijuht peaksid olema õpilastele õigesti käituvateks eeskujudeks liikluses. See eeldab seda, et laste transpordiga seotud täiskasvanutel on ühine plaan ja arusaam liiklusohutuse tagamise võimalustest. Õpilasel kujunevad positiivsed harjumused, kui teda pidevalt treenida kasutama alati turvavarustust, olenemata sellest, kas sõit on lühike või pikk.

Üks viis, kuidas rakendada lapsevanemaid liikluskasvatuses, on neist koolitada asjatundlikud saatjad, kes aitavad tagada liiklusohutust. Koolitatud saatjateks võivad kandideerida kohalikud elanikud, kes kasutavad samu koolibusse jõudmaks punktist A punkti B. Õpilastel ja bussijuhtidel peavad seeläbi kujunema selged harjumused ilma täiendava saatjata teineteise turvavarustust ja pagasi paigutust ohutuse tagamiseks kontrollida. Lisaks ohutuse tagamisele on võimalik saatjatel koguda andmeid sõitjate arvu ja sõitude kohta, et saada ning anda selgem ülevaade koolibussiliinide hetkeseisust ja teha parendusettepanekuid kvaliteedi tõstmiseks. Saatja põhiülesanneteks on sõitjatele turvavööd meelde tuletada; kontrollida, kuidas turvavöö on kinnitatud; kontrollida, kuidas pagas on paigutatud; anda bussijuhile teada, kui sõitjate ruum on sõiduks valmis.

Konstruktiivse tagasisidena on plaanis Rapla valla esindajatele, uuringus osalenud koolide esindajatele, lapsevanematele, teenust pakkuvate ettevõtete esindajatele teha infopäev, kus tutvustatakse läbi viidud uuringut. Sealjuures antakse tagasisidet koolibussi teenuse juures ilmsiks tulnud kitsaskohtadest ning tehakse parendusettepanekuid kõigis kolmes uuritud aspektis (buss, bussijuht, sõitja).

ALLIKAD

Autonduse käsiraamat. (2014). Tallinn: Eiffel Meedia OÜ, Menu Kirjastus OÜ.

Cuny, S., Foret-Bruno, JY., Guillemot, H., Lamielle, S., Petit, P., Verriest, JP. & Vezin, P. (2006). Abdominal Injury Patterns in Real Frontal Crashes: Influence of Crash Conditions, Occupant Seat and Restraint Systems. *Annu Proc Assoc Adv Automot Med. Vol. 50*, p 109–124. NCBI. [2019, veebruar 8].

Brennen, B. S. (2013). *Qualitative research methods for media studies*. New York and London: Routledge.

Harro-Loit, H., Kello, K., Lepik, K., Linno, M., Selg, M. & Strömpl, J. (toim). (2014). Intervjuu. Tartu: *Sotsiaalse analüüsi meetodite ja metodoloogia õpibaas*.
<http://samm.ut.ee/intervjuu>

Bussireisijatelt nõutakse turvavöö kinnitamist. (2006). Eesti Päevaleht. [2019, märts 31].
<https://epl.delfi.ee/news/melu/bussireisijatelt-noutakse-turvavoo-kinnitamist?id=51040139>

Colorado Department of Transportation. (2017). *Beware of the Beltless: 9-Foot Grenade Finds Summer Home and Continues to Raise Campaign Awareness*. [2019, aprill 1].
<https://www.codot.gov/safety/traffic-safety-pulse/may-2017/2017-beware-beltless-campaign-continues>

Colorado Department of Transportation. *Seat Belts*. [2019, aprill 1].
<https://www.codot.gov/safety/seatbelts-carseats>

Hat's Geklickt?. Saksamaa: Deutscher Verkehrssicherheitsrat. [2019, aprill 1]
<http://www.hatsgeklickt.de/download/schnalldichan.mp3>

European Commission. (2019). *Road safety: Data show improvements in 2018 but further concrete and swift actions are needed*. [2019, aprill 17].
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1951_en.htm

- Euroopa Liidu infokeskus. (2018). *2017. aastal vähenes ELis liiklussurmade arv kõige enam Eestis*. [2019, aprill 17].
<https://elik.nlib.ee/2017-aastal-vahenes-elis-liiklussurmade-arv-koige-enam-eestis/?lightStr=liiklussurm>
- Given. L. (toim). (2008). *The SAGE Encyclopedia of Qualitative Research Methods*. Sage.
- Instruktionsbok. (2014). Saksamaa: Volkswagen AG
- Keskinen, E. (2014.) *Lapsed ja noored liikluses– arengulised eeldused ja liiklusohutus*. Liikenneturva. Helsingi. [2019, aprill 1].
<http://www.liikluskasvatus.ee/opetajale/huvitavat-lugemist/>
- Laste liikluskasvatuse kord. (2011). *Riigi Teataja I. 2*.
- Liiklusseadus. (2010). *Riigi Teataja I. 44*, 261.
- Lux Express Group. (2017). Kinnita bussis turvavöö!. [2019, aprill 17].
https://www.youtube.com/watch?v=wX4c1tArVJs&ab_channel=BTLofficial
- Maanteeamet. (2019). *Liiklusaasta kokkuvõte: Eesti inimesed alahindavad kiiruse ületamisest ning kõrvaliste tegevustega tegelemisest tulenevaid riske*. [2019, märts 2].
<https://www.mnt.ee/et/uudised/liiklusaasta-kokkuvote-eesti-inimesed-alahindavad-kiiruse-uletamisest-ning-korvaliste>
- Maanteeamet. (2019). *Liiklusaasta 2018*. [2019, aprill 17].
<https://www.mnt.ee/et/ametist/liiklusaasta-2018/luhiulevaade-liiklusohutuse-olukorrast-2018-aastal/bussi-ja-veoauto>
- Maanteeamet. *Ohutusteemalised õpetajaraamatud*. [2019, märts 31].
<http://www.liikluskasvatus.ee/opetajale/ohutusteemalised-opetajaraamatud/>
- Maanteeamet. (2019). *Sõiduki taustakontroll*. [2019, märts 31].
<https://eteenindus.mnt.ee/public/soidukTaustakontroll.jsf>
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. (2013). *Transpordi arengukava 2014-2020*. [2019, aprill 1].
<https://www.riigiteataja.ee/aktiiv/3210/2201/4001/arengukava.pdf>

- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. (2016). *Liiklusohutusprogramm 2016–2025*. [2019, aprill 1].
<https://www.mnt.ee/et/liikleja/liiklusohutusprogramm-2016-2025>
- Mootorsõidukijuhi ettevalmistamise tingimused ja kord ning mootorsõidukijuhi ettevalmistamise õppekavad. (2011). *Riigi teataja I*. 11.
- Mootorsõidukijuhi teadmiste, oskuste ja käitumise liiklusalased kvalifikatsiooni-nõuded. (2011). *Riigi teataja I*. 37.
- Nael, M. (2018, august 28). Bulgaaria lääneosas sai bussiõnnetuses surma vähemalt 15 inimest. [2019, märts 31].
<https://www.err.ee/856266/bulgaaria-laaneosas-sai-bussionnetuses-surma-vahemalt-15-inimest>
- Peruus sai bussiõnnetuses surma kümme ja viga 30 inimest. Postimees. (2019, jaanuar 26). [2019, märts 31].
<https://www.postimees.ee/6508346/peruus-sai-bussionnetuses-surma-kumme-ja-viga-30-inimest>
- Politsei- ja Piirivalveamet. (2019). Liiklusjärelvalve- ja ennetuskampaniad. [2019, aprill 17].
<https://www.politsei.ee/et/liiklusjaerevalve-ja-ennetuskampaniad>
- Põhikooli õppekava. (2011). *Riigi Teataja I*.
- Raal, K. (2019, veebruar 1). Harjumaal sõitis teelt välja lapsi vedanud koolibuss, 12 last aidati akna kaudu välja. [2019, märts 31].
<http://m.delfi.ee/eesti/article.php?id=85199231>
- Ratt, S. (2018, veebruar 19). Kas panid bussiga sõites turvavöö kinni? Politsei asub kontrollreidile. [2019, aprill 17].
<https://www.ohtuleht.ee/859896/kas-panid-bussiga-soites-turvavoo-kinni-politsei-asub-kontrollreidile>
- Seatbelt reminders on every new car seat from 2019*. [2019, märts 2]. Belgia: ETSC.
<https://etsc.eu/seatbelt-reminders-on-every-new-car-seat-from-2019/>

- Sellenberg, U. (2010). Liikluskasvatus – abinõu liiklejate hoiakute ja käitumise kujundamiseks. Jaani, J. & Luisk, Ü. (koost.). *Läbivad teemad õppekavas ja nende rakendamine koolis*. Tartu Ülikooli haridusuuringute ja õppekavaarenduse keskus. 67-73 [2019, märts 13].
http://www.liikluskasvatus.ee/wp-content/uploads/2014/05/lt_kogumik_ii.pdf
- Siseministerium. (2013). *Turvalisuspoliitika 2013*. [2019, märts 2]. Digitaalarhiiv.
<https://www.digar.ee/arhiiv/nlib-digar:242501>
- Turuuuringute AS. (2018a). *Sõiduki turvavarustus 11/2018*. [2019, märts 2].
https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/soiduki_turvavarustuse_kasutamine_1-2018_aruanne.pdf
- Turuuuringute AS. (2018b). *Laste liiklusohutus 09/2018*. [2019, märts 2].
https://www.mnt.ee/sites/default/files/survey/laste_liiklusohutus_09-2018_aruanne.pdf
- Vabariigi Valitsus. (2018). *Vabariigi Valitsuse tegevusprogramm 2016-2019, uuendatud 26.04.2018*. [2019, aprill 1].
<https://www.valitsus.ee/et/eesmargid-tegevused/valitsuse-tegevusprogramm-0>
- Venemaal hukkus bussiõnnetuses seitse inimest. (2019, veebruar 3). Postimees. [2019, märts 31].
<https://www.postimees.ee/6514484/venemaal-hukkus-bussionnetuses-seitse-inimest>
- Väre, H. (2005, märts 30). Lahtine turvavöö toob kaasa trahvi. Sakala. [2019, märts 31].
<https://sakala.postimees.ee/2160871/lahtine-turvavoo-toob-kaasa-trahvi>
- Ühistranspordiseadus. (2015). *Riigi Teataja I*. 23.03.2015, 2.

LISA 1. VAATLUSLEHT

SÕIDUKI TURVALISUS	
1. Buss on tähistatud lasterühma tunnusmärkidega.	
2. Bussis saab komistamata, end määrimata, end või oma asju vigastamata liikuda istekohale.	
3. Bussis on varuväljapääsud selgelt tähistatud ja klaasihaamritega varustatud.	
4. Istmed on puhtad ja terved.	
5. Bussis on 2 või 3-punkti turvavööd.	
6. Turvavööd on puhtad ja töökorras.	
VEDAJA ROLL LIIKLUSOHUTUSES	
7. Bussijuht tagab sõitjate sisenemisel või väljumisel ohutuse. Ootab ära, kuni sõitjad on jõudnud omaale kohale ja on valmis sõitma.	
8. Bussijuht tuletab vajadusel meelde turvavöö kinnitamist.	
9. Bussijuht ennetab enne sõidu algust võimalikke probleeme seoses sõitjate ja nende pagasi liikuma hakkamisega äkilise sündmuse korral sõidu ajal.	
10. Bussijuht kinnitab endal turvavöö.	
11. Bussijuht tegeleb sõidu ajal üksnes juhtimisega.	

SÕITJATE KÄITUMINE SÕIDUKIS	
12. Sõitjad võtavad sõidu ajaks (selja)koti seljast/õlalt/sülest? Panevad selle enda istme ette põrandale või selleks ette nähtud kohta?	
13. Sõitjad avavad ülerõivaste hõlmad/võtavad üleriided seljast, et oleks võimalik pingutada turvavöö linti keha vahetusse lähedusse.	
14. Sõitjad kinnitavad turvavöö.	
15. Sõitjad ei sega juhti: <ul style="list-style-type: none"> a) vestledes omavahel viisil, mis kutsub esile bussijuhi tungiva vajaduse sekkuda ning tegeleda kõrvaliste tegevustega sõidu ajal, (korra loomine, manitsemine) b) temaga tõsisist arutelu pidades, c) teda füüsiliselt või vaimselt mõjutades? (nt kõnetamine üle sõitjate ruumi, lendlevad esemed, valjud hääled sõitjate seadmetest). 	
16. Sõitjad on bussis omal kohal (turvavööga kinnitatult) kogu sõidu vältel.	
Muud märkused, tähelepanekud	

LISA 2. POOLSTRUKTUREERITUD INTERVJUU BUSSIJUHIGA

1. Millal tegite esimese sõidu bussijuhina?
2. Kas olete sattunud bussijuhina tõsisesse ohuolukorda/liiklusõnnetusse?
3. Kui Teid segatakse juhtimise ajal, kuidas käitute?
4. Kas bussis on sõidu ajal keegi täiskavanud sõitjatest kaasas? Kuidas Te sellesse suhtute?
5. Kas ja kui sageli kontrollite turvavööde puhtust ja korrasolekut?
6. Milliseid probleemkohti tõstate esile seoses õpilaste veoga? Kas annate koolile tagasisidet probleemidest?
7. Millised on Teie ettepanekud seoses õpilaste veoga?

Edasi vaba vestlus tuginedes eelnevate küsimuste vastustele.

LISA 3. POOLSTRUKTUREERITUD INTERVJU KOOLESINDAJAGA

1. Mis liiki transpordivahendeid kasutavad Teie kooli õpilased koolis käimiseks?
2. Kui palju õpilasi kasutab transpordivahendina igapäevaselt koolibussi?
3. Kas te olete teadlik, mida on eeldatud/nõutud koolibussi hankes?
4. Kas ja kuidas on turvavarustuse kasutamine koolibussides lõimitud õppesse läbiva teema "Tervis ja ohutus" raames?
5. Kas ja kuidas kogute tagasisidet vedajale?

Edasi vaba vestlus, tuginedes eelnevate küsimuste vastustele.

LISA 4. ÕPILASTE VEOKS KASUTATUD BUSSIDE SEISUKORD

	Kabala kool	Kaiu kool	Juuru kool
Tunnusmärk	Üksnes esiosas	Ei	Ei
Komistamata	Jah	Jah	Jah
Väljapääs/haamer	Jah, Ei	Jah, Jah	Jah, Jah
Istmed puhtad	Jah	Jah	Jah
Turvavööd	Kõik istmed 3-punkti turvavöödega, reguleeritavate peatugedega.	Juhi iste 3-punkti turvavööga. Sõitjate istmed 2-punkti turvavöödega.	Kõik istmed 3-punkti turvavöödega, reguleeritavate peatugedega.
Turvavööd korras	Jah	Jah	Ei, kahe istme turvavööd ei ole töökorras.

LISA 5. BUSSIJUHTIDE KÄITUMINE ÕPILASTE VEO AJAL

	Kabala kool	Kaiu kool	Juuru kool
Juht ootab	Ei	Jah	Ei
Tuletab meelde	Ei	Jah	Ei
Veendub ohutuses	Ei	Jah	Ei
Endal kinnitatud turvavöö sõidu ajal	Esmalt ei, seejärel jah, hetkeks ei, seejärel jah	Jah	Jah
Juhib	Ei	Jah	Jah

LISA 6. ÕPILASTE KÄITUMINE SÕITJA ROLLIS

	Kabala kool (12+10=22 õpilast)	Kaiu kool (9 õpilast)	Juuru kool (11 õpilast)
Seljakott	Kahel õpilasel seljas	Kõrvalistmel	Kahel õpilasel seljas
Ülerõivad	Ei avatud	Ei avatud	Ei avatud
Turvavöö	Esimesel liinil ei kinnitanud keegi, teisel liinil kinnitasid kõik pärast meeldetuletust.	Turvavööd olid kinnitatud enne sõidu algust. Õpilased küsisid teineteiselt üle.	Turvavööd ei kinnitanud kolm õpilast.
Segamine	Ei segatud	Ei segatud	Ei segatud
Omal kohal	Ei	Ei	Ei

LISA 7. INTERVJUUD BUSSIJUHTIDEGA

	Kabala kool	Kaiu kool	Juuru kool
Esimene sõit bussijuhina	2010. aasta suvel	2003. aastal	1999. aastal
Liiklusõnnetus	Ei	Ei	Ei
Segamine	Tuleb harva ette.	Ei	Ei
Saatja	Ei ole olnud, võiks olla.	Ei ole olnud, ei ole tarvis.	Ei ole olnud, ei ole tarvis.
Iseseisev turvavööde korrasoleku kontroll	Ei	Ei	Ei
Probleemkohad	Bussis söömine, tagasiside kooli.	Ei toonud esile.	Ei toonud esile.
Ettepanekud	Teed paremasse seisukorda.	Teed paremasse seisukorda.	Teed paremasse seisukorda.

LISA 8. INTERVJUUD KOOLIESINDAJATEGA

	Kabala kool	Kaiu kool	Juuru kool
Koolis käiakse	Bussidega, jalgratastega, mopeedidega	Bussidega, vanemate autodega, jalgsi	Koolibussiga, bussidega, vanemate autodega, jalgratastega
Busse kasutab	34 õpilast, 2 lasteaialast	Pooled õpilastest (kokku 95)	Kolmandik õpilastest
Hanketingimused	Kool edastab omavalitsusele marsruudivajadused ja kellaajad.	Tehniliselt korras, töötavad turvavööd	Kool edastab omavalitsusele marsruudivajadused ja kellaajad.
Turvavarustus teemana õppes	Algklassides, väljasõitudel, täiskasvanud õpilasliiniga kaasa ei sõida.	Klassijuhataja tund, vajaduse korral	I klassi õpilased kohtuvad septembris koolis politseinikega, liiklusõpik, II ja III klassis liiklusõpetuse tunnid, jalgratturi juhiloa eksamiks valmistumine, VI klassis koolitus koostöös PPA ametnikega.
Tagasiside vedajale	Tagasisidet otseselt ei koguta, probleemide ilmnemisel lahendatakse need bussifirma või bussijuhiga.	Otse	Vahetult õpilastelt probleemide korral, bussijuhid on õpilastele tuttavad, bussijuht on peatustes kannatlik, seni probleemideta, teenusega rahul, bussijuht abistas haigevõitu õpilast, head bussijuhid.