

INSENERIBÜROO STRATUM

**KOOLI ÕPILASTE
KOOLITEE
OHUTUSTAMINE**



Tallinn 2003

SISUKORD:

1. Lastega toimunud liiklusõnnetuste statistika4
2. Liiklusõnnetused lastega Tallinnas ja Tartus 13
3. Lastega liiklusõnnetuste koondumiskohad Tallinnas ja Tartus
 - 3.1. Liiklusõnnetused koolide ümbrused 17
 - 3.2. Näiteid liiklusõnnetuste asjaoludest 19
4. Tüüpilised kolide paiknemise ja jalakäijate liikumise skeemid
 - 4.1. Koolide ümbruse liiklust mõjutavad faktorid 26
 - 4.2. Koolide paiknemise tüüpskeemid 27
 - 4.3. Näiteid koolide paiknemise asukohtadest 28
 - 4.4. Lapsi koolide ümbruses ohustavad spetsiifilised liiklusohud liikluskorralduse seisukohalt 40
 - 4.5. Koolide ümbruse tüüpilised liiklusohutuse probleemid ... 43
5. Ettepanekud koolide ümbruse liikluskorralduse täiustamiseks
 - 5.1. Tüüplahenduste valiku põhimõtted 49
 - 5.2. Tüüplahendustega koolide näiteid 50
6. Järeldused ja kokkuvõte51
7. Lisad53

1 LASTEGA TOIMUNUD LIIKLUSÕNNETUSTE STATISTIKA

Viimastel aastatel ei ole liiklusohutuse alal Eestis saavutatud olulist murrangut. Kasvanud on liiklusõnnetuste ja neis vigastada saanute arv, kuigi hukkunute arv näitab langustrendi. Autode arvu kasvu juures leiab aset ka liiklussageduse kasv, mis tingib omakorda pingelisema liiklussituatsiooni.

Kõik muutused liikluspildis tervikuna väljenduvad ka 0-15-a. lastega toimunud liiklusõnnetustes- kui sageneb jalakäijaõnnetuste arv, suureneb ka lastest jalakäijatele otsasõitude arv. Kui sagenevad ühesõidukiõnnetused või suureneb sõidukite kokkupõrgete arv – kasvab ka sõitjana kannatanud laste arv. Kasvanud on ka kuni 15-aastaste kannatanutega liiklusõnnetuste üldarv, ega ole vähenenud kuni 15-aastaste hukkunute arv, ehkki viimasel paaril aastal on Eestis liiklusõnnetustes hukkunute üldarv vähenenud.

Tabel 1. Lastega liiklusõnnetused 2000-2002.a.

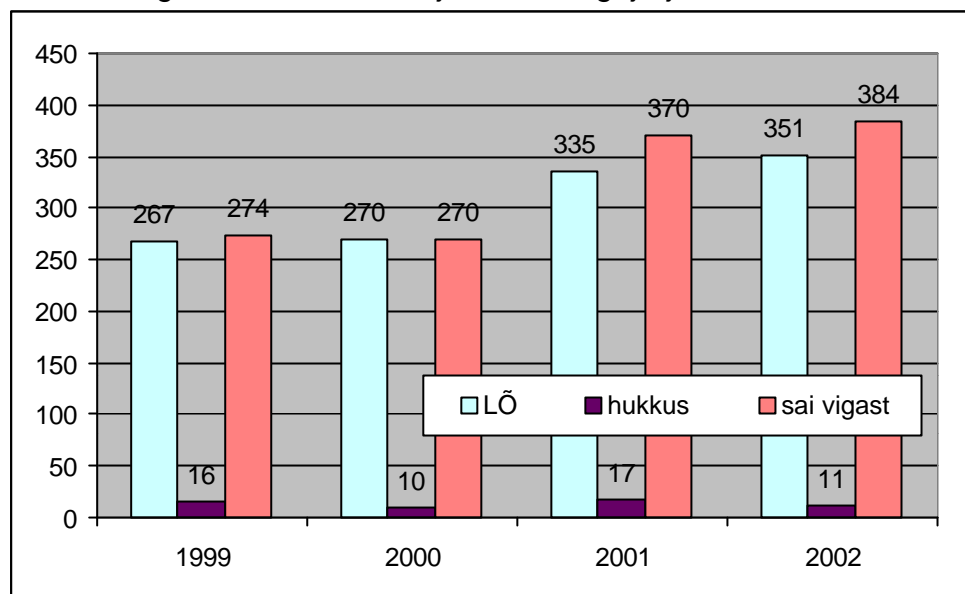
Aasta	Eestis kokku			sh. 0-6 aastastega			sh. 7-15-aastastega		
	LÕ	hukkus	sai vigast	LÕ	hukkus	sai vigast	LÕ	hukkus	sai vigast
2000	1504	204	1843	48	0	48	222	10	222
2001	1889	199	2444	60	7	71	275	10	299
2002	2162	223	2868	76	5	82	275	6	302

Rahvusvaheliselt kasutatav liiklusohutuse taseme näitaja "hukkunute arv ühe miljoni elaniku kohta" oli Eestis 2002.aastal 164. Ligilähedase asustustihedusega naaberriikides Soomes ja Rootsis olid vastavad arvud 2000.aastal: Soomes - 77 ja Rootsis - 67. Sama näitaja 0-14-aastaste laste osas oli Eestis 27 hukkunut (miljoni samaealise lapse kohta), Soomes – 20 ja Rootsis – 12.

Lapseas 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.

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 (joonis 1). Viimase nelja aasta jooksul on liikluses hukkunud 54 last ja saanud vigastada 1298 last.

Joonis 1. Lastega liiklusõnnetused ja nende tagajärjed 1999-2002.a.



Mõistagi on kõige enam lapsi liikluses õnnetusse sattunud jalakäija rollis, sealhulgas on märgatav just kooliealiste- 7-15 aastaste osa (tabel 2).

Tabel 2. Liiklusõnnetused 7-15.aastaste jalakäijatega

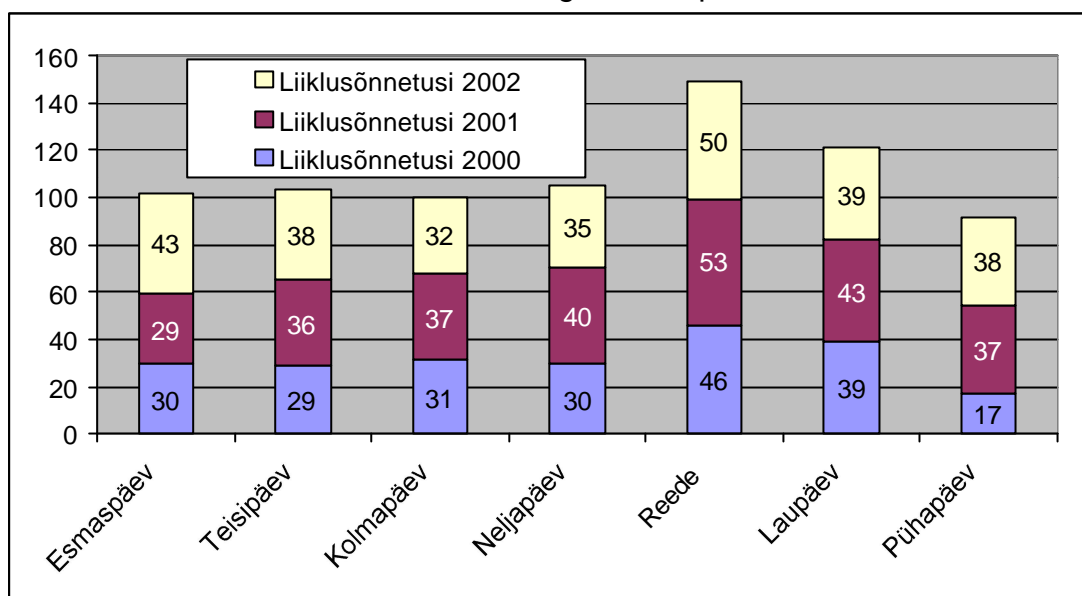
7-15-aastaste jalakäijatega			
	LÕ	hukkus	sai vigastada
2000	127	5	127
2001	130	4	128
2002	121	3	122

Laste igapäevases liikumises ja tegevuses on oluline osa kooliga seonduval, alates hommikusest koolimineku kuni muu tegevuseni, mis seonduv või toimub koolis või selle lähikümbruses. Sellest johtuvalt on vajalik määrata nende liiklusõnnetuste osa, mida saab seostada koolis käimisega. Vaatame alguses liiklusõnnetuste jagunemist nädalapäevade lõikes (tabel 3).

Tabel 3. Liiklusõnnetused 7-15 aastastega nädalapäevade lõikes

Liiklusõnnetused 7-15-aastastega nädalapäevade lõikes			
	Liiklusõnnetusi		
	2000	2001	2002
Esmaspäev	30	29	43
Teisipäev	29	36	38
Kolmapäev	31	37	32
Neljapäev	30	40	35
Reede	46	53	50
Laupäev	39	43	39
Pühapäev	17	37	38
Kokku	222	275	275

Joonis 2. Liiklusõnnetused 7-15.a. lastega nädalapäevade lõikes



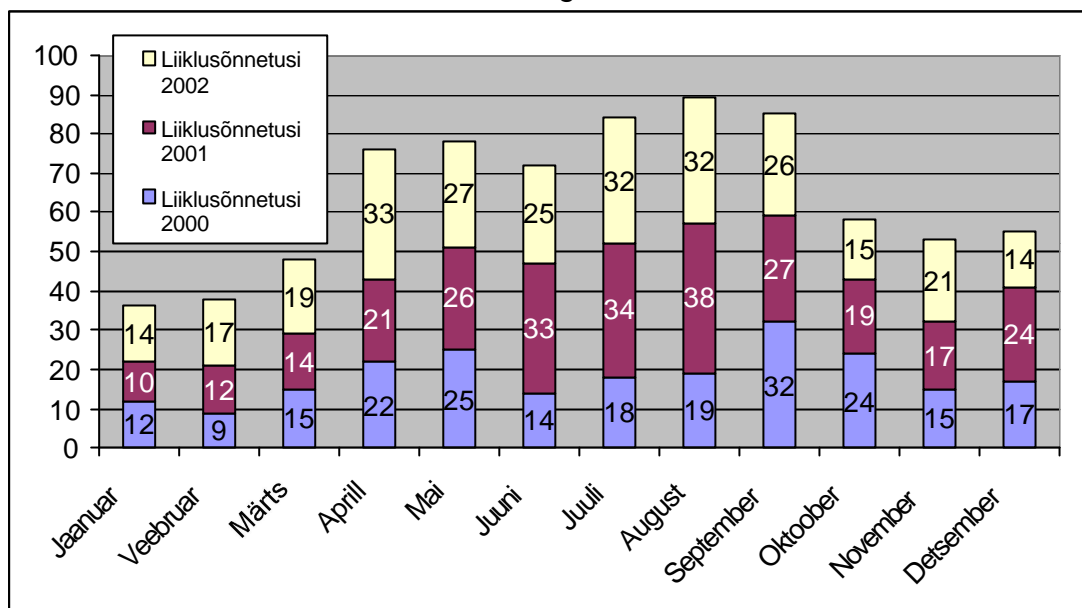
Nagu selgub liiklusõnnetuste statistikast, on laste jaoks kõige liiklusohhtikumateks päevadeks reede ja laupäev. Nädala tööpäevade lõikes on erinevused väikesed, pühapäeviti on õnnetusi toimunud vähem.

Järgmiseks võrdleme kooliealiste sattumist liiklusõnnetusse kuude lõikes.

Tabel 4. Liiklusõnnetused 7-15.a. lastega kuude lõikes

Liiklusõnnetused 7-15-aastastega kuude lõikes			
	Liiklusõnnetusi		
	2000	2001	2002
Jaanuar	12	10	14
Veebruar	9	12	17
Märts	15	14	19
Aprill	22	21	33
Mai	25	26	27
Juuni	14	33	25
Juuli	18	34	32
August	19	38	32
September	32	27	26
Oktoober	24	19	15
November	15	17	21
Detsember	17	24	14
Kokku	222	275	275

Joonis 3. Liiklusõnnetused 7-15.a. lastega kuude lõikes



Nagu selgus, on aasta lõikes selgelt eraldatavad perioodid aastas, mil liiklusõnnetusi toimub keskmisest enam, nendeks on suvekuud juuli, august, september, millele järgneb kevadperiood- aprill, mai, juuni. Kõige vähem satub lapsi liiklusõnnetustesse aasta algul jaanuaris-veebruaries, veidi enam aga aasta lõpus- oktoobrist detsembrini. Seega on lastele liiklusohhtlikum just kevad-suvine periood, mida tõenäoliselt on võimalik seostada laste suurema aktiivsusega väljas. Talveperioodil, mil valget aega on vähe ja sedagi hõlmab märgataval määral kooliaeg, on väiksem ka risk sattuda liiklusõnnetusse.

Huvitav on vaadata ka kooliealistega liiklusõnnetuste sagedust ööpäeva lõikes.

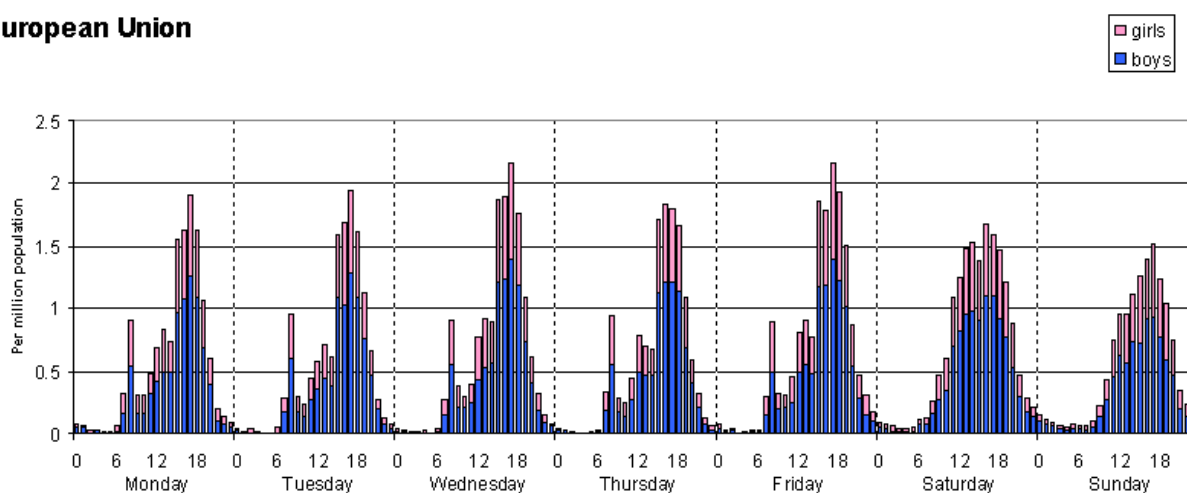
Tabel 5. Liiklusõnnetused 7-15.aastaste lastega kellaaegade lõikes

Liiklusõnnetused 7-15-aastastega kellaaegade lõikes			
	2000	2001	2002
00.00-06.00	8	13	10
06.00-07.00	2	1	2
07.00-08.00	10	11	10
08.00-09.00	6	3	4
09.00-12.00	12	30	22
12.00-13.00	18	20	14
13.00-14.00	15	25	18
14.00-15.00	21	23	25
15.00-16.00	21	23	16
16.00-17.00	31	26	32
17.00-18.00	26	26	28
18.00-21.00	35	62	77
21.00-24.00	17	12	17
Kokku	222	275	275

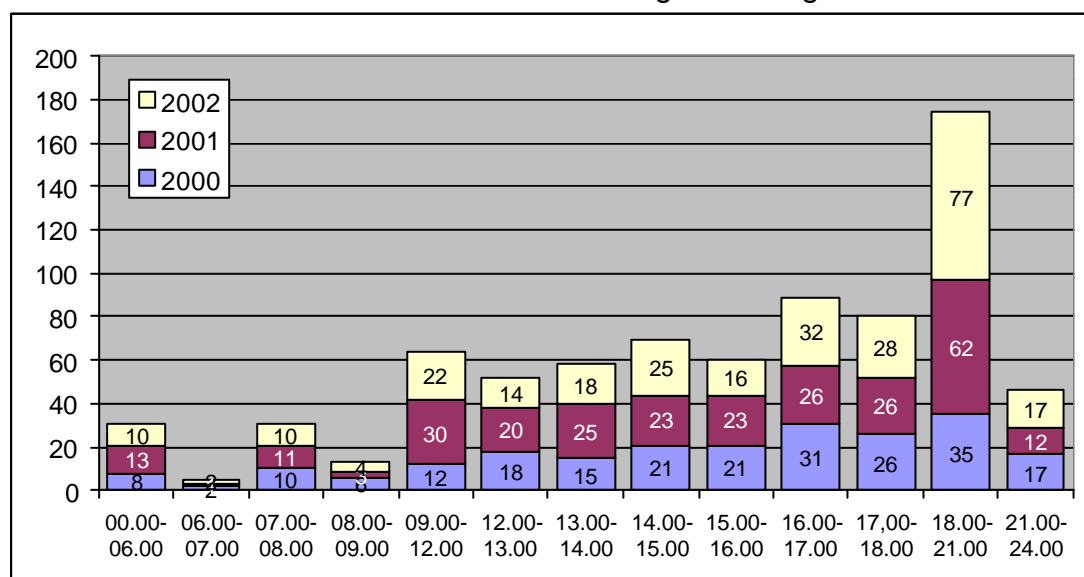
Analoogset statistikat on tehtud ka Euroopa Liidu liikmesmaade kohta. Selle kohaselt (joonis 4) on kõige ohtlikumateks perioodideks liiklusohu mõttes just öhtune aeg kella viiest kaheksani ja ohtlikumaks päevaks reede nagu Eestiski. Samas pole nädalapäevade erinevused reede ja teiste tööpäevade vahel niivõrd iseloomulikud kui Eestis, kuigi üldjoontes on tegemist sarnaste tendentsidega.

Joonis 4. Rasked liiklusõnnetused 6-11-aastaste lastega Euroopa Liidus, jaotatuna nädalapäevade ja tundide lõikes. (Vertikaalteljel LÕ 1 miljoni elaniku kohta).

European Union



Joonis 5. Liiklusõnnetused 7-15.aastaste lastega kellaaegade lõikes



Laste jaoks on kõige liiklusohtlikumaks perioodiks hilisõhtune aeg kella 18 ja 21 vahel, mil õnnetusi leiab aset märgatavalt enam kui teistel perioodidel. Sellele järgnevad öhtuse tipptunni periood (16:00-18:00) ja hommikuse tipptunni järgne periood (kell 9:00-12:00). Keskpäevast kuni kell 16-ni on risk suhteliselt ühesugune, kuid samas kõrgem kui hommikul tipptunnil. Samas

on hommikune tipptund (kell 7:00-8:00) märgatavalt ohtlikum kui sellele eelnev ja sellele järgnev tund. Just hommikuse tipptunni ajal toimunud liiklusõnnetusi on ilmselt suurel määral võimalik seostada kooliminekuga.

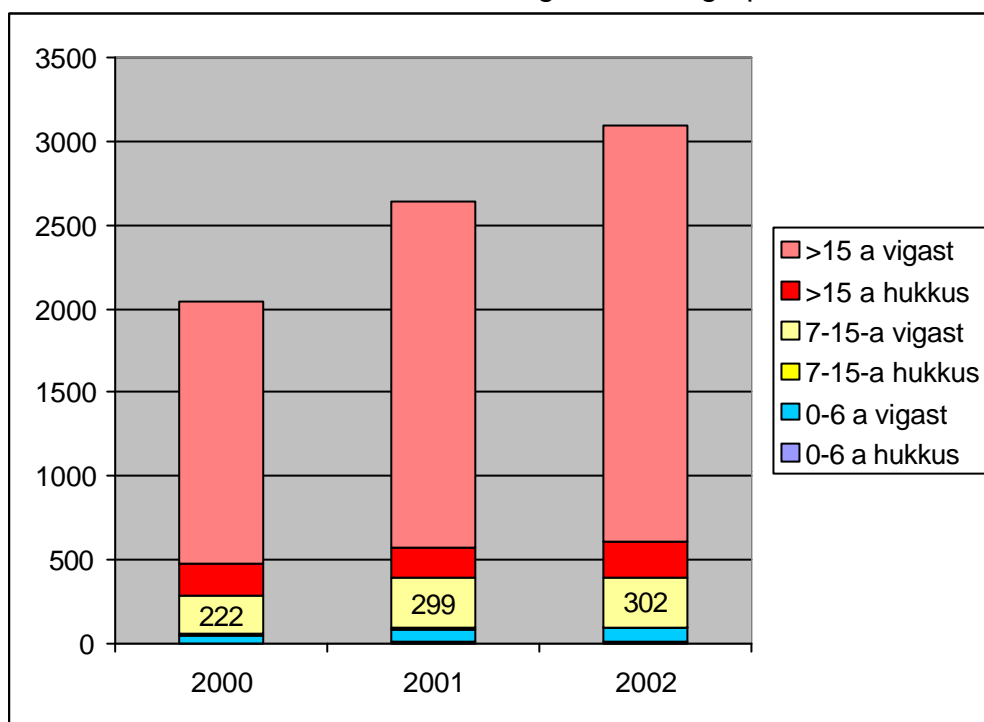
Kui võrrelda erinevate vanusegruppide liiklejatega toimunud õnnetusi saame järgmise pildi (tabel 5).

Tabel 5. Liiklusõnnetused lastega vanusegrupiti ja õnnetuse risk 1000 elaniku kohta

Vanusegrupp	0-6 a		7-15-a		>15 a	
	hukkus	vigast	hukkus	vigast	hukkus	vigast
Liiklusõnnetuste ohvrid						
2000	0	48	10	222	194	1573
2001	7	71	10	299	182	2074
2002	5	82	6	302	212	2484
Keskmiselt 2000-2002	4	67	9	274	196	2044
Rahvaarv						
2000		89019		182994		1100058
2001		87662		175706		1103591
2002		86842		167993		1106407
keskmiselt 2000-2002		87841		175564		1103352
Hukkus 1000 el kohta						
2000		0,00		0,05		0,18
2001		0,08		0,06		0,16
2002		0,06		0,04		0,19
keskmiselt 2000-2002		0,046		0,049		0,178
Sai vigastada 1000 el kohta						
2000		0,54		1,21		1,43
2001		0,81		1,70		1,88
2002		0,94		1,80		2,25
keskmiselt 2000-2002		0,764		1,571		1,851
Kannatanuid 1000 elaniku kohta						
2000		0,54		1,27		1,61
2001		0,89		1,76		2,04
2002		1,00		1,83		2,44
keskmiselt 2000-2002		0,810		1,620		2,029

Liiklusõnnetustes hukkunuid antud vanusegrupi 1000 elaniku kohta on laste hulgas siiski vähem kui üle 15-aastaste vanusegrupis, samas on erinevus kuni 6 ja 7-15-aastaste vahel väga väike. Kui arvestada ka vigastatuid, siis on 7-15-aastaste risk juba peaaegu kaks korda suurem kui kuni 6-aastaste vanusegrupis ja erinevus üle 15-aastastega märgatavalt väiksem. On üsna traagiline, et tuhandest 7 kuni 15-aastasest lapsest saab igal aastal liikluses vigastada või surma 1 kuni 2 last.

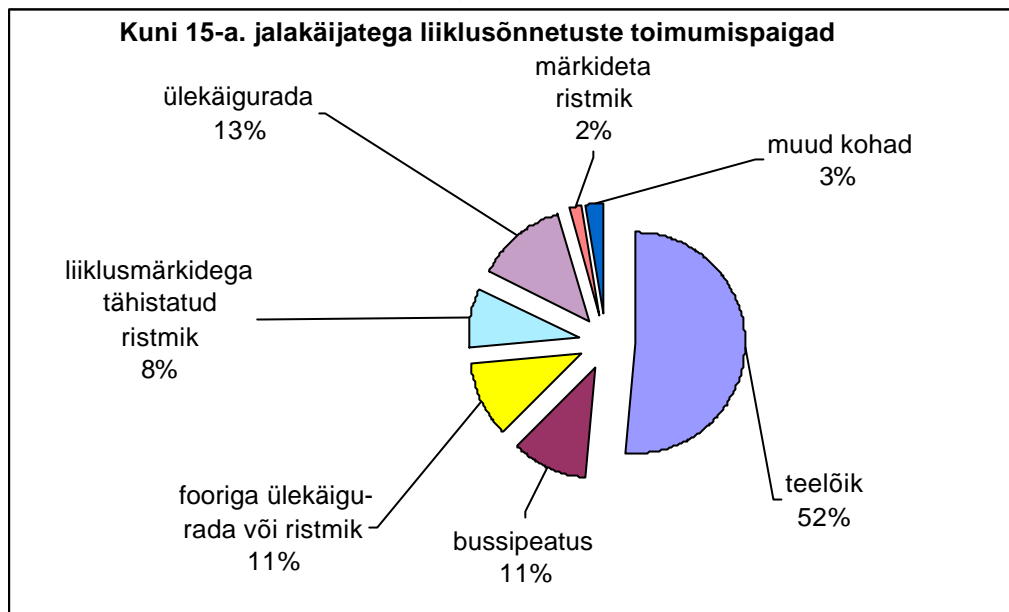
Joonis 6. Liiklusõnnetuste ohvrid laste hulgas vanusegrupiti



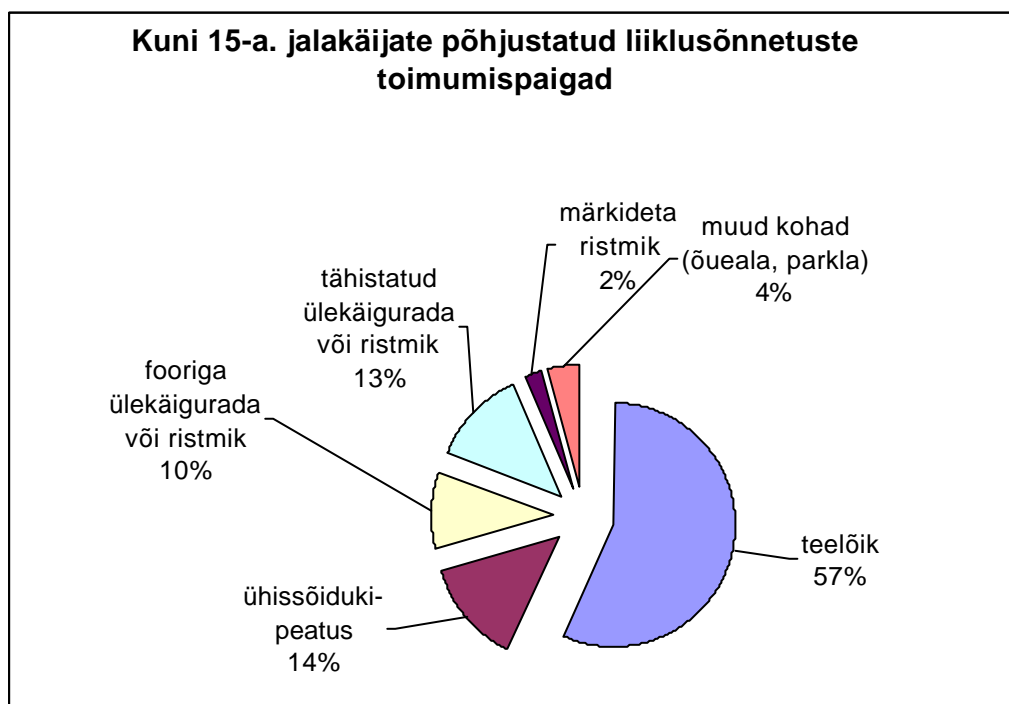
Joonistel 7 ja 8 on toodud kuni 15-aastaste jalakäijatega toimunud liiklusõnnetuste toimumiskohad.

Laste jaoks, kes liiguvad teedel jalgsi on kõige ohtlikumateks kohtadeks (sirged) teelõigud, kus leiab aset enam kui pool kõigist liiklusõnnetustest ja koguni 57% laste süül toimunud liiklusõnnetustest. Seda tüüpi liiklusõnnetuste puhul on sageli tegemist sõidutee ületamisega selleks mitte ette nähtud kohas, väljaspool ülekäigurada või ristmikku. Sellele järgnevad peaaegu võrdse osakaaluga ühissõidukipeatused, ülekäigurajad ja ristmikud (igaühe osakaal 10-14%).

Joonis 7. Kuni 15-aastaste lastega toimunud liiklusõnnetuste toimumispaigad



Joonis 8. Kuni 15-aastaste lastega nende süül toimunud liiklusõnnetuste toimumispaigad



Seega võib kokkuvõttes väita järgmist:

- Eestis on laste liiklusrisk (oht hukkuda liiklusõnnetuses) 2-7 korda suurem, kui teistes Euroopa riikides (tabel 6);
- Viimastel aastatel näitab laste liiklusohutus langustendentsi. Kuigi 2002.aastal ei suurenenud hukkunud laste arv on järjekindlalt

kasvanud laste osalusel toimunud liiklusõnnetuste ja neis vigastatud laste arvud;

- Laste liiklusrisk on kõige suurem suve lõpuperioodil, reedeti ja õhtul ajavahemikul kella 18-st 21-ni;
- Enamus lastega aset leidvatest liiklusõnnetustest leiab aset teelõigul väljaspool ristmike ja ülekäiguradu ning need on seotud sõidutee ületamisega selleks mitte ette nähtud kohtades.

Tabel 6. Laste liiklusrisk 2001.a. Euroopa riikides

	Elanikkond (milj.)	Hukkunud lapsi (kuni 15 a)	Hukkunud lapsi 1 milj elaniku kohta
AUSTRIA	8,03	26	3,24
BELGIA	10,31	52	5,04
HORVAATIA	4,38	27	6,16
KÜPROS	0,69	1	1,45
TSEHHI VABARIIK	10,3	38	3,69
TAANI	5,35	21	3,93
EESTI	1,36	14	10,29
SOOME	5,19	19	3,66
PRANTSUSMAA	60,00	284	4,73
SAKSAMAA	82,26	199	2,42
KREEKA	10,96	39	3,56
UNGARI	10,17	37	3,64
IIRIMAA	3,84	26	6,77
ITAALIA	56,31	88	1,56
HOLLAND	16,00	48	3,00
POOLA	38,63	262	6,78
PORTUGAL	10,36	48	4,63
SLOVEENIA	1,99	3	1,51
HISPAANIA	41,12	159	3,87
ROOTSI	8,91	18	2,02
SVEITS	7,26	22	3,03
SUURBRITANNIA	58,79	146	2,48

2. LIIKLUSÕNNETUSED LASTEGA TALLINNAS JA TARTUS

Eestis on olemas märgatavad erinevused lastega aset leidnud liiklusõnnetuste jagunemisel erinevate maakondade ja linnade vahel (tabel 7).

Tabel 7. Liiklusõnnetused lastega maakondade ja suurte linnade lõikes

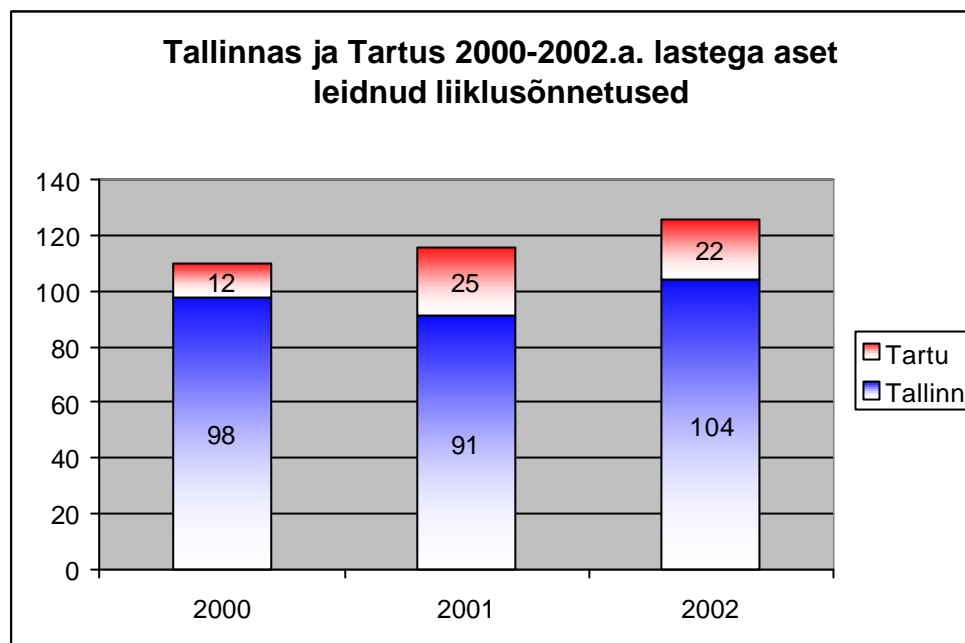
	Liiklusõnnetused			sh. lapsed jalakäijad		
	Aasta	1999	2000	2001	1999	2000
Harjumaa	19	18	25	7	5	7
Hiiumaa	2	2	3	0	1	1
Ida-Virumaa	14	10	20	7	2	3
Jõgevamaa	11	10	5	5	2	1
Järvamaa	14	7	12	3	0	3
Läänemaa	3	1	6	1	0	1
Lääne-Viru	22	22	19	8	8	3
Põlvamaa	8	5	4	2	0	0
Pärnumaa	3	8	19	2	2	4
Raplamaa	9	9	14	1	4	6
Saaremaa	3	4	6	1	1	1
Tartumaa	14	11	21	6	7	5
Valgamaa	2	4	3	0	1	1
Viljandimaa	7	7	10	1	2	3
Võrumaa	3	5	9	2	3	2
Maakonnad kokku	134	123	176	46	38	41
Tallinn	93	98	95	76	79	73
Kohtla-Järve l.	3	5	4	1	4	4
Narva	17	11	18	11	9	13
Pärnu l.	4	2	7	1	2	2
Tartu l.	16	31	35	13	18	22
Linnad kokku	133	147	159	102	112	114
Kõik kokku	267	270	335	148	150	155
Tallinn + Tartu	109	129	130	89	97	95
Tallinna ja Tartu osa %	41%	48%	39%	60%	65%	61%
Tallinna ja Tartu osa linnadest %	82%	88%	82%	87%	87%	83%

Tabelis 7 toodud andmetest selgub, et kõige enam lastega liiklusõnnetusi leiab aset Tallinnas ja Tartu linnas, millele järgnevad Lääne-Virumaa, Ida-Virumaa, Tartumaa ja Järvamaa ning Narva linn.

Kahes suuremas Eesti linnas - Tallinnas ja Tartus leiab aset peaaegu iga teine liiklusõnnetus laste osalusel toimunuist, kõigist linnades toimunud lastega liiklusõnnetustest aga 80-90%. Neist liiklusõnnetustest, kus laps osales jalakäijana (sinna hulka kuuluvad ka kodu-kool-kodu iseseisva liikumisega seotud õnnetused) moodustavad aga Tallinnas ja Tartu linnas toimunud liiklusõnnetused 60-66% kõigist ja ca 85% linnades toimunud õnnetustest. Seega on nimetatud kahe linna osakaal laste liiklusõnnetustes väga suur.

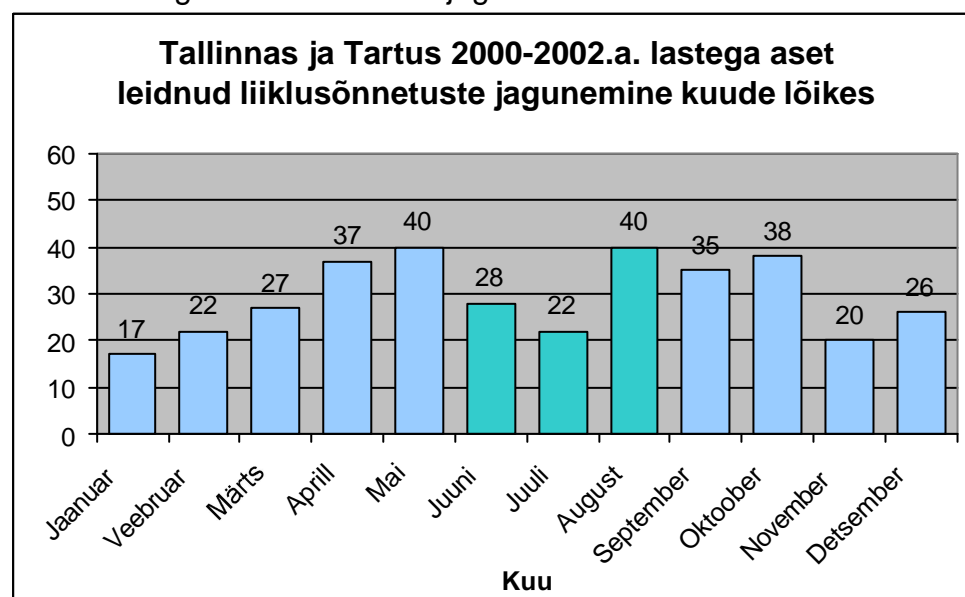
On kurb, et viimasel kolmel aastal on lastega seotud liiklusõnnetuste arv Tallinnas ja Tartus pidevalt kasvanud (joonis 9).

Joonis 9. Liiklusõnnetused lastega Tallinnas ja Tartus 2000-2002.a.



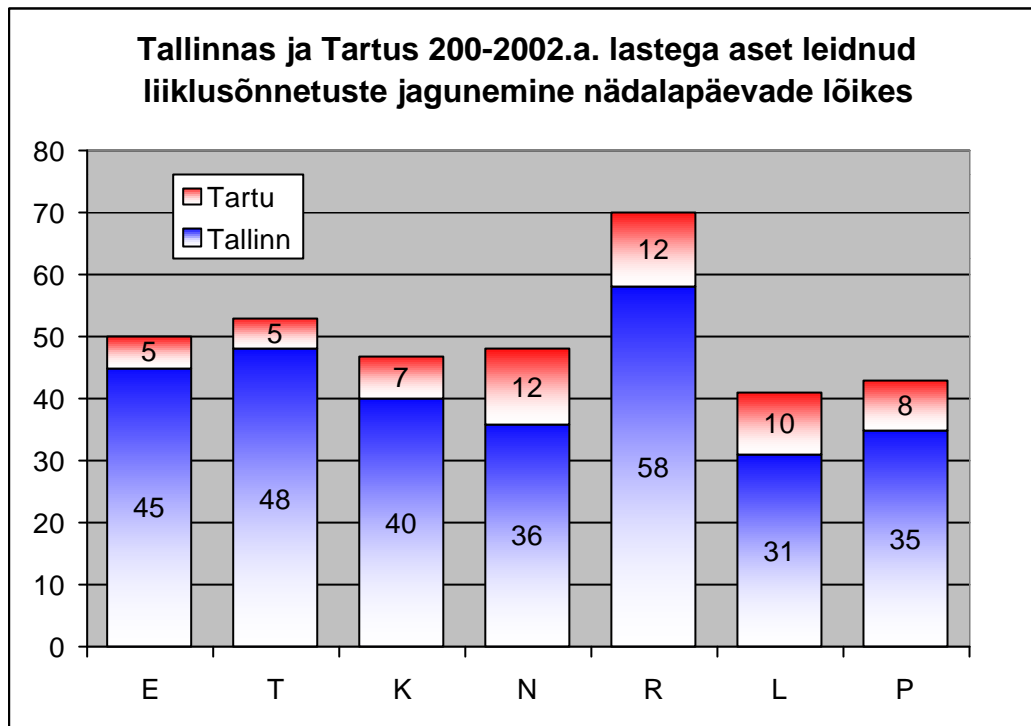
Kui võrrelda Tallinnas ja Tartus toimunud liiklusõnnetuste jagunemist kuude lõikes kõigi lastega toimunud liiklusõnnetuste jagunemisega (joonis 3), näeme mõningaid erinevusi. Ohtlikumaks kuuks on sarnaselt küll august kuid suurtes linnades on samavõrd ohtlikuks kuuks ka mai ning oktoober, samas on juulis õnnetusi vähem (ilmselt puhkab siiski suur osa lapsi suvel linnast väljas). Keskmisest vähem on õnnetusi aga novembris, veidi enam aga märtsis, kusjuures kevadest suve poole kasvab lastega liiklusõnnetuste arv järjekindlalt.

Joonis 10. Lastega liiklusõnnetuste jagunemine kuude lõikes



Ka nädalapäevade lõikes on küll pilt üldjoontes sarnane - kõige ohtlikumaks päevaks on silmatorkavalt reede, kuid silma torkab ka üldiselt liiklusvaikse pühapäeva suhteliselt kõrge tase.

Joonis 11. Lastega liiklusõnnetuste jagunemine nädalapäevade lõikes

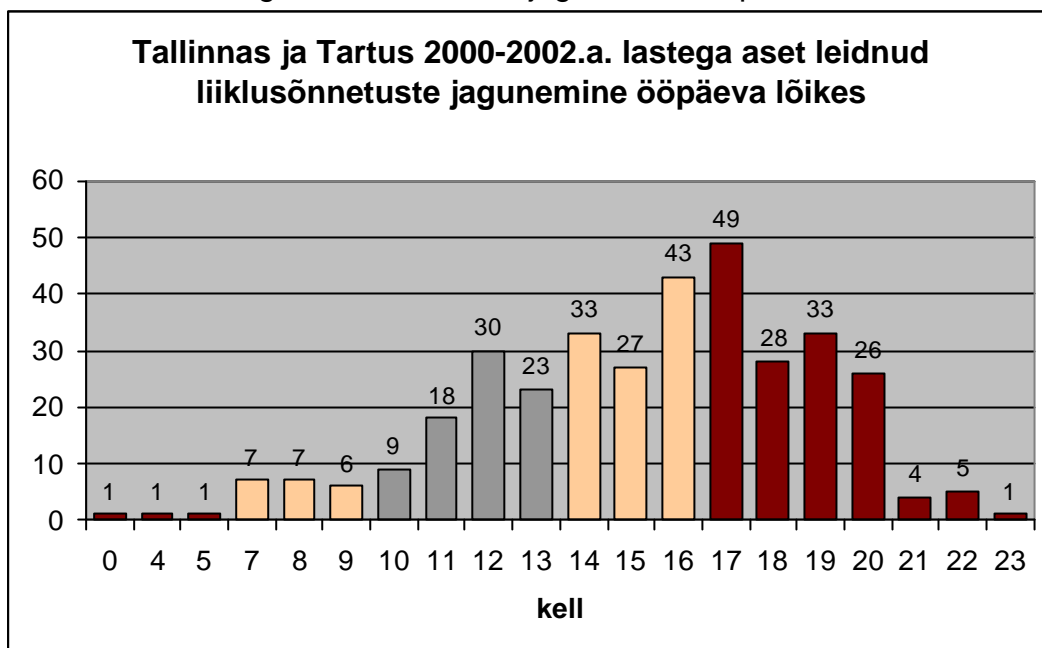


Liiklusõnnetuste jagunemisel tundide lõikes on erinevused märgatavad, hilisõhtuste tundide osakaal on väike, samas on kõige ohtlikumaks perioodiks õhtune tipptund kella 16 ja 18 vahel, millele eelnes ühtlane tase (kella 12 ja 15 vahel) ja järgnes kiire langus (peale kella 20). Ka siin pole märgata hommikuse tipptunni kõrget taset päeva lõikes, kuigi kella 7-9 vahel on eelnevate tundidega võrreldes liiklusõnnetusi oluliselt enam.

Kui analüüsida üheaegselt lastega toimunud liiklusõnnetusi nii kuude kui kellaegade lõikes (tabel 8) torkavad silma mõned kindlad perioodid, mil liiklusõnnetusi on keskmisest enam. Sellisteks perioodideks on:

- aprillikuu pealeõunane aeg (kell 12-18)
- maikuu hilisõhtu (kell 19-21)
- juunikuu õhtu (16-19)
- augustikuu hilisõhtu (19-21)
- sügistalviste kuude õhtutunnid (kell 16-18).

Joonis 12. Lastega liiklusõnnetuste jagunemine ööpäeva lõikes



Tabel 8. Liiklusõnnetused lastega ööpäeva ja kuude lõikes

Tallinn+Tartu																						
kuu / kell	0	4	5	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Kokku	
Jaauuar	0	0	1	0	0	0	1	0	2	1	2	0	1	3	1	3	1	0	1	0	17	
Veebruar	0	0	0	2	0	1	0	1	1	1	3	2	4	2	1	2	2	0	0	0	22	
Märts	1	0	0	1	0	0	0	4	4	1	3	2	3	3	2	1	0	1	1	0	27	
Aprill	0	0	0	0	0	3	0	0	6	1	5	1	6	6	4	1	3	0	1	0	37	
Mai	0	0	0	1	1	0	1	2	2	4	1	5	2	3	2	9	6	0	0	1	40	
Juuni	0	0	0	0	0	0	2	2	3	2	0	1	5	2	6	2	3	0	0	0	28	
Juuli	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	4	2	4	1	3	1	2	0	0	22	
August	0	1	0	0	0	1	0	3	3	7	2	1	4	3	2	6	6	0	1	0	40	
Sept.	0	0	0	0	0	0	1	2	2	1	3	3	4	12	2	3	1	1	0	0	35	
Okt.	0	0	0	1	4	0	3	2	1	1	8	4	4	5	2	0	3	0	0	0	38	
Nov.	0	0	0	2	1	1	0	0	0	2	2	2	3	1	3	3	0	0	0	0	20	
Dets.	0	0	0	0	1	0	1	2	3	2	2	2	5	5	2	0	0	0	1	0	26	
Kokku	1	1	1	7	7	6	9	18	30	23	33	27	43	49	28	33	26	4	5	1	352	

3. LASTEGA LIIKLUSÕNNETUSTE KOONDUMISKOHAD TALLINNAS JA TARTUS

3.1 Liiklusõnnetused koolide ümbruses

Liiklusõnnetusi 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, kuid suur osa laste koolivälisest tegevusest leiab 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. Liiklusõnnetuste materjalidest ei selgu, kas liiklusõnnetuse toimumiskoht paiknes kooli lähiümbruses.

Kuna

- viimastel aastatel on siiski lokaliseeritud Tallinnas ja Tartus, kui kahes Eesti suuremas linnas aset leidnud inimkahjuga liiklusõnnetuste täpsed asukohad,
- nimetatud kahes linnas leiab aset peaaegu 2/3 kõigist Eestis lastega aset leidnud rasketest liiklusõnnetustest
- on suhteliselt hõlbus kaardistada ka koolide/lasteasutuste täpsed asukohad neis linnades

siis teeb see võimalikuks määrata kindlaks ka koolide ümbruses toimunud liiklusõnnetuste andmed ja koostada lastele kõige ohtlikumate koolide lähiümbruses asuvate kohtade loetelu.

Järgnevatel lehekülgedel on toodud joonistel 13 kuni 16 lastega toimunud liiklusõnnetuste asukohad seostatuna koolide ja lasteasutuste asukohtadega.

Joonis 13. Tallinna koolide paiknemine ja liiklusõnnetused lastega (2000-2002.a.)

Joonis 14. Lastega liiklusõnnetuste koondumiskohad koolide ümbruses Tallinnas.

Joonis 15. Tartu koolide paiknemine ja liiklusõnnetused lastega (2000-2002.a.)

Joonis 16. Lastega liiklusõnnetuste koondumiskohad koolide ümbruses Tartus.

Vastavalt esitatud joonistele ja liiklusõnnetuste paiknemisele võib kõige ohtlikumateks koolide läheduses asuvateks kohtadeks Tallinnas ja Tartus pidada järgmisi piirkondi (tabel 7).

Tabel 9. Koolide ümbrusse koondunud lastega liiklusõnnetuste toimumiskohad Tallinnas.

Piirkond	Lastega liiklusõnnetusi 2000-2002.a.
Ehitajate tee-Pärnu mnt. liiklussõlme ümbrus Nõmme keskuses	3
Sõpruse pst. lõik Tammsaare tee ja Siili bussipeatuse vahel	3
Sõle tänav Kolde pst ja "Nisu" bussipeatuse vahel	3
Paldiski maantee Tehnika tänava ja Toompuiestee vahel	3
Vabaduse väljaku ümbrus	3
Narva mnt. Reimani tänava ja Kreutzwaldi tänava vahel	3
Raua tänav pronksi tänava ja Kreutzwaldi tänava vahel	3
Gonsiori ja Kunderi tänavad Kreutzwaldi tänava ristmike piirkonnas	3
Juhkentali tänav Püssirohu tänava ja Filtri tee vahel	3
Gonsiori tänava-Maneež i tänava-Kivisilla tänava-Pronksi tänava liiklussõlme piirkond	4
Liivalaia tänav Süda ja Juhkentali tänavate vahel	4
Suur-Ameerika- Liivalaia tänava- Pärnu mnt.- Tõnismäe t liiklussõlme piirkond	5
Pärnu maantee Luha ja Vana-Lõuna tänavate vahel	8

Tabel 10. Koolide ümbrusse koondunud lastega liiklusõnnetuste toimumiskohad Tartus.

Piirkond	Lastega liiklusõnnetusi 2000-2002.a.
Kalda tee lõik "Kalda tee" bussipeatusest kuni bussipeatuseni "Kpl.Sõprus"	7
Riia-Ülikooli ristmik	3
Kastani ja Riia tänavate ristmik	3
Jakobi-Kroonuaia tänava ristmiku piirkond	4

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. Järgnevas peatükis on toodud mõnede eelpool esitatud loetelusse kuuluvatel kohtadel aset leidnud liiklusõnnetuste kirjeldusi ja fotosid, millest järeldub, et kuigi liiklusõnnetuste protokollides toodud materjalidest ei selgu sageli see, kas antud liiklusõnnetuse puhul oli tegemist kooli või kolist 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.

3.2 Näiteid liiklusõnnetuse asjaoludest

Tartu linn

Kroonuaia kooli ümbrus

1. 10.mail 2001.aastal kell 8:10 jäi läheneva sõiduauto alla 14-aastane Kroonuaia kooli 8.klassi õpilane. Õpilane ületas Jakobi tänavat Baeri tänava ristumise kohas. Politsei formuleering: "Jalakäija astus vahetult läheneva sõiduki ette saades viimaselt löögi".

2. 22.novembril 2001.aastal kell 15:00 ületas 9-aastane poiss Jakobi tänaval maja nr.34 ees sõiduteed ning sai löögi mööduvalt sõiduautolt. Laps sai vigastada, juht lahkus sündmuskohalt politseid informeerimata. Politsei formuleering: "Ületas sõiduteed selleks mitte ettenähtud kohas".

3. 15.märtsil 2001.aastal kell 14:20 jäi Kroonuaia tänavat maja nr.26 ees ületades auto alla 10-aastane õpilane. Politsei formuleering: "Seisva sõiduki varjust sõiduteele jooksnud jalakäija sai löögi lähenevalt autolt." Jalakäija sai vigastada.



Jakobi- Baeri ristmik



Kroonuaia kool

Tallinn

1. Ehitajate teel autobussipeatuse Turu plats juures 22. märtsil 2000. aastal kell 13:15 toimus liiklusõnnetus, kus 12 ja 14-aastane laps said löögi sõiduautolt. Lapsed ületasid sõidutee väljaspool ülekäigurada (ülekäigurada asub politsei materjalide põhjal 87 m kaugusel) tagajärgvignastused, statsionaarne haiglaravi. Politsei järeldus: "Jalakäijad on süüdi liiklusõnnetuse tekkimisel ettevaatamatuse tõttu".



2. 26. septembril 2000. aastal toimus liiklusõnnetus Pronksi-Raua ristmiku lähedal reguleeritud ülekäigurajal, kus 9-aastane laps sai löögi paremalt lähenenud sõiduautolt. Lapsele anti esmaabi ja lubati koju. Algatati kriminaalasi.



3. 2. oktoobril 2000.aastal kell 15:25 jäi Juhkentali tänaval maja nr. 36 (koolimaja) ees auto alla sõiduteed selleks mitte ette nähtud kohas ületav laps. Ülekäigurada asub 115 m kaugusel.



4. 6. veebruaril 2001. aastal kell 16:55 toimus liiklusõnnetus Sõle tänaval maja nr. 42 lähedal "Nisu" autobussipeatuse juures, kus väljaspool ülekäigurada ületanud jalakäija sai löögi autolt.
5. 22. novembril 2001. aastal kell 07.45 toimus liiklusõnnetus Sõle tänaval maja nr. 42 juures, kus reguleeritud ülekäigurajal punase fooritulega sõiduteed ületanud laps sai löögi sõiduautolt.



6. 5. septembril 2000. aastal kell 14.55 toimus liiklusõnnetus Pärnu maanteel trammipeatus Kosmos juures, kus reguleerimata ülekäigurajal sõiduteed ületanud laps sai löögi vasakult lähenenud sõiduautolt. Laps toimetati sündmuskohalt haiglasse ning lubati ambulatoorsele ravile. Algatati kriminaalasi.



7. 13. aprillil 2000. aastal kell 12.55 toimus liiklusõnnetus Pärnu mnt. –Suur-Ameerika tänavate ristmikul, kus reguleeritud ülekäigurajal sõiduteed ületanud 9-aastane laps sai löögi sõiduautolt. Laps toimetati haiglasse, jäeti statsionaarsele ravile. Algatati kriminaalasi.
8. 27. novembril 2000. aastal kella 14.40 ajal toimus liiklusõnnetus Pärnu maanteel maja nr. 57 lähedal, kus väljaspool ülekäigurada ja valgusfoori ees seisvate sõidukite vahelt, Pärnu maanteed joostes ületanud 12-aastane jalakäija sai löögi paremalt lähenenud sõiduautolt. Laps toimetati haiglasse, jäeti statsionaarsele ravile. Otsus: liiklusõnnetuse põhjustas jalakäija oma ettevaatamatu käitumisega.



9. 21. jaanuaril 2002. aastal kell 12.36 toimus liiklusõnnetus Liivalaia tänaval maja nr. 30 juures, kus reguleeritud ülekäigurajal punase fooritulega sõiduteed ületanud laps sai löögi vasakult lähenenud sõiduautolt.
10. 20. detsembril 2001. aastal kell 11.30 toimus liiklusõnnetus Kentmanni – Liivalaia tänavate ristmikul, kus reguleeritud ülekäigurajal sõiduteed ületanud laps sai löögi vasakult lähenenud sõiduautolt.



11. 12. märtsil 2002. aastal kella 15.05 toimus liiklusõnnetus G. Otsa tänaval, kus väljaspool ülekäigurada sõiduteed ületanud laps sai löögi sõiduautolt.



12. 5. oktoobril 2001. aastal kella 10.30 paiku toimus liiklusõnnetus Tartu maanteel maja nr. 14 juures, kus selleks mitteettenähtud kohas teed ületanud jalakäija sai löögi paremalt lähenenud autolt.



13. 7. novembril 2001. aastal kella 15.30 paiku toimus liiklusõnnetus Paldiski maanteel maja nr. 16 juures, kus selleks mitteettenähtud kohas teed ületanud jalakäija sai löögi autolt.



14. 18. aprillil 2001. aastal kell 14.40 toimus liiklusõnnetus Pärnu maanteel trammipeatus Vineeri juures, kus reguleerimata ülekäigurajal sõiduteed ületanud laps sai löögi paremalt lähenenud sõiduautolt. Laps toimetati sündmuskohalt haiglasse ning suunati peale esmaabi andmist ambulatoorsele ravile.

15. 29. augustil 2001. aastal kell 13.55 toimus liiklusõnnetus Pärnu maanteel trammipeatus Vineeri juures, kus reguleerimata ülekäigurajal sõiduteed ületanud laps sai löögi sõiduautolt.
16. 20. oktoobril 2000. aastal kell 08.00 toimus liiklusõnnetus Pärnu maanteel trammipeatus Vineeri juures, kus selleks mitteettenähtud kohas teed ületanud laps sai löögi autolt.
17. 9. detsembril 2002. aastal kell 14.46 toimus liiklusõnnetus Pärnu maanteel maja nr. 76 juures, kus reguleerimata ülekäigurajal sõiduteed ületanud laps sai löögi sõiduautolt.



4. TÜÜPILISED KOOLIDE PAIKNEMISE JA JALAKÄIJATE LIIKUMISE SKEEMID

4.1. Koolide ümbruse liiklust mõjutavad faktorid

Koolide liiklusohutuse tüüpolukordade lahendamise aluseks on käesoleva töö esimeses etapis määratud liiklusohutuse analüüs. Sellele lisaks peavad käesoleva töö autorid koolide liiklusohutuslike tüüpolukordade ja liikluslahenduste üldistamisel oluliseks järgmisi faktoreid:

- Linna (või asula) suurus, mille aluseks on elanike arv. Käesolevas töös on linnad jagatud suurteks linnadeks (Tallinn, Tartu, Pärnu, Narva), keskmise suurusega linnadeks (enamuse maakonnakeskusi), väikelinnadeks ja maa-asulateks.
- Tänavava või tee liiklussagedus, mille ääres või vahetus läheduses kool paikneb. Liiklussagedus on omakorda jagatud väga suureks, suureks, keskmiseks ja väikeseks. Liiklussageduse klassifitseerimisel on soovitatav linnade puhul aluseks võtta tipptunni liiklussagedus, maanteedel puhul võib aga kasutada ka ööpäevast liiklussagedust.
- Kooli asukohta tee või tänavava suhtes (tänavava ääres või kvartalis)

Käesolevas töös soovitatakse koolid nende asukoha ja ülaltoodud faktorite põhjal jagada gruppidesse, tähistades neid sümbolitega A kuni F.

Tüüp	Asukoht	Tänavava liiklussagedus
A	Suur linn	Väga suur liiklussagedus
B	Suur linn Keskmine linn	Suur liiklussagedus
C	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Keskmine liiklussagedus
D	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Väike liiklussagedus
E	Maa-asula	Suur liiklussagedus
F	Maa-asula	Keskmine või väike liiklussagedus

Koolide klassifikatsioon tüüpasukohast lähtudes on üldistatult esitatud järgnevas tabelis.

Liiklus	Liikluskoormus tipptunnil (a/h)	Linna suurus			Maa-asula
		Suur	Keskmine	Väike	
Väga suur	Üle 1000	A			
Suur	500...1000	B	B		E
Keskmine	250...500	C	C	C	F
Väike	Kuni 250	D	D	D	F

4.2. Koolide paiknemise tüüpskeemid

Koolide tüüpliikluslahenduste määramisel on arvesse võetud linna suurust, kooli asukohta tänava või tee suhtes, teel rakendatud liikluskorralduse tüüpi (näiteks fooridega reguleeritud ristmikud ja ülekäigud või reguleerimata liikluskorraldus) ning liiklussageduse suurust.

Käesolevas aruandes välja pakutud koolide tinglikud tüübid ei pruugi mõistagi olla ainuvõimalikud ja lõplikud. Tüpiseerimise eesmärgiks on pigem püüd üldistada kooli asukohast ja selle ümbruses rakendatud liikluskorraldusest tulenevaid võimalikke liiklusote ja leida neile üldistatavaid lahendusi, mitte niivõrd lahendada iga konkreetse kooli ümbruse liikluskorraldust ohutu liikluse seisukohast. Selliste lahenduste käsitus teostatakse käesoleva töö lõppetapis.

Siiski on käesolevas aruandes püütud juba enamusele Tallinna koolidest tüüpskeem määrata. Selle tulemused on esitatud käesoleva aruande lisa 1 ja järgnevas tabelis. Koolide näited on toodud järgmises peatükis.

Tüüp	Asukoht	Tüüpiline paiknemine	Liiklus-korraldus tänaval/teel	Tänavaliiklussagedus	Näiteid
A1	Suur linn	Peatänava ääres	Reguleeritud liiklus	Väga suur liiklussagedus	Liivalaia G (Liivalaia t.) Muusikakeskk (Vabaduse pst) Inglise Kolledž (Estonia pst) Kadrioru Saksa G (Gonsiori) Pelgulinna G (Sõle-Mulla) Sõle G (Sõle) Tõnismäe Reaalk (Suur-Ameerika) Rahumäe PõhiK (Vabaduse pst) Tallinna Reaalk (Estonia pst) Mustjõe G (Paldiski mnt) Puškini G (Riia t, Tartu)
A2	Suur linn	Peatänava ääres	Reguleerimata liiklus	Väga suur liiklussagedus	Juhkentali G (Juhkentali) Tallinna 21.K (Raua)
B	Suur linn Keskmine linn	Peatänava ääres	Reguleerimata liiklus	Suur liiklussagedus	Lasnamäe ÜldG (Läänemere) Tallinna KunstiG (Kopli) Linnamäe Vene Lütseum (Linnamäe) Kroonuaia K (Kroonuaia, Tartu) Mustamäe ReaalG (Vilde)
C	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Tänavaaäres	Reguleerimata liiklus	Keskmine liiklussagedus	Rocca al Mare K (Vabaõhumuuseumi) Mustamäe G (Keskuse) Prantsuse Lütseum (Hariduse) Mart Reiniku G (Vanemuise, Tartu)
D1	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Tänavaaäres	Reguleerimata liiklus	Väike liiklussagedus	Nõmme G (Raudtee) Tallinna Hiiu PK (Raudtee) GA Gümnaasium (Suur-Kloostri) Kalamaja PK (Vabriku t) Tallinna Saksa G (Keskuse) Annelinna G (Kaunase pst, Tartu) Kivilinna G (Kaunase pst, Tartu)
D2	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Kvartalis või väikese tänavaaäres	Reguleerimata liiklus	Väike liiklussagedus	Pirita MajandusG (Metsavahi tee) Järveotsa G (Järveotsa) Haabersti Vene G (Õismäe) Väike-Õismäe G (Õismäe tee) Lilleküla G (Kuldnoke)

E	Maa-asula	Tee ääres	Reguleerimata	Suur või keskmine liiklussagedus	Ardu
F	Maa-asula	Tee ääres	Reguleerimata	Keskmine või väike liiklussagedus	Ruila, Koigi ja paljud teised maakoolid

Märkus: Kasutatud lühendid: G- gümnaasium, K- kool.

4.3. Näiteid koolide paiknemise asukohtadest.

Tüüp	Asukoht	Tüüpiline paiknemine	Liikluskorraldus tänaval/teel	Tänavaliiklussagedus
A1	Suur linn	Peatänavääres	Reguleeritud liiklus	Väga suur liiklussagedus



Liivalaia Gümnaasium Liivalaia tänavas. Liiklussagedus tipptunnis ca 4000 a/h.



Mustjõe Gümnaasium Paldiski maanteel. Liiklussagedus ca 3000 a/h.



Pelgulinna Gümnaasium Paldiski maanteel. Liiklussagedus ca 3100 a/h.



Sõle Gümnaasium Paldiski maanteel. Liiklussagedus ca 2400 a/h.



Tõnismäe Reaalkool Suur-Ameerika tänavas. Liiklussagedus ca 2200 a/h.



Kadrioru Saksa Gümnaasium Gonsiori tänavas. Liiklussagedus ca 1500 a/h.

Tüüp	Asukoht	Tüüpiline paiknemine	Liikluskorraldus tänaval/teel	Tänavaliiklussagedus
A2	Suur linn	Peatänavaaäres	Reguleerimata liiklus	Väga suur liiklussagedus



XXI Kool Raua tänavas. Liiklussagedus ca 1000 a/h.



Juhkentali Gümnaasium Juhkentali tänavas. Liiklussagedus ca 1500 a/h.



Puškini Gümnaasium Tartus Riia tänavas. Liiklussagedus ca 1500 a/h. (Foto enne liikluskorralduse muutmist 2003.a. suvel). Täna sees olukorras esindaks tüüpi A1.

Tüüp	Asukoht	Tüüpiline paiknemine	Liikluskorraldus tänaval/teel	Täna va liiklussagedus
B	Suur linn Keskmine linn	Peatäna va ääres	Reguleerimata liiklus	Suur liiklussagedus



Lasnamäe Üldgümnaasium Vana Narva maanteel - Läänemere teel. Liiklussagedus ca 500 a/h.



Kroonuaia Kool Tartus Kroonuaia tänavas. Liiklussagedus ca 400 a/h.



Linnamäe Vene Lütseum Linnamäe teel. Liiklussagedus ca 900 a/h.



Pärnu Ülejõe Gümnaasium Tallinna tänavas Pärnus. Liiklussagedus ca 800 a/h.

Tüüp	Asukoht	Tüüpiline paiknemine	Liikluskorraldus tänaval/teel	Tänavaliiklussagedus
C	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Tänavääres	Reguleerimata liiklus	Keskmine liiklussagedus



Ristiku Põhikool Ristiku tänavas. Liiklussagedus ca 600 a/h.

Tüüp	Asukoht	Tüüpiline paiknemine	Liikluskorraldus tänaval/teel	Tänavaliiklussagedus
D1	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Tänavääres	Reguleerimata liiklus	Väike liiklussagedus



Tallinna Nõmme Gümnaasium Raudtee tänavas. Liiklussagedus ca 150 a/h.



Tallinna Mustamäe Gümnaasium Keskuse teel. Liiklussagedus ca 200 a/h.



Annelinna ja Kivilinna Gümnaasium Tartus Kaunase puiesteel. Liiklussagedus ca 200 a/h.

Tüüp	Asukoht	Tüüpiline paiknemine	Liikluskorraldus tänaval/teel	Tänavaliiklussagedus
D2	Suur linn Keskmise linn Väike linn	Kvartalis või väikese tänava ääres	Reguleerimata liiklus	Väike liiklussagedus



Tallinna Lilleküla Gümnaasium Kuldnoka tänavas.



Tallinna Kuristiku Gümnaasium Kärberi tänavas.



Tallinna Piritä Majandusgümnaasium Metsavahi teel.



Ülenurme Gümnaasium Tartumaal.

Tüüp	Asukoht	Tüüpiline paiknemine	Liikluskorraldus tänaval/teel	Tänavaliiklussagedus
E	Maa-asula	Tee ääres	Reguleerimata	Suur või keskmine liiklussagedus
F	Maa-asula	Tee ääres	Reguleerimata	Keskmine või väike liiklussagedus



Ruila kool Ruila asulas (tüüp F).



Koigi kool Koigi asulas (tüüp F).

4.4. Lapsi koolide ümbruses ohustavad spetsiifilised liiklusohud liikluskorralduse seisukohalt.

Tüüp	Linna suurus	Kooli tüüpiline paiknemine	Liiklus-korraldus tänaval/teel	Tänavaliiklussagedus	Põhilised spetsiifilised liiklusohud:
A1	Suur linn	Peatänava ääres	Reguleeritud liiklus	Väga suur liiklussagedus	<ul style="list-style-type: none"> * Teeületus liikumisel kooli või koolist nõuab reguleeritud ülekäigu või ristmiku kasutamist ja sellega sätestatud rež iimi (punase fooritule) järgimist. * Ülekäigul rakendatud repiim on harva jalakäijasõbralik, nõuab ootamist järele 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 liiklejatele. * Harvem probleemid jalgrattaliiklusega, kuid selle probleemi teravus tulevikus pigem kasvab.
A2 B	Suur linn Keskmine linn	Peatänava ääres	Reguleerimata liiklus	Väga suur või suur liiklussagedus	<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 jalakäijatele 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 liiklejatele. * Harvem probleemid jalgrattaliiklusega, kuid selle probleemi teravus tulevikus pigem kasvab.
C D1	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Tänavaaäres	Reguleerimata liiklus	Keskmine või väike liiklussagedus	<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. * 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

					<p>või sellised, mis ei mõjuta juhte ülekäiguraja ees kiirust alandama. Sellest tuleneb täiendav oht jalakäijatele õnnetuse toimumisel</p> <ul style="list-style-type: none"> * 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 liiklejaile. * Harvem probleemid jalgrattaliiklusega, kuid selle probleemi teravus tulevikus pigem kasvab.
D2	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Kvartalis või väikese tänava ääres	Reguleerimata liiklus	Väike liiklussagedus	<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 liiklusemärgi 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 lähimbruse liiklusohu võib olla väiksem, siis paljud lapsed on kooli või koju jõudmiseks sunnitud kasutama ühis transporti, ületama aktiivse liiklusega tänavaid jne. mistõttu kaasnevad tüüplahendustele A, B või C omased probleemid
E	Maa-asula	Tee ääres	Reguleerimata	Suur või keskmine liiklussagedus	<ul style="list-style-type: none"> * Peamiseks probleemiks on liikluskorralduse puudumine või mahajäämus, mistõttu võib esineda suur liiklusohu . * Peamised probleemid on seotud liikumisega kooli/koolist, enamasti puuduvad kõnniteed ja jalgrattateed, sageli pole välja ehitatud ühissõidukipeatused ja sõiduautode peatus- parkimiskohad. * Teeületus liikumis el kooli või koolist nõuab sõidutee ületust. * Peamiseks probleemiks on mõistliku teeületuslahenduse leidmine. Võõtraja kasutamine ei pruugi olla alati parim lahendus. Uuringud näitavad, et suure liiklussageduse puhul ja maanteel ei kipu juhid jalakäijale, sealhulgas lastele teed andma, eriti juhul kui ei rakendata muid liikluse rahustamise meetmeid. * Paljud teeületuskohad on halva liikluskorraldusliku lahendusega, juhtidele halvasti nähtavad või sellised, mis ei mõjuta juhte nende ees kiirust alandama. Sellest tuleneb täiendav oht jalakäijatele õnnetuse toimumisel. * Ohtu suurendab ühissõidukipeatuse paiknemine kooli läheduses, mistõttu ühissõidukil kasutamine võib suurendada liiklusohu. * Tavaliselt piirdub liikluskorraldus kiiruspiiranguga (kas asulat tähistava liiklusemärgi või piirkiiruse liiklusemärgi, vahel ka laste eest hoiatava liiklusemärgi kasutamisega. Kuna muid meetmeid rakendatud pole, ei järgi juhid reeglina neid nõudeid.

F	Maa-asula	Tee ääres	Reguleerimata	Keskmine või väike liiklussagedus	<ul style="list-style-type: none"> * Peamiseks probleemiks on liikluskorralduse puudumine või mahajäämus, mistõttu isegi suhteliselt väikese liiklussageduse puhul võib esineda ootamatu oht . * Peamised probleemid on seotud liikumisega kooli/koolist, enamasti puuduvad kõnniteed ja jalgrattateed, samuti pole välja ehitatud ühissõidukipeatused ja sõiduautode peatumis-parkimiskohad. * Sõiduteel kooli läheduses ei ole rakendatud reeglina liikluse rahustamise võtteid, mistõttu sõidukite liiklemise kiirus on suur. * Tavaliselt piirdub liikluskorraldus kiiruspiiranguga (kas asulat tähistava liiklusemärgi või piirkiiruse liiklusemärgi, vahel ka laste eest hoiatava liiklusemärgi kasutamisega. Kuna muid meetmeid rakendatud pole, ei järgi juhid reeglina neid nõudeid.
---	-----------	-----------	---------------	-----------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4.5. Koolide ümbruse tüüpilised liiklusohutuse probleemid.

Tüüp	Asukoht	Tüüpiline paiknemine. Liikluskoormus	Probleem jalakäijale	Probleem sõidukijuhile	Probleem liikluskorralduses
A1	Suur linn	Reguleeritud liiklusega peatänava ääres. Väga suur liiklus-sagedus	Sõidutee ületus - 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 ootamatum.	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	Suur linn	Reguleerimata liiklusega peatänava ääres. Väga suur liiklus-sagedus	Sõidutee ületus - 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 ootamatum. 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	Suur linn Keskmine linn	Peatänava Ääres. Suur liiklus - sagedus	Sõidutee ületus - 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 tippunniga, 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 ootamatum. 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	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Tänava ääres. Keskmine liiklus - sagedus	Sõidutee ületus - sõidutee ületuseks tuleb reeglina kasutada reguleerimata ülekäigukohta või ristmikku, kus paljud juhid ei anna 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.	Sõidutee ületamiseks jalakäijale ette nähtud vöötrajad ei ole vastavuses tänapäevase liikluskorralduse põhimõtetega, pole juhile märgatavad ega sunni 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.	Liikluse rahustamise võtete rakendamine on komplitseeritud ja seotud eelkõige õigete meetmete valikuga. 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
D1	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Tänava ääres. Väike liiklus - sagedus	Sõidutee ületus - 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	Sõidutee ületamiseks jalakäijale 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.	Liikluse rahustamise võtteid pole rakendatud. Lapsi kooli toovate sõiduautode liikluskorraldus on lahendamata, parkimiskorraldus või selle puudumine suurendab liiklusohu

			jalakäija tee ilmumine toimuda väga ootamatult- kui pole rakendatud liikluse rahustamise meetmeid.		
D2	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Kvartalis või väikese tänava ääres. Väike liiklus-sagedus	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.	Tavaliselt on kvartalisese liikluskorralduse puudumiseks igasuguste liikluse rahustamisvõtete puudumine, mistõttu juhid ei taju liiklusolukorda kui jalakäijateliiklust soosivat. Selle tulemusena kasutatakse suuri sõidukiirusi.	Liikluse rahustamise võtteid pole rakendatud. Lapsi kooli toovate sõiduautode liikluskorraldus on lahendamata, parkimiskorraldus või selle puudumine suurendab liiklusohu
E	Maa-asula	Tee ääres. Suur või keskmine liiklus-sagedus	Sõidutee ületus - sõidutee ületuseks tuleb reeglina kasutada reguleerimata ülekäigukohta või ristmikku. Suhteliselt 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 tee ilmumist ei oska oodata. Jalakäija tee ilmumine toimuda väga ootamatult.	Juhid ei ole maanteeliikluses jalakäijate ja jalgratturite suhtes niivõrd tähelepanelikud ja hoolivad, teeandmise kohustust eiratakse sageli. Kui ülekäik paikneb koolist veidi eemal tekib oht, et jalakäijad ületavad tee väljaspool vöötrada, kus juhid nende tee ilmumist ei oska oodata. Jalakäija tee ilmumine võib 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 liikluskorraldus lahendatud puudulikult või on lahendamata.
F	Maa-asula	Tee ääres. Keskmine või väike liiklus-sagedus	Sõidutee ületus - sõidutee ületuseks tuleb reeglina kasutada reguleerimata ülekäigukohta või ristmikku, kus paljud juhid ei anna jalakäijale teed. Väikese liikluskorralduse tõttu tekib õpilastel soov ületada sõidutee väljaspool vöötrada, kus juhid nende tee ilmumist ei oska oodata. Jalakäija tee ilmumine võib toimuda väga ootamatult.	Liikluskorraldus ei ole vastavuses tänapäevase liikluskorralduse põhimõtetega, pole rakendatud liikluse rahustamise meetmeid, mis ei sunni juhendama vähendama kiirust.	Liikluse rahustamise võtteid pole rakendatud või on nende valik ebaotstarbekas. Lapsi kooli toovate sõiduautode liikluskorraldus on lahendamata, parkimiskorraldus või selle puudumine suurendab liiklusohu

Tallinna koolide loetelu ja liikluskorralduse tüübid:

<i>ID</i>	<i>Kool</i>	<i>Õppekeel</i>	<i>Address</i>	<i>Tüüp</i>
71	Tallinna Mustamäe Üldhariduskool	vene	Akadeemia tee 30	D
35	Tallinna 37. Keskkool	eesti	E. Vilde tee 69	D
56	Tallinna Kurtide Kool	eesti	Ehte 7	D
5	Ehte Humanitaargümnaasium	vene	Ehte 9	D
43	Tallinna Inglise Kolledž	eesti	Estonia pst 10	A
87	Tallinna Reaalkool	eesti	Estonia pst 6	A
12	Kadrioru Saksa Gümnaasium	eesti	Gonsiori 38	A
83	Tallinna Prantsuse Lütseum	eesti	Hariduse 3	C
22	Merivälja Põhikool	eesti	Heki tee 16	D
4	Eesti Rahvusvaheline Kool	inglise	Juhkentali 18	A
44	Tallinna Juhkentali Gümnaasium	vene	Juhkentali 36	A
46	Tallinna Järveotsa Gümnaasium	eesti	Järveotsa tee 31	D
14	Kari Gümnaasium	vene	Kari 13	D
45	Tallinna Juudi Kool	vene	Karu 16 , Tallinn	B
49	Tallinna Katleri Põhikool	eesti	Katleri 2a	D
68	Tallinna Mustamäe Gümnaasium	eesti	Keskuse tn 18	D
11	Jakob Westholmi Gümnaasium	eesti	Kevade 8	C
6	Tallinna Sikupilli Keskkool	eesti	Kivimuru 9	C
41	Tallinna Humanitaargümnaasium	vene	Koidu 97	B
18	Lasnamäe Vene Gümnaasium	vene	Koorti 23	D
53	Tallinna Kunstigümnaasium	eesti	Kopli 102a	B
15	Karjamaa Gümnaasium	vene	Kopli 92	B
50	Tallinna Kesklinna Vene Gümnaasium	vene	Kreutzwaldi 25	B

60	Tallinna Lilleküla Gümnaasium	eesti	Kuldnoka 24	D
55	Tallinna Kuristiku Gümnaasium	eesti	Kärberi 9	C
3	EBS Gümnaasium	eesti	Lauteri 3	B
51	Tallinna Kivimäe Põhikool	eesti	Leegi 14	D
20	Liivalaia Gümnaasium	eesti	Liivalaia 23	A
61	Tallinna Linnamäe Vene Lütseum	vene	Linnamäe 10	B
19	Lasnamäe Üldgümnaasium	eesti	Läänemere tee 31	B
64	Tallinna Mahtra Gümnaasium	vene	Mahtra 60	B
27	Pirita Majandusgümnaasium	eesti	Metsavahi tee 19	D
34	Tallinna 32. Keskkool	eesti	Mooni 100	D
25	Pelgulinna Gümnaasium	eesti	Mulla 7	A
105	Tallinna Üldgümnaasium	eesti	Nõmme tee 32	B
80	Tallinna Pae Gümnaasium	vene	Pae 5	B
16	Lasnamäe Gümnaasium	vene	Pae 59	B
73	Tallinna Mustjõe Gümnaasium	vene	Paldiski mnt 83	A
81	Tallinna Paekaare Gümnaasium	vene	Punane 17	B
91	Tallinna Tondiraba Keskkool	eesti	Punane 69	B
92	Tallinna Tõnismäe Reaalkool	vene	Pärnu mnt 50	A
104	Tallinna Ühisgümnaasium	eesti	Pärnu mnt 71	A
33	Tallinna 21. Kool	eesti	Raua 6	A
40	Tallinna Hiiu Põhikool	eesti	Raudtee 55	D
79	Tallinna Nõmme Põhikool	eesti	Raudtee 68	D
77	Tallinna Nõmme Gümnaasium	eesti	Raudtee 73	D
29	Ristiku Põhikool	eesti	Ristiku 69	C
8	Gustav Adolfi Gümnaasium	eesti	Suur-Kloostri 16	D
31	Sõle Gümnaasium	eesti	Sõle 40	A

90	Tallinna Tehnikagümnaasium	eesti	Sõpruse pst 187	A
88	Tallinna Saksa Gümnaasium	eesti	Sütiste tee 20	C
36	Tallinna 53. Keskkool	vene	Sütiste tee 42	C
66	Tallinna Mustamäe Humanitaargümnaasium	vene	Tammsaare tee 145	A
93	Tallinna Täiskasvanute Gümnaasium	eesti	Tartu mnt 23	A
32	Tallinna 1. Internaatkool	eesti	Tondi 40	B
26	Pelguranna Gümnaasium	vene	Tuulemaa 12	D
74	Tallinna Muusikakeskkool	eesti	Vabaduse pst 130	A
85	Tallinna Pääsküla Gümnaasium	eesti	Vabaduse pst 156	A
86	Tallinna Rahumäe Põhikool	eesti	Vabaduse pst 50	A
30	Rocca al Mare Kool	eesti	Vabaõhumuuseumi tee 8	C
13	Kalamaja Põhikool	eesti	Vabriku 18,	D
96	Tallinna Valdeku Gümnaasium	vene	Valdeku 13	B
111	Vana-Kalamaja Gümnaasium	vene	Vana-Kalamaja 9	C
113	Vanalinna Hariduskolleeegium	eesti	Vene 22	D
58	Tallinna Laagna Gümnaasium	eesti	Vikerlase 16	D
37	Tallinna 63. Põhikool	vene	Vilde tee 120	B
69	Tallinna Mustamäe Reaalgümnaasium	vene	Vilde tee 64	B
62	Tallinna Läänemere Gümnaasium	vene	Vormsi 3	D
?	Tallinna Õismäe Humanitaargümnaasium	eesti	Õismäe tee 130	D
9	Haabersti Vene Gümnaasium	vene	Õismäe tee 132	D
101	Haabersti Vene Eragümnaasium	vene	Õismäe tee 24	D
100	Tallinna Õismäe Vene Lütseum	vene	Õismäe tee 28	D
99	Tallinna Väike-Õismäe Gümnaasium	eesti	Õismäe tee 50	D
106	Tallinna Kadrioru Põhikool	vene	Ümera 46	C
106	Tallinna Ümera Põhikool	vene	Ümera 46	C

5. ETTEPANEKUD KOOLIDE ÜMBRUSE LIIKLUSKORRALDUSE TÄIUSTAMISEKS

5.1. Tüüplahenduste valiku põhimõtted

Käesolevas töös on esitatud ettepanekud mõnede koolide ümbruste liiklusskeemide võimalike lahenduste kohta. Tuleb rõhutada, et toodud lahendused on välja töötatud eelkõige kui võimalikud näited ühte või teist liikluskeskkonna tüüpi esindava kooli lahendusettepanekud, kust oleks võimalik leida ideid ja lahenduspõhimõtteid sarnaste liiklusprobleemidega teiste koolide jaoks, mitte niivõrd konkreetse kooli lahendust. Tüüplahenduste väljatöötamisel on arvesse võetud, et lahendus oleks koostatud võimalikult erineva liikluskeskkonnaga koolide jaoks ja et samas oleks pakutud lahendused reaalselt ka rakendatavad ega nõuaks väga suuremahulisi tänavate või ristmike ümberehitusõid, näiteks jalakäijatunnelite rajamist või ristmike ümberehitust.

Tuleb arvestada, et toodud lahendused on samas ikkagi tüüplahendused ega pretendeeri käesolevas etapis projekteerimislahendusteks. Seetõttu ei vasta joonistel esitatud liikluskorraldusmeetmete lahendused oma gabariitidelt täpselt tegelikele ning on võimalik, et reaalse projekteerimise käigus võivad nad omandada siin esitatust mõnevõrra erinevaid lahendusi. Iga tüübitaseme kohta on esitatud üks liiklusskeem ning järgneva peatüki alguses ka üldised tüüplahendused, mida võiks kooliümbruse liiklusskeemide projekteerimisel arvesse võtta.

5.2. Tüüplahendustega koolide näited

Järgnevas tabelis on toodud näited, milliste koolide ümbruse kohta on eelnevas peatükis esitatud põhimõtteid järgides koostatud liiklusskeemide lahenduse ettepanekud.

Tüüp	Asukoht	Tüüpiline paiknemine	Liiklus-korraldus tänaval/teel	Tänaava liiklus-sagedus	Näiteid
A1	Suur linn	Peatänaava ääres	Reguleeritud liiklus	Väga suur liiklussagedus	Sõle Gümnaasium (Sõle t)
A2	Suur linn	Peatänaava ääres	Reguleerimata liiklus	Väga suur liiklussagedus	Juhkentali Gümnaasium (Juhkentali t)
B	Suur linn Keskmine linn	Peatänaava ääres	Reguleerimata liiklus	Suur liiklussagedus	Lasnamäe Üldgümnaasium (Läänemere tee)
C	Suur linn Keskmine linn	Tänaava ääres	Reguleerimata liiklus	Keskmine liiklussagedus	Prantsuse Lütseum (Hariduse t.)
D1	Suur linn Keskmine linn	Tänaava ääres	Reguleerimata liiklus	Väike liiklussagedus	Nõmme Gümnaasium (Raudtee t)
D2	Suur linn Keskmine linn Väike linn	Kvartalis või väikese tänaava ääres	Reguleerimata liiklus	Väike liiklussagedus	Järveotsa Gümnaasium (Järveotsa tee)
E	Maa-asula	Tee ääres	Reguleerimata	Suur või keskmine liiklussagedus	
F	Maa-asula	Tee ääres	Reguleerimata	Keskmine või väike liiklussagedus	Ruila kool

6. 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 koolimineki sageli kokku tippunni pingelise liiklusega.
3. Paljud lapsed lähevad kooli kasutades ühistransporti. Seaduse kohaselt on kohalikel omavalitsustel kohustus korraldada laste tasuta koolivedu. Samas on see kohalike omavalitsuste poolt pakutav teenus väga erineva kvaliteediga, sageli kasutatakse te hniliselt aegunud või mittekorras sõidukeid või peavad lapsed kasutama liikumiseks üldist avalikku ühistransporti, millisel juhul ei pruugi lastele olla sobivad sõiduplaanid või marsruudid, eriti juhul kui pere on valinud lapsele kooli, mille asukoht pole elukohale lähim. Lastele tekitab probleeme ka kooliväline liikumine ringidesse, trenni jms.
4. 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.
5. Kasvanud auto- ja ühissõidukikasutus põhjustavad tervikuna ka laste väiksemat liikumist, mille tulemusena on teravnemas laste terviseprobleemid ja sagenenud ülekaalulisus. Kui lapsed läheks rohkem kooli jalgsi või jalgrattaga, aitaks see kaasa ka nende tervise paranemisele.
6. 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.
7. Autokasutus koolisõiduks võib olla eriti oluline mõnedes maapiirkondades, kus ühistranspordiliiklus on harv või ebausaldusväärne, koolitee on pikk, puuduvad kõnniteed, ohutud teeületuskohad ja tänavavalgustus. Teede infrastruktuuri rekonstrueerimine, sealhulgas ohutusmeetmete rakendamine aitab kaasa ka autokasutuse piiramisele koolisõitude osas.
8. 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.
9. Koolitee ohukohtade kaardistamine õpilaste endi osalemisel on osutunud otstarbekaks meetodiks koolitee ohtude määratlemisel. Nende määratud ohtude arvessevõtmine kooli ümbruse liiklusskeemi koostamisel annab väärtuslikku informatsiooni.
 10. Oleks äärmiselt otstarbekas kui kohalike omavalitsuste algatusel ning koolide ja liiklusohutusspetsialistide osalusel koostataks koolitee ohutustamise kavad eelkõige suurema ohutasemega, seejärel aga kõikide koolide jaoks. Sellised kavad peaksid olema osaks kohalikest või regionaalsetest liiklusohutuskavadest, mille koostamist näeb ette ka rahvuslik liiklusohutusprogramm.
 11. Ohutu liiklusskeemi realiseerimine tuleb ja saab ette näha ka koolide remondi- või rekonstrueerimiskavade elluviimisel.
 12. Kohaliku omavalitsuse või regiooni liiklusohutuskava, mis sisaldab ka koolitee ohutustamise kava, peaks hõlmama:
 - vajalikke uuringuid, sealhulgas koolitee ohtude kaardistamist õpilaste poolt.
 - Koolide ümbruse ohutusmeetmete kavandamist;
 - Liikluskasvatuse arendamise kava, sealhulgas jalgratturi väljaõpe;
 - Õpilaste õigete hoiakute kujundamist liiklusohutuse suhtes;
 - Ohutu õpilasteveo kava, sealhulgas ka õpilastele sobivate sõiduplaanide koostamine ning bussipeatuste ja nende juures paiknevate ülekäiguradade ohutustamine;
 13. Nimetatud kavade koostamiseks ja elluviimiseks vajavad koolid ekspertabi, eriti osas mis puudutab ohutusmeetmete kavandamist. Enamasti puudub vastav teave ja kogemus paraku ka kohalikus omavalitsuses, mistõttu on hädavajalik kasutada Maanteeameti või sõltumatute liiklusohutuse asjatundjate abi. Koolide ümbruse liiklusohutusriske saaks ja tuleks prioriteetsetena arvestada ka kohalike 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.
 14. 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.
 15. 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.