

TARTU ÜLIKOOL
Geograafia Instituut

TALLINNA ARENGUKAVA
“TURVALINE KOOLITEE“ 2008-2013



Tartu
2007

SISUKORD:

Sissejuhatus.....	4
1. Arengukava koostamise alused.....	5
2. Arengukava vajadus.....	6
2.1. Laste liiklusohutuslik olukord tervikuna	6
2.2. Liiklusõnnetused lastega Tallinnas	15
2.3. Liiklusõnnetused koolide ümbruses.....	25
2.4. Lapsi koolide ümbruses ohustavad peamised liiklusohud.....	32
3. Järeldused ja kokkuvõte	38
4. Laste liiklusohutuse ja turvalisuse teema arengudokumentides	40
5. Laste liiklusohutuse ja turvalisuse teema uuringutes	41
6. Visioon. Strateegilised eesmärgid.....	45
7. Turvalise koolitee tagamise eesmärgid ja meetmed	46
7.1 Koolide tegevus	46
7.2 Linnavalitsuse, linna ametite ja linnaosavalitsuste ülesanded	49
Kasutatud kirjandus ja materjalid:	52
Riiklikud arengudokumendid ja õigusaktid.....	52
Tallinna linna arengudokumendid ja õigusaktid.....	52
Rahvusvahelised strateegiad:	52
Uuringud ja andmed.....	53
Kirjandus.....	53
LISA 1. ARENGUKAVA MEETMED.....	55

Sissejuhatus

Laste igapäevased liikumised on peamiselt seotud kooliskäimisega. Liiklusõnnetusi lastega leiavad sagedamini aset ümbruses, kus laps oma aktiivset tegevust realiseerib, eelkõige kodu ja kooli ümbruses, kuid suur osa laste koolivälisest tegevusest leiab samuti aset koolide läheduses.

Viimase 15 aasta jooksul on aset leidnud suured muudatused selles osas, kuidas lapsed kooli liiguvad. Oluliselt on kasvanud nende laste arv, keda viiakse kooli sõiduautoga, kuid endiselt on suur osatähtsus õpilaste ühissõidukite kasutamisel. Samal ajal langeb koolimine sageli kokku tiptunni pingelise liiklusega. Laste kooliteel on transpordiliigi valikul märkimisväärne mõju liiklusummikutele.

Euroopa Komisjoni ja Euroopa Keskkonnaagentuuri 1991.a. vastuvõetud dokument "Läbilõige säästvusest kohalikul tasandil – Euroopa ühtsed indikaatorid" soovib kohalikel omavalitsustel kasutada Indikaatorit 6 "*Transpordiliik, mida lapsed kasutavad kooli ja kodu vahel liikumiseks*". Indikaator näitab kui turvaline, jätkusuutlik ja funktsionaalne on transpordisüsteem laste jaoks. Ühtlasi on indikaator abiks laste kodu ja koolivahelise liikumiste paremal korraldamisel ja planeerimisel.

Omavalitsustel, ealhulgas ka Tallinna linnal on ka seadusega sätestatud kohustused liiklusohutuse tagamiseks. Liiklusseaduse §2 (4) kohaselt korraldab liiklust ja tagab liiklusohutuse oma haldusterritooriumil kohalik omavalitsus. Liiklusseaduse kohaselt laieneb omavalitsusele ka kohustus töötada välja või osaleda kohaliku või regionaalse liiklusohutusprogrammi koostamisel ja liiklusohutuspoliitika elluviimisel.

1. Arengukava koostamise alused

Tallinna Linnavalitsus võttis 2007 aasta märtsis vastu otsuse koostada turvalise koolitee arengukava aastateks 2008-2013, mille eesmärk on vähendada lastega juhtuvaid liiklusõnnetusi ja suurendada turvalisust koolide ümbruses.

Tallinna arengukava "Turvaline koolitee" koostamine algatati Tallinna Linnavolikogu 8. märtsi 2007 otsusega nr. 52. Otsus tehti teatavaks Tallinna Kommunaalametile, Tallinna Transpordiametile, Tallinna Haridusametile ja Tallinna Linnaplaneerimise Ametile. Korraldatud riigihanke tulemusel valiti Tartu Ülikooli Geograafia Instituut Tallinna arengukava „Turvaline koolitee” koostajaks.

Tallinna arengukava "Turvaline koolitee" koostamist koordineeris Tallinna Linnakantselei. Arengukava lähteülesanne näeb ette Tallinnas lastega toimunud liiklusõnnetuste kaardistust ja analüüs ning laste kooliskäimise ja koolitee peamiste marsruutide liiklusohtlike riskide analüüsi.

Arengukava määratleb Tallinna liiklusohutusliku olukorra arenguvisioni ja strateegilised eesmärgid, arvestades hetkeolukorda ja võimalikke arenguid. Erilist tähelepanu pööratakse laste liiklusohutusele. Arengukava toob välja ettepanekud ja vajaliku tegevuskava eesmärkide saavutamiseks ning tegevuste täitmisteks. Arengukava esitab ka ettepanekud arengukava rahastamise kohta linnaeelarvest ja muudest allikatest.

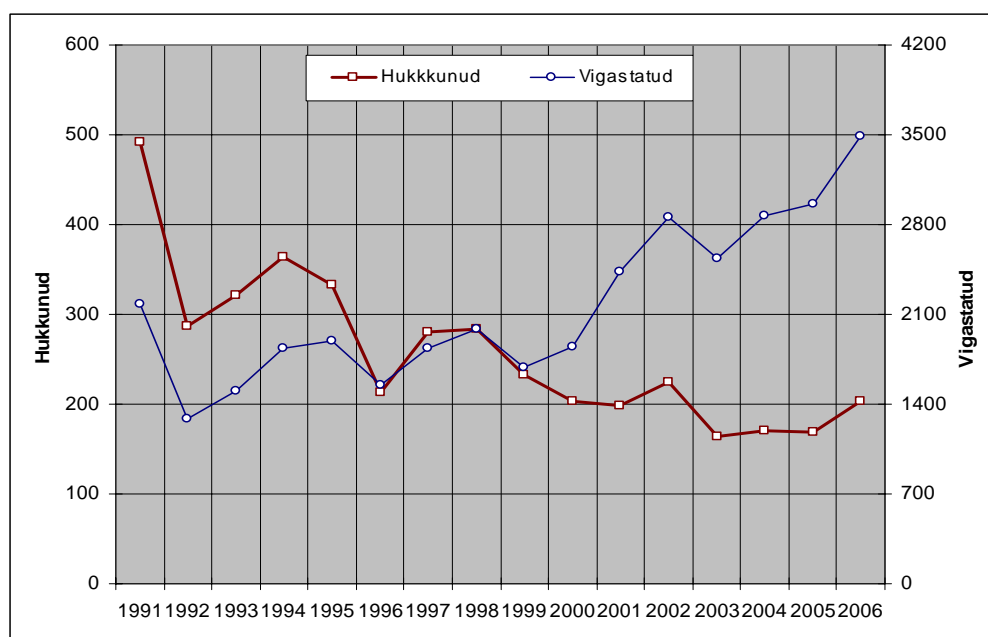
Arengukava kooskõlastatakse järgmiste linna ametitega:

1. Tallinna Transpordiamet
2. Tallinna Haridusamet
3. Tallinna Kommunaalamet
4. Tallinna Linnaplaneerimise Amet

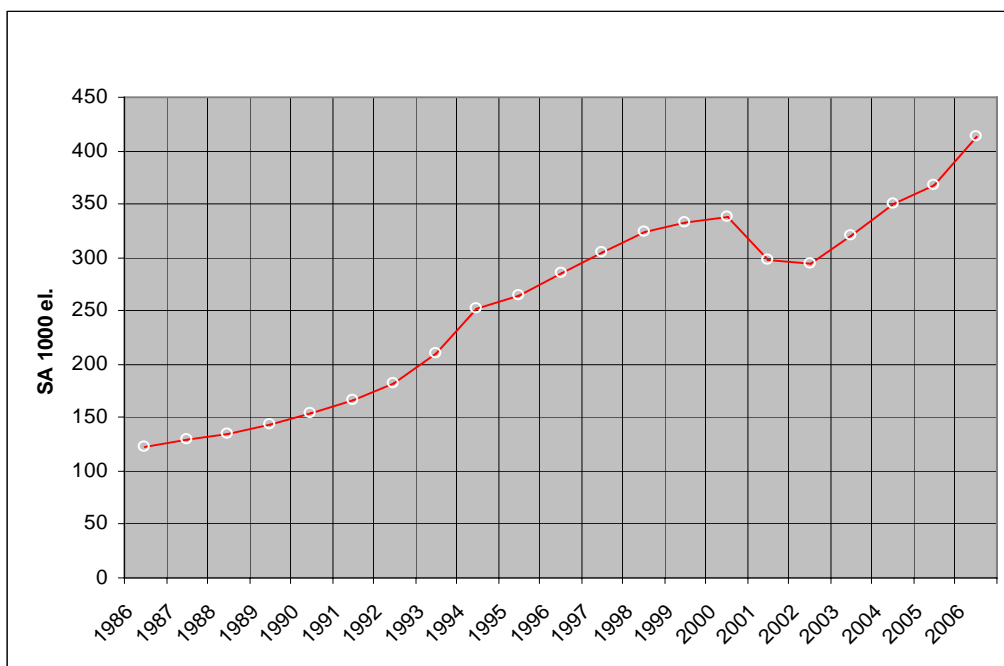
2. Arengukava vajadus

2.1. Laste liiklusohutuslik olukord tervikuna

Viimastel aastatel ei ole liiklusohutuse alal Eestis saavutatud olulist murrangut. Järjekindlalt on kasvanud liiklusõnnetuste ja neis vigastada saanute arv ning kahjuks viimastel aastatel ei näita ka hukkunute arv langustrendi (joonis 1). Autode arvu kasvu juures (tabel 1, joonis 2) leiab aset ka liiklussageduse kasv (joonis 3), mis tingib omakorda pingelisema liiklussituatsiooni.



Joonis 1. Liiklusõnnetustes hukkunud ja vigastatud Eestis 1991-2006.a. [Allikas: Maanteeamet]



Joonis 2. Autostumistaseme (registreeritud sõiduautode (SA) arv 1000 elaniku kohta) areng Eestis 1986-2006. [Allikas: ARK].

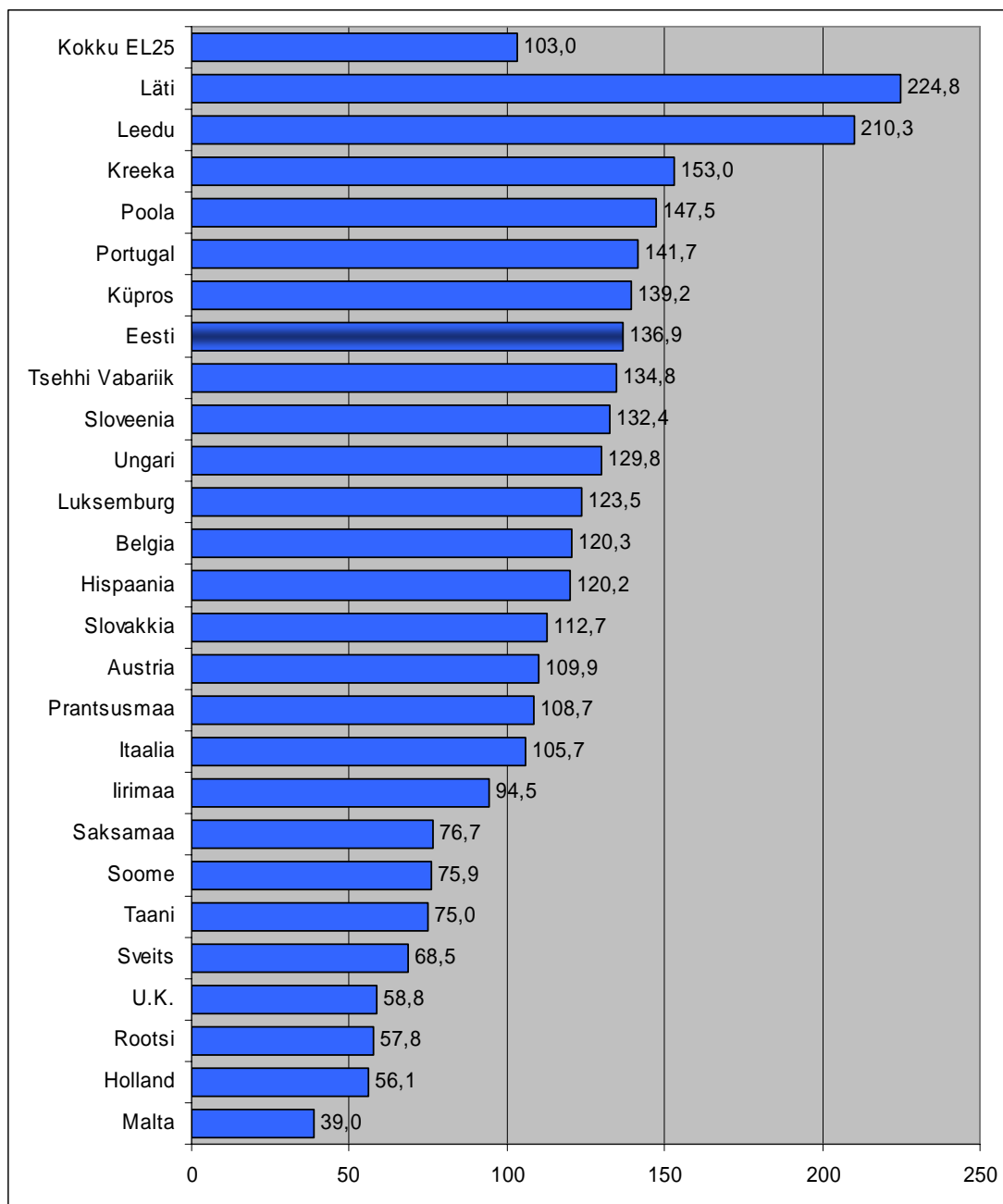
Tabel 1. Registreeritud mootorsõidukid haldusterritooriumide lõikes 1.01.2007.a. [Allikas: ARK]

Haldusterritoorium	Sõiduautod	Bussid	Veoad	Mootorrattad
HARJU MAAKOND	234 434	2402	42 867	4021
SH. TALLINNA LINN	190 712	2087	35 605	2637
HIIU MAAKOND	6052	42	989	258
IDA-VIRU MAAKOND	49 803	676	5906	979
JÕGEVA MAAKOND	16 032	150	2660	460
JÄRVA MAAKOND	14 737	104	2541	421
LÄÄNE MAAKOND	14 626	102	2670	386
LÄÄNE-VIRU MAAKOND	27 192	255	5088	694
PÕLVA MAAKOND	17 613	96	2597	569
PÄRNU MAAKOND	34 235	225	5540	1038
RAPLA MAAKOND	16 548	153	2692	443
SAARE MAAKOND	15 699	138	2535	539
TARTU MAAKOND	51 084	583	8043	1148
VALGA MAAKOND	15 794	107	2346	441
VILJANDI MAAKOND	22 551	161	3655	783
VÕRU MAAKOND	17 612	184	2731	414
EESTI KOKKU	554 012	5378	92 860	12 594

Vaatamata üldiselt positiivsele arengule jääb Eesti liiklusohutuse tase võrdluses naaberriikidega maha ja Eesti kuulub koos teiste Balti riikidega siiski kõrge liiklusriskiga riikide hulka Euroopas.

Rahvusvaheliselt enamkasutatav liiklusohutuse taseme näitaja "hukkunute arv ühe miljoni elaniku kohta" oli Eestis 2001-2005.aasta keskmisena 137. Naaberriikides olid vastavad arvud- Soomes - 76 ja Rootsis - 58 (joonis 3).

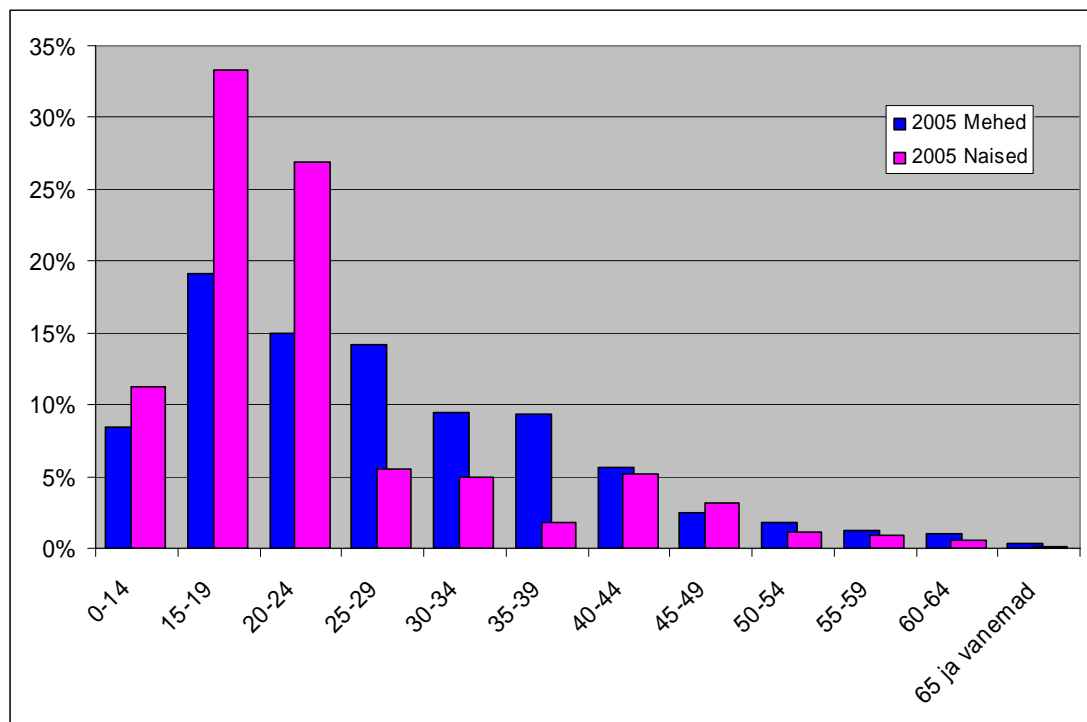
Kõik muutused liikluspildis tervikuna väljenduvad ka lastega toimunud liiklusõnnetustes- kui sageneb jalakäijaõnnetuste arv tervikuna, siis suureneb ka laps-jalakäijatele otsasõitide arv. Kui sagenevad ühesõidukiõnnetused või suureneb sõidukite kokkupõrgete arv, kasvab ka sõitjana kannatanud laste arv. Suurenenud on ka kuni 15-aastaste kannatanutega liiklusõnnetuste üldarv, samas ei ole vähenenud kuni 15-aastaste hukkunute arv ehkki viimasel paaril aastal on Eestis liiklusõnnetustes hukkunute üldarv vähenenud. Lapseeas liiklusõnnetusega kaasnevate traumade tagajärjed võivad endast märku anda veel aastate pärast. Liiklustraumad on lastetraumatismi raskemate tagajärgedega traumaliik. Seega on ka liiklusõnnetused, nendega seotud vigastused ja nende vähendamine tervikuna rahva tervise probleem



Joonis 3. Liiklusõnnetustes hukkunuid 1 miljoni elaniku kohta (2001-2005 keskmiselt aastas) Euroopa Liidu liikmeriikides. [Allikas: ETSC]

Liiklusõnnetused moodustavad Eestis surmapõhjuste seas olulise osa, eriti 15...30 aastaste hulgas (joonis 4). Kuigi eelmisel aastal ei kasvanud liikluses hukkunud laste arv, siis ometi on samal ajal kasvanud lastega aset leidnud liiklusõnnetuste ja neis kannatanute arvud. Võrreldes 1999.aastaga suurenes 2002.aastal laste osalusel aset leidnud liiklusõnnetuste arv enam kui 30% võrra ja vigastatute arv 40% võrra.

Viimase nelja aasta jooksul on liikluses hukkunud 54 last ja saanud vigastada 1298 last.



Joonis 4. Liiklusõnnetuste osa surmapõhjustes Eestis vanusegruppide ja soo lõikes 2005.a. [Allikas: Statistikaamet]

Liiklusõnnetuste arv, milles kannatanuteks ka kuni 15-aastased lapsed, ei kasvanud 2006. aastal oluliselt ja õnnetused lastest jalakäijate ja jalgratturitega vähenesid. Seevastu on oluliselt sagenenud õnnetused, milles lapsed osalevad passiivselt - sõitjatena iiklusvahendis. 2006. aastal oli Maanteeameti andmetel 1-15-aastaste lastega registreeritud 354 liiklusõnnetust, neis sai vigastada 403 ja hukkus 8 last. Hukkunud lastest viis olid kaassõitjaks autos, kaks last hukkus jalakäijana ja üks jalgratturina – kaks neist tekitasid traagilise ohuolukorra ise.

Tabel 2. Liiklusõnnetused lastega Eestis 2000-2006.a.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Liiklusõnnetusi lastega	270	335	350	335	317	345	354
-neis hukkunuid	10	17	11	8	9	13	8
-neis vigastatuid	270	370	383	360	341	378	403
Kannatanud lapsi kokku	280	387	394	368	350	391	411

Kõige sagedamini saavad lapsed liiklusõnnetustes kannatada kas jalakäijana või kaassõitjana sõidukis. Viimatinimetatud õnnetustes oleks tagajärgede kergendamiseks abi õigesti kinnitatud turvavöödest ja laste turvavarustuse kasutamisest, kuid Maanteeameti andmetele polnud kuue lapse puhul kümnest turvavahendid kasutusel: koolieelikute puhul ei ole turvavarustus kasutusel pooltel, 13-15-aastaste rühmas aga kahel kolmandikul sõitjaist [Allikas: Maanteeamet, <http://www.mnt.ee/atp/?id=3367>).]

2006. aastal on sagenenud liiklusõnnetused, milles sõitjate hulgas saanud kannatada ka lapsed ja nende laste arv on peale pikemat stabiilsust kasvanud veerandi võrra. Enamik taolisi liiklusõnnetusi toimus asulavälistel teedel. Kolmest õnnetusest kahes oli tegemist sõitvate sõidukite kokkupõrkega ja ühel juhul ühesõidukiõnnetuse - teelt väljasõiduga. 208 sõitjana kannatada saanu seas oli kõige rohkem kuni 5-aastasi väikelapsi – 51 ja 15-aastasi noori – 48.

Tabel 3. Lastega liiklusõnnetused Eestis liiklejate liikide lõikes. [Allikas: Maanteeamet]

Liikleja liik:	Aasta:	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Jalakäija		157	162	160	137	165	133
Sõitja		169	152	157	145	155	208
Jalgrattur		48	60	37	47	46	31
Moppeedijuht		6	12	10	8	16	17
Mootorsõidukijuht		7	9	3	11	8	21
muu		0	1	1	2	1	1
KOKKU:		387	396	368	350	391	411

Jalakäijana kannatada saanud laste üldarv on 2006.aastal vähenenud – 133 last (2005.a 165 last). Nende hulgas oli kõige rohkem 6-9-aastasi lapsi – 45 (2005.a 53). Kasvanud on samas jalakäijana õnnetusse sattunud kuni 5-aastaste väikelaste arv – 18 last (2005.a. 15, 2004.a. 8), neist 7 vanemate kõrval ülekäigurajal. Enamik liiklusõnnetusi lastest jalakäijatega toimub valge ajal ja linnaliikluse tingimustes, 37 last 133-st sattusid liiklusõnnetusse pimedada ajal liigeldes ja neist 2 asulavälisel teel. Tallinnas on lastest jalakäijatega liiklusõnnetuste arv vähenenud veerandi võrra, teistes linnades-asulates vaid ühe protsendi võrra.

Jalgratturina liiklusõnnetustes kannatada saanud laste arv on 2006.aastal vähenenud – 31 last (2005.a. 46 last). Vanuserühmiti jagunesid nad järgmiselt: üksteist last 6-9-

aastast, üksteist 10-12-aastast ja seitse 13-14-aastast. Kolmest jalgratturist kaks põhjustasid õnnetuse ise. Reeglina sõidavad lapsed jalgrattaga valge ajal, 31-st kannatanust vaid kaks sattus õnnetusse pimedal ajal. Lastest-jalgratturitega liiklusõnnetused vähenesid nii asulavälistel teedel kui ka linnades. Mopeedijuhina sai vigastada 17 last (2005.a. 16, 2004.a. 8 last). Kuuel juhul oli mopeedil ka kaassõitja, kes samuti vigastada sai.

Sõiduautojuhi või mootorratturina sai vigastada 21 last (2005.a. 8 last), pooled neist 13-14-aastased ja põhjustasid liiklusõnnetuse ise. Enamasti sõideti suurema kiirusega, kui kogemused lubaksid ja kaotati kontroll sõiduki üle, misjärel sõideti enamasti teelt välja, paaril juhul ka vastassuunavöödisse.

Alkoholihoobes oli neli alaealist sõiduautojuhti, üks mopeedijuht ja üks mootorrattur, kaks neist 14-aastased, neli 15-aastased. 2005. aastal olid alkoholihoobes kaks 15-aastast jalakäijat.

16-17-aastasi noori on aasta jooksul hukkunud 7 (2005.a. 6) ja vigastada saanud 202 (2005.a. 166). Nende hulgas oli mootorsõidukijuhte 35 (2005.a. 21), sõitjaid 139 (2005.a. 95), jalakäijaid 21 (2005.a. 37), jalgrattureid 7 (2005.a. 8) ja mopeedijuhte 7 (2005.a. 10). 14 noort olid liiklusõnnetusse sattudes ebakained: 2 jalakäijana ja 12 sõidukijuhina.

Tabel 4. Lastega liiklusõnnetused Eestis vanuserühmade lõikes. [Allikas: Maanteeamet].

Kannatanu vanuserühm:	2001	2002	2003	2004	2005	2006
kuni 5-aastased	65	61	60	55	67	70
6 kuni 9-aastased	114	118	97	89	96	97
10 kuni 12-aastased	103	88	81	74	90	75
13 kuni 14-aastased	65	78	77	70	71	90
15-aastased	40	47	53	62	67	79
Kokku	387	394	368	350	391	411

Laste endi põhjustatud liiklusõnnetuste arv on 2006. aastal vähenenud, vaid iga kolmas liiklusõnnetus on lapse enda ettevaatamatu käitumise tõttu aset leidnud. Igast kümnest liiklusõnnetuse põhjustanud lapsest viis olid teel jalakäijana ja neli mingi sõiduki- enamasti küll jalgratturi ja mopeedijuhina, kuid ka alaealiste mootorsõidukijuhtide arv on kasvanud 8-lt 21-le.

Tabel 5. Laste süülisus liiklusõnnetustes. [Allikas: Maanteeamet]

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Liiklusõnnetusi lastega	270	335	350	335	317	345	354
neist laste põhjustatud	150	155	173	132	124	147	116
<i>osakaal %</i>	<i>55,6</i>	<i>46,7</i>	<i>49,4</i>	<i>39,4</i>	<i>39,1</i>	<i>42,6</i>	<i>32,8</i>

Neljast jalgratturist kolm eirasid liiklusreegleid ja põhjustasid liiklusõnnetuse ise. Peamiseks põhjuseks on sõidujärjekorrast mitte kinnipidamine ristmikule või teele väljasõidul: ei järgita “Anna teed” märgi nõudeid ja nn parema käe reeglit (pooled juhtumid). Ettevaatamatult asutakse ka vasakule või tagasi pöörama, laskmata läbi taganttulejaid. 31-st liiklusõnnetuse tekitanud jalgratturist 12 olid nooremad kui 10 aastat, kes ei tohiks ju sõiduteele sõitma minnagi ja kes ilmselt ka liiklusreegleid ei tunne.

Ligemale pooled kannatada saanud jalakäijad tekitasid liiklusõnnetuse olukorra ja põhjustasid järgneva liiklusõnnetuse ise – 133-st jalakäijast 63. Liiklusõnnetuse sagedasem põhjus on sõidutee ületamine väljaspool ülekäigurada ja lähedal oleva sõiduki ees (34 juhtu ehk iga teine põhjustatud liiklusõnnetus). Sagedasti ületatakse sõiduteed nähtavust piirava seisva sõiduki varjust (15 juhtu ehk pea iga neljas põhjustatud liiklusõnnetus). Tunduvalt on vähenenud foori punase tule eiramine: 4 juhtu, 2005. aastal 12 juhtu.

Sõidukijuhid põhjustasid laps-jalakäijate liiklusõnnetusi 68 juhul, neist 39 korral ei antud teed vöötrajal sõiduteed ületavale lapsele.

Tabel 6. Liiklusõnnetused Eestis kuni 15.aastaste lastega.

Liiklusõnnetused laste osalusel*

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	215	189	170	219	209	221	247	214	208	237	204
1996=100%	100	87,9	79,1	101,9	97,2	102,8	114,9	99,5	96,7	110,2	94,9
Liiklusõnnetustes osalenud* laste arv											
	225	197	182	224	216	227	255	220	215	248	214
1996=100%	100	87,6	80,9	99,6	96	100,9	113,3	97,8	95,6	110,2	95,1
Õnnetustes hukkunud lapsed											
	22	21	12	16	10	17	11	8	9	13	8
1996=100%	100	95,5	54,5	72,7	45,5	77,3	50	36,4	40,9	59,1	36,4
neist iseseisva liiklejana											
	13	14	7	10	8	7	8	5	7	8	3
1996=100%	100	107,7	53,8	76,9	61,5	53,8	61,5	38,5	53,8	61,5	23,1
nende osatähtsus kõigist hukkunud lastest											
	59,1	66,7	58,3	62,5	80	41,2	72,7	62,5	77,8	61,5	37,5
Õnnetuses vigastatud lapsed											
	282	273	272	274	270	371	385	360	341	378	402
1996=100%	100	96,8	96,5	97,2	95,7	131,6	136,5	127,7	120,9	134	142,6
neist iseseisva liiklejana											
	208	185	167	203	202	218	257	205	196	227	196
1996=100%	100	88,9	80,3	97,6	97,1	104,8	123,6	98,6	94,2	109,1	94,2
nende osatähtsus kõigist vigastatud lastest											
	73,8	67,8	61,4	74,1	74,8	58,8	66,8	56,9	57,5	60,1	48,8

Märkus* - Laps osales kas juhi või jalakäijana

2.2. Liiklusõnnetused lastega Tallinnas

Suurimas Eesti linnas- Tallinnas leiab aset peaaegu iga teine liiklusõnnetus laste osalusel toimunuist, kõigist linnades toimunud lastega liiklusõnnetustest aga 80-90%. Viimase kolme aasta jooksul on fikseeritud 380 1...15 aastase lapse osalemine liiklusõnnetuses Tallinnas, kusjuures kolm neist hukkus. Õnneks on viimase kolme aasta trend pigem langev, kuid rahuloluks siiski põhjust ei ole.

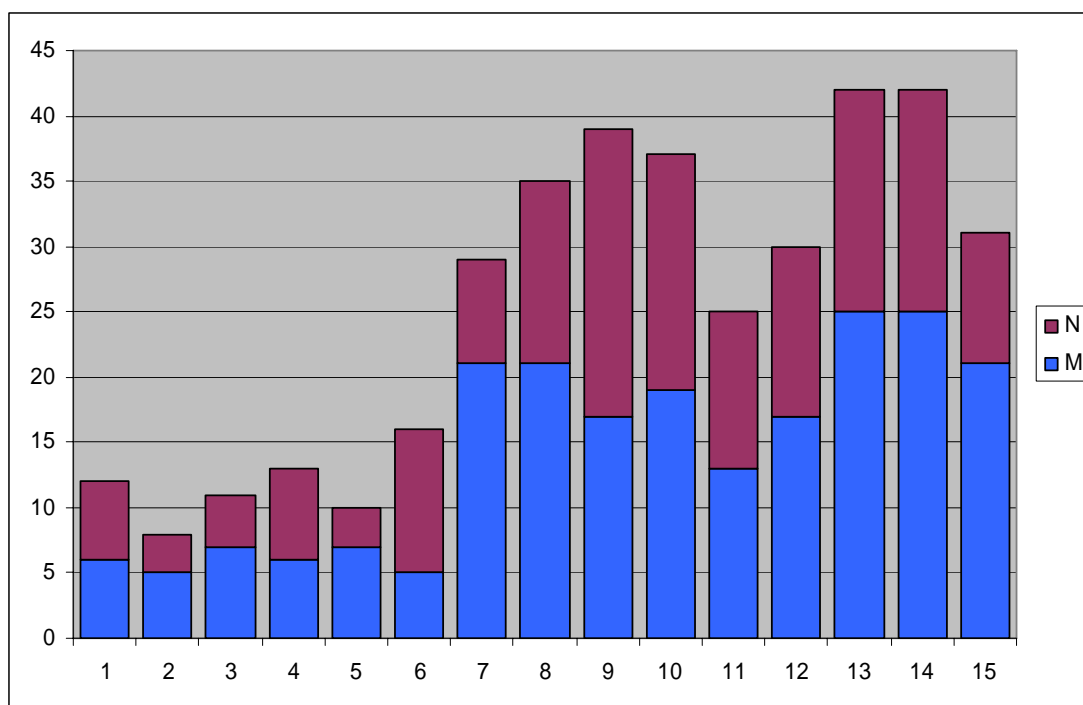
Tabel 7. Liiklusõnnetustes kannatanud lapsed vanuses 1...15.a. Tallinnas.

Aasta	2004	2005	2006
Hukkus	-	3	-
Sai vigastada	143	119	118

Liiklusõnnetustes kannatanud lastest moodustavad poisid 57%. Kui vaadata aga kannatanute jagunemist vanusegruppide lõikes, saame pildi, kus laste osalus liiklusõnnetustes kasvab järsult kooliea saabudes (7.a.). Kui 1...6 aastaste laste vanusegrupi osa on 18%, siis 7...9.a. on see juba 27%, 10...12.a. - 24% ja 13...15.a. - 30%.

Tabel 8. Liiklusõnnetuses osalenud lapse sugu ja vanus

Vanus, aastat	Tüdrukud (N)	Poisid (M)	Kokku
1	6	6	12
2	3	5	8
3	4	7	11
4	7	6	13
5	3	7	10
6	11	5	16
7	8	21	29
8	14	21	35
9	22	17	39
10	18	19	37
11	12	13	25
12	13	17	30
13	17	25	42
14	17	25	42
15	10	21	31
Kokku	165	215	380



Joonis 5. Liiklusõnnetused lastega Tallinnas 2004-2006.a vanuse ja soo lõikes.

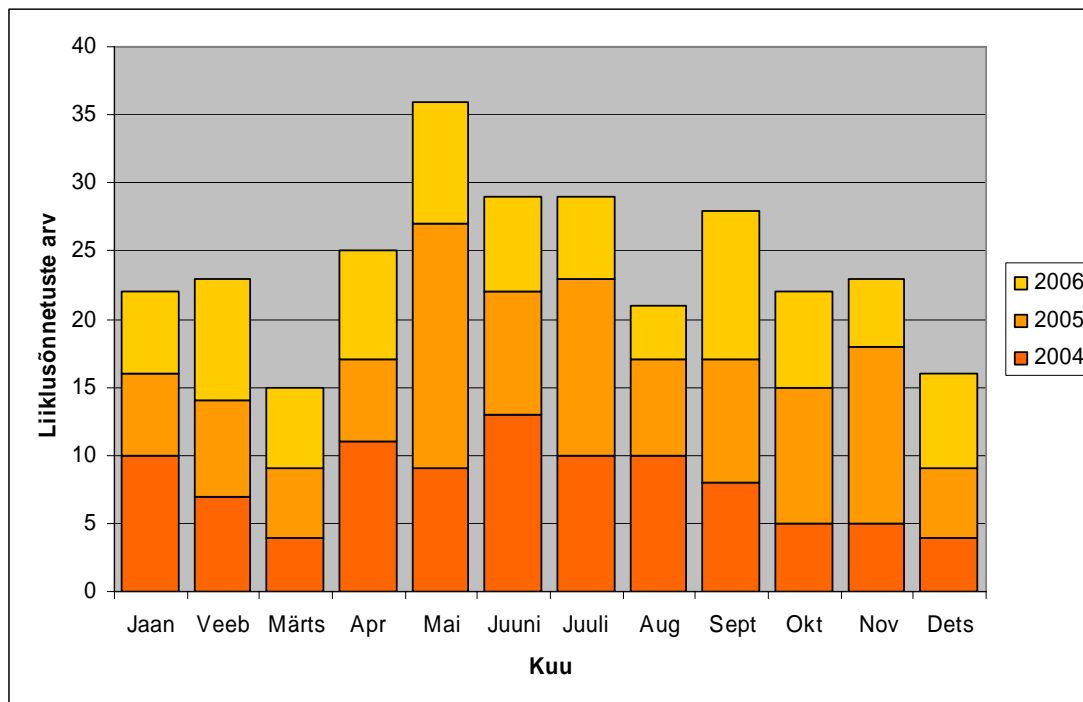
Siin ja edaspidi on käesolevas analüüsis kasutatud Maanteeameti andmeid selliste liiklusõnnetuste kohta, milles sai kannatada (surma või vigastada) 1...15.aastane isik (Maanteeameti inimkahjuga liiklusõnnetuste andmebaasis on lapsed selliselt defineeritud) ja mille kohta on liiklusõnnetuste registris korrektselt fikseeritud liiklusõnnetuse asjaolud. Seetõttu võib käesolevas töös esitatud andmestik veidi erineda teiste allikate andmetest.

Kui võrrelda Tallinnas toimunud liiklusõnnetuste jagunemist kuude lõikes, siis näeme mõningaid olulisi aspekte. Ohtlikumaks kuuks on mai millele järgnevad juuni, juuli ja september, samas on juulis õnnetusi vähem märtsis, augustis ja detsembris.

Tabel 9. Lastega liiklusõnnetused kuude lõikes.

KUU/AASTA	2004	2005	2006	Kokku
Jaanuar	10	6	6	22
Veebruar	7	7	9	23
Märts	4	5	6	15
Aprill	11	6	8	25
Mai	9	18	9	36
Juuni	13	9	7	29
Juuli	10	13	6	29
August	10	7	4	21
September	8	9	11	28

Oktoober	5	10	7	22
November	5	13	5	23
Detsember	4	5	7	16
KOKKU	96	108	85	289



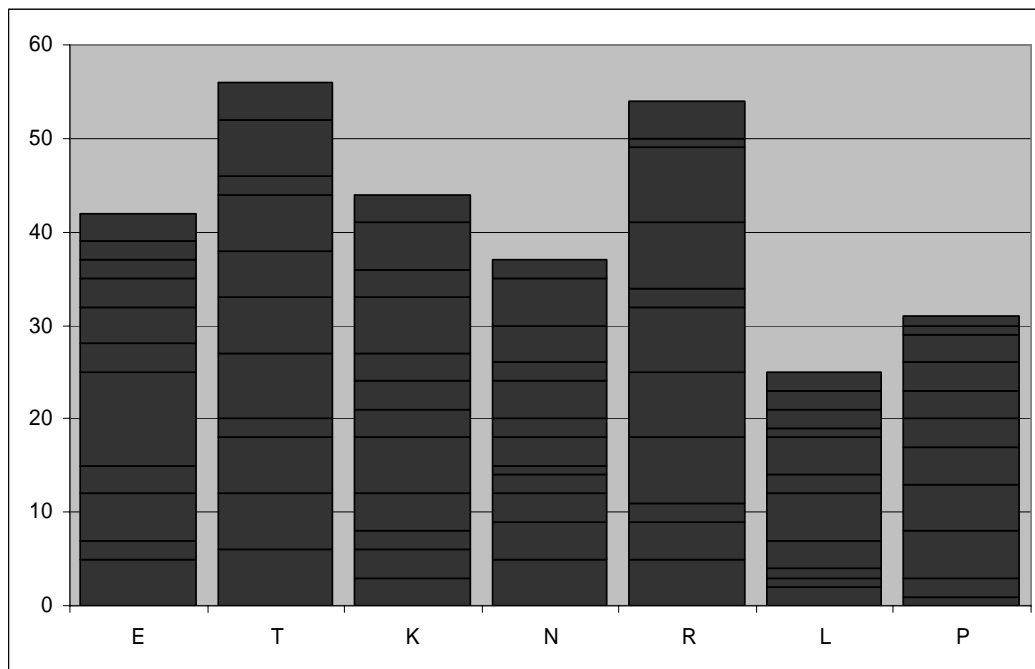
Joonis 6. Lastega liiklusõnnetuste jagunemine kuude lõikes

Nädalapäevade lõikes on pilt järgmine - kõige ohtlikumateks päevadeks on teisipäev ja reede, liiklusvaiksel nädalalõpul (laupäeval ja pühapäeval) on ka õnnetusi vähem.

Tabel 10. Lastega liiklusõnnetused nädalapäeviti aasta lõikes.

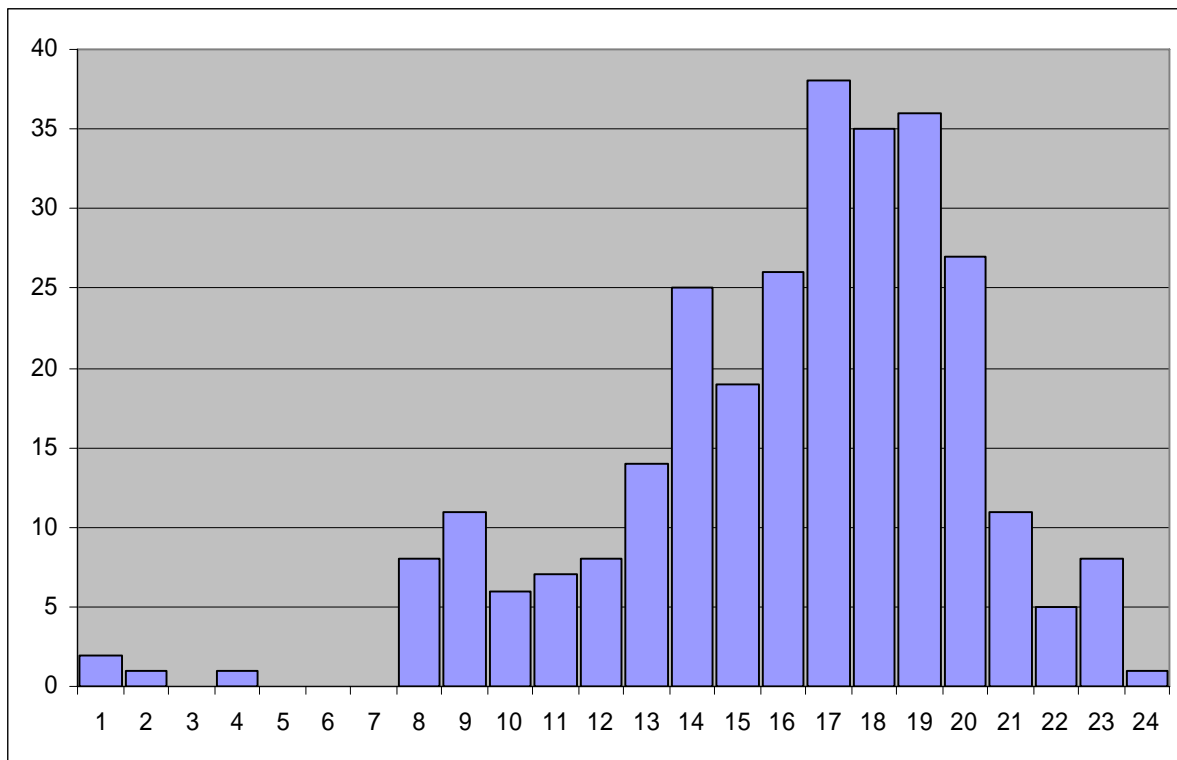
KUU	Nädalapäev							Kokku
	E	T	K	N	R	L	P	
Jaauar	5	6	3	5	0	2	1	22
Veebruar	2	6	3	4	5	1	2	23
Märts	5	0	2	3	4	1	0	15
Aprill	3	6	4	2	2	3	5	25
Mai	10	2	6	1	7	5	5	36
Juuni	3	7	3	3	7	2	4	29
Juuli	4	6	3	2	7	4	3	29
August	3	5	3	4	2	1	3	21
September	2	6	6	2	7	2	3	28
Oktoober	2	2	3	4	8	0	3	22

November	3	6	5	5	1	2	1	23
Detsember	0	4	3	2	4	2	1	16
Kokku	42	56	44	37	54	25	31	289



Joonis 7. Lastega liiklusõnnetuste jagunemine nädalapäevade lõikes

Liiklusõnnetuste jagunemisel tundide lõikes on erinevused märgatavad, hilisõhtuste tundide osakaal on väike, samas on kõige ohtlikumaks perioodiks õhtune tipp tund kella 17 ja 20 vahel, millele eelnes ühtlane tase (kella 12 ja 17 vahel) ja järgneb kiire langus (peale kella 20). Ka siin pole märgata hommikuse tipp tunni kõrget taset päeva lõikes, kuigi kella 8-10 vahel on eelnevate tundidega võrreldes liiklusõnnetusi siiski mõnevõrra enam.



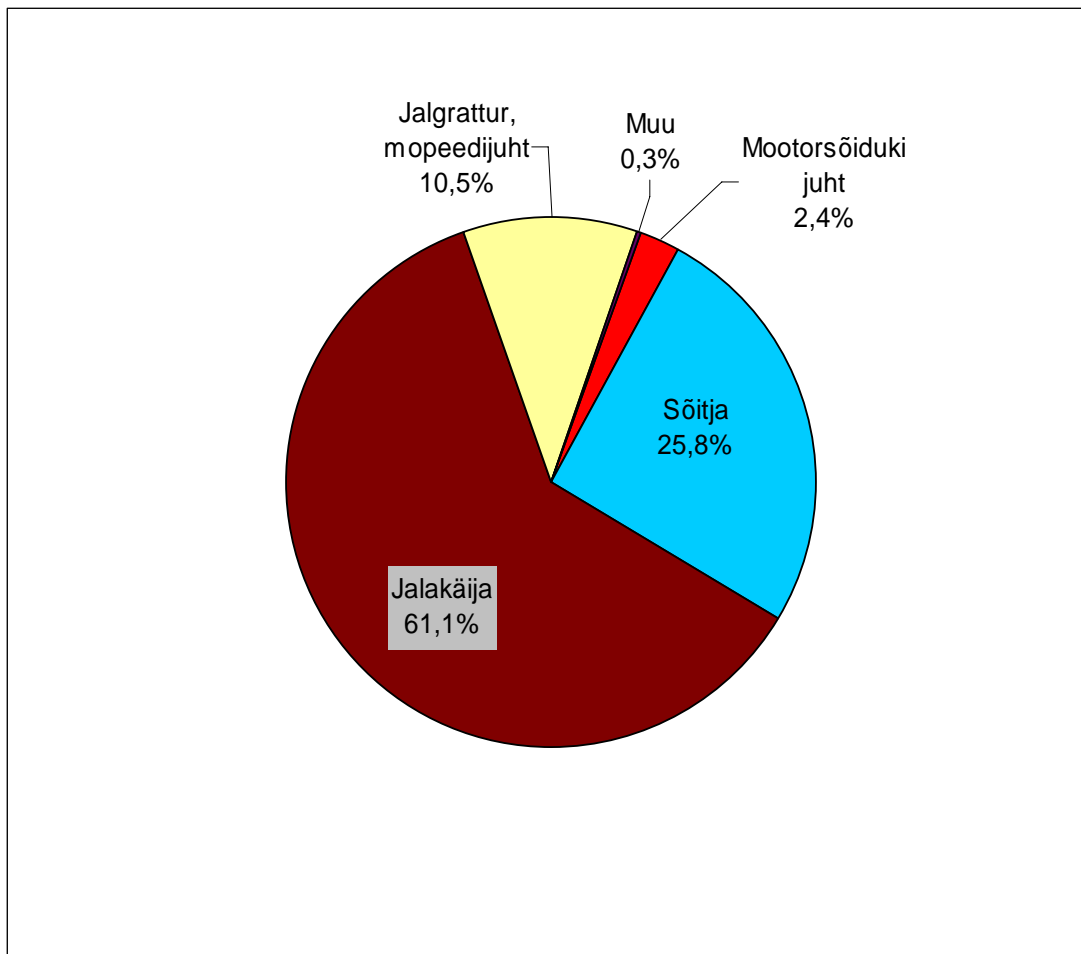
Joonis 8. Lastega liiklusõnnetuste jagunemine ööpäeva lõikes.

Eeltoodust saab teha järelduse, et liiklusõnnetuste statistika ei kinnita hüpoteesi, mille kohaselt lastele on liiklusohhtlikuks perioodiks eelkõige koolimineku aeg, mis sagedasti langeb kokku ka hommikuse tippunniga Tallinnas. Kuigi hommikusel tippajal (kell 8-10) leiab lastega liiklusõnnetusi mõnevõrra enam kui järgnevatel tundidel (kell 10-13), siis laste osalusel toimunud liiklusõnnetuste arv kasvab kiiresti alates kella 13-st ja kõige ohtlikumaks perioodiks lastele on ikkagi õhtuse tippliikluse periood (kell 17-20), mille üldjuhul on kool juba lõppenud.

Kui analüüsida laste osalusel toimunud liiklusõnnetusi detailsemalt, siis saame hinnata ka lastega aset leidnud liiklusõnnetusi, vaadeldes täpsemalt laste rolli liiklusõnnetusse sattumise hetkel. Nagu selgub, on 61% liiklusõnnetusse sattunud ja neis vigastada või surma saanud lastest jalakäijad ja 26%- kaassõitjad mootorsõidukis. Jalakäijana liiklusõnnetusse sattunud laste puhul on märgata just 7...14 aastaste laste kõrge riskitase, samas ei ole kaassõitjate puhul olulisi vanuselisi erinevusi märgata. Koolieas kasvab märgatavalt ka lapsjuhtide, nii jalgratta, mopeedi kui ka autojuhtide osalusel toimunud liiklusõnnetuste arv!

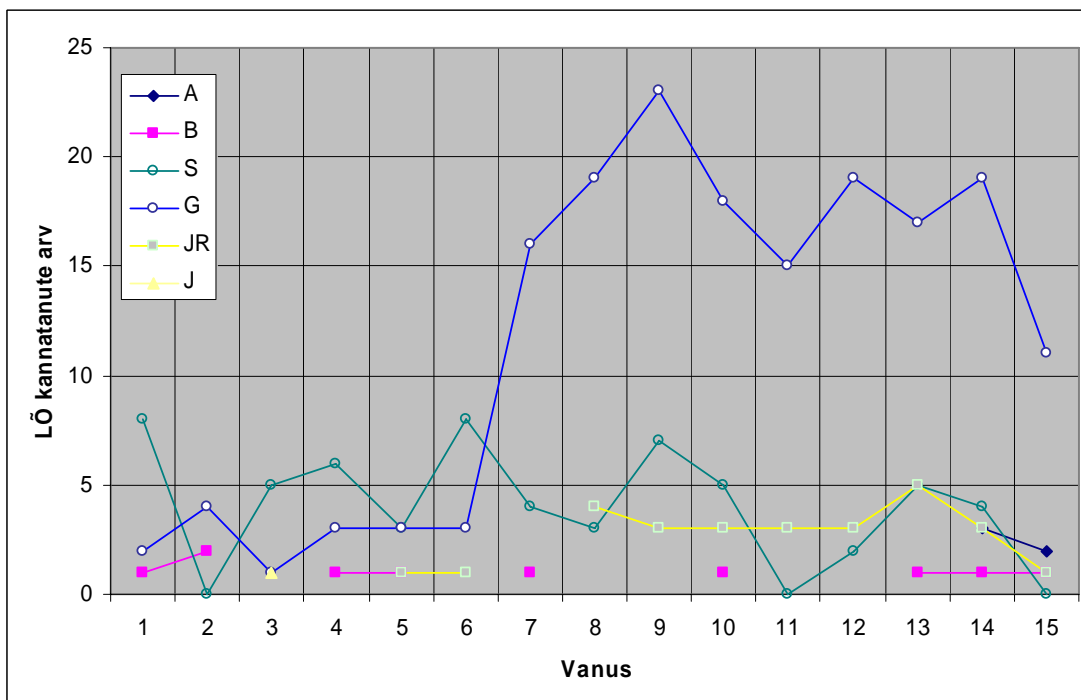
Tabel 11. Liiklusõnnetused lastega kannatanuliigiti ja vanuse lõikes.

	Kannatanu vanus	Liiklusvahend										Kokku		
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J			
Eelkooliealised	1		1	2	3		3	3					70	12
	2		2		1			5						8
	3			3	1		3	3				1		11
	4		1		3		4	5						13
	5		1	1	1	1		5	1					10
	6			2	3	2	3	4	2					16
Kooliealised	7		1	1	1		2	22	2				310	29
	8			3	2		1	24	5					35
	9			4	3			28	4					39
	10		1	2	3		1	26	4					37
	11						1	21	3					25
	12			1			1	24	4					30
	13	1	3	2	3	2		25	4	2				42
	14	4	1	5			3	24	4	1				42
	15	4	4	2	1	1	2	13	2	2				31
Kokku		9	15	28	25	6	24	232	35	5	1		380	



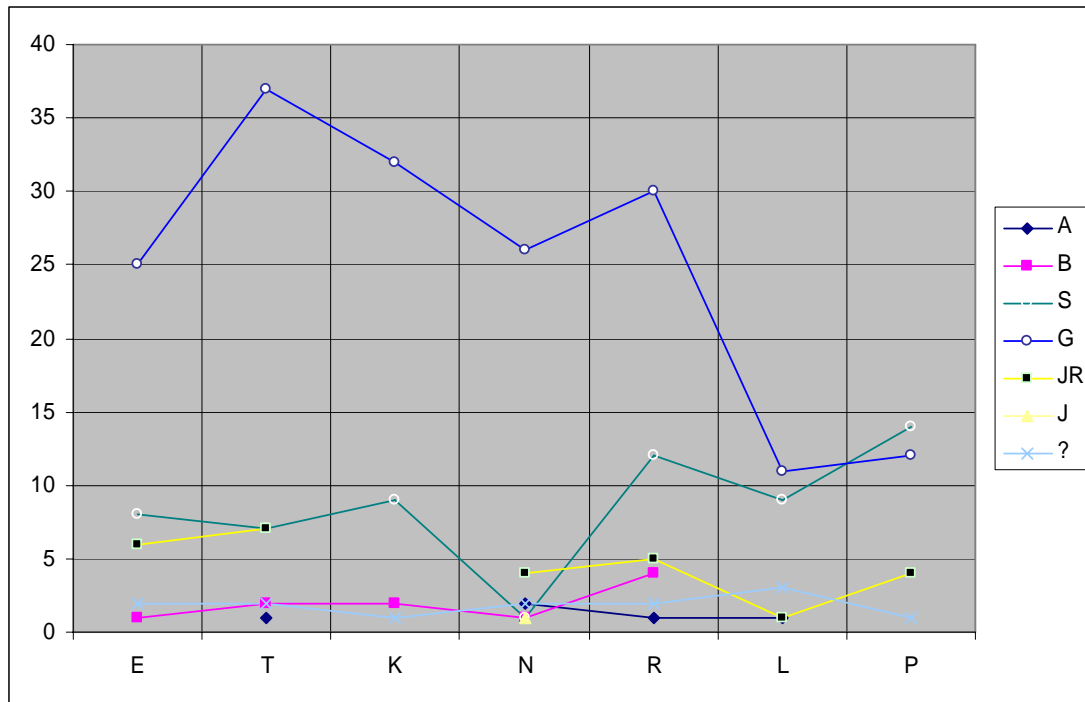
Joonis 9. Kannatanud laste osalus liiklusõnnetuses.

Laste-jalakäijate osalus liiklusõnnetustes kasvab märgatavalt vanuses 7. kuni 14.eluaastani.

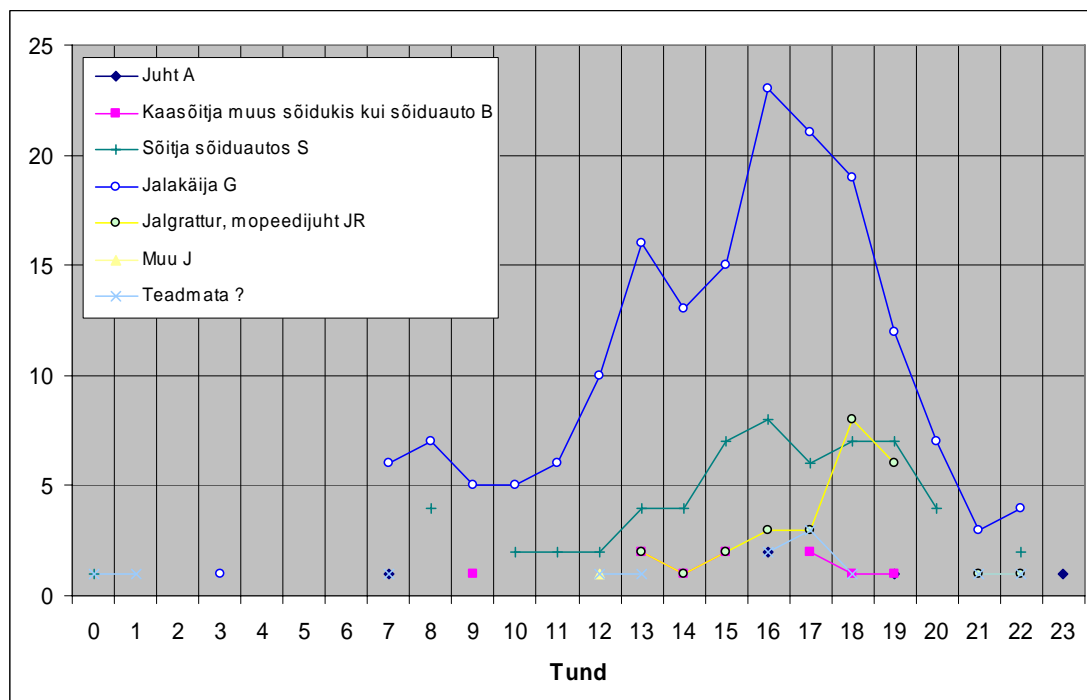


Joonis 10. Liiklusõnnetustes kannatanute jagunemine vanuse lõikes.

Samuti on täheldatav jalakäijaõnnetuste (G) suur arv tööpäevadel (joonis 11) ja perioodil kell 13 kuni 19, samas kui laste osalemine liiklusõnnetustes kaasõitjana on suurem just nädalalõppudel.



Joonis 11. Liiklusõnnetused kannatanuliigiti nädalapäeva lõikes.

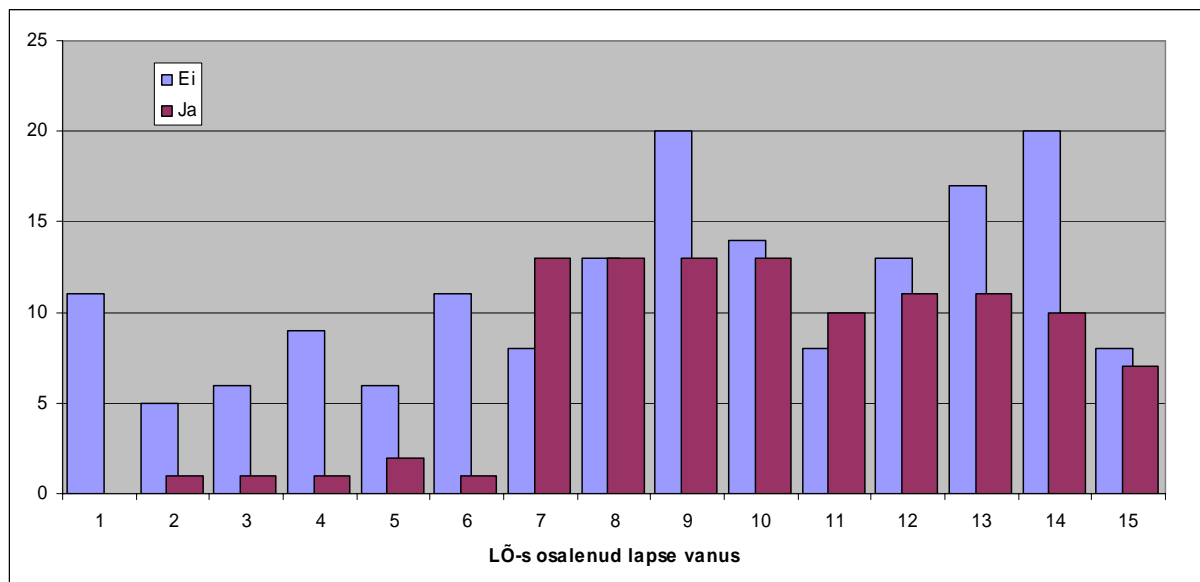


Joonis 12. Liiklusõnnetused kannatanuliigiti ööpäeva lõikes.

Kuigi Maanteeameti inimkahjuga liiklusõnnetuste andmebaasis on olemas andmed ka liiklusõnnetuste süülisuses kohta, tuleks nende andmete kasutamisel ja interpreteerimisel olla mõnevõrra ettevaatlik. Eelkõige tuleneb see sellest, et sagedasti on süülisus määratud õnnetuse toimumise järgselt vahetult sündmuskohal õnnetust registreerinud politseiametniku poolt, mistõttu sellel hetkel ei ole kindlasti kõik liiklusõnnetuse asjaolud veel selged ja nende määramine viib teatud määral formaalsetele tulemustele, kus süülisus on määratud konkreetsest seaduse pügalast lähtudes. Samas, ja eriti puudutab see just lastega toimunud liiklusõnnetusi, on laste võime käituda seadusest tulenevalt äärmiselt piiratud ning sellest johtuvalt ei pruugi õnnetuse põhjuste selgitamisel tulla esile sellised asjaolud, mis kas õnnetuse toimumist soodustasid või isegi suurel määral põhjustasid, näiteks sõidukijuhtide käitumine või infrastruktuuri seisukord.

Siiski- kui lähtuda vaid Maanteeameti inimkahjuga liiklusõnnetuste andmebaasi andmetest, siis kujuneb pilt järgmiseks:

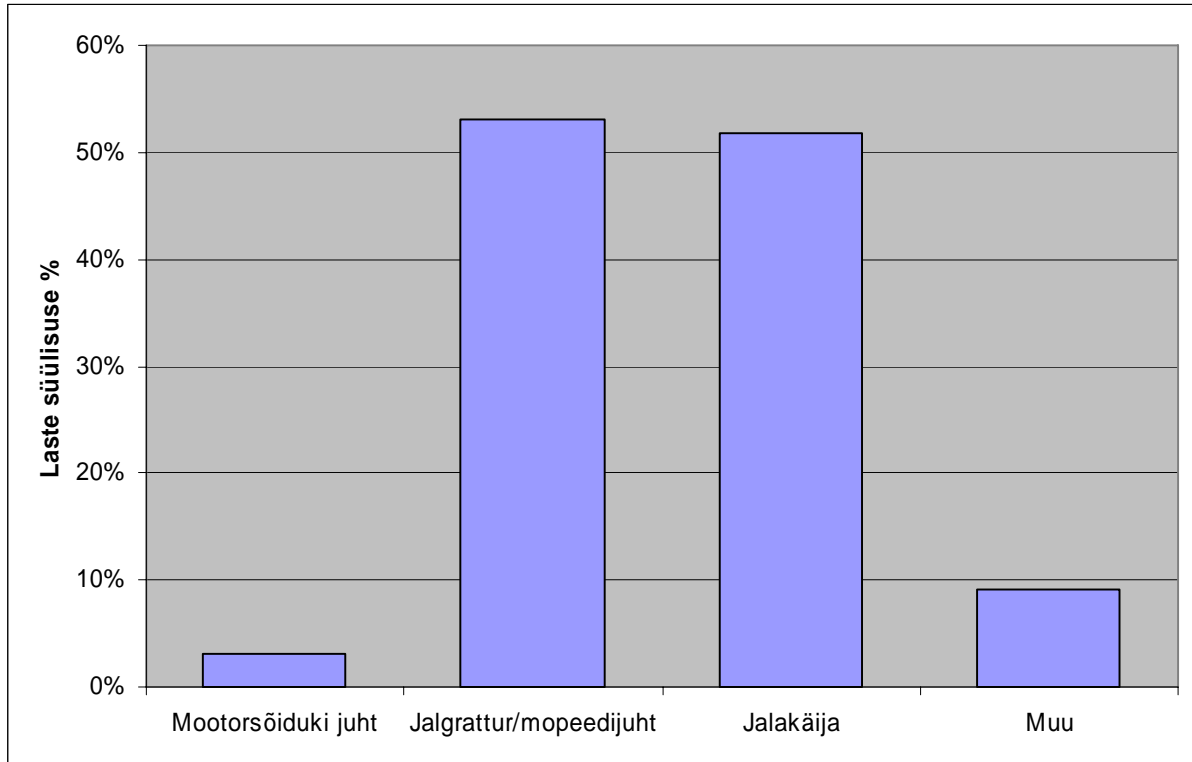
Kokku on olemas andmed süülisuse kohta 276 Tallinnas laste osaluselt toimunud liiklusõnnetuse kohta. Neist 107 juhul (39%) on fikseeritud süüdlaseks laps ja 169 korral ei olnud laps süüdlasena fikseeritud. Kui vaadata süülisuse jagunemist osalenud lapse vanuse lõikes kujuneb tulemus järgnevalt:



Joonis 13. Laste süülisus (jah= süüdi, ei= ei ole süüdi) lapse vanuse lõikes liiklusõnnetustes Tallinnas.

On tähelepanuväärne, et näiteks 7-8 aastaste laste osas on laste süülisuse osa suurem kui mittesüülisuse osa ja isegi 2-3 aastaste laste puhul on olemas liiklusõnnetusi, kus süüdlaseks on märgitud laps!

Laste süülisuse osa liiklusõnnetuste andmebaasi andmete põhjal on eriti suur nende liiklusõnnetuste puhul, kus laps osales jalgratturi, mopeedijuhi või jalakäijana (joonis 14).



Joonis 14. Laste süülisuse osakaal liiklusõnnetustes ja lapse roll liiklejana.

2.3. Liiklusõnnetused koolide ümbruses

Liiklusõnnetused lastega leiavad sagedamini aset ümbruses, kus laps oma aktiivset tegevust realiseerib, eelkõige kodu ja kooli ümbruses. Laste igapäevased liikumised on aga peamiselt seotud just kooliskäimisega, samas leiab suur osa laste koolivälisest tegevusest samuti aset koolide läheduses. Kahjuks ei võimalda raskete liiklusõnnetuste andmebaasi kantud andmed otseselt selgitada seda, kas antud liiklusõnnetuse toimumine leidis aset teel kooli või koolist koju või oli tegemist mõne muu tegevusega, mis viis liiklusõnnetuse toimumiseni. Samas ei ole ju tegelikult ka oluline kas liiklusõnnetused lastega leiavad aset kooliteel või mitte. On selge, et koolide ümbrus on lastega liiklusõnnetuste toimumise riskipiirkond, kuna sinna koondub suur osa lastega seotud liikumistest. Seetõttu on kindlasti vajalik määrata kindlaks just koolide ümbruses aset leidnud liiklusõnnetuste riskitegureid.

Kuna viimastel aastatel on liiklusõnnetuse toimumise täpset asukohta võimalik lokaliseerida, siis teeb see võimalikuks määrata kindlaks ka koolide ümbruses toimunud liiklusõnnetuste andmed ja koostada lastele kõige ohtlikumate koolide lähiümbruses asuvate kohtade loetelu.

Kuna Tallinnas on koole-lastetasutusi üsna palju, siis koondub väga suur osa liiklusõnnetustest ühel või teisel määral koolide ümbrusse. Seetõttu on käesolevas töös käsitletud koolide ümbruses aset leidnud laste osalusel toimunud liiklusõnnetustena selliseid, mille asukoht on fikseeritud kuni 250 m kaugusel koolihoonest (vahetus läheduses) ja kuni 500 m koolihoonest (läheduses). Koolide ja lastetasutuste loetelu põhineb Tallinna Haridusameti informatsioonil, liiklusõnnetustena on käsitletud laste (1...15.a.) osalusel toimunud inimkahjuga (hukkunise või vigastusega lõppenud) liiklusõnnetusi Maanteeameti vastavast andmebaasist.

Tabel 12. Koolide vahetusse ümbrusse koondunud (kuni 250 m kaugusel koolihoonest) lastega liiklusõnnetuste toimumiskohad Tallinnas.

KOOL	Aadress	Liiklusõnnetusi laste osalusel			
		2004	2005	2006	Kokku:
Tallinna 21. Kool	Raua 6	2	2	2	6
Tallinna Täiskasvanute Gümnaasium	Tartu mnt 23		3	2	5
Tallinna Lepistiku Lasteaed-Algkool	Retke 4	1	2	1	4
Tallinna Vanalinna Täiskasvanute Gümnaasium	Kooli 2	2	1	1	4
Tallinna Õismäe Vene Lütseum	Õismäe tee 28	2	1	1	4
Gustav Adolphi Gümnaasium	Suur-Kloostri 16	1	1	1	3
MTÜ Kool 21.sajandil Haabersti Vene Eragümnaasium	Õismäe tee 24		2	1	3
Püha Miikaeli Kolleegiumi Põhikool	Uus 32, Tallinn	2		1	3
Tallinna Juudi Kool	Karu 16 Tallinn	2		1	3
Tallinna Kesklinna Vene Gümnaasium	Kreutswaldi 25		2	1	3
Tallinna Mustamäe I Lasteaed-Algkool	Tammsaare tee 79	2		1	3
Tallinna Muusikakeskkool	Vabaduse pst 130	1	1	1	3
Tallinna Paekaare Lasteaed-Algkool	Paekaare 76	2	1		3
Tallinna Prantsuse Lütseum	Hariduse 3 Luise 38	3			3
Tallinna Sikupilli Keskkool	Kivimurru 9	2	1		3
Tallinna Ühisgümnaasium	Pärnu mnt 71		2	1	3
Pelgulinna Gümnaasium	Mulla 7		2		2
Sõle Gümnaasium	Sõle 40		1	1	2
Tallinna Kopli Ametikool	Kopli 98	1	1		2
Tallinna Kunstigümnaasium	Kopli 102a	1	1		2
Tallinna Paekaare Gümnaasium	Punane 17			2	2
Tallinna Reaalkool	Estonia pst 6	1	1		2
Tallinna Tõnismäe Reaalkool	Pärnu mnt 50	1	1		2
Audentese Erakool	Tondi 84		1		1
Eesti Rahvusvaheline Kool	Juhkentali 18		1		1
Ehte Humanitaargümnaasium	Ehte 9	1			1
Jakob Westholmi Gümnaasium	Kevade 8	1			1
Kadrioru Saksa Gümnaasium	Gonsiori 38		1		1
Kalamaja Põhikool	Vabriku 18			1	1
Karjamaa Gümnaasium	Kopli 92			1	1
Lasnamäe Gümnaasium	Pae 59		1		1
Lasnamäe Lasteaed-Algkool	Paekaare 38	1			1
Lasnamäe Põhikool	Ümera 46		1		1
Nõmme Erakool	Idakaare 5		1		1

Ristiku Põhikool	Ristiku 69	1	1
Tallinna 1. Internaatkool	Tondi 40	1	1
Tallinna 63. Põhikool	Vilde tee 120	1	1
Tallinna Heleni Kool	Ehte 7	1	1
Tallinna Humanitaargümnaasium	Koidu 97	1	1
Tallinna Kristiine Gümnaasium	Nõmme tee 32	1	1
Tallinna Kristiine Lasteaed-Algkool	Rästa põik 3	1	1
Tallinna Kuristiku Gümnaasium	Kärberi 9	1	1
Tallinna Laagna Lasteaed-Põhikool	Pinna 15	1	1
Tallinna Lilleküla Gümnaasium	Kuldnoka 24		1
Tallinna Linnamäe Vene Lütseum	Linnamäe 10		1
Tallinna Mustamäe Gümnaasium	Keskuse tn 18	1	1
Tallinna Mustamäe Humanitaargümnaasium	Tammsaare tee 145	1	1
Tallinna Nõmme Gümnaasium	Raudtee 73	1	1
Tallinna Rahumäe Põhikool	Vabaduse pst 50		1
Tallinna Tehnikagümnaasium	Sõpruse pst 187	1	1
Tallinna Tondiraba Keskkool	Punane 69	1	1
Vana-Kalamaja Täiskasvanute Gümnaasium	Vana-Kalamaja 9		1
Vanalinna Hariduskolleegeium	Vene 22		1

Toimunud liiklusõnnetuste põhjalikum analüüs näitab siiski, et kuigi ülaltoodud liiklusõnnetuste koondumiskohad paiknevad koolide ümbruses, ei ole peamiseks liiklusõnnetuse toimumise ajaks siiski kooli mineku või sealt tuleku periood, kuigi ka nimetatud õnnetuste osatähtsus on märkimisväärne. Kuigi liiklusõnnetuste protokollides toodud materjalidest ei selgu sageli see, kas antud liiklusõnnetuse puhul oli tegemist kooli või koolist koju liikumisel aset leidnud õnnetusega, on liiklusõnnetuse toimumine siiski sageli seotud teede või selle ristmike ja ülekäikude puuduliku või lausa ohtliku liikluslahendusega. Seega ei olegi otseselt oluline, kas laps satub liiklusõnnetusse teel kooli/ koolist või liigub ta kooli ümbruses peale ametliku koolitöö lõppu. Igal juhul on ilmne, et koolide ja teiste lasteasutuste ümbruses on liiklusõnnetuse risk tavapärasest suurem, kui samasse kohta koonduvad mitmed riskitegurid- lapsed kui vähemkaitstud ja sageli väiksema ohutunde ja liikluskogemusega liiklejad ning suur liiklussagedus puuduliku või lausa ohtliku liikluskorralduse ja -lahendusega liiklussõlmes.

Kui vaadelda täpsemalt neid koole, mille lähiümbruses on toimunud 3 ja enam liiklusõnnetust laste osalusel, saame järgmise pildi (tabel 13).

Tabel 13. Liiklusõnnetuste koondumiskohad koolide ümbrusse ja nende asjaolud.

KOOL	Liiklusõnnetuse toimumise aeg ja liik				
	Aasta	Kuu	Päev	Tund	LIIK
Tallinna Sikupilli Keskkool	2004	3	E	19	J
	2004	11	N	12	J
	2005	9	R	17	J
Gustav Adolfi Gümnaasium	2004	7	E	20	J
	2006	2	T	8	J
	2005	9	P	13	J
Tallinna 21. Kool	2004	5	E	18	D
	2004	5	R	17	J
	2006	9	R	18	J
	2006	11	K	17	J
	2005	2	R	8	J
	2005	5	L	12	J
Tallinna Juudi Kool	2004	5	E	18	D
	2006	9	K	10	J
	2004	12	T	19	B
Tallinna Kesklinna Vene Gümnaasium	2006	9	R	18	J
	2005	4	K	15	J
	2005	7	K	11	J
Tallinna Muusikakeskkool	2006	5	P	15	C
	2005	8	T	15	J
	2004	8	P	16	C
Tallinna Prantsuse Lütseum	2004	1	L	16	M
	2004	4	P	20	B
	2004	11	E	10	B
Tallinna Täiskasvanute Gümnaasium	2005	10	T	15	J
	2005	5	K	11	C
	2006	5	P	19	D
	2006	9	R	18	J
	2005	5	L	12	J
Haabersti Vene Eragümnaasium	2006	7	L	13	D
	2005	11	L	19	J
	2005	11	N	18	J
Tallinna Ühisgümnaasium	2005	1	E	17	J
	2006	2	N	17	J

	2005	10	N	15	E
Püha Miikaeli Kolleegiumi Põhikool	2004	7	E	20	J
	2006	2	K	16	K
	2004	12	K	16	J
Tallinna Lepistiku Lasteaed-Algkool	2006	4	E	18	C
	2005	7	R	18	M
	2005	8	T	11	J
	2004	1	E	17	A
Tallinna Mustamäe I Lasteaed-Algkool	2006	2	N	16	J
	2004	8	T	13	J
	2004	9	N	15	J
Tallinna Paekaare Lasteaed-Algkool	2005	2	K	15	M
	2004	3	N	20	J
	2004	6	T	16	J
Tallinna Vanalinna Täiskasvanute Gümnaasium	2004	7	E	20	J
	2006	2	T	8	J
	2005	9	P	13	J
	2004	2	L	20	C
Tallinna Õismäe Vene Lütseum	2004	7	E	20	J
	2006	2	T	8	J
	2005	9	P	13	J
	2004	2	L	20	C

Liiklusõnnetuse liigid on tabelis 13 tähistatud järgnevalt:

- A Kokkupõrge vastutuleva mootorsõidukiga.
- B Kokkupõrge mootorsõidukiga küljelt / külgedega.
- C Kokkupõrge ees peatuva mootorsõidukiga.
- D Kokkupõrge jalgrattaga.
- E Kokkupõrge mootorjalgrattaga / mopeediga.
- J Kokkupõrge teel oleva jalakäijaga.
- K Mootorsõiduki teelt väljasõit.
- M Muu liiklusõnnetus, mis on eelpool märkimata.

Kui vaadelda lastega toimunud kergliiklejaõnnetuste (kus laps osales jalakäija või jalgratturina) koondumiskohti Tallinnas tervikuna, ka väljapool koolide lähipiirkonda, siis on võimalik välja tuua veel mõned liiklusõnnetuste kontsentratsioonikohad:

- Õismäe tee, majade 30... 36 juures
- Vilde tee, Ehitajate tee ja Mustamäe tee vahel
- Sõpruse puiestee, Sütiste ja Ehitajate tee vahel

- Sõpruse pst, Siili
- Sõle tänav, Puhangu-Kopli
- Mustamäe tee, Forelli
- Endla-Sõpruse pst.- Tulika ristmik
- Suur-Ameerika t., Toom-Kuninga
- Pärnu mnt., Luha
- Narva mnt., Hobujaama
- Majaka tänav (Pallasti- Lasnamäe)
- Kärberi t., Seli
- Ussimäe tee, Kärberi- Tasuja pst.

Mõnesid neist nimetatuid saab seostada ka kooliteega, kuid paljud kujutavad endast liiklusohtriku lahendusega ülekäigukohti ka üldiselt, kus lisaks lastele on teeületus ohtlik ka täiskasvanud jalakäijaile.

2.4. Lapsi koolide ümbruses ohustavad peamised liiklusohud.

On mõistetav, et kooliümbruse liiklusohutuslik olukord sõltub paljuski selle kooli asukohast. Uuringus [Kooliõpilaste koolitee ohutustamine. Inseneribüroo Stratum, Tallinn, 2003] on koolid soovitatud jaotada gruppidesse sõltuvalt kooli paiknemise asukohast, liikluskorralduse lahendustest ja liikluskoormuste suurusest nagu näidatud tabelis 14.

Tabel 14. Koolide paiknemise tüüpskeemid

Tüüp		Kooli paiknemine	Liikluskorraldus tänaval/teel	Tänavaliiklussagedus
A	A1	Põhitänavaaäres	Reguleeritud liiklus	Väga suur liiklussagedus
	A2	Põhitänavaaäres	Reguleerimata liiklus	Väga suur liiklussagedus
B	B	Põhitänavaaäres	Reguleeritud või reguleerimata liiklus	Suur liiklussagedus
C	C	Jaotustänavaaäres	Reguleeritud või reguleerimata liiklus	Keskmine liiklussagedus
D	D1	Jaotustänavaaäres	Reguleerimata liiklus	Väike liiklussagedus
	D2	Kvartalis või väikese liiklusega tänav (juurdepääsu) ääres	Reguleerimata liiklus	Väike liiklussagedus

Peamised liiklusohud, sõltuvalt kooli paiknemise asukohast, on loetletud alljärgnevalt:

Tüüp	Põhilised spetsiifilised liiklusohud:
A1	<ul style="list-style-type: none"> * Teeületus liikumisel kooli või koolist nõuab reguleeritud ülekäigu või ristmiku kasutamist ja sellega sätestatud režiimi (punase fooritule) järgimist. * Ülekäigul rakendatud režiim on harva jalakäijasõbralik, nõuab ootamist ja võib tekitada soovi ületada sõidutee kas punase tulega või väljaspool ülekäiku. * Ohtu suurendab ühissõidukipeatuse paiknemine ülekäiguraja läheduses, mistõttu ühissõidukile jõudmine suurendab kiusatust liiklusreeglite eiramiseks * Samuti võivad esineda probleemid sõidukite peatamisega selleks mitte ette nähtud kohtades, kui lapsi tuuakse hommikul kooli- täiendav liiklusohut teistele liiklejaile. * Harvem probleemid jalgrattaliiklusega, kuid selle probleemi teravus tulevikus pigem kasvab.
A2 B	<ul style="list-style-type: none"> * Teeületus liikumisel kooli või koolist nõuab reguleerimata ülekäigu või ristmiku kasutamist. * Uuringud näitavad, et suure liiklussageduse puhul ei kipu juhid jalakäijale, sealhulgas lastele teed andma. Tekib konflikt juhtide käitumise ja seadusandluse nõuete vahel. * Paljud ülekäigud on halva liikluskorraldusliku lahendusega, juhtidele halvasti nähtavad või sellised, mis ei mõjuta juhte ülekäiguraja ees kiirust alandama. Sellest tuleneb täiendav oht jalakäijaile õnnetuse toimumisel. * Ohtu suurendab ühissõidukipeatuse paiknemine ülekäiguraja läheduses, mistõttu ühissõidukile jõudmine suurendab ka liiklusohut. * Samuti võivad esineda probleemid sõidukite peatamisega selleks mitte ette nähtud kohtades, kui lapsi tuuakse hommikul kooli- täiendav liiklusohut teistele liiklejaile. * Harvem probleemid jalgrattaliiklusega, kuid selle probleemi teravus tulevikus pigem kasvab.
C D1	<ul style="list-style-type: none"> * Peamiseks probleemiks on liikluskorralduse puudumine või mahajäämus, mistõttu võib esineda suur liiklusohut . * Peamised probleemid on seotud liikumisega kooli/koolist, enamasti teeületusega, sageli puuduvad jalgrattateed vahel ka kõnniteed, sageli pole välja ehitatud ühissõidukipeatused ja pole lahendatud sõiduautode peatumine-parkimine.

	<ul style="list-style-type: none"> * Teeületus liikumisel kooli või koolist nõuab reguleerimata ülekäigu või ristmiku kasutamist. * Uuringud näitavad, et suure liiklussageduse puhul ei kipu juhid jalakäijale, sealhulgas lastele teed andma. Tekib konflikt juhtide käitumise ja seadusandluse nõuete vahel. * Paljud ülekäigud on halva liikluskorraldusliku lahendusega, juhtidele halvasti nähtavad või sellised, mis ei mõjuta juhte ülekäiguraja ees kiirust alandama. Sellest tuleneb täiendav oht jalakäijaile õnnetuse toimumisel * Ohtu suurendab ühissõidukipeatuse paiknemine kooli läheduses, mistõttu ühissõidukil kasutamine võib suurendada liiklusohu. * Samuti võivad esineda probleemid sõidukite peatamisega selleks mitte ette nähtud kohtades, kui lapsi tuuakse hommikul kooli- täiendav liiklusohu teistele liiklejatele. * Harvem probleemid jalgrattaliiklusega, kuid selle probleemi teravus tulevikus pigem kasvab.
D2	<ul style="list-style-type: none"> * Peamiseks probleemiks on liikluskorralduse puudumine või mahajäämus, mistõttu isegi suhteliselt väikese liiklussageduse puhul võib esineda ootamatu oht . * Tavaliselt piirdub liikluskorraldus õueala märgi kasutamisega, vahel ka laste eest hoiatava liiklusmärgi kasutamisega. Kuna muid liikluse rahustamise meetmeid rakendatud pole, ei järgi juhid reeglina neid nõudeid. * Suurt ohtu kujutab autode liikumine kooli juurde ja nende peatamine-parkimine seal. Sageli on tegemist laste autoga kooli toomisega. * Kuigi kvartalis paikneva kooli lähiümbruse liiklusohu võib olla väiksem, siis paljud lapsed on kooli või koju jõudmiseks sunnitud kasutama ühistransporti, ületama aktiivse liiklusega tänavaid jne. mistõttu kaasnevad tüüplahendustele A, B või C omased probleemid

Kooliümbruse tüüpilised liiklusohutuse probleemid

Tüüp	Probleem jalakäijale	Probleem sõidukijuhile	Probleem liikluskorralduses
A1	Sõidutee ületuseks tuleb reeglina kasutada reguleeritud ülekäigukohta või ristmikku. Seal rakendatud reguleerimisrežiim on sageli jalakäijale ebasõbralik, põhjustades pikki ooteaegu või nõudes jalakäija teeületuse ootamist ka juhul kui sõidukeid ülekäiguraja läheduses ei ole, põhjustades soovi ületada sõidutee selleks keelatud ajal, punase foorisignaali põledes. Sõidutee ületuse vajadust suurendab ühissõidukipeatuse paiknemine sõidutee ääres või parkimisvõimaluse puudumine kooli läheduses (lapsed, keda tuuakse kooli isikliku sõiduautoga).	Reeglina langeb laste kooliminemise aeg kokku hommikuse tipptunniga, mis põhjustab lisapingeid niigi suhteliselt pingelise liikluse olukorras. Seega ei ole juhid laste suhtes niivõrd tähelepanelikud ja hoolivad kui tipuvälisel ajal. Laste koolist lahkumise ajal aga on tavaliselt liikluskoormus veidi väiksem, mistõttu aga laste teele ilmumine on ootamatult.	Liikluse rahustamise võtete rakendamine on raske või võimatu. Jalakäijasõbralike foorilahenduste rakendamine võib tekitada täiendavat kriitikat sõidukijuhtide poolt. Jalakäijate poolt toimuv liikluseeskirja nõuete eiramine on raskesti kontrollitav. Lapsi kooli toovate sõiduautode liikluskorralduse võimalused piiratud.
A2	Sõidutee ületuseks tuleb reeglina kasutada reguleerimata ülekäigukohta või ristmikku. Eriti pingelise liikluse olukorras ei anna paljud juhid seal jalakäijale teed. Kui ülekäik paikneb koolist veidi eemal, tekib õpilastel soov ületada sõidutee väljaspool vöötrada, kus juhid nende teele ilmumist ei oska oodata. Kui ülekäik on vahetult kooli ees võib jalakäija teele ilmumine toimuda väga ootamatult.	Reeglina langeb laste kooliminemise aeg kokku hommikuse tipptunniga, mis põhjustab lisapingeid niigi suhteliselt pingelise liikluse olukorras. Seega ei ole juhid laste suhtes niivõrd tähelepanelikud ja hoolivad kui tipuvälisel ajal ja teeandmise kohustust eiratakse veelgi suuremal määral. Laste koolist lahkumise ajal aga on tavaliselt liikluskoormus veidi väiksem, mistõttu aga laste teele ilmumine on ootamatult. Kui ülekäik paikneb koolist veidi eemal tekib oht, et jalakäijad ületavad tee väljaspool vöötrada, kus juhid nende teele ilmumist ei oska oodata. Kui ülekäik on vahetult kooli ees võib jalakäija teele ilmumine toimuda väga ootamatult.	Liikluse rahustamise võtete rakendamine on raske või võimatu. Jalakäijate poolt toimuv liikluseeskirja nõuete eiramine on raskesti kontrollitav. Sageli ei paikne ühissõidukipeatused vöötraja suhtes liiklusohutuse mõttes õiges kohas. Lapsi kooli toovate sõiduautode liikluskorralduse võimalused piiratud
B	Sõidutee ületuseks tuleb reeglina kasutada reguleerimata ülekäigukohta või ristmikku. Eriti pingelise liikluse olukorras ei anna paljud juhid seal jalakäijale teed. Kui ülekäik paikneb koolist veidi eemal, tekib õpilastel soov ületada sõidutee väljaspool vöötrada, kus juhid nende teele ilmumist ei oska oodata. Kui ülekäik on vahetult kooli ees võib jalakäija teele ilmumine toimuda väga ootamatult.	Reeglina langeb laste kooliminemise aeg kokku hommikuse tipptunniga, mis põhjustab lisapingeid niigi suhteliselt pingelise liikluse olukorras. Seega ei ole juhid laste suhtes niivõrd tähelepanelikud ja hoolivad kui tipuvälisel ajal ja teeandmise kohustust eiratakse veelgi suuremal määral. Laste koolist lahkumise ajal aga on tavaliselt liikluskoormus veidi väiksem, mistõttu aga laste teele ilmumine on ootamatult. Kui ülekäik paikneb koolist veidi eemal tekib oht, et jalakäijad ületavad tee väljaspool vöötrada, kus juhid nende teele ilmumist ei oska oodata. Kui ülekäik on vahetult kooli ees võib jalakäija teele ilmumine toimuda väga ootamatult.	Liikluse rahustamise võtete rakendamine on raske või võimatu. Jalakäijate poolt toimuv liikluseeskirja nõuete eiramine on raskesti kontrollitav. Sageli ei paikne ühissõidukipeatused vöötraja suhtes liiklusohutuse mõttes õiges kohas. Lapsi kooli toovate sõiduautode liikluskorralduse võimalused piiratud
C	Sõidutee ületuseks tuleb reeglina kasutada reguleerimata ülekäigukohta või ristmikku, kus paljud juhid ei anna jalakäijale teed.	Sõidutee ületamiseks jalakäijaile ette nähtud vöötrajad ei ole vastavuses tänapäevase liikluskorralduse põhimõtetega, pole juhile märgatavad ega sunni	Liikluse rahustamise võtete rakendamine on komplitseeritud ja seotud eelkõige õigete meetmete valikuga.

	<p>Kui ülekäik paikneb koolist veidi eemal, tekib õpilastel soov ületada sõidutee väljaspool vöötrada, kus juhid nende teele ilmumist ei oska oodata. Kui ülekäik on vahetult kooli ees võib jalakäija teele ilmumine toimuda väga ootamatult.</p>	<p>vähendama kiirust. Kui ülekäik paikneb koolist veidi eemal tekib oht, et jalakäijad ületavad tee väljaspool vöötrada, kus juhid nende teele ilmumist ei oska oodata. Kui ülekäik on vahetult kooli ees võib jalakäija teele ilmumine toimuda väga ootamatult.</p>	<p>Jalakäijate poolt toimuv liikluseeskirja nõuete eiramine on raskesti kontrollitav. Sageli ei paikne ühissõidukipeatused vöötraja suhtes liiklusohutuse mõttes õiges kohas. Lapsi kooli toovate sõiduautode liikluskorraldus on lahendamata, parkimiskorraldus või selle puudumine suurendab liiklusohu</p>
D1	<p>Sõidutee ületuseks tuleb reeglina kasutada reguleerimata ülekäigukohta või ristmikku, kus paljud juhid ei anna jalakäijale teed. Väikese liiklussageduse tõttu tekib õpilastel soov ületada sõidutee väljaspool vöötrada, kus juhid nende teele ilmumist ei oska oodata. Kui ülekäik on vahetult kooli ees võib jalakäija teele ilmumine toimuda väga ootamatult- kui pole rakendatud liikluse rahustamise meetmeid.</p>	<p>Sõidutee ületamiseks jalakäijaile ette nähtud vöötrajad ei ole vastavuses tänapäevase liikluskorralduse põhimõtetega, neil pole rakendatud liikluse rahustamise meetmeid, nad pole juhile märgatavad ega sunni vähendama kiirust. Kooli ees võib jalakäija teele ilmumine toimuda väga ootamatult.</p>	<p>Liikluse rahustamise võtteid pole rakendatud. Lapsi kooli toovate sõiduautode liikluskorraldus on lahendamata, parkimiskorraldus või selle puudumine suurendab liiklusohu</p>
D2	<p>Probleemid jagunevad kaheks- kvartalisene liikluskorraldus ja koolist eemal olev liikluskeskkond, mida õpilased peavad kasutama kvartalisse pääsemiseks. Viimasel juhul on probleemid sarnased tüüpskeemidele A, B, C või D1.</p>	<p>Tavaliselt on kvartalisese liikluskorralduse puudumiseks igasuguste liikluse rahustamisvõtete puudumine, mistõttu juhid ei taju liiklusolukorda kui jalakäijateliiklust soosivat. Selle tulemusena kasutatakse suuri sõidukiirusi.</p>	<p>Liikluse rahustamise võtteid pole rakendatud. Lapsi kooli toovate sõiduautode liikluskorraldus on lahendamata, parkimiskorraldus või selle puudumine suurendab liiklusohu</p>

Tabel 15. Tallinna koolide ümbruse liikluskorralduse tüübid:

<i>Kool</i>	<i>Õppekeel</i>	<i>Address</i>	<i>Tüüp</i>
Tallinna Inglise Kolledž	eesti	Estonia pst 10	A
Tallinna Reaalkool	eesti	Estonia pst 6	A
Kadrioru Saksa Gümnaasium	eesti	Gonsiori 38	A
Eesti Rahvusvaheline Kool	inglise	Juhkentali 18	A
Tallinna Juhkentali Gümnaasium	vene	Juhkentali 36	A
Liivalaia Gümnaasium	eesti	Liivalaia 23	A
Pelgulinna Gümnaasium	eesti	Mulla 7	A
Tallinna Mustjõe Gümnaasium	vene	Paldiski mnt 83	A
Tallinna Tõnismäe Reaalkool	vene	Pärnu mnt 50	A
Tallinna Ühisgümnaasium	eesti	Pärnu mnt 71	A
Tallinna 21. Kool	eesti	Raua 6	A
Sõle Gümnaasium	eesti	Sõle 40	A
Tallinna Tehnikagümnaasium	eesti	Sõpruse pst 187	A
Tallinna Mustamäe Humanitaargümnaasium	vene	Tammsaare tee 145	A
Tallinna Täiskasvanute Gümnaasium	eesti	Tartu mnt 23	A
Tallinna Muusikakeskkool	eesti	Vabaduse pst 130	A
Tallinna Pääsküla Gümnaasium	eesti	Vabaduse pst 156	A
Tallinna Rahumäe Põhikool	eesti	Vabaduse pst 50	A
Tallinna Juudi Kool	vene	Karu 16 , Tallinn	B
Tallinna Humanitaargümnaasium	vene	Koidu 97	B
Tallinna Kunstigümnaasium	eesti	Kopli 102a	B
Karjamaa Gümnaasium	vene	Kopli 92	B
Tallinna Kesklinna Vene Gümnaasium	vene	Kreutzwaldi 25	B
EBS Gümnaasium	eesti	Lauteri 3	B
Tallinna Linnamäe Vene Lütseum	vene	Linnamäe 10	B
Lasnamäe Üldgümnaasium	eesti	Läänemere tee 31	B
Tallinna Mahtra Gümnaasium	vene	Mahtra 60	B
Tallinna Üldgümnaasium	eesti	Nõmme tee 32	B
Tallinna Pae Gümnaasium	vene	Pae 5	B
Lasnamäe Gümnaasium	vene	Pae 59	B
Tallinna Paekaare Gümnaasium	vene	Punane 17	B
Tallinna Tondiraba Keskkool	eesti	Punane 69	B
Tallinna 1. Internaatkool	eesti	Tondi 40	B
Tallinna Valdeku Gümnaasium	vene	Valdeku 13	B
Tallinna 63. Põhikool	vene	Vilde tee 120	B
Tallinna Mustamäe Reaalgümnaasium	vene	Vilde tee 64	B
Tallinna Prantsuse Lütseum	eesti	Hariduse 3	C
Jakob Westholmi Gümnaasium	eesti	Kevade 8	C
Tallinna Sikupilli Keskkool	eesti	Kivimuru 9	C
Tallinna Kuristiku Gümnaasium	eesti	Kärberi 9	C
Ristiku Põhikool	eesti	Ristiku 69	C
Tallinna Saksa Gümnaasium	eesti	Sütiste tee 20	C
Tallinna 53. Keskkool	vene	Sütiste tee 42	C
Rocca al Mare Kool	eesti	Vabaõhumuuseumi tee 8	C
Vana-Kalamaja Gümnaasium	vene	Vana-Kalamaja 9	C
Tallinna Kadrioru Põhikool	vene	Ümera 46	C
Tallinna Ümera Põhikool	vene	Ümera 46	C
Tallinna Mustamäe Üldhariduskool	vene	Akadeemia tee 30	D
Tallinna 37. Keskkool	eesti	E. Vilde tee 69	D
Tallinna Kurtide Kool	eesti	Ehte 7	D
Ehte Humanitaargümnaasium	vene	Ehte 9	D

Merivälja Põhikool	eesti	Heki tee 16	D
Tallinna Järveotsa Gümnaasium	eesti	Järveotsa tee 31	D
Kari Gümnaasium	vene	Kari 13	D
Tallinna Katleri Põhikool	eesti	Katleri 2a	D
Tallinna Mustamäe Gümnaasium	eesti	Keskuse tn 18	D
Lasnamäe Vene Gümnaasium	vene	Koorti 23	D
Tallinna Lilleküla Gümnaasium	eesti	Kuldnoka 24	D
Tallinna Kivimäe Põhikool	eesti	Leegi 14	D
Pirita Majandusgümnaasium	eesti	Metsavahi tee 19	D
Tallinna 32. Keskkool	eesti	Mooni 100	D
Tallinna Hiiu Põhikool	eesti	Raudtee 55	D
Tallinna Nõmme Põhikool	eesti	Raudtee 68	D
Tallinna Nõmme Gümnaasium	eesti	Raudtee 73	D
Gustav Adolfi Gümnaasium	eesti	Suur-Kloostri 16	D
Pelguranna Gümnaasium	vene	Tuulemaa 12	D
Kalamaja Põhikool	eesti	Vabriku 18,	D
Vanalinna Hariduskolleegium	eesti	Vene 22	D
Tallinna Laagna Gümnaasium	eesti	Vikerlase 16	D
Tallinna Läänemere Gümnaasium	vene	Vormsi 3	D
Tallinna Õismäe Humanitaargümnaasium	eesti	Õismäe tee 130	D
Haabersti Vene Gümnaasium	vene	Õismäe tee 132	D
Haabersti Vene Eragümnaasium	vene	Õismäe tee 24	D
Tallinna Õismäe Vene Lütseum	vene	Õismäe tee 28	D
Tallinna Väike-Õismäe Gümnaasium	eesti	Õismäe tee 50	D

3. Järeldused ja kokkuvõte

1. Kõik täiskasvanud- õpetajad ja lapsevanemad sooviksid, et nende laps jõuaks kooli ja sealt koju turvaliselt. Nad soovivad, et tee kooli oleks ka liiklusohutu. Kui laps peab kasutama ühistransporti, peaks ka see olema kvaliteetne, sage ja ohutu teenus.
2. Viimase 20 aasta jooksul on aset leidnud suured muudatused selles osas, kuidas lapsed kooli liiguvad. Oluliselt on kasvanud nende laste osa, keda viiakse kooli sõiduautoga, kuid endiselt on suur tähtsus ka ühissõidukitel, eelkõige bussidel, kusjuures nende laste osakaal, kes lähevad kooli jalgsi või jalgrattaga on kahanenud. Need tendentsid on ilmekad just käesolevas kiire autostumise olukorras. Samal ajal langeb koolimine sageli kokku tippunni pingelise liiklusega.
3. Ühiskondlikult oleks otstarbekas, kui koolisõitude osas kahaneks eraauto kasutamine ja suureneks jalgsikäigu ja jalgratta osatähtsus. Kuigi paljud vanemad põhjendavad autokasutamist just tänaval valitsevate ohtudega, põhjustavad nad samas ise täiendavaid ohte teistele. Ja kuigi viimastel aastatel on liiklusõnnetuse ohvrite arv kahanenud, on see siiski veel liiga suur, eriti võrreldes teiste arenenud riikidega. Laste koolitee ohutustamine jääb ka lähiaastatel väga oluliseks.
4. Kasvanud auto- ja ühissõidukikasutus põhjustavad tervikuna ka laste väiksemat liikumist, mille tulemusena on teravnemas laste terviseprobleemid ja saagenud ülekaalulisus. Kui lapsed läheks rohkem kooli jalgsi või jalgrattaga, aitaks see kaasa ka nende tervise paranemisele.
5. On teada, et enamus lapsi kujundab oma liikumisharjumused põhikoolieas. Samuti on teada, et väga paljud lapsed on selles vanuses huvitatud jalgrattasõidust, mida aktsepteeriksid ka vanemad, kui see liikumisviis oleks piisavalt turvaline.
6. Mootorsõidukiliikluse vähendamisel on palju eeliseid- jalgsi- ja jalgrattaliiklus aitab parandada tervist, suurendada turvalisust ja parandada keskkonnaseisundit. Samas eeldab kergliikluse arendamine märgatavaid investeeringuid infrastruktuuri ümberehitusse või loomisse, et tagada ohutud liikumistingimused. Kunagi ei osutu piisavaks täiendavate (näiteks 30 km/h) kiiruspiirangut kehtestavate liiklusmärkide paigaldus, kui sellega ei kaasne muude liikluse rahustamise meetmete rakendamine. Parimaks lahenduseks on koolide ümbruse liiklusskeemide terviklahenduste koostamine, kus võetakse arvesse liiklusolukorda ja kavandatakse vastavad meetmed.
7. Koolitee ohukohtade kaardistamine õpilaste endi osalemisel on osutunud otstarbekaks meetodiks koolitee ohtude määratlemisel. Nende määratud ohtude arvessevõtmine kooli ümbruse liiklusskeemi koostamisel annab väärtuslikku informatsiooni.

8. Ohutu liiklusskeemi realiseerimine tuleb ja saab ette näha ka koolide remondi- või rekonstrueerimiskavade elluviimisel. On äärmiselt oluline, et kooli ei jäetaks kirjeldatud probleemide tõstatamisel ja lahendusteede leidmisel üksi. Siin saavad ja peavad koolidele abi osutama ka riik, kohalik omavalitsus, Maanteeamet, projekteerijad-planeerijad-arhitektid.
9. Nimetatud kavade koostamiseks ja elluviimiseks vajavad koolid ekspertabi, eriti osas mis puudutab ohutusmeetmete kavandamist. Koolide ümbruse liiklusohutusriske saaks ja tuleks prioriteetsetena arvestada ka kohaliku omavalitsuste poolt teede ja tänavate, muuhulgas juba detailplaneeringute koostamisel, kusjuures peamine rõhuasetus tuleks asetada kõnniteede, jalgrattateede, ühissõidukipeatuste, ülekäikude ohutute lahenduste väljatöötamisele ja liikluse rahustamisvõtete valikule kiiruste alandamiseks koolide lähiümbruses.
10. On hädavajalik, et algatataks pilootprojekte kooli ümbruse ohutustamise osas, kusjuures positiivseid näiteid oleks võimalik kasutada ka teiste analoogsete liiklusprobleemidega koolide puhul. Samuti oleks vajalik koostada liikluse ohutuid planeerimisvõtteid tutvustav ja selgitav juhend, mida saaksid kasutada lisaks planeerijaile ka teised eelpoolloetletud asutused.

4. Laste liiklusohutuse ja turvalisuse teema arengudokumentides

Laste liiklusohutust, sealhulgas koolitee ohutust, on käsitletud mitmetes riiklikes ja kohalikes arengudokumentides. Käesolevas peatükis käsitletakse turvalise koolitee arengukava ja teiste linnas ja riigis kehtivate arengukavade, uuringute ja normdokumentide vastavust.

Eesti Rahvuslik Liiklusohutuse Programm (aastateks 2003-2015) näeb riiklikul tasemel liiklusohutuse suurendamiseks laste seas ette kampaaniate läbiviimist, laste liikluskasvatuse süsteemsele ja tulemuslikule tasemele viimist, liiklusalase koolituse arendamist igal haridustasandil, perekonna ja õppeasutuse koostööd, liiklusalaste TV- ja raadioprogrammide suunatust lastele ja noortele- kooliraadiotes, TV-s ja Internetis ja muid analoogseid meetmeid.

Meetmed liiklusohutuse alaste toetavate tegevuste valdkonnas on siiani olnud üleriigilisel tasemel kas täitmata, või täidetud vaid osaliselt. Olulisim puudjääk on regionaalse tegevuse puudumine, mistõttu on Tallinna Linnavolikogu 20. juuni 2005.a. otsuses nr 195 "Tallinna liikluse arengusuunad aastateks 2005-2014" välja toodud vajadus töötada välja liiklusohutuskava, pöörates erilist tähelepanu jalgratturite ja jalakäijate turvalisusele.

Samas on ka paljud teised linna ja riigi arengudokumendid näinud vajadust liikluskultuuri parendamiseks rõhuasetusega just jalakäijate, sh laste liiklusohutuse parandamiseks.

Üheks suurimaks turvalisuse probleemiks peetakse laste jalgsi kooli tulemist, samuti kergliiklusteede võrgustiku puudumist Tallinnas. Selle olukorra parendamist on käsitletud nii Rahvuslikus Liiklusohutusprogrammis, Tallinna Linnavolikogu otsuses „Tallinna liikluse arengusuunad aastateks 2005-2014”, Tallinna linna eelarvestrateegias aastateks 2007-2010, Tallinna linna arengukavas 2006-2021, arengustrateegias Tallinn 2025 kui ka Eesti Standardis EVS 843:2003 Linnatänavad.

Lapse ohutu koolitee tagamiseks on rakendatud osaliselt Viimsi-Tallinn suunal koolibussi programm, sellega juba ka esimene samm ühe meetme, ehk siis ühistranspordi eelisarengu tagamiseks. Programmi ja ühistranspordi eelisarengut toetavad veel ka Tallinna linna eelarvestrateegia aastateks 2007-2010, Tallinna linna arengukava 2006-2021 kui ka arengustrateegia Tallinn 2025.

Paljud kooliümbruse ohutustamise meetmed, mida ka käesolev arengukava ettepanekutena käsitleb, on toodud Eesti Standardis (Linnatänavad: EVS 843:2003).

5. Laste liiklusohutuse ja turvalisuse teema uuringutes

Viimaste aastate jooksul on olulisel määral muutunud Tallinna kooliõpilaste liikumisviisid. Märkatavalt on suurenenud autokasutajate arv, mille tõttu on vähenenud ühistranspordi kasutuse, jalgsikäigu ja jalgrattakasutuse osatähtsus ning langenud liiklusturvalisus.

Seda on tunnetanud ka tallinlased, sest *Tallinlaste rahulolu uuringu: Linnaruum* tulemuste kohaselt on kõige kriitilisemaid hinnanguid saanud just liiklusturvalisus ja -kultuur, mida pidas mitterahuldavaks koguni 24% ja kehvaks veel 39% kõikidest vastanutest. Positiivseid hinnanguid sai see valdkond väga vähesel määral (5%). Teede ja tänavate olukord ja liikluskultuur ning selle olukord oli halb kõikide linnaosade elanike arvates. Üldjuhul oli rahulolu võrreldes eelmise analoogse uuringuga langenud (hindeid anti 10-pallises süsteemis):

- Autode parkimise korraldus Teie eluaseme läheduses (-2,5)
- Liikluse olukord (jalakäija seisukohast) (-2,4)
- Haljasalade ja parkide piisavus (-1,4)
- Liikluse olukord (autojuhi seisukohast) (-1,3)
- Kõnniteede olukord (-1,2)
- Kvartalisest teede olukord (-0,9)
- Haljasalade ja parkide olukord (-0,8)
- Tänavavalgustus (-0,7)
- Liikluse olukord (jalgratturi seisukohast) (-0,5).

Sarnaseid tulemusi on andnud Tallinna elanikkonna turvatunde uuring, 2006, mille tulemuste kohaselt pidas liiklust oma laste kooliteel ohtlikuks keskmiselt 32% tallinlastest, kel on leibkonnas kooliskäivaid lapsi sh. 4% väga ohtlikuks. Ohtlikumaks peeti olukorda Mustamäel ja Lasnamäel, vähim ohtlikumaks. Pirita/Meriväljal ja Nõmmel. Oma laste kooli pidas ebaturvaliseks keskmiselt 14% tallinlastest, kel on leibkonnas kooliskäivaid lapsi sh. 1% väga ebaturvaliseks. Ebaturvalisimaks peeti olukorda Mustamäel ja Põhja-Tallinnas, turvalisimaks Pirita/Meriväljal ja Haaberstis.

Alaealiste turvatunnet linnas on käsitlenud uuring *Alaealine linnas (2007)*, millele vastasid küll vaid kesklinna lapsed, mis andis järgmised olulised tulemused.

Kuidas laps kooli läheb:

- 20% lastest lähevad kooli jalgsi;
- 37% lastest kasutavad kooli jõudmiseks ühistransporti;
- 36% lastest sõidutatakse kooli autoga;
- 4% lastest on kooli sõitmiseks kasutanud jalgratast või mopeedi,

- 3% lastest sõidavad kooli jõudmiseks rongiga.

Vanemad ja õpetajad soovivad, et lapsed jõuaks kooli kiirustamata, saaksid rahulikult riietuda, oleks tunniks valmis, kui õpetaja tuleb, jne. Siiski,

- kooli jõuab kiirustamata ainult 34% lastest;
- 13% lastest tulevad kooli lausa tormates;
- 40% lastest tuleb kooli teistest varem;
- 54% lastest jõuab klassi viimasel minutil;
- Tundi hilineb 6% lastest.

Kokkuvõttes leidis uuring, et:

- Ainult koostöös linna ja kohalike omavalitsustega saab koolide ümbruse ja tänavad muuta lastele ohutuks, meelepäraseks jne.
- Koolide vahetu ümbrus on vaja vabastada kasiinodest, alkoholi müüvatest baaridest, kohvikutest jne.
- Kõikide koolide ümbrused ja kooliteed tuleks laste huvides sihikindlalt ja maksimaalselt heakorrastada, milleks saab rakendada praktiliselt kõiki Euroopas ja maailmas hästi tuntud lahendusi.

Samuti on muutunud koolitee pikkus ja marsruudid. Koolivaheaegadel ja kooliajal on autoliikluse sagedus hommikul tippajal märgatavalt erinev. Seda on märgata ka tänavapildis, koolivaheajal on hommikul autode arv linnas tunduvalt väiksem (Tallinna kesklinna koolide õpilaste liikumise uuring, 2006, Alaealine linnas, 2007)

Paljud õpilased kasutavad kooli minemiseks endiselt ühistransporti. Kuna Tallinna koolibussi projekt on alles algusjärgus, siis enamuse õpilasi kasutab täna tavalist ühistranspordisüsteemi, mis sageli ei taga lapsele kvaliteetset (kiiret, sagedast ja mugavat) transpordiühendust, eriti kui tema elukoht asub linna äärealadel või naaberomavalitsuses.

Paljud lapsed käivad lisaks ka huvikoolides, spordiringides ja teistes koolivälise tegevusega seonduvates kohtades, mis tingib veelgi suurema liikumisvajaduse.

Lapsed kes kasutavad kooli liikumiseks ühistransporti, käivad jalgsi või kasutavad jalgratast on tavapäraselt igapäevane koolitee ohtlikum autoga kooli jõudvate laste kooliteest. Lapsed peavad ületama suure liiklussagedusega sõiduteid, liikuma sageli tänavatel, kus kas puuduvad kõnniteed üldse või kus need on ebakvaliteetsed või ebaturvalised (näiteks pimedad), kasutama ühissõidukisse pääsemiseks ühissõidukipeatusi, kus selle ootamine on ebamugav jne.. Tuleb silmas pidada, et iga ühissõidukikasutamisega kaasneb ka lühem või

pikem jalgsikäik, sageli ka sõidutee ületus, kui ühissõidukipeatused ei ole kooli ees, kus liiklussagedus oleks kas väike või olematu.

Pingelises liikluskeskkonnas kulub igapäevaseks liikumiseks rohkem aega, samuti käituvad lapsed liikluses ettearvamatult, näiteks ületades sõiduteed punase fooritulega või selleks mitte ettenähtud kohas. Madala ohutunde tõttu ei suuda lapsed sageli adekvaatselt liiklusrisiki hinnata.

Paljud lapsevanemad leiavad, et lapse turvaliselt kooliviimiseks on kõige õigem kasutada autot, et viia laps turvaliselt võimalikult kooliukse lähedale. Samas tekitab kooli vahetus ümbruses suurenev autoliiklus veelgi suuremat ohtu neile lastele, kes kooli liiguvad jalgsi või jalgrattaga, sest olemasolevad liiklusskeemid koolide ümbruses ei arvesta sellise spetsiifilise autoliiklusega- seal puuduvad peatumiskohad ja kõnniteed ning autoliikluseks kasutatavad tänavad on sageli samad, mida kasutatakse ka jalgrattaga sõitmiseks. Uuringute järgi peetakse kooliteed ohtlikuks mitte ainult liikluses valitsevate ohtude tõttu, vaid ka hirmutamiste ja röövimiste tõttu, mida on näiteks Kesklinnas läbi viidud uuringu põhjal juhtunud keskmiselt 35% lastega.

Sarnased probleemid kaasnevad laste koolist koju, kooli ühest majast teise või huvikooli/ringi liikumisel. Pärast kooli valdab last sageli teatav vabanemistunne, tema tähelepanu võib olla hajunud või on see mõjutatud grupikäitumisest. Uuringud kinnitavad, et paljudes elamurajoonides tegutsevad lapsed kooliümbrustes ka pärast kooli lõppemist, mil nende järelevalve on väikene või puudub sootuks.

Suurenenud autokasutus kooliga seotud liikumistes tekitab lastele terviseprobleeme. Väiksem kehaline aktiivsus toob kaasa suureneva terviseriski, millest lähtudes tuleks soosida jalgsikäimist ja jalgrattakasutust. Samas tuleb silmas pidada, et kergliiklust tohib muuta atraktiivseks vaid sel juhul, kui on tagatud ohutus.

Jalgrattakasutust pärssivateks asjaoludeks on nii jalgrattateede kui ka jalgrattaparklate puudumine. Senisest suuremat tähelepanu tuleb pöörata turvaliste jalgrattahoiu võimaluste loomisele, seda elukohtades kui ka koolide juures. Õpilaste teadlikkuse tõstmine, kergliiklejate, eriti jalgratturite liiklemistingimuste oluline paranemine ning turvalisemad hoiukohad loovad soodsad tingimused jalgrattakasutuse osakaalu kasvuks igapäevastes kodu ja kooli vahelistes liikumistes. Lisaks sellele jääb jalgratas lastele endiselt meeldivaks ja tervislikuks vabaajaveetmise võimaluseks ka koolivälisel ajal

Teiste riikide kogemuste alusel saab väita, et laste liikumisharjumused kujunevad suures osas välja just esimestel kooliaastatel ja nende hilisem muutmine on raske ja aeganõudev. Olemasoleva, suureneva autokasutuse trendi üheks tagajärjeks on ka iseseisva mootorsõiduki (mopeedide, mootorratta ja sõiduauto) kasutuse kasv vanemas koolieas ja sellega kaasnevad riskid.

6. Visioon. Strateegilised eesmärgid.

**Aastal 2013 on Tallinnas laste koolitee turvaline ja ohutu.
Tallinn on liiklussõbralik ja ohutu liiklemiseks kõikidele lastele.**

Strateegilise eesmärgi indikaator	Liikluses hukkunud ja vigastada saanud laste arv	
Strateegilise eesmärgi indikaatori 2006. a. tase ja 2013. a. eesmärk:	Indikaatori 2004-2006. a. keskmine näitaja 1. Liikluses hukkunud lapsi : 1 2. Liikluses vigastatud laste arv: 127	Indikaatori 2013.a.eesmärk: Liikluses ei hukku ühtegi last Liikluses ei saa vigastada enam kui 64 last

7. Turvalise koolitee tagamise eesmärgid ja meetmed

Turvalise koolitee tagamise meetmed on jagatud järgmistesse valdkondadesse:

1. Koolitee ohtude selgitamine ja analüüs
2. Liikluskasvatus ning õpetus
3. Ohutu liikluskeskkonna tagamine koolide ümbruses
4. Ohutute liiklemisviiside ja käitumisnormide propageerimine
5. Ühiskondliku initsiatiivi toetamine ja propageerimine.

Üldjuhul saavad ja peavad kõigi nimetatud viie valdkonnaga tegelema nii koolid, lapsevanemad, aga ka linnaosavalitsused ning linna haridussüsteemi, transpordi-planeerimise ja linna infrastruktuuriga tegelevad ametid (Haridusamet, Spordi- ja Noorsooamet, Transpordiamet, Linnaplaneerimisamet, Kommunaalamet).

7.1 Koolide tegevus

Koolitee ohtude probleemi tunnetavad ja teavad kõige paremini õpilased ise, samuti nende vanemad ja õpetajad. Seetõttu on turvalise koolitee tagamise kõige olulisemaks meetmeks just koolide initsiatiivi toetamine koolitee turvalisuse tagamisel kas kooli juhtkonna, õpilasesinduste või hoolekogu tasandil ning ohutute ja tervislike liikumisviiside soosimisel.

Selle eesmärgi puhul on otstarbekas kui esimeses etapis mõnedes suurema aktiivsusega või kõrgema riskiastmega koolides, hiljem aga ka kõikides teistes, viidaks läbi õpilaste liikumise analüüs ning koolitee ohtude hindamine. Maanteeameti algatusel viiakse Tallinna koolide 4. klassides läbi uuringut "Minu koolitee", mille eesmärgiks on laste kooliümbruse ohtude kaardistamine. Otstarbekas oleks analoogset projekti läbi viia ka vanemate õpilaste, aga ka õpetajate ning lapsevanemate seas.

Samuti võib paljudes Lääne-Euroopa riikides saadud positiivse kogemuse põhjal (vt. näiteks: www.youngtransnet.org.uk, www.dft.gov.uk/local-transport/schooltravel) koostada kooli õpilaste liikumiskava, mis sisaldaks nii eesmäärke tervislike liikumisviiside osakaalu suurendamiseks, kui konkreetseid meetmeid koolitee ohutuse tõstmiseks. On oluline, et koolides läbiviidud uuringute tulemused jõuaksid ka vastutavate ametiisikuteni Linnaosavalitsustes, Tallinna Haridusametis, Transpordiametis ja teistes asjassepuutuvates ametites.

Oluliseks meetmeks on ohutute liikumisharjumuste ja hoiakute kujundamine praktilise jalgsiliikumise ja jalgrattasõidu harjutamise kaudu, eelkõige algkooli 11-12-aastaste õpilaste seas.

Samuti on vajalik koolides kujundada positiivset hoiakut ühistranspordi kasutuse, sealhulgas koolibussi süsteemi suhtes. On positiivne, kui koolide endi poolt koostatakse ja esitatakse ettepanekuid ühistranspordi ümberkorraldamiseks või koolibussisüsteemi arendamiseks just õpilaste ja õpetajate liikumisi arvestades. Sellised ettepanekud peaksid arvestama mitte ainult tavakooliga seonduvat, vaid ka koolivälisest tegevust. On tähtis, et Linnavalitsus realselt ka arvestaks koolide ettepanekuid ühistranspordi korraldamisel.

Kooliteel peituvateks peamisteks ohtudeks on olemasoleva informatsiooni põhjal võimalik pidada eelkõige liiklusohutusega seonduvaid ohte. Paljud koolid paiknevad aktiivse liiklusega magistraaltänavate ääres või läheduses ja isegi kui kool ei asu vahetult magistraaltänavate ääres, peavad seda sageli ületama kooli või koolist liikuvad lapsed, kes kasutavad ühistransporti või lähevad kooli jalgsi või jalgrattaga. Seetõttu on üheks võtmeprobleemiks ohutu sõidutee ületus. Kuna uuringud näitavad, et vaatamata teatavale paranemisele, ei ole meie sõidukijuhid ikka veel varmad sõiduteed ületavale jalakäijale teed andma isegi juhul, kui seda nõuab liikluseeskiri, samas ei ole ka jalakäijad, sealhulgas lapsed, liikluskuulekad reguleeritud ülekäiguradade kasutamisel ületades sageli sõidutee punase tulega- sellest johtuvalt on just sõidutee ületamine ülekäiguradadel ja nende lähiümbruses kujunenud üheks peamiseks riskikohaks.

Tallinna linnal on olemas mõned positiivsed kogemused ülekäiguradade, eriti just laste kooliteega seonduvate, turvamisel. Selleks on kasutatud kooli alguse perioodil septembris turvafirmade abi, samuti on äärmiselt positiivne kogemus vanavanemate vabatahtlikul initsiatiivil. Seda positiivset kogemust saaks laiendada ka nendele ülekäiguradadele, kus seda veel tehtud ei ole ja nendele perioodidele, kus liiklusõnnetuste analüüs näitab suuremat riski. Lisaks lapsevanematele ja turvatöötajatele võivad sellises tegevuses osaleda ka näiteks munitsipaalpolitseinikud, aga ka vanemate klasside õpilased, kes on saanud vastava ettevalmistuse ning varustuse.

Liiklusohutusega seonduvad ohud on omakorda seotud aga füüsiliste parameetritega kooli ümbruses, millega tuleb arvestada, teades laste liikumis- ja käitumisharjumusi. Üheks probleemiks, eriti nende koolide puhul, millised paiknevad põhitänavate ääres, on laste kooli territooriumilt väljudes ootamatu sõiduteele jooksmine, sageli suvalisest kohast. Sageli on see on tingitud kooli territooriumi piirdeaedade või piirete puudumisest. Siiani on kõik

linnaosad seda käsitletud ka oma arengukavas, kuid suuri samme selle parandamiseks hetkel veel astunud ei ole. Seega oleks oluline sellised probleemid kaardistada ning nendega arvestada infrastruktuuri rekonstrueerimise meetmete kavandamisel.

Kooli ümbrused, kus on olemas infrastruktuur huvitegevusele, sportimisele, vaba aja veetmisele ja lõõgastumisele peaks olema võimalikult riskivaba. Sageli on koolide ümbrusesse rajatud ka sinna mittesobivaid ehitisi/asutusi, näiteks kasiinod, ööklubid, baarid ja pubid, mis on veel üks täiendav riskifaktor lapse kooliteel.

Liikluskasvatuse esmatähtis tegevussuund on laste õpetamine, kuna just noorelt kujunevad välja tõekspidamised ning käitumisharjumused, mida hilisemas eas on märksa raskem muuta. Laste liikluskasvatuse teostamisel on efektiivseimaks vormiks õpetamine kui süsteemne ja eesmärgistatud protsess, kus õpetaja poolt edastatu põhjal laps omandab ohutuks liiklemiseks vajalikud teadmised, oskused ja harjumused. Süsteemne töö lapsega peab olema tagatud lasteaedades ja koolides nii teoreetilises kui praktilises vormis ning selle tulemuslikkuse eelduseks on liiklusteema õppekava alusel järjepidev käsitlemine, õpetajate ettevalmistus ja oskused ning vajaliku õppematerjali olemasolu erinevatele vanusegruppidele kasutamiseks. Kahtlemata mõjutab lapse hoiakute ja käitumise kujunemist tema lähikondsete käitumine erinevates liiklussituatsioonides ja tänaval saadav teiste liiklejate eeskuju. Kuna sageli on see mõju negatiivne, siis seda tugevam peab olema igapäevane töö lapsega lasteaias ja koolis. Liiklusõpetuse läbiviimiseks on koostatud ning laste- ja õppeasutuste kasutusse antud tänaseks üle 40 nimetuse liiklusõpetuse alaseid materjale (kirjeldatud liiklusõpetuse kataloogis <http://www.mnt.ee/atp/failid/Kataloog.pdf>). Töö õppematerjalide koostamise, täiustamise ja õpetajate koolitamise alal peab olema jätkuv ning vajab haridussüsteemi ning lasteaias ja kooli omanike valmisolekut selle rakendamiseks.

Laste liikluskasvatust reguleerib Liiklusseaduse alusel Vabariigi Valitsuse 8.märtsi 2001. aasta määrusega nr 89 kehtestatud "Laste liikluskasvatuse kord". Selle kohaselt peab kõikides üldhariduskoolides liiklusohutusalane õpetus toimuma riikliku õppekava alusel, kusjuures liiklusohutusalane õpetus integreeritakse nii aineõpetusse kuid seda rakendatakse ka huvitegevuse kaudu ning see kajastatakse õppeasutuse üldtööplaanis.

Liikluskasvatus on lasteasutuse ja kooli õppe- ning kasvatustegevuse kohustuslik osa, mille käigus lapsed omandavad üldised teadmised ja oskused ohutuks liiklemiseks.

Haridus- ja koolitusvaldkonna peamisteks ülesanneteks on:

1. Eelkooliealiste laste ning üldhariduskoolide õpilaste üldiste teadmiste ja oskuste omandamine ohutuks liiklemiseks nii jalakäijana, sõitjana kui juhina.

2. Koolieelsete lasteasutuste õpetajate ning põhikooli õpetajate pädevuse tõstmine liiklusohutuse temaatika käsitlemisel õppe- ja kasvatustöös ning klassivälises tegevuses.
3. Koolieelsetes lasteasutustes ja üldhariduskoolides liiklusohutusalase õppe toimimine riiklike õppekavade alusel ning õppemetoodiliste materjalide olemasolu eelkooliealiste laste ning põhikooli õpilaste õpetamiseks.
4. Ringi-, vabaaja- ja projektipõhise liiklusohutusalase õppe läbiviimine.
5. Jalgratturi ja mopeedi juhtimisõigust taotlevate laste koolitus ja eksamineerimine.

Huviringide tegevus koolides peab tagama lastele aastaringse võimaluse saada õpet liikluseeskirjade tundmise ja sõiduharjutuste juhendamise osas.

7.2 Linnavalitsuse, linna ametite ja linnaosavalitsuste ülesanded

Linnavalitsuse ja tema struktuuriüksuste peamiseks ülesandeks on igakülgset toetada koolide, lapsevanemate ja õpilaste initsiatiivi ohutute ja säästlike liikumisviiside propageerimisel ohutu koolitee tagamisel. Sellesse tegevusse saab ja tuleb kaasata ka näiteks (ühis)transpordiettevõtteid, politseiametnikke, Maanteeameti liiklusohutuse spetsialiste.

Linnavalitsuse pädevuses on ka algatatavates või koostatavates planeeringutes või projektides koolitee ohtudega seonduvate aspektide arvestamine ning lahenduste lülitamine nende planeeringute koosseisu, eriti uute koolide või lasteasutuste planeerimisel ja renoveerimisel aga ka planeeringutes, projektides või ka igapäevastes liikluskorralduslahendustes (näiteks tänavate markeerimisel) koolitee ohtude likvideerimise arvessevõtmine.

Koolide peamiseks probleemiks on kvalifitseeritud ekspertide puudumine liikluskorralduslike lahenduste lahendusettepanekute koostamisel. Siinkohal on Linnavalitsuse abi möödapääsmatu. Kuid samas on tähtis, et koolide initsiatiivi suhtutaks tõsiselt ja leitaks reaalseid ning kiireid võimalusi ettepanekute realiseerimiseks.

Linnavalitsuse oluliseks ülesandeks on koostada liiklusõnnetuste analüüsi ning koolide endi ettepanekute alusel konkreetne iga-aastane tegevuskava nendest objektidest, mille ohutustamine annab kõige suurema liiklusohutusliku efekti. Sellisteks objektideks on eelkõige koolide ümbruses paiknevad ülekäigurajad, ristmikud, ühissõidukipeatused, aga ka kooliümbruste liikluskeemid tervikuna. Sellise tegevuskava põhjal toimuvad

rekonstrueerimistööd annavad samas hea signaali ka teistele koolidele oma initsiatiiviga väljatulekuks.

Linnavalitsus peaks arvestama koolihoonete rekonstrueerimiskavade väljatöötamisel ka kooliümbruse ohutustamise vajadust ning lülitaks vastavad tööd ka rekonstrueerimiskava eelarvesse.

Lisaks rekonstrueerimisele annavad olulist liiklusohutuslikku efekti ka lihtsamad liikluskorralduslikud muudatused koolide ümbruses, milleks on vajalik regulaarselt üle vaadata ja auditeerida kehtivad liiklusskeemid. Siinkohal on olulised: kiiruspiirangute süsteem, kiirust piiravate meetmete (liikluse rahustamisvõtete) rakendamine, kõnniteede ja jalgrattateede kulgemine, nende katte kvaliteet ja valgustus, sõidukite parkimise ja peatumiskorraldus koolide vahetus ümbruses ja muud liikluskorralduslikud aspektid.

Kindlasti on vajalik jätkata 2007.aastal alustatud Tallinna koolibussi süsteemi edasiarendamist eelkõige piirkondadesse, kus laste kooliliikumise tee on pikk, ebaturvaline ja autokasutuse osakaal suur.

Analüüsida tasub ka kooli algusaegade nihutamise võimalusi, kuigi selle meetme rakendamise võimalused ja efekt võib osutada loodetust tagasihoidlikumaks.

Tuleb jätkata linna avaliku ühistranspordisüsteemi eelisarendamist, millel on oluline mõju ka laste ohutusele kooliteel. Selleks on vajalik regulaarselt teostada uuringuid, et teada saada sõitjate arvamusi ja ettepanekuid ühistranspordi kvaliteedi kohta, arvestades õpilaste hinnanguid ja liikumisharjumusi.

Väga oluliseks aspektiks on ka koostöö naaberomavalitsustega ühistranspordi korraldamisel tervikuna, sealhulgas ka õpilasveo korraldamisel, kuna paljud Tallinna lähivaldades elavad lapsed käivad koolis Tallinnas ja nende liikumisviiside hulgas on autoliikluse osakaal veelgi suurem kui linna piirides liikuvatel lastel.

Liiklusohutusalaste kampaaniate läbiviimise peamiseks eesmärgiks on ohutute liiklusharjumuste, käitumisnormide ja hoiakute kujundamine eesmärgiga vähendada liikluseeskirja rikkumiste arvu. Kampaania on püstitatud eesmärkide saavutamiseks kindlale sihtrühmale orienteeritud ja üheaegselt rakendatud erinevate liiklusohutuse abinõude süsteem. Liiklusohutuskampaania võimaldab abinõude kontsentreeritud käsitluse kaudu

probleemide efektiivsemat ja kiiremat lahendamist, üldsuse informeerimist ja avaliku arvamuse kujundamist.

Vastavalt Eesti Rahvuslikus Liiklusohutusprogrammis 2003-2015 sätestatud eesmärkidele ja selle rakenduskavas (2008-2010) toodud meetmetele on just kohaliku omavalitsuse roll selles tegevuses äärmiselt oluline. Nimetatud kavas on kampaaniad on kavandatud läbi viia järgmistel peamistel teemadel:

1. Turvavöö ja lapse turvavarustuse kasutamise suurendamine;
2. Joobes sõidukijuhtimise arvu vähendamine;
3. Ülekäigurajal jalakäijale tee andmise suurendamine (ohutu sõidukiiruse valik ning piirkiirusest kinnipidamine) asulas;
4. Jalgratturikiivri kasutamise suurendamine;
5. Muude vajalike, aktuaalsete kampaaniate korraldamine;
6. Piirkondlike ja lokaalsete liiklusohutuskampaaniate läbiviimine, kasutades kohalikke teabevahendeid ja korraldades avalikke üritusi.

Liiklusohutuskampaaniad on jätkuvalt kõige odavam ja efektiivsem viis (arvestades ühe kontakti hinda) elanikkonna teavitamisel ning ohutut liiklust tähtsustava hoiakutesüsteemi ja käitumisvalmiduse kujundamisel. Uueks lähenemiseks on piirkondlike ja kohalike kampaaniate planeerimine ja teostamine, mis võimaldab diferentseeritumat lähenemist, kohaliku spetsiifika arvestamist ning paikkondlike sihtgruppidega tihedamat kontakti.

Kuna kampaania vormis käsitlemist vajavate erinevate teemade arv küllaltki suur – lapsed ja täiskasvanud jalakäija või sõitjana, käitumine jalgratturina ja mootorsõidukijuhina, aktiivsete ja passiivsete ohutusvahendite kasutamine, siis sellest tulenevalt on vajalik liiklusohutuse kampaaniad aasta peale temaatiliselt jaotada vastavalt:

- aastaajale ja ilmastikutingimustele (seotud ilmastikust tingitud liiklemistingimuste muutumisega: pimedus, libedus jne., samuti üleminekuga suveajalt talveajale);
- riskirühma käitumise aktiivsusele (seotud näiteks autode ja jalgrataste kasutamise suurenemisega kevad-suvisel perioodil);
- liiklusalase seadusandluse või liikluskorralduse muutumisele ja täiendamisele (näiteks uue kiiruspiirangute süsteemi kehtestamine);
- ühiskondliku elu korraldusele (seotud näiteks õppetöö algusega koolides, tähtpäevadega, riiklike pühadega ja levinud traditsioonidega – alkoholi tarvitamise suurenemisega jaanipäeval);
- väliskeskkonna mõjutustele (seotud näiteks joobes juhtimise suurenemisega alkoholi reklaami- ja müügitoetuskampaaniate ajal).

Kasutatud kirjandus ja materjalid:

Riiklikud arengudokumendid ja õigusaktid

1. Transpordi arengukava 2006-2013
2. Ühistranspordi arenguprogramm 2006-2010
3. Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm 2003-2015
4. Eesti Rahvusliku Liiklusohutusprogrammi Rakenduskava aastateks 2008-2011.
5. Eesti standard EVS 843:2003 "Linnatänavad"

Tallinna linna arengudokumendid ja õigusaktid

1. Tallinna Linnavolikogu 6. oktoobri 2005 määrus nr 53 "Tallinna arengukava 2006-2021"
2. Tallinna Linnavolikogu 16. detsembri 2006 otsus nr 329 "Tallinna parkimise korralduse arengukava aastateks 2006-2014"
3. Tallinna Linnavolikogu 11. jaanuari 2001 määrus nr 3 "Tallinna üldplaneering"
4. Tallinna Linnavolikogu 20. juuni 2005 määrus nr 40 "Tallinna magistraaltänavavõrgu (teedeehitus ja rekonstrueerimine) arengusuunad 2005-2014"
5. Tallinna Linnavolikogu 9. veebruari 2006 määrus nr 7 "Tallinna noorsootöö arengusuunad 2006-2010"
6. Tallinna Linnavolikogu 22. juuni 2006 määrus nr 41 "Tallinna linna eelarvestrateegia aastateks 2007-2010"
7. Tallinna Linnavolikogu 9. veebruari 2006 määrus nr 7 "Tallinna noorsootöö arengusuunad 2006-2010"
8. Tallinna Linnavolikogu 9. veebruari 2006 määrus nr 5 "Tallinna arengudokumentide menetlemise kord"
9. Tallinna Linnavolikogu 10. juuni 2004 määrus nr 23 "Strateegia "Tallinn 2025" kinnitamine"
10. Tallinna Linnavolikogu 11. detsembri 2003 määrus nr 67 "Tallinna munitsipaalkoolide remondi ja investeeringute kava aastateks 2004-2012";
11. Tallinna Linnavolikogu 20. juuni 2005 otsus nr 195 "Tallinna liikluse arengusuunad aastateks 2005-2014"

Rahvusvahelised strateegiad:

1. Euroopa Komisjoni Valge Raamat- Euroopa transpordipoliitika aastaks 2010 - Aeg otsustada (*Commission of the European Communities. COM (2001) 370 final. WHITE PAPER – European transport policy for 2010: Time to decide. Brussels, 12.9.2001*); annab üldised suunad säästliku ja ohutu transpordisüsteemi arendamiseks rõhutades eriti säästlike ja ohutute liikumisviiside ning autoliikluse kahjuliku mõju vähendamise vajadust Euroopa Liidu liikmesriikides.

2. Euroopa Komisjoni ja Euroopa Keskkonnaagentuuri Euroopa Komisjoni linnakeskkonna ekspertide rühma poolt 1991 a koostatud dokument: "Läbilõige säästvusest kohalikul tasandil – Euroopa ühtsed indikaatorid" ('Towards a local sustainability profile – European common indicator Indikaator B 6 "Transpordiliik, mida lapsed kasutavad kooli ja kodu vahel liikumiseks". Indikaator näitab kooliõpilaste transpordiliigi kasutamist kooli ja kodu vahel liikumisel ning millised on erinevate transpordiliikide valiku põhjused.
3. EL projekt ROSE 25 (*Inventory and Compiling of a European Good Practice Guide on Road safety Education targeted at young people*) sisaldab Euroopa Liidu 25 riigi laste liiklusohutusealase kasvatus ja koolituse paremaid näiteid.

Uuringud ja andmed

1. "Tallinlaste rahulolu uuring. Liikluse ohtlikkus laste kooliteel ja kooli eaturvalisus", Faktum&Ariko, 2006
2. "Tallinna elanikkonna turvatunde uuring. Faktum&Ariko, 2006
3. Uuring "Alaealine linnas", Põhja politseiprefektuur, 2007
4. Tallinna kesklinna koolide õpilaste liikumise uuring. Tartu Ülikool, 2006
5. "Ohutu koolitee" – projekti materjalid (Maanteeamet).
6. Inimkahjuga liiklusõnnetuste andmebaas (Maanteeamet)

Kirjandus

1. Travelling to School: a good practice guide. Department for Transport, Crown Copyright, London 2003
2. The Relative Risks of School Travel. A National Perspective and Guidance for Local Community Risk Assessment. Special Report 269. Committee on School Transportation Safety, Transportation Research Board, Washington, DC., 2002
3. Jacqueline G.Dukehart, Lorie Walker, Kathy Lococo, Lawrence E.Decina, Loren Staplin. Safe Kids Checkup Events: A National Study. In: Safe Kids Worldwide, Washington DC 2007.
4. Ruth L.Steiner, Linda B.Crider, Matthew Betancourt . Safe Ways to Schools- the Role in Multimodal Planning. Florida Department of Transportation. Systems Planning Office. Project Work Order #32. 2006
5. J.Sentinella, M.Keigan. Young Adolescent Pedestrians' and Cyclists' Road Deaths: Analysis of Police Accident Files. Department of Transportation, Road Safety Division. TRL Report 620. TRL 2005.
6. Nancy Pullen-Seufert, Michelle Cathorall. 2006 Walk to School. Event Organizer Survey. Findings and Recommendations. National Center for Safe Routes to School. (www.saferoutesinfo.org), 2006
7. Quraishi AY, Donahue MP, Cody BE. Child Pedestrians at Risk: A Ranking of U.S. Metropolitan Areas. Washington (DC): In: Safe Kids Worldwide, October 2005.

8. Aslak Fyhri, Randi Hjorthol. Children's neighbourhoods, activities and everyday transport. Institute of Transport Economics, Oslo, 2006,
9. Aslak Fyhri. Do Children Walk? An Evaluation of the „Active Way to School“ project 202-2005. Institute of Transport Economics, Oslo, 2005.
10. Rosário Macário, Daniela Carvalho. Road Safety in School Transport. Final Report. Study by TiS.pt. 2004.

LISA 1. ARENGUKAVA MEETMED

Lisa1:

Tallinna arengukava “Turvaline koolitee” visioon, strateegilised eesmärgid ja meetmed

Aastal 2013 on laste koolitee Tallinnas turvaline ja ohutu.

Liiklus on lastele ohutu, liiklusõnnetustes ei hukku ühtegi last ja laste osalusel toimuvate liiklusõnnetuste arv on vähenenud vähemalt 50%