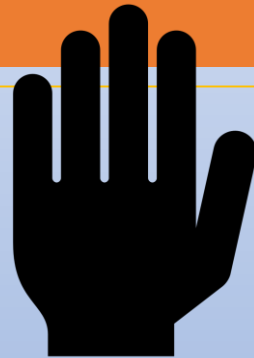


# Projekt "Peatu ja vaata"



*Eakad koolitavad eakaid liiklejaid*

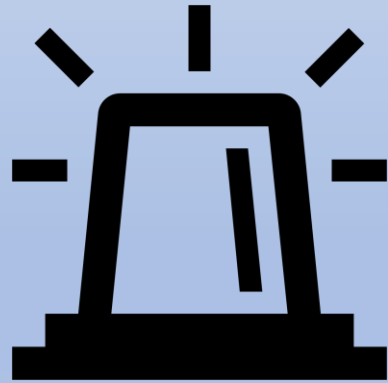
Projekti algatasid Maanteeamet koos Politsei- ja Piirivalveametiga ning Tallinna Sotsiaal- ja Tervishoiuametiga,  
rahaline toetus Hasartmängumaksu nõukogult.

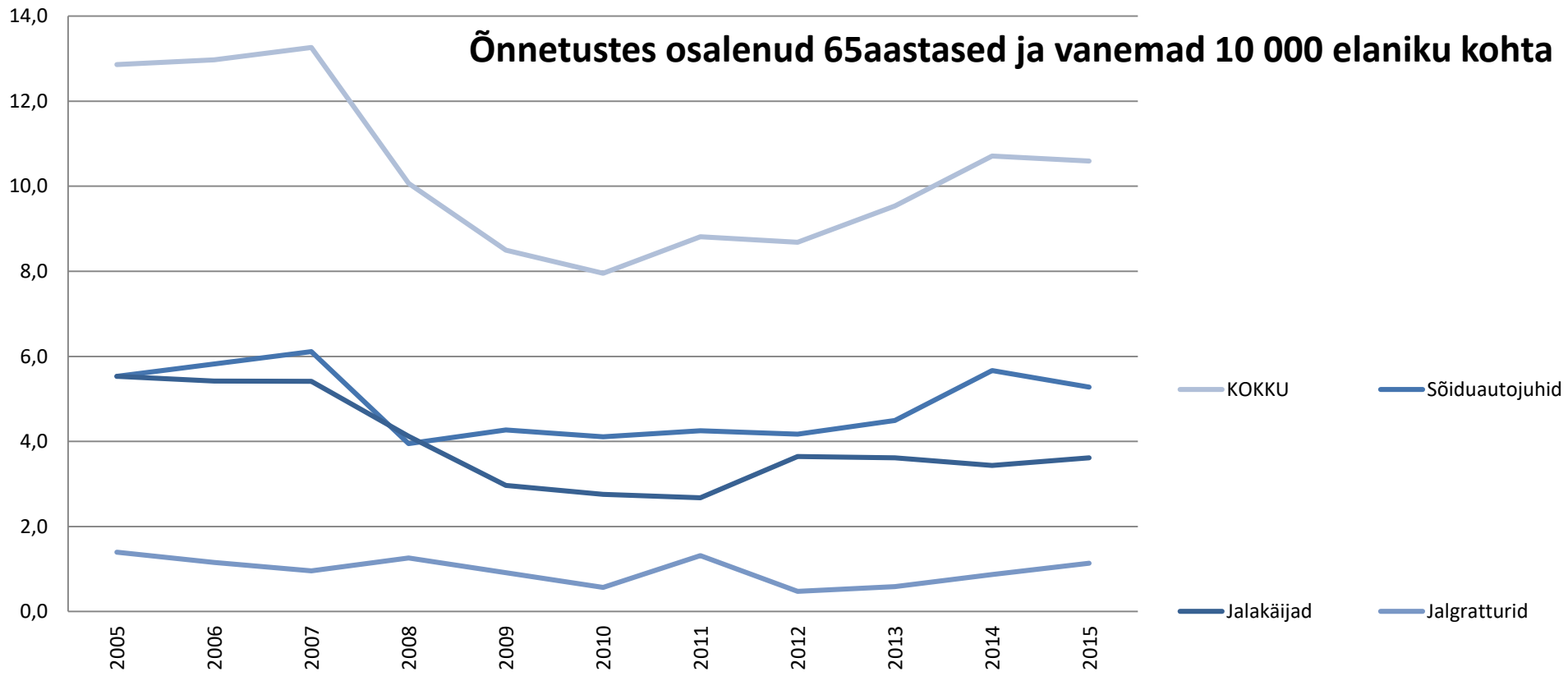
## Miks?

Projekti kavandamisel lähtuti liiklusõnnetuste statistikast ( Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet), samuti TNS Emori poolt 2015.a läbi viidud kvaliteetuuringust eakate liikluskäitumise kohta.

Saadud tulemused kinnitasid, et

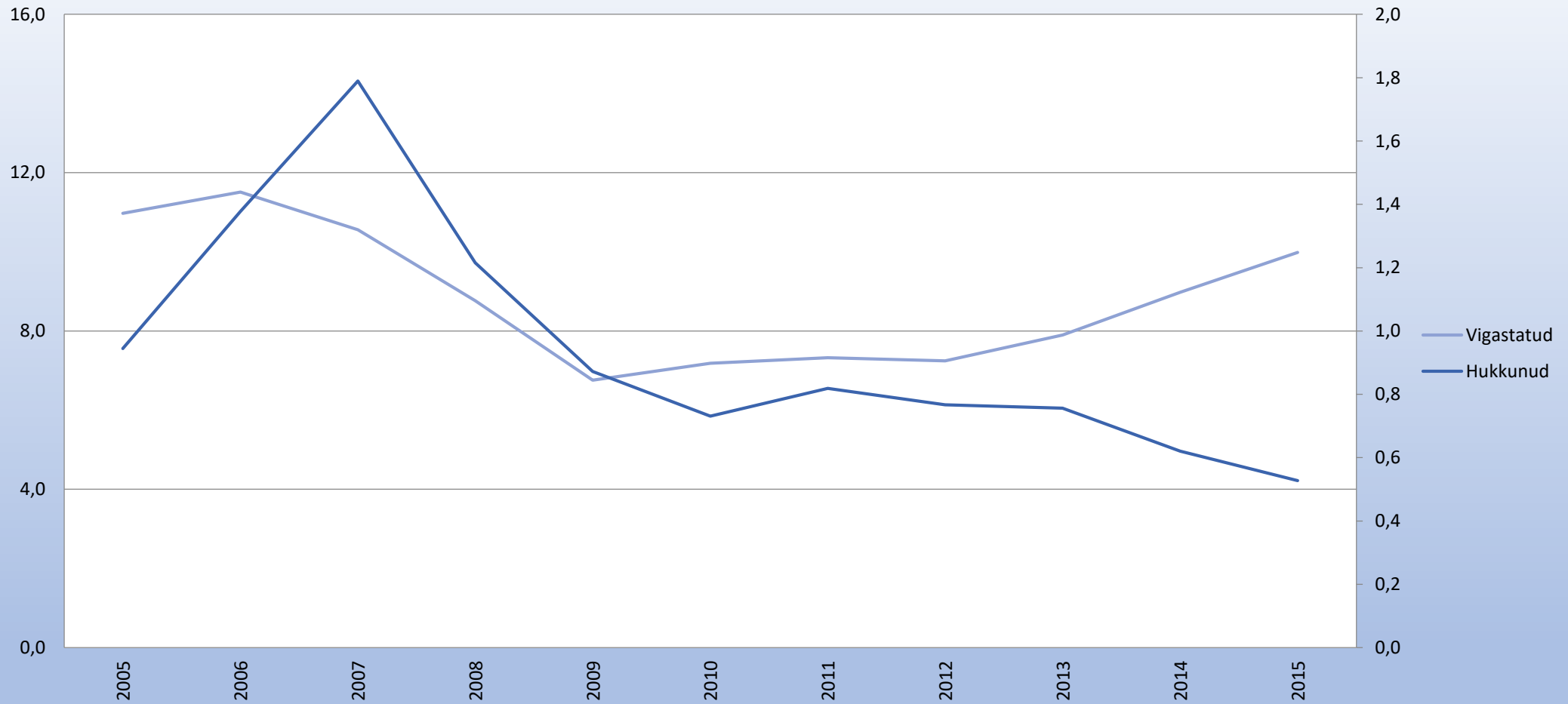
**eakas liikleja on liikluses nii ohullikas kui ka ise rohkem ohustatud.**





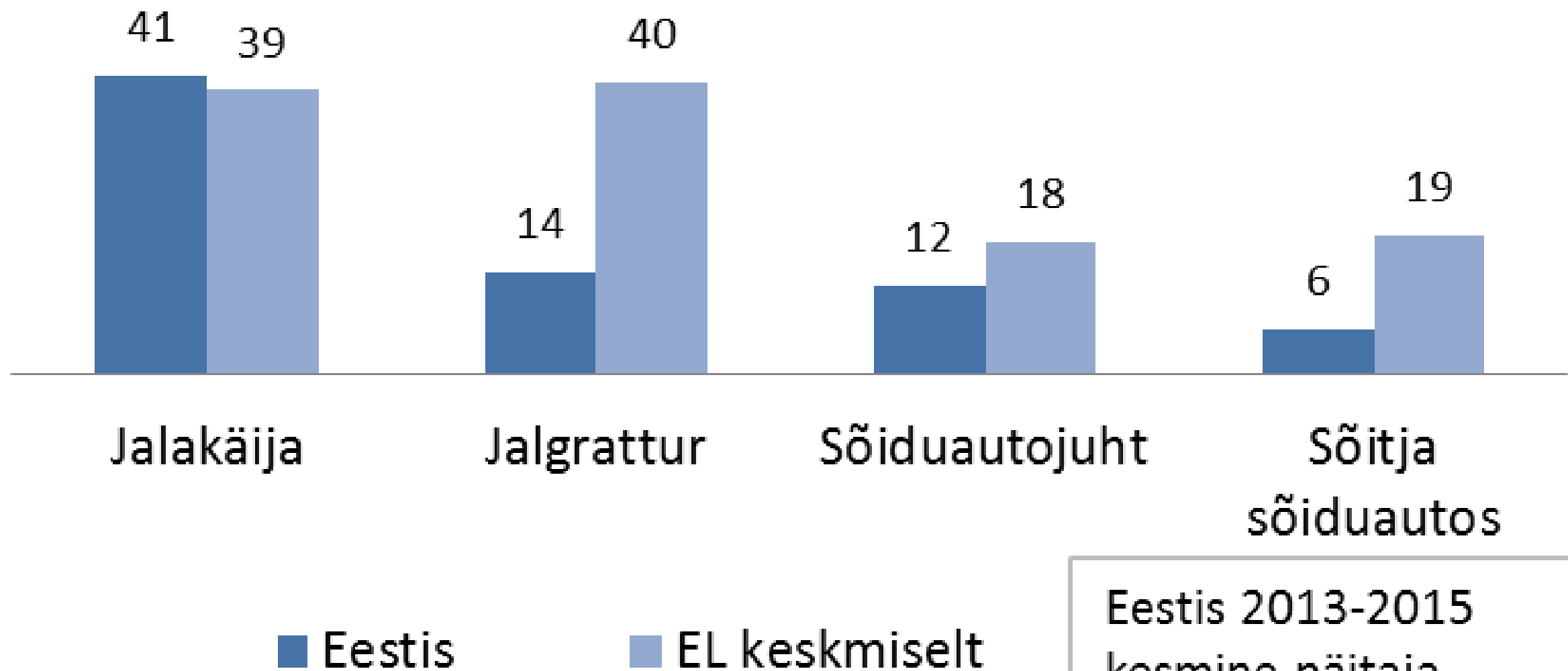
Allikas: Liiklusaasta 2015, Maanteeamet

## Hukkunud ja vigastatud eakad 10 000 elaniku kohta



Allikas: *Liiklusaasta 2015*, Maanteeamet

# Eakate hukkunute osatähtsus (%) kõigist hukkunuist EL-s ja Eestis



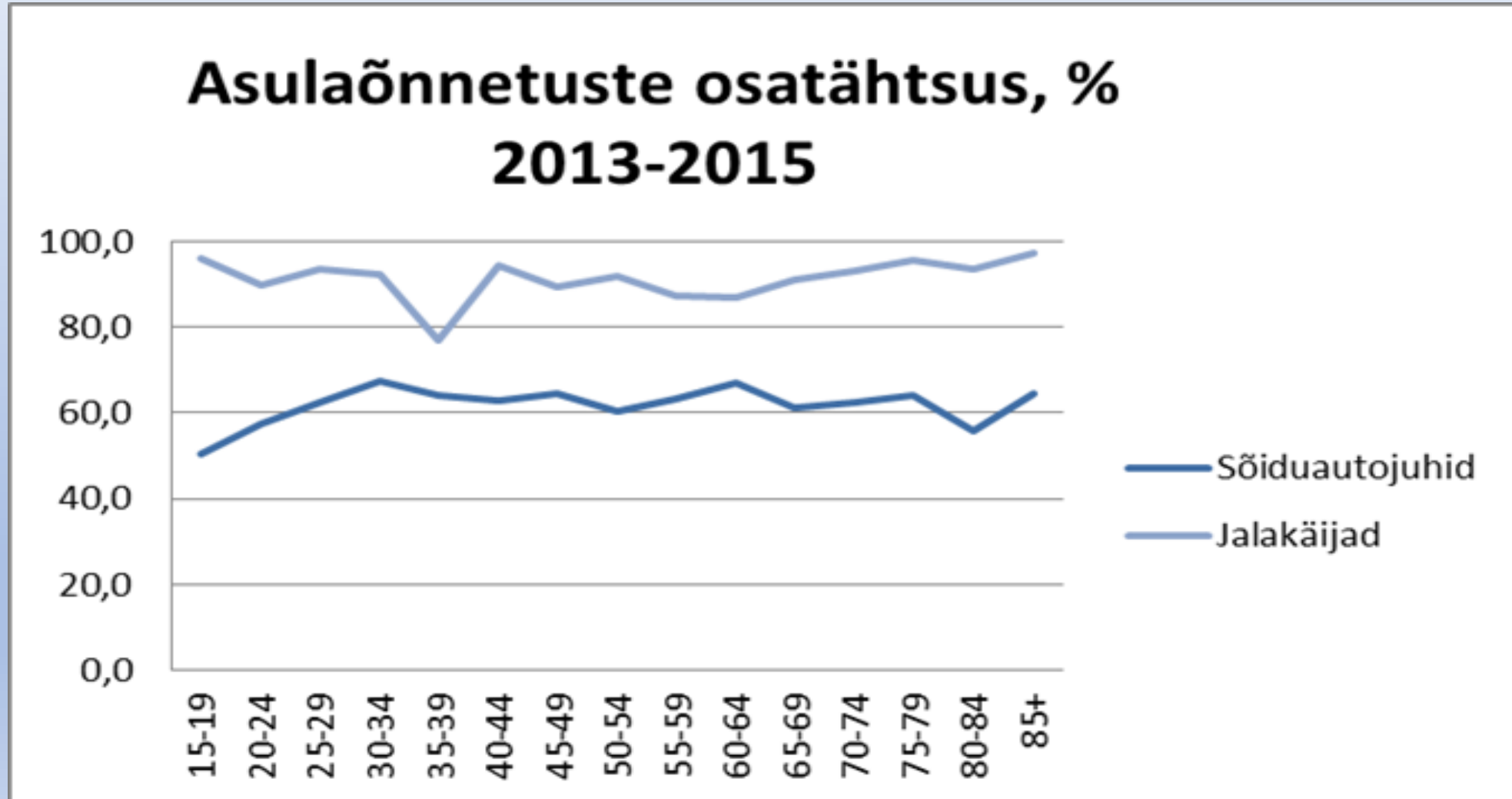
Eestis on eakate ehk 65aastaste ja vanemate risk tervikuna liiklusõnnetuses elu kaotada Euroopa Liidu riikide keskmisel tasemel.

**65aastased ja vanemad moodustavad Euroopa Liidus 39% ( Eestis 41%) hukkunud jalakäijatest ja 40% jalgratturitest, 18% sõiduautojuhtidest ja 19% kaasreisijatest sõiduautos.**

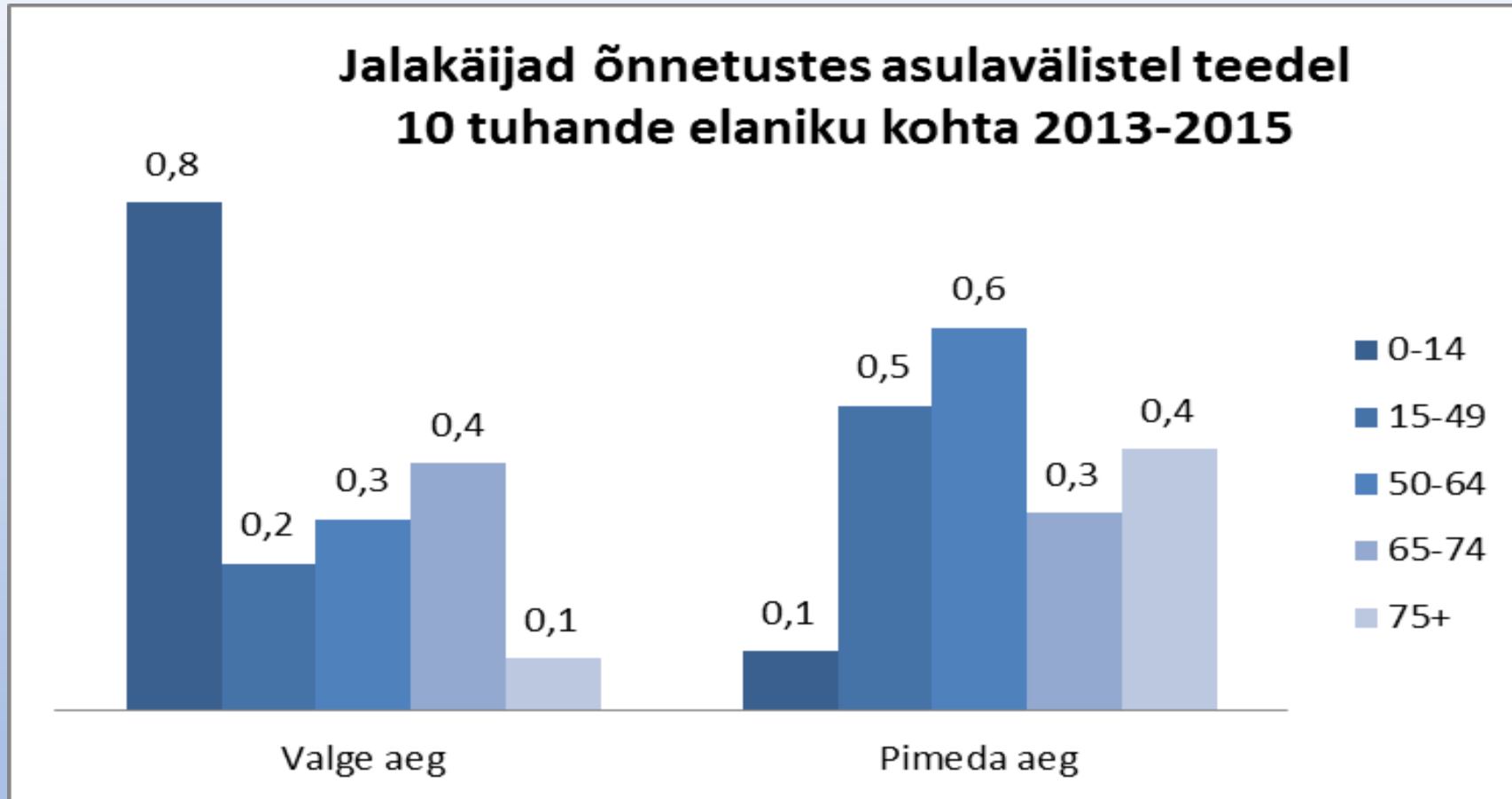
TNS Emori jalakäijate fookusgrupi uuring näitas, et **eakate suhtumises määrab olulist rolli varasem sõidukijuhi kogemus.** Eakad, kellel on mootorsõiduki juhiluba, tunnevad ennast jalakäijana liikudes turvalisemalt kui need, kellel vastav kogemus puudub. Nad on näinud liiklust sõidukijuhi seisukohalt ja tajuvad toimuvat teisiti kui vaid jalakäija kogemusega eakad.

Euroopa Liidu eksperdid on välja toonud 5 peamist põhjust, kuidas mingi vanemate inimeste arenev ealine iseärasus ohutult liiklemist mõjutab.

**1. Pikem reageerimiskiirus ja raskus tähelepanu olulisele koondada.**



1. **Nõrgenev nägemisteravus** raskendab nii teiste liiklejate kui ka liiklusmärkide märkamist eelkõige pimedal ajal, aga ka videvikus, vihmast ja udus.





Eakad **jalakäijad** eelistavad vanuse suurenedes liikuda pigem valge ajal. **Pimeda ajal satub asulavälistel teedel õnnetusse 65% tööelistest ja vaid 48% eakatest.** Asulasisestel teedel, kus reeglina tänavavalgustus, on ka pimeda aja probleem väiksem – 42% tööelistest ja 25% eakatest jalakäijatest sattus õnnetusse pimeda ajal.

**3. Nägemisvälja ulatuse kitsenemine raskendab** kõrval toimuva jälgimist, eriti manööverdamisel ja reavahetusel, ristmikel, aga ka teeservas **teeületust ootava jalakäija märkamist.**

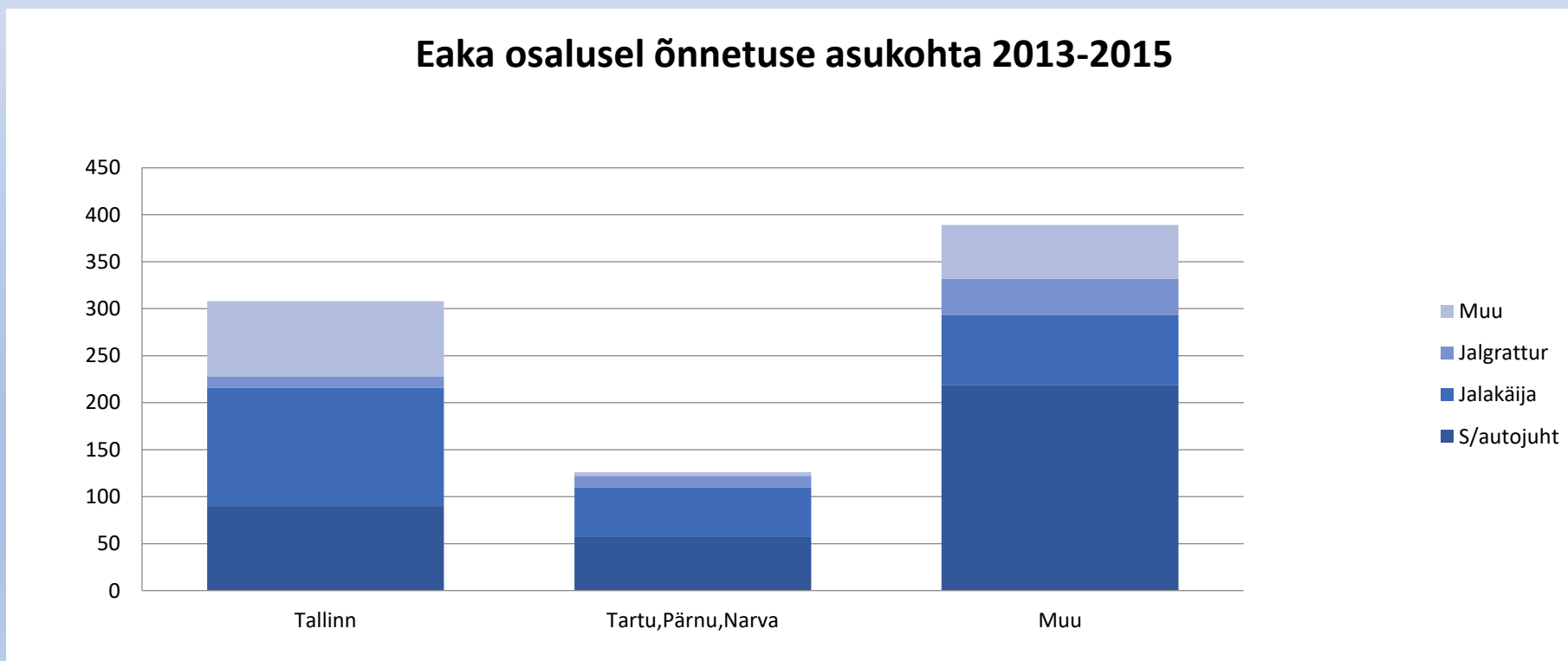
**Kitsenev nägemisväli on ohuks teeületusele asunud jalakäijatele,** kes ei pruugi lähenevat sõidukit märgata.

**Sisuliselt saab eaka jalakäija riski suurust võrrelda lapsega.**

Erinevus vaid selles, et **laps ei oska kõrvale vaadata, eakas aga lihtsalt ei näe.**

4. **Raskused kiiruse ja kauguse** hindamisel tingivad suutmatuse märgata reegleid eiravaid kihutavaid juhte ja sõiduteele jooksvaid jalakäijaid.

Mida eakam on jalakäija, seda sagedamini **satub ta õnnetusse kohtades, kus teeületus liikluskorraldusega seda ette ei näe, eelkõige linnaliikluses.**



*Eakate osalusel jalakäijaõnnetused moodustavad linnades suurima osa.*



Üle riigi registreeritud eakate juhtide ja jalakäijate osalusel õnnetustest on siiski **ülekaalus juhtumid, kus sõiduauto roolis oli eakas juht.**



**5. Väsimus ja kroonilised ja süvenevad haigused**, liigesehaigused, eriti pikematel ja monotoonsetel sõitudel, mis võivad tipneda teelt väljasõiduga.



**TNS Emori kvaliteetuuring** tõi esile eakate liiklejate eripärad, selgitati välja nende teadlikkus, hoiakud ja käitumine. Selgus, et

- **Eakad on enesekindlad: usuvad, et ei riku liiklusreegleid ( „teised vahel küll rikuvad, aga mina mitte!“), kui, siis enne veendudes, et ohtu ei ole või juhtub see kogemata;**
- **Eakad usuvad, et ohte saab vältida olles ise tähelepanelik ja mitte kiirustades, tunnistati, et reaktsioon on aeglasem;**
- **Eakad arvasid, et koolitust vajavad eelkõige lapsed, noored ja „rohelised“, nemad mitte, sest juba oskavad/teavad kõike;**
- **Eakad tunnistasid, et kõige mõjuvam distsiplineerija liiklusrikkujale on trahv ja kohustuslik koolitus.**

## Kuidas alustati?

**Eeldati, et eakaaslaste jutt on mõjuvam, ka tekib usalduslikum side koolituse läbiviijatega.**

Maanteeamet koos Politsei- ja Piirivalveametiga kutsus 2016.a augustis kokku eakad, kes olid ka varem ennetusprojektides osalenud, omasid koolitamise kogemust. Korraldati asjakohased koolitused, anti aega otsustamiseks, kes soovib projektis osaleda.

**Pilootprojekt käivitus 4 eaka koolitajaga.**

**Projekti sihtgrupiks** valiti Tallinna eakad inimesed vanuses 65+, kes osalevad igapäevases liikluses, kuid vajavad abi ja toetust areneva liikluskeskkonna muutustega toimetulekul.

Kuulajaskonna/osalejatega sõlmis kokkulepped Tallinna Sotsiaal- ja Tervishoiamet (Kadri Hunt)

## Mida tehti?

**Oktoobris-novembris toimusid Tallinna vaba aja keskustes, eakate päevakeskustes jm liiklusteemalised vestlusringid, kokku 17, osavõtjaid 446.**

Loengu/vestluse käigus anti ülevaade kehtivast Liiklusseadusest, eakatega juhtunud liiklusõnnetuste põhjustest ning jagati praktilisi nõuandeid igapäevaseks liiklemiseks. Arutati koos, millised on eakate mured liikluses ning kuidas saab igäüks panustada liiklusohutusse. Samuti said projektis osalejad liikluse ohutumaks muutmiseks esitada omapoolseid ettepanekuid, mis edastati vastavatele ametkondadele (Tallinna Transpordiamet, Politsei- ja Piirivalveamet jm).

Koos vaadati Eesti Filmiarhiivi filme “**Liikluskeerises**” (1938) ning “**Seda peab teadma!**” (1954). Võimalik oli osaleda viktoriinis ja võita auhindu.

Jagati infomaterjale, oli kohvilaud.



**Iga koolitaja-vestlusringi läbiviija valis ise vormi ja vestluse sisu.** Arvestati muidugi ka linna piirkonda, osalejate tausta ja hulka. Seal, kus osales eakaid autojuhte, võeti üles ka neid puudutavad teemad.

**Rohkem keskenduti siiski eakale jalakäijale.**

## Millest rääkisime?

Mina kohtusin kaaslinlaste-liiklejatega **7 vestlusringis**, kus igas oli osalejaid erinevalt - 15 kuni ca 200 ( Lasnamäel Lindakivi Kultuurikeskuses oli arvukas venekeelne publik).

Kuna alustuseks vaatasime Eesti Filmiarhiivist saadud liikluskasvatustliku sisuga filme, rääkisin pisut liikluse ajaloost ja nn autostumise algusest Eestis ning liiklusreeglite kehtestamisest (**esimene liiklusreeglistik Liivimaal 1908.a, Eestimaal 1910.a**).

**Arutasime aktuaalseid liiklusprobleeme ja liiklejate käitumist.** Kuna oli alanud pime aeg, pöörasime suurt tähelepanu sellele, kuidas jalakäija saaks end liikluses võimalikult nähtavaks teha (**helkuri kasutamise kohustus, „Ole silmapaistev!“**).

Helkuriteemat ja meie **pilootprojekti kajastas ka „Prillitoosi“ saade**, Saatejuht Reet Linna käis kohal Kodulinna Majas toimunud vestlusringis.

Vaatasime/rääkisime, kuidas ja milliseid abivahendeid lisaks tavapärasele helkurile (näidised olid kaasas) kasutades saab liikluses ohutust tagada.

Tõdesime, et **eakas liikleja (vanaema või vanaisa) peab liikluses olema eeskujuks noorematele, sh oma nooremale põlvkonnale, peab käituma väärilt.**

Tallinnas toimunu oli **pilootprojekt**.

Huvi pakkus see aga ka teiste Eestimaa piirkondade inimestele.

Loodame käesoleva aasta sügisel jätkata, kui osapooled selleks vajalikke ressursse leiavad.

Meie, eakad koolitajad oleme igatahes valmis jätkama. Saame sel viisil parandada oma tervist ja heaolu ning usume, et koolitustel osalejate teadlikum liikluskäitumine tagab neilegi kauemaks tervist ning mõnusat olemist.



Täna Teid kuulamast!

Urve Miidla

Eakas liikleja/koolitaja