TALLINNA ÜLIKOOL

Haapsalu kolledž

Liiklusohutuse õppekava

Isabella Lisandra Lumirand

Rahunemispeatus kui infrastruktuurne ja psühholoogiline meede sõidukijuhi vaimse heaolu ja liiklusohutuse tagamiseks

Rakenduskõrghariduse lõputöö

Juhendaja: Tarmo Vanamõisa, MBA

Haapsalu 2026

SISUKORD

SISUKORD ... 3
SISSEJUHATUS ... 5
1. UURIMUSTÖÖ TEOREETILISED LÄHTEKOHAD ... 8
1.1 Emotsioonide osakaal ja otsustusprostess liikluses ... 9
1.2 Riskikäitumise teoreetilised alused ... 9
1.3 Psühholoogilised sekkumisviisid ja korduvrikkumiste ennetamine ... 10
1.4 Infrastrukuur kui liikluskäitumise kujundaja ... 12
2. RAHUNEMISPEATUSE KÄSITLUS LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI KONTEKSTIS…….. ... 14
2.1 Nullvisioon ... 14
2.2 Ennetav lähenemine liiklusohutuse tagamisele rahunemispeatuse rakendamisega ... 16
2.3 Liiklusõnnetuste ja kiiruseületamise statistika aastatel 2020 kuni 2025 ... 16
3. UURIMUSLIK OSA ... 26
3.1 Uurimistöö metoodika ... 26
3.2 Valim ... 27
3.3 Ankeetküsitlustest saadud tulem ... 28
3.3.1 Vastajate kogemus ja hinnang mõjutusmeetme rakendamisele ... 28
4. RAHUNEMISPEATUSE RAKENDAMINE JA STATISTILINE ANALÜÜS EESTI NÄITEL 2025 AASTAL ... 31
4.1 Maakondlik jaotus ... 31
4.2 Soo ja vanuseline jaotus ... 32
4.3 Kiiruseületamise analüüs ... 33
4.4 Järeldused ... 34
EKSPERTARVAMUS POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMETI GRUPIJUHT SANDER KULLAMAA ... 35
EKSPERTARVAMUS LIIKLUSPSÜHHOLOOG GUNNAR MEINHARD ... 38
JÄRELDUSED NING ETTEPANEKUD ... 41
KOKKUVÕTE ... 44
SUMMARY ... 44
ALLIKATE LOETELU ... 47
LISA 1 KÜSITLUS ... 49
LISA 2 KÜSIMUSED ... 54

LISA 3 KÜSIMUSED 55

SISSEJUHATUS

Liiklusohutus ei sõltu üksnes teede kvaliteedist, sõidukite tehnilisest seisukorrast või üldisest liikluskorraldusest, vaid suurt rolli selle juures mängib ka liikleja ise. Stress, väsimus, ärevus või liigne emotsionaalsus võivad mõjutada tähelepanuvõimet, reaktsioonikiirust, raskendatud on otsuste tegemine, sest keskendumisvõime on madalam, suurendades seeläbi liiklusohtlike olukordade tekkimise riski. Seetõttu on oluline leida toetavaid alternatiive või meetmeid, mis aitaks kaasa vaimsele heaolule ning keskendumisvõime taastamisele. Käesolevas uurimistöös käsitletakse rahunemispeatust, kui võimalikku infrastruktuurset ja psühholoogilist meedet, mis tuleviku vaates parandab nii liikluskultuuri kui on tegur sõidukijuhi vaimse heaolu taastamisel.

Eestis üks uudsemaid, kuid hetkel veel vähe uuritud abinõu liikluseohutuse tagamiseks, on rahunemispeatus. Antud meedet kohaldab üksnes Politsei-ja Piirivalveamet edaspidi (*PPA*). Ühtlasi on see alternatiiv sõidukijuhtidel trahvi tasumise asemel hoopis peatuda selleks ettenähtud kohas ja seda 45-minutit.
Rahunemispeatust saab alternatiivina rakendada kiiruseületamise asemel, kuid kiiruseületamine ei tohi ulatuda üle 20 km/h lubatud sõidukiirusest, millest on maha arvutatud ka mõõteseadme mõõteviga. Suuremate kiiruseületamiste puhul rahunemispeatust ei kohaldata.

Mõjutusmeetme eesmärk on panna sõidukijuhti mõtlema liikluses toimepandud rikkumise üle ning samuti on see koht, kus sõidukijuht saab peatuda selleks, et taastada oma vaimset heaolu enne teekonna jätkamist. Rahunemispeatus ehk teisisõnu (ingl. *cooling-off stop*) on tuntud rahvusvaheliselt kui tõhusa sekkumisviisina eelkõige liiklusõnnetuste ennetamiseks ja sõidukijuhtide vaimse heaolu toetamiseks. 2025.aastal rakendati rahunemispeatust Eestis ulatuslikumalt, kuid antud meede on veel uus ja vajab oluliselt rohkem praktilist hindamist. Seetõttu on käesolev teema aktuaalne nii liiklusohutuse kui ka psühholoogilise heaolu parandamise seisukohalt.

Kuigi Eestis on viimastel aastatel pööratud suuremat tähelepanu juhi väsimuse ja tähelepanu hajumise probleemidele, on rahunemispeatuse teema jäänud tahaplaanile, sest ei ole uuritud, kuidas juhid tajuvad selle vajalikkust ja kas antud meede tegelikult aitab kaasa vaimse heaolu tagamisele ning mil määral aitab see tulevikus ennetada liiklusriskeerivat käitumist või korduvrikkumiste toimepanemist.

Samuti ei ole välja töötatud standardeid konkreetse rahunemispeatuse kohavaliku osas ja probleem seisneb ka selles, et rahunemispeatust nähakse pigem sümboolse kui funktsionaalse meetmena. Taoline käsitlus võib piirata mõjutusmeetme potentsiaali liiklusohutuse kujundamisel.
Pilootuuringu raames koostatud uurimistöö idee on välja selgitada ja analüüsida, milline võib olla rahunemispeatuse mõju liiklusohutusele ja sõidukijuhi vaimse heaolu tagamisele.
Uurimistöö raames olen püstitanud kolm uurimust toetavat küsimust:

1. Kuidas sõidukijuhid tajuvad rahunemispeatuste eesmärki ja vajadust?
2. Millised tegurid mõjutavad rahunemispeatuse kasutamist (asukoht, turvalisus)?
3. Kuidas rahunemispeatus aitab kaasa sõidukijuhi vaimse heaolu tagamisele sh. liiklusriskeeriva käitumise ennetamisele?

Töös käsitletakse rahunemispeatust laiemalt, kui vaid õigusrikkumise järel kohaldatav mõjutusmeede. Sealhulgas ka analüüsida selle olemust sõidukijuhtide vaatenurgast ning võimalusi kujundada see teadlikult selliseks keskkonnaks, mis soodustab vaimse heaolu taastumist ja turvalisemat liikluskäitumist.

Selline lähenemine eeldab, et rahunemispeatust vaadeldakse mitme valdkonna koosmõjus – arvestades nii liiklusohutuse eesmärke, keskkonna mõju sõidukijuhi psüühikale kui ka vastava taristu kujundamist, mis lähtub inimkesksusest sealhulgas vastavalt vajadustest ja piirangutest.

Tööle seatud eesmärgi saavutamiseks koostati küsimustik ning küsitlus viidi läbi rahunemispeatuse valinud isikute seas ning seda Politsei- ja Piirivalveameti poolt korraldatud rahunemispeatuste ühisreididel. Kokku osales antud küsitluses ajavahemikul 13.märts 2026 kuni 25.märts 2026.aastal toimunud rahunemipeatuste reididel 7 inimest.

Mõjutusmeedet on võimalik pakkuda sõidukijuhile, kellel ei ole all kehtivaid liiklusalaseid süütegusid või kes ise on nõus selle meetme kohaldamisega. Küsitluse vastuste põhjal oli võimalik analüüsida, et milline on hoiak kohaldatava meetme osas, kas seda peetakse vajalikuks, kuidas on võimalik rahunemispeatuse rakendamist veel tõhusamaks muuta ning kuidas antud meetme kohaldamine mõjutab sõidukijuhi vaimset heaolu.

Uurimusest saadud tulemused on olulise tähtsusega eelkõige Politsei- ja Piirivalveametile, mis annab ülevaate liiklejate kujunatud hoiakust nimetatud meetme rakendamise osas, selle tõhusest liiklusohutuse tagamisel ja tulevikus liiklsriskeeriva käitumise ennetamiseks.

Lisaks on saadud tulemused olulise tähtsusega nii Transpordiametile, kui ka kohalikele omavalitsustele andes indikatsiooni olemasoleva teedevõrgustiku ja uute teede või taristute loomiste vajadusest.

1. UURIMUSTÖÖ TEOREETILISED LÄHTEKOHAD

Rahunemispeatus ühendab endas nii infrastruktuurset kui ka psühholoogilist lähenemist liiklusohutusele. Eesmärk on mõjutada sõidukijuhi käitumist viisil, mis vähendab edaspidi liiklusriskeerivat käitumist ja toetab vaimset heaolu. Rahvusvahelisel tasandil kasutatakse selle definitsioonina väljendit (ingl. *cooling-off stop*). Rahunemispeatus ei ole karistav meede, vaid alternatiiv rahatravi tasumise asemel. See on liiklusriskeerivat käitumist ennetav meede, et anda sõidukijuhile võimalus peale toimepandud liiklusrikkumist rahuneda. Juhi eneseregulatsiooni ja hoiakute pinnalt läbiviidud varasemad uuringud on näidanud, et vaid traditsioonilised karistusmeetmed ei pruugi viia sõidukijuhi käitumuslike muutumisteni (Fleiter, Watson, 2006; Deffenbacher, 2016).

Empiiriliste uuringute läbiviimisel on tuvastatud, et kui sõidukijuht kogeb negatiivset emotsiooni, milleks võib olla viha, stress, ärevus või midagi muud, siis väheneb ka sõidukijuhi reaktsioonivõime ja suurem tõenaosus on korduvate liiklusrikkumiste tekkeks või oht sattuda liiklusõnnetuse osaliseks (Banerjee, 2010). Maailma Terviseorganisatsioon (*World Health Organization* edaspidi *WHO*) on ka välja toonud 2023. aastal avaldatud artikklis asjaolu, et sõidukijuhid, kes enne rooli asumist on pinges, emotsionaalselt kurnatud või kogevad stressi, siis psühholoogilisest perspektiivist mõjutab see otseselt liikluses tehtavaid ostuseid ja valikuid, mis omakorda võivad põhjustada kiiruseületamist, tähelepanu hajumist, ohtlikke manöövreid sh enesekeskset käitumist (World Health Organization, 2023).

Rahunemispeatuse konseptsioon lähtub põhimõttest, et see pakub sõidukijuhile liiklusvälist keskkonda ja aega toimunu analüüsimiseks ja järelduste tegemiseks. Liiklusohutuse programmi 2026-2035 (edaspidi *LOP*) kohaselt peab liikluskorraldus olema intitiivne, keskkonda sobituv ja eksimisruumi vähendav (LOP, 2026-2035). Kui valitud koht on ebaturvaline ja keeruliselt ligipääsetav, siis vastupidiselt ei pruugi see täita rahunemispeatuse eesmärki.

1.1 Emotsioonide osakaal ja otsustusprostess liikluses

Liikluspsühholoogias on laialdaselt uuritud emotsioonide mõju otsustusprotsessile. Deffenbacheri poolt läbiviidud uuringus tuvastas ta, et frustratsioon liiklusolukordades käivitab kiireid ja impulsiivseid reaktsioone, mis võivad väljenduda kiiruseületamises või agressiivses sõidustiilis. Uuring kinnitas, et emotsionaalsed tegurid nagu ajaline surve või teiste sõidukijuhtide mitte meelepärane käitumine, suurendavad riski teha ebasobivaid otsuseid liikluses (Deffenbacher, 2003).

Samuti nähtus uuringust, et agressiivse sõidustiiliga sõidukijuhid kogevad kõrgemat emotsionaalset erutustaset, mis mõjutab nende tähelepanujaotumist olulisest ebaoluliseks (Deffenbacher, 2003). Neuropsühholoogiline lähenemine viitab sellele, et kõrgenenud erutusseisundis väheneb prefrontaalse ajukoore regulatiivne kontroll, mis omakorda soodustab impulsiivset käitumist (Gifford, 2014).

Somaatiliste signaalide hüpoteesi kohaselt on otsustamine tihedalt seotud emotsionaalsete kogemustega (Damasio, 1994). Kui juhil puudub hetkeline võimalus oma emotsionaalset seisundit kontrollida, võib otsustusprotsess kalduda riskantsemate valikute suunas (Damasio, 1994). See omakorda tähendab seda, et rahunemispeatus loob ajalise raami, kus sõidukijuhil on aega hinnata ümber eelnevad valikud, tehes seda ratsionaalsemalt ning kontrollitud ja turvalises keskkonnas.

1.2 Riskikäitumise teoreetilised alused

Inimese käitumine ja hoiakute kujundamine saab alguse juba lapsena hetkel, kui temast saab esmakordselt liikleja. Nii inimeste kui ka liiklejatena mõjutavad meid keskkond, inimesed meie ümber sh pere, sõbrad või ka töö- ja koolikaaslased. Planeeritud käitumise teooria kohaselt mõjutavad inimese käitumist tema hoiakud, subjektiivsed normid ja tajutud kontroll (Ajzen, 1991).

Kui juht tajub kiiruseületamist normina ning peab vahelejäämise tõenäosust pigem madalaks, siis suureneb liiklusrikkumise tõenäosus. Rahunemispeatus võib mõjutada tajutud kontrolli ja hoiakuid, pakkudes vahetut refleksioonivõimalust. Riskikompensatsiooni teooria kohaselt kohandavad inimesed oma käitumist vastavalt tajutud riskitasemele. Kui karistusmehhanism ei loo piisavat isiklikku tähendust, ei pruugi see käitumist pikaajaliselt muuta (Wilde, 1994).

Teisisõnu on seda võimalik ümber tõlgendada selliseselt, et kui eelnevalt ei ole tradtsiooniline karistuslik meede sõidukijuhi käitumisele ja hoiakutele mõju avaldanud, siis ei pruugi see järgmiste liiklusrikkumiste osas samuti tulemust anda. Korduvrikkujate puhul on oluline mõjutada nende riskitaju ja moraalseid hoiakuid, mitte üksnes rakendada sanktsioone (Fleiter ja Watson, 2006). See toetab mõjutusmeetme ideed kui käitumuslikku sekkumist, mis loob võimaluse hoiakute ümberkujundamisek.

1.3 Psühholoogilised sekkumisviisid ja korduvrikkumiste ennetamine

2019. aastal uuriti liikluskoolituste mõju impulsiivse käitumise vähendamisele ning uuringu tulemusel leiti, et struktureeritud psühholoogilised sekkumised võivad aidata vähendada riskialdist käitumist ka pikemas perspektiivis (Tokko, Eensoo, Vaht ja Harro, 2019). Uuringu tulemused näitasid, et isegi suhteliselt lühiajalised, kuid sihipärased sekkumised võivad mõjutada nii liiklejate hoiakuid, enesekontrolli kui ka otsuste tegemist (Tokko, Eensoo, Vaht ja Harro, 2019).

Uuring tõi esile, et reflektiivsed meetodid, mis hõlmavad arutelu, eneseanalüüsi ja teadlikkuse suurendamist, võivad hoopis parandada juhi eneseregulatsiooni mehhanisme. See omakorda tähendab, et muutus ei toimu üksnes teadmiste tasandil, vaid mõjutab ka käitumise aluseks olevaid psühholoogilisi protsesse, milleks on impulsiivsuse vähenemine, emotsioonide juhtimine ning otsustusvõime. Sellised tegurid on liiklusohutuse seisukohalt olulised, sest paljud liiklusrikurikkumised tehaksejust emotsiooni pinnalt või impulsiivsete otsuste tulemina (Tokko, Eensoo, Vaht ja Harro, 2019).

Seega käesoleva uurimistöö kontekstis toetab see arusaama, et rahunemispeatus kui infrastruktuurne ja psühholoogiline meede võib aidata vähendada impulsiivset ning liiklusriskeerivat käitumist, pakkudes juhile võimalust peatuda ja teha turvalisemaid otsuseid enne teekonna jätkamist.

Sarnasele järeldusele jõuab ka Deffenbacher, kes oma artiklis analüüsis viha juhtimise programmide mõju sõidukijuhtimisele. Tulemused näitasid, et viha või agressiivsusele suunatud koolitused vähendavad märkimisväärselt agressiivset ja riskeerivat sõidustiili. Tõhusate koolituste kesksteks komponentideks olid eneseteadlikkuse suurendamine, olukorra ümbertõlgendamine ning konkreetsete enesekontrolli strateegiate õpetamine (Deffenbacher, 2016).

Need oskused aitavad juhil märgata oma emotsionaalse seisundi muutumist ning rakendada teadlikult rahunemistehnikaid enne, kui viha väljendub liiklusriskeeriva käitumisena. Rahunemispeatus võib selles kontekstis toimida esmase ja praktilise sammuna – see loob füüsilise ja ajutise pausi, mis võimaldab juhil rakendada sarnaseid eneseregulatsiooni võtteid ilma, et ta peaks läbima mingisuguse koolituse (Deffenbacher, 2016).

Liiklusraev (ingl. *road rage*) on kujunenud eraldi uurimisvaldkonnaks, mis keskendub emotsioonide ja riskikäitumise seostele liikluses. 2001.aastal viidi läbi uuring, milles osalenud sõidukjuhid läbisid viha juhtimise koolituse. Uuringu sihtrühm olid sõidukijuhid, kellel oli kalduvus kiiresti ärrituda ja kes kogesid tugevamat frustratsiooni. Uuringus osalenud sõidukijuhtide seas tuvastati eksperimendi tulemusel, et liiklusriskeerivat sõidustiili esines vähenem ning õpiti oma emotsioone paremini juhtma. See annab kinnitust, et viha ei ole pelgalt mööduv emotsioon, vaid tegur, millel on otsene mõju liiklusohutusele (Deffenbacher, Lynch, Oetting ja Yingling, 2001). Mida kõrgem on juhi frustratsioon või viha tase, siis seda enam kalduvad juhid kiirust ületama ning ohtlikke möödasõite sooritama (Deffenbacher, 2003).

Kaasaegne liiklusohutus ei saa siiski põhineda vaid karistusmeetmel. “Safe system” (eesti k. *turvaline süsteem*) käsitlus (OECD/ITF, 2016) toob esile vajaduse kombineerida koostöös infrastruktuurseid, tehnoloogilisi ja käitumuslikke lahendusi, arvestades võimalike inimlike eksimustega.

Selle lähenemise kohaselt tuleb kujundada süsteem, mis toetab liiklusohutust ning vähendab riske ka siis, kui inimene liikluses eksib (OECD/ITF, 2016). Käesolev mõjutusmeede sobitub antud konteksti, kuna ühendab füüsilise keskkonna (turvaline ja märgistatud peatumiskoht) ning psühholoogilise mõju (emotsioonide stabiliseerimine ja enesereflekssiooni võimalus).

1.4 Infrastrukuur kui liikluskäitumise kujundaja

Kaasaegses liiklusohutuse käsitluses ei käsitleta infrastruktuuri enam pelgalt tehnilise lahendusena, vaid käitumist kujundava keskkonnana. Keskkonnapsühholoogia kohaselt mõjutab füüsiline ruum inimese tajusid, emotsioone ja otsustusprotsesse. Inimese käitumine on pidevas vastasmõjus keskkonnaga. Seetõttu võib meie liiklusruum sh. teede ja taristute kujundus, ruumiline selgus, valgustus, müratase ja visuaalne koormus otseselt mõjutada sõidukijuhi emotsionaalset seisundit ning riskikäitumise tõenäosust (Gifford, 2014).

Keskkonna struktuur ja esteetiline kvaliteet mõjutavad stressitaset. Kui keskkond meie ümber on kaootiline, kehvasti märgistatud või ebaturvaline, siis suureneb inimese ärevus ning väheneb eneseregulatsiooni võime (Gifford, 2014). Liikluskontekstis võib see väljenduda impulsiivses sõidustiilis, kiiruseületamises või agressiivses sõidustiilis. Vastupidiselt võib selgelt struktureeritud ja turvalisena tajutav ruum toetada rahulikumat käitumist ning vähendada seeläbi ka stressitaset (Gifford, 2014).

Liiklusohutuse süsteemne lähenemine (ingl. *Safe System Approach*) rõhutab, et liiklusõnnetused ei ole üksnes indiviidi eksimuste tulemus, vaid süsteemi kui terviku puudujääk (OECD/IT, 2016). Selle käsitluse kohaselt tuleb liikluskeskkond kujundada selliselt, et see arvestaks ka võimalike inimlike eksimustega.

Seega ei ole infrastruktuuri roll ainult ohu vähendamine, vaid ka käitumise suunamine ja tekkinud liiklusolukordade tagajärgede leevendamine puudujääk (OECD/ITF, 2016).

Kui rahunemispeatus on turvaliselt liiklusvoolust eraldatud, selgelt märgistatud, ka visuaalselt rahulikus ja minimaalse müraga, hea nähtavusega kohas, siis võib see vähendada sensoorseid ärritajaid.

Liikluskeskkonna olulised mõjutajad nn.*nudge* ehk tõuge teooria alusel on näideteks dünaamilised kiirusnäidikud, teekitsendused või optilised lahendused, mis loovad aeglustumise illusiooni (Thaler ja Sunstein, 2008). Samas tuleb arvestada, et infrastruktuuriline sekkumine ei toimi isoleeritult (Thaler ja Sunstein, 2008).

Kui rahunemispeatus on kavandatud kohas, kus on keeruline ligipääsetavus või tajutakse seda karistusruumina, võib see tekitada vastureaktsiooni ning suurendada frustratsiooni. Seetõttu peab lahendus olema kooskõlas liiklusohutust tagavate eesmärkidega.

2. RAHUNEMISPEATUSE KÄSITLUS LIIKLUSOHUTUSPROGRAMMI KONTEKSTIS

Eesti liiklusohutuse strateegia tugineb Transpordiameti poolt koostatud dokumendile nimega liiklusohutusprogramm. Käesoleval 2026.aastal jõustus liiklusohutusprogramm aastateks 2026-2035, mille fookus on suunatud taaskord liiklussurmade ning raskete liiklusõnnetuste ja vigastatute arvu vähendamiseks (Liiklusohutusprogramm aastateks 2026-2035). Täna ei ole veel rahunemispeatus kirjutatud eraldiseisvana liiklusohutusprogrammi sisse. Tänapäevase liiklusohutuse käsitluse seisukohalt arvestatakse asjaoluga, et liiklusohutus ei sõltu vaid üksikisiku käitumisest, vaid tegemist on mitmetasandilise süsteemiga, mis hõlmab endas liiklejat ennast, sõidukit ja selle ehitust kui ka infrastruktuuri (Liiklusohutusprogramm aastateks 2026-2035).

2.1 Nullvisioon

Nullvisioon (ingl. *Vision Zero*) on liiklusohutuse kontseptsioon, mille keskne põhimõte on, et ajas jääb liiklussurmasid ja vigastatuega liiklusõnnetusi vähemaks. Lähenemine pärineb Rootsi liiklusohutuspoliitikast ning on tänaseks laialdaselt rakendatud mitmetes riikides ja rahvusvahelistes liiklusalastes strateegiates (Transpordiamet, 2026).

Kui traditsioonilise arusaama järgi vastutab sõidukijuht liikluses oma tegevuse eest ise, mille käigus oodatakse meilt kõigilt eeskujulikku liikluskäitumist, siis nullvisioon põhineb arusaamal, et inimesed teevad liikluses vigu, kuid need vead ei tohiks olla sellised, mis võivad viia surma või raskete vigastusteni. Seetõttu tuleb liiklussüsteem kujundada selliselt, et see oleks inimlike eksimuste suhtes võimalikult arvestav ning vähendaks liiklusriskeeriva käitumise järel tagajärgi (Vision Zero Network, 2026). Sellest lähtuvalt võib öelda, et rahunemispeatuse vaates on vastutus jagatud inimese ja riigi vahel.

Rahunemispeatus loob seoseid nullvisiooni olemusega, sest tegemist on varajase sekkumisviisiga, mis võib aidata viia korduvrikkumiste vähenemiseni või ennetada liiklusõnnetuste tekkimist (Vision Zero Network, 2026).

Eestis on nullvisiooni põhimõtted integreeritud riiklikku liiklusohutusprogrammi, (Liiklusohutusprogramm aastateks 2026–2035), mille pikaajaliseks eesmärgiks on liiklussurmade viimine nulli lähedale (Transpordiamet, 2026). Taoline lähenemine eeldab kõigi osapoolte süsteemset koostööd. Näitlikustamiseks kirjeldas töö autor nullvisooni põhimõtteid ning milline võimlaik seos on neil mõjutusmeetmega. Järgnevalt on võrdlev tabel koostatud autori poolt, kuid alus tugineb allikatest (Vision Zero Network ning Liiklusohutusprogramm aastateks 2026-2025, Transpordiamet, 2026).

NULLVISIOON	RAHUNEMISPEATUS
Inimlikud eksimused liikluses	Arvestab, et sõidukijuht võib liikluses eksida ning läheneb läbi ennetava meetme.
Jagatud vastutus sõidukijuhi ja riigi vahel	Riik loob võimaluse turvaliseks peatumiseks teatud aja vältel, mille vältel on võimalus sõidukijuhil oma tegu analüüsida.
Liiklusrikkumise järel järgneb põhjuse väljaselgitamine + ennetav meede	Võimaldab sõidukijuhil analüüsida toimepandud teo asjaolusid ja hinnata edasist käitumist.
Hukkunutega liiklusõnnetuste arvu viimine 0-lähedale ning vigastatuega liiklusõnnetuste arvu vähendamine	Ennetav sekkumine läbi mille aitab vähendada korduvrikkumisi ja maandab liiklusõnnetusse sattumise riski.

Tabel nr 1. Rahunemispeatuse seos nullvisiooniga (Vision Zero Network, 2026. Tabel on koostatud autori poolt).

Kuigi nullvisioon keskendub infrastruktuurilistele ja regulatiivsetele meetmetele, loob see ka teoreetilise aluse psühholoogiliste ja käitumuslike sekkumiste, nagu rahunemispeatuse, rakendamiseks.

Rahunemispeatus kui teadlik ja ettekavatsetud peatumine selleks ettenähtud kohas, võimaldab sõidukijuhil taastada keskendumisvõimet, vähendades seeläbi korduvate liiklusrikkumiste tekkimise tõenäosust. Selline ennetav sekkumine toetab nullvisiooni eesmärki, milleks on liiklussurmade vähendamine ja ärahoidmine ning vigastatutega liiklusõnnetuste minimaliseerimiseni.

2.2 Ennetav lähenemine liiklusohutuse tagamisele rahunemispeatuse rakendamisega

Liiklusohutusprogrammis rõhutatakse vajadust liikuda reaktiivselt lähenemiselt ennetavale, keskendudes riskide ennetamisele enne nende realiseerumist. Ennetavad meetmed võivad hõlmata nii infrastruktuurilisi lahendusi kui ka käitumuslikke sekkumisi. Selline lähenemine loob võimaluse rakendada uusi meetmeid, mis toetavad juhi paremat vaimset seisundit enne kriitiliste olukordade tekkimist (Liiklusohutusprogramm aastateks 2026-2035).

Rahunemispeatust saab käsitleda kui infrastruktuurset ja psühholoogilist meedet, mille eesmärk on vähendada juhi stressitaset. See sobitub ohutu liiklussüsteemi kontseptsiooni, kuna toetab nii sõidukijuhi kui ka taristu komponenti (Transpordiamet, 2026). Rahunemispeatus võimaldab juhil teha teadliku pausi, mis aitab vähendada liiklusriskeerivat käitumist liikluskeskkonnas. Seeläbi võib vähendada see inimlikest teguritest tulenevaid eksimusi ning toetada ohutumat liiklemist.

Eesti lõikes on mõjutusmeetme rakendamine leidnud aset järjepidevalt ühe kalendriaasta jooksul, millest tulenevalt saab teha esmaseid pealiskaudsemaid järeldusi mõjutusmeetme tõhususe vaates liiklusohutuse kontekstis.

Rahunemispeatuse kontseptsioon on kooskõlas liiklusohutusprogrammi põhieesmärkidega, eriti ennetuse, inimfaktori arvestamise ja süsteemse lähenemise aspektist (Liiklusohutusprogramm aastateks 2026-2035). Seetõttu võib rahunemispeatust käsitleda kui potentsiaalset innovatiivset meedet, mis aitab kaasa liiklusohutuse parandamisele ning juhi heaolu tagamisele.

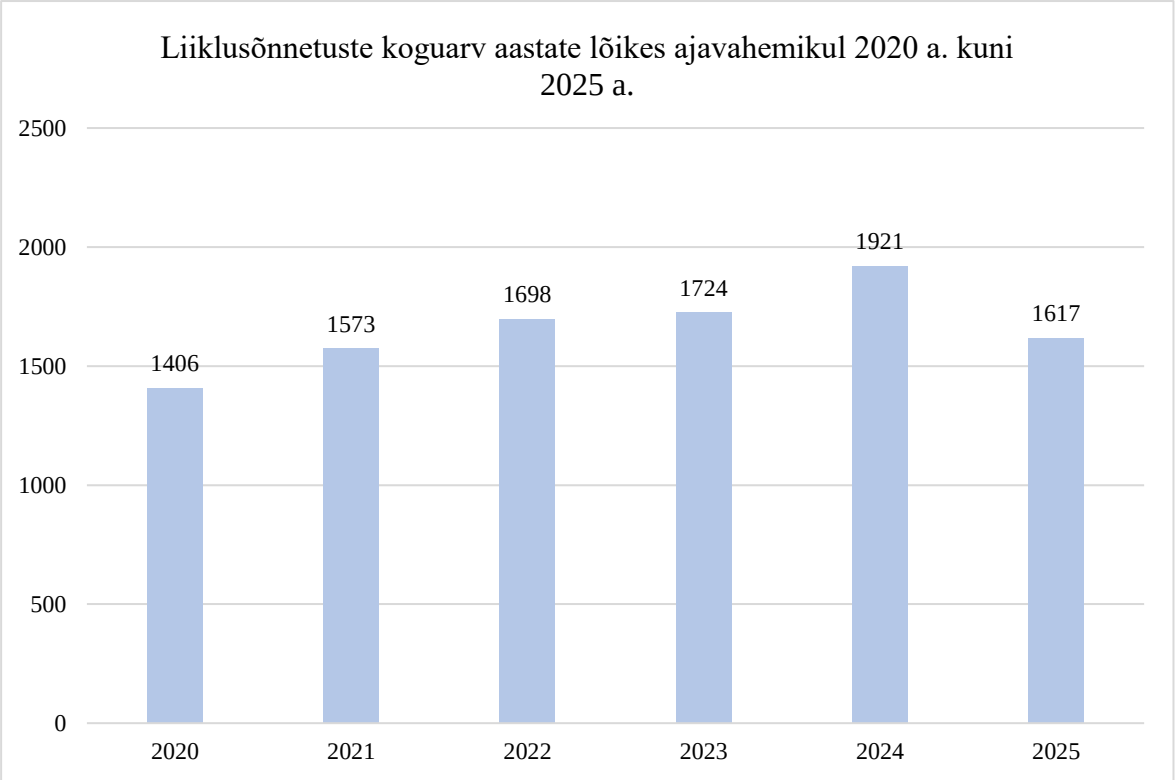
2.3 Liiklusõnnetuste ja kiiruseületamise statistika aastatel 2020 kuni 2025

Läbi aastate on on kiiruseületamine olnud üks peamisi tegureid, miks Eestis liiklusõnnetused toimuvad. Sõidukijuhid kipuvad oma võimeid üle hindama, alahinnates seejuures tehisolusid nagu näiteks tee- ja ilmastikuolud, sõiduoskus, kogemus ning sõiduki käsitsemine (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026). Liiklusohutuse seisukohalt on oluline analüüsida liiklusõnnetuste tekkemehhanismi pikema perioodi vältel, et saada selgemaid vastuseid tekkepõhjustele.

Numbrid statistikas võimaldavad hinnata, et kuidas on liiklusõnnetuste arv ajas muutunud ning kui palju on see kaasa toonud endaga hukkunuid või inimkannatanuid.

Alljärgneval joonisel nr 2 on ajavahemikul 2020.aasta kuni 2025.aasta lõikes eraldi välja toodud registreeritud liiklusõnnetuste arv. Kokku on registreeritud liiklusõnnetusi 9939 (Transpordiamet, 2026). Aastate lõikes esineb küll arvulistes näitajates kõikumisi, kuid probleem püsib jätkuvalt aktuaalsena.

Jooniselt nr 2 nähtub, et kõige vähem liiklusõnnetusi on registreeritud 2020.aastal, kus registreeriti kokku 1406 liiklusõnnetust, mille osakaal kogu liiklusõnnetuse arvust ont 14%. 2020.aastal eksisteeris Eestis sel ajal epideemia nimega koroonaviirus ja seetõttu oli inimeste liikumine ja liiklemine ka suuresti piiratud. Kõige enam on registreeritud liiklusõnnetusi kokku 2024. aastal, kus registreeriti 1921 liiklusõnnetust, mille osakaal kogu liiklusõnnetuste arvust on tervelt 19%.

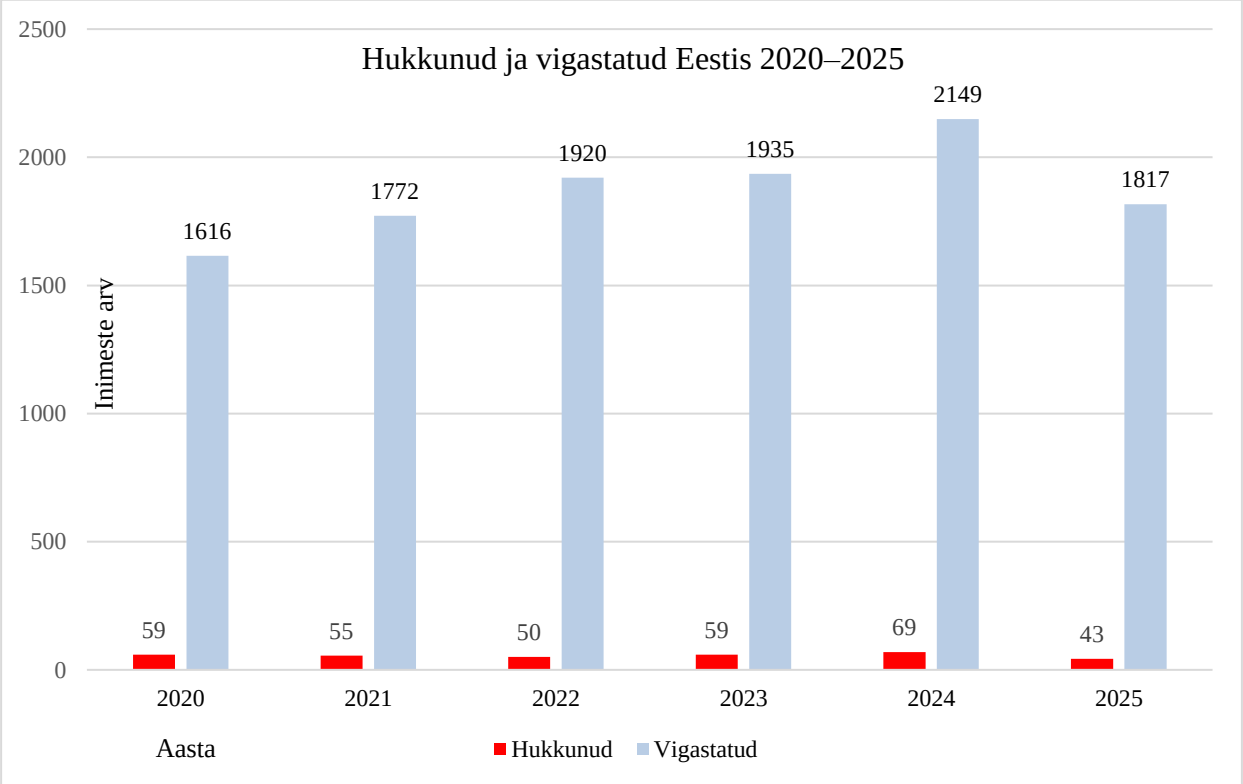


Joonis nr 2. Liiklusõnnetuste osakaal Eestis 2020-2025. aastate lõikes (Transpordiamet, 2026).

Jooniselt nr 3 nähtub, et perioodil 2020 kuni 2024. aastal kasvas liiklusõnnetustes vigastada saanud inimeste arv jõudsalt. Jooniselt nr. 3 nähtub sinist värvi tulpades liiklusõnnetuses viga saanute arv (Transpordiamet, 2026). Kui 2020. aastal sai liiklusõnnetustes viga 1616 inimest, siis 2024. aastaks tõusis see arvuline näitaja 2149 kannatanuni (Transpordiamet, 2026). Kuigi täna võib öelda, et sõidukite turvalisus on ajas märgatavalt paranenud ning teed ja taristud on samuti muutunud turvalisemaks, siis ometigi on see viide sellele, et kõige suurem faktor liikluses täna on inimene ise oma tegevuse või tegevusetusega.

Peamised murekohad täna sõidukijuhtide seas on siiski tähelepanu hajumine sõiduki juhtimiselt, mis omakorda viib kiiruse ületamiseni, järgnevalt väsimus, stressiseisund või muu tegur, mis põhjustab liiklusriskeerivat käitumist (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026).

Hukkunute arv on olnud aastati samuti kõikuv. Kõige madalam näitaja vaadeldaval perioodil oli 2025. aastal, mil liiklusõnnetustes hukkus 43 inimest. Seoseid raknedatud mõjutusmeetmetega ei saa väheste andmete ja lühikese ajaperioodi tõttu kinnitada, sest ühe aasta tulemuste pealt järelduste tegemine on ennatlik. Kõige kõrgem oli hukkunute arv 2024. aastal, mil hukkus 69 inimest. Teiste aastate lõikes on jäänud siiski hukkunute arv stabiilselt 50-ne kannatanu hulka. 2025. aastal vähenes hukkunute arv 43 inimeseni, mis viitab positiivsele muutusele (Transpordiamet, 2026).



Joonis nr 3. Liiklusõnnetused hukkunu või inimkannatanuga ajavahemikul 2020-2025. aastal (Transpordiamet, 2026).

Kiiruseületamine on jätkuvalt üks peamisi raskete liiklusõnnetuste riskitegureid. Mida suurem on sõidukiirus, seda enam väheneb sõidukijuhi reageerimisaeg, pikeneb pidurdusteekond ning seda suurem on tõonäosus liiklusõnnetuse tekkeks. Kiiruseületamise vähendamine on üks keskseid liiklusohutuse eesmärke (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026).

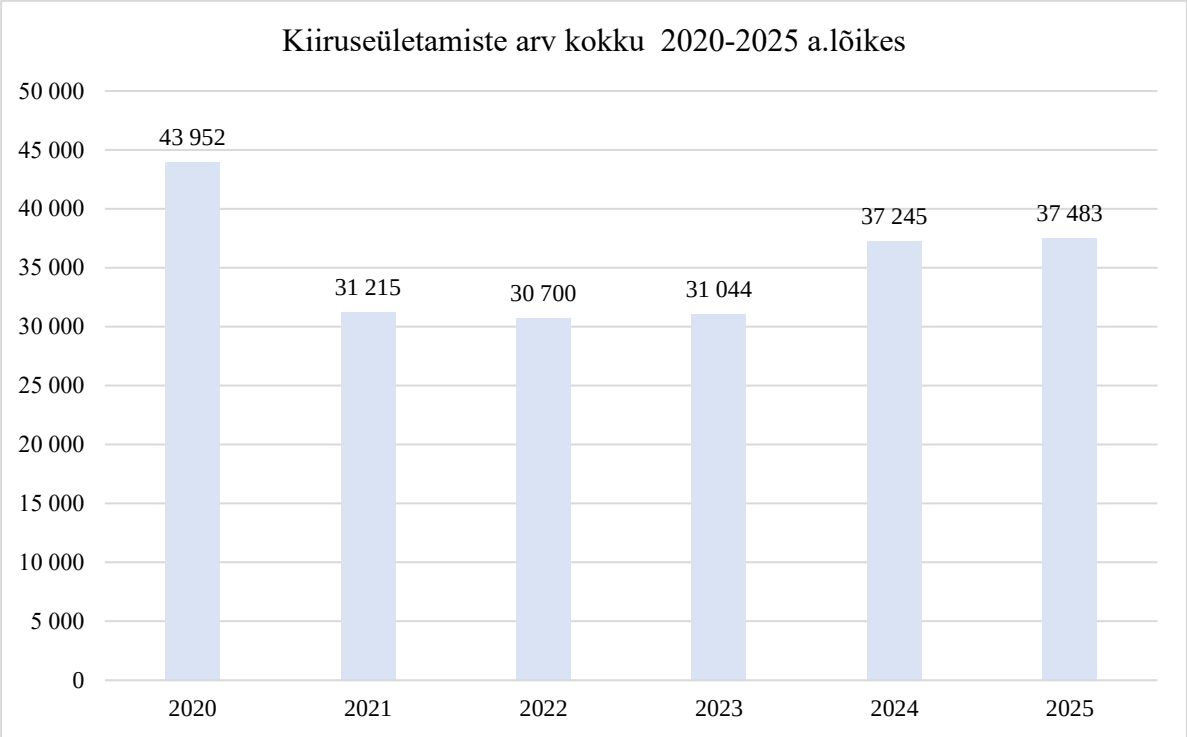
Jooniselt nr 4 nähtub, et kiiruseületamiste arv on vaadeldaval perioodil olnud kõikuv. 2020. aastal registreeriti kokku 43 952 rikkumist, millele järgnes märkimisväärne langus 2021. aastal 31 215-ni ning 2022. aastal 30 700 juhtumini. 2023. aastal püsis kiiruseületamiste arv suhteliselt stabiilsena - 31 044 rikkumist, kuid alates 2024. aastast on täheldatav märgatav kasvutrend - rikkumiste arv suurenes 37 245 juhtumini ning 2025. aastal 37 483 juhtumini (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026).

2020. aastaga võrreldes on rikkumiste koguarv 2025. aastal küll ligikaudu 15% väiksem, kuid 2023. aastaga võrreldes on toimunud märkimisväärne tõus - kahe aastaga on kiiruseületamiste arvuline kasv 20%. Selline areng osutab sellele, et kiiruseületamine ei ole Eestis vähenemas, vaid pigem taas sagenemas (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026).

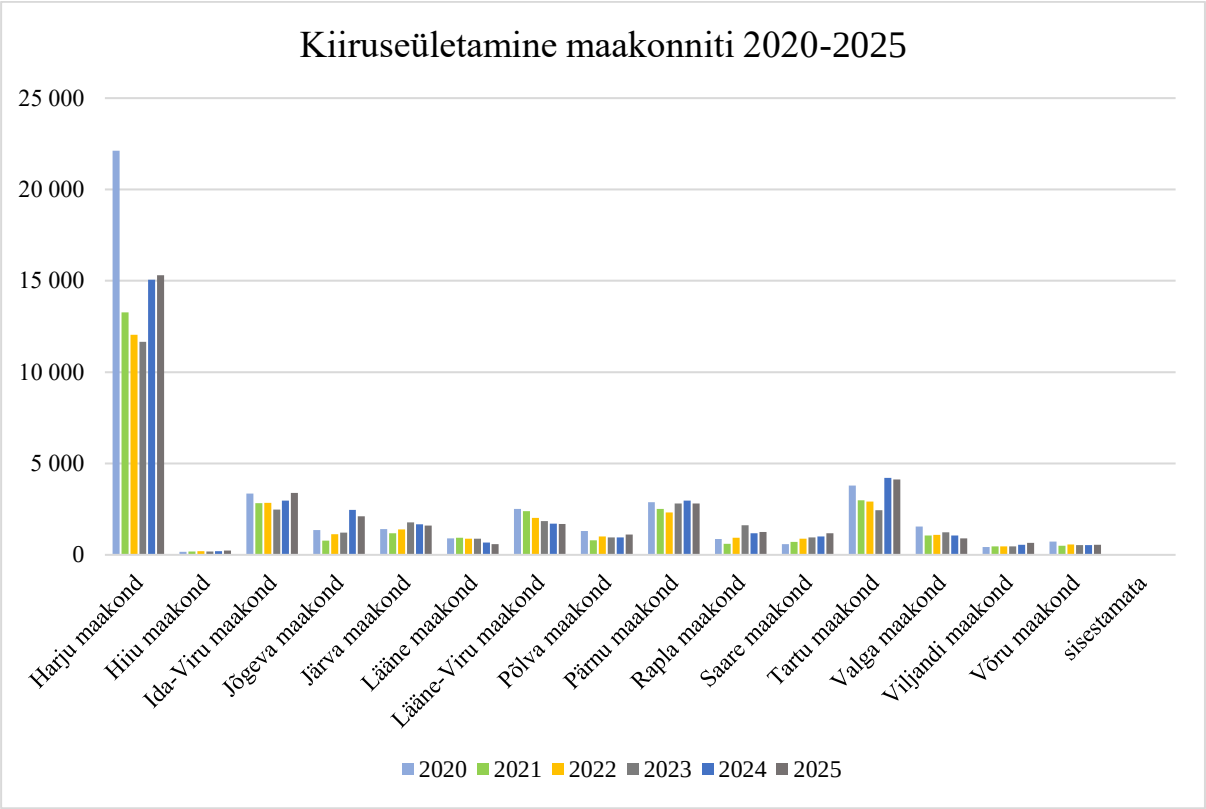
Maakondlik statistika kiiruseületamiste kohta (vt. joonis nr 5) näitab, et see koondub peamiselt suurema liikluskoormusega piirkondadesse. Kõige rohkem rikkumisi registreeriti 2025. aastal Harju maakonnas 15 299 juhtumit, mis moodustab ligikaudu 41% kogu Eestis toimepandud kiiruseületamistest. Selline tulemus on ootuspärane, võttes arvesse piirkonna suurt rahvaarvu ning liikluskoormust, kui peamine liiklus koondub pealinna ümber. Harjumaale järgnesid kiiruseületamiste arvu poolest Tartu maakond, kus registreeriti 4130 juhtumit, Ida-Viru maakond 3381 juhtumit, Pärnu maakond 2816 juhtumit ning Jõgeva maakond 2103 juhtumit. Käesolev statistika kinnitab, et kiiruseületamiste esinemine on tugevas seoses intensiivse liikluse, elanike arvu ning transiitliiklusega. Kiiruseületamiste kasvutrendis arv viitab sellele, et tegemist on laialt levinud käitumismustriga liikluses (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026).

Andmetest võib täheldada, et aastatel 2024 kuni 2025 on toiminud kiiruseületamiste arvuline kasv. Kiiruseületamiste kasvu tõusu võib seostada järgmiste teguritega nagu:

1. Liiklusvoogude suurenemine sh majanduslikust olukorrast lähtuvalt.
2. Kiiruseületamine on juhtide jaoks muutnud teatud mõttes normaalsuseks.
3. Järelvalve teostamise võimalus piirkondades või automaatse kontrolli puudumise mõju rikkumiste tuvastamisel.



Joonis nr 4. Kiiruseületamiste arv Eestis kokku ajavahemikul 2020-2025. aastal (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026).



Joonis nr 5. Kiiruseületamiste arv Eestis maakonniti ajavahemikul 2020-2025. aastal (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026).

Joonisel nr 6 olevad andmed kajastavad kiirusületamiste jaotumist rikkumise astmete ehk lõigete (*edaspidi lg*) kaupa ajavahemikul 2020–2025. aastal. Liiklusseadus §227 kvalifitseerib mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamise neljas astmes ja seda lõigete kaupa (Liiklusseadus, 2026). Alljärgnevalt on välja toodud selgitavalt liiklusseaduse kohaselt, et kuidas ja mille järgi lõiked jagunevad.

Liiklusseadus § 227 Mootorsõidukijuhi poolt lubatud sõidukiiruse ületamine:

(1) Mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest kuni 20 kilomeetrit tunnis.

(2) Mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest 21–40 kilomeetrit tunnis.

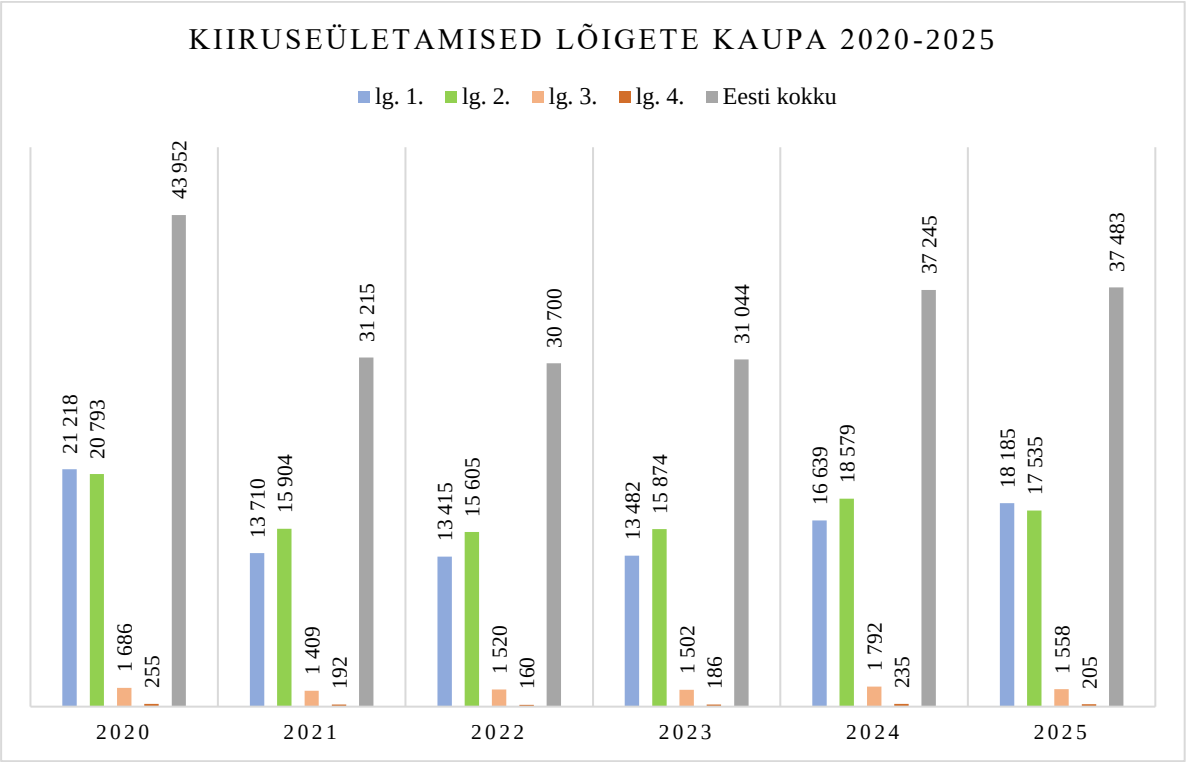
(3) Mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest 41–60 kilomeetrit tunnis.

(4) Mootorsõidukijuhi poolt lubatud suurima sõidukiiruse ületamise eest üle 60 kilomeetri tunnis.

Läbi 2020 kuni 2025. aasta moodustavad valdavalt suurima osa kõigist registreeritud rikkumistest järjepidevalt lg 1 ja lg 2 kiiruseületamised, lg 3 ja lg 4 kiiruseületamisi esineb vähem. Seda asjaolul, et miks kahe esimese lõike puhul on sagedus suurem, siis võib olla tegemist juhtide harjumuspärase käitumisega, milleks võib olla tähelepanematus, ajaline surve, liiklusvooga kaasa minemine, või ka täiesti teadliku kiiruse ületamisega. Statistika põhjal võib ka oletada, et väiksemat kiiruseületamist tajutakse ekslikult vähem ohtlikuna, mistõttu nende esinemise sagedus on ka suurem. Võib oletada, et lg 1 ja lg 2 rikkumiste suuremat osakaalu mõjutab kiiruspiirangute sage muutumine, liiklusdünaamika, kus kiiruseületamine on mõõdukas ning ka möödasõidud ja seda nii asulasisesel kui ka asulavälistel teelõikudel (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026).

Vähem on registreeritud lg 3 ja lg 4 rikkumisi, kuna sedavõrd suur kiiruseületamine eeldab üldjuhul riskialdimat käitumist. Üks põhjustest, et miks on nende lõigete esinemise sagedus väiksem, siis kindlasti on üheks põhjuseks ka karmimad karistusmeetmed. Ei saa väita, et lg 1 ja lg 2 ületamise puhul on risk kuidagi väiksem, sest igasugune kiiruseületamine on teadlik risk mistahes liikluskonflikti tekkeks (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026).

Seega võib öelda, et enamik sõidukijuhte ületab lubatud sõidukiirust küll vähemas määras, kuid märkimisväärne osa juhtidest paneb toime ka raskemas määras kiiruseületamisi. Kergemate rikkumiste laialdase leviku puhul on tegemist harjumusliku liikluskäitumisega, raskemate lõigete ületamisel ollakse siiski sellest teadlikumad ning tehakse kõrge riskiga teatavaid valikuid. Siiski mõjutab mistahes ületamine liiklusohutust ning risk sattuda liiklusõnnetusse on oluliselt suurem. Käesolev statistika kinnitab ka seda, et kiiruseületamine on endiselt probleem meie liiklusruumis.



Joonis nr 6. Kiiruseületamiste arv lõigete kaupa ajavahemikul 2020-2025 aastal (Politsei-ja Piirivalveamet, 2026).

Oluline on märkida, et piirkonnad, kus registreeritakse enim kiiruseületamisi, kattuvad suuresti piirkondadega, kus toimub ka rohkem raske tagajärjega liiklusõnnetusi (Transpordiamet, 2026). See kinnitab seost kiiruseületamise ja liiklusohutuse vahel ning rõhutab vajadust suunata ennetus- ja järelevalvemeetmeid just suurema riskiga piirkondadesse.

Analüüsi põhjal võib järeldada, et kiiruseületamine on Eestis jätkuvalt üks olulisemaid liiklusvaldkonda puudutav probleem. Kuigi pikaajalises võrdluses on rikkumiste koguarv vähenenud, näitab viimaste aastate kasv, et probleem kiirustamise näol ei ole kadunud ning vajab jätkuvat tähelepanu ja sekkumist.

Sekkumisena on eelkõige varasemalt lähenetud traditsioonilise karistusmeetmena, milleks on rahatrahv, kuid täna tuleb kaaluda ka võimalusi rakendada täiendavaid ennetusmeetmeid. Just üheks selliseks meetmeks võib pidada rahunemispeatust, mille eesmärk on eemaldada sõidukijuht ajutiselt aktiivsest liiklusest ning vähendada tema hetkeseisundist tulenevat riski.

Ainuüksi rahatrahv ei pruugi alati saavutada eesmärki ja panna seeläbi juhti teisiti käituma või mõtlema, vaid tuleb anda võimalus isikul endal oma tegu analüüsida, läbi mille peaks tekkima arusaam, mis on lubatud ja mis mitte. Antud mõjutusmeedet saab võrrelda taastava õiguse põhimõttega, kus inimesele, sel hetkel sõidukijuhile, antakse võimalus oma tegu siis muul viisil heastada.

3. UURIMUSLIK OSA

Käesoleva lõputöö uurimuslik osa keskendub rahunemispeatuse rakendamisele ja mõjususele Eesti liiklusohutuse kontekstis. Uurimus viidi läbi küsitlusena sõidukijuhtide seas, mille eesmärk oli uurida, et kuidas sõidukijuhid suhtuvad rahunemispeatuse kohaldamisse ning milline on selle meetme mõju nii liiklusohutusele kui ka vaimse heaolu tagamisele. Küsitlusele said vastata kõik sõidukijuhid, kes omasid kehtivat juhtimisõigust ning kel ei olnud uurimuse läbiviimise hetkel kehtivaid liiklusalaseid süütegusid. Pilootuurimuse käigus kogutud andmed võimaldasid hinnata, et millist mõju avaldab meetme rakendamine meie sõidukijuhtidele.

3.1 Uurimistöö metoodika

Uurimistöö eesmärk on välja selgitada rahunemispeatuse kui infrastruktuurse ja psühholoogilise meetme mõju sõidukijuhi vaimsele heaolule, liikluskäitumisele ning üldisele liiklusohutusele. Käesolev uurimus viidi läbi pilootuuringuna. Uurimistöö eesmärk on analüüsida, kas rahunemispeatus aitab vähendada juhi stressitaset, taastada tähelepanuvõimet ning ennetada edasist liiklusriskeerivat käitumist. Samuti on eesmärgiks hinnata, kuidas tajuvad sõidukijuhid antud meetme vajalikkust ning millised tegurid mõjutavad selle tõhusust Eesti liikluskeskkonnas. Ühtlasi võimaldas pilootuuring hinnata küsimustiku sobivust ning kaardistada edasisteks uuringuteks olulised suunad.

Teema käsitlemine on aktuaalne, kuna liiklusohutuse tagamisel ei piisa üksnes traditsioonilistest karistusmeetmetest, vaid suuremat tähelepanu tuleb pöörata inimfaktorile, sõidukijuhi vaimsele seisundile ja ennetavatele sekkumistele ehk vajalik on teha selgeks ja analüüsida, et mis täpsemalt liiklusrikkumiseni või kiiruseületamiseni viib. Stress, väsimus, tähelepanu hajumine ja emotsionaalne pinge on vaid ühed teguritest, mis on liiklusalaste rikkumiste tuumpõhjus ning ühtlasi ka üks võimalikest liiklusõnnetuste põhjustest.
Eestis on rahunemispeatuse rakendamine alles suhteliselt uus meede ning selle mõju kohta puudub piisav praktiline analüüs.

Uurimistöö vajalikkus seisneb selles, et saadud tulemused võivad anda väärtuslikku sisendit PPA-le, Transpordiametile ning kohalikele omavalitsustele rahunemispeatuste edasiseks arendamiseks ja tõhusamaks rakendamiseks.
Lisaks aitab uurimus laiendada arusaama sellest, kuidas liiklusohutust on võimalik parandada läbi inimese käitumise mõjutamise, vaimse heaolu toetamise ning turvalise infrastruktuuri kujundamise. Pilootuuringu tulemused annavad aluse edasisteks põhjalikumateks ja suurema valimiga uuringuteks.

3.2 Valim

Pilootuuringu raames koostatud küsitlus viidi läbi rahunemispeatuste politseireidide kestel ajavahemikul 13.märts 2026 kuni 25.märts 2026. aastal Lõuna prefektuuri haldusalas. Kokku osaletud kolmel politseilisel rahunemipeatuse reidil allutati rahunemispeatusele 7 sõidukijuhti, kellest 4 olid naised (57%) ning 3 vastanutest olid mehed (43 %).
Küsitlus oli kättesaadav nii elektrooniliselt kui ka paberkandjal. Kuna tegemist oli pilootuuringuga reaalses keskkonnas, siis osutus seetõttu ka valim piiratuks. Valim moodustus eesmärgipärase valiku alusel, hõlmates sõidukijuhte, kelle suhtes rakendati rahunemispeatuse meedet uurimisperioodi jooksul. Küsimustiku eesmärk oli koguda esmaseid hinnanguid mõjutusmeetme olemusest, selle olulisusest liiklusohutusele ning võimalusest meetme edasiseks arendamiseks.
Uuringu tulemused ei ole üldistavad kõigi sõidukijuhtide suhtes, kuid siiski pakuvad need väärtuslikku esmast sisendit edasisteks uuringuteks.

3.3 Ankeetküsitlustest saadud tulem

Vastanute seas oli oli 4 inimest vanuseruühmas 51-60 eluaastat, 2 inimest vanuserühmas 41-50 eluaastat ning 1 inimene vanuserühmas 31-40 elusaastat. Küsimustele vastanud isikud omasid kõik sel hetkel B-kategooria mootorsõiduki juhtimisõigust, neist 5-el oli juhtimisõigus üle 20 aasta ning 2 inimest omasid juhtimisõigust vahemikus 11-20 aastat.

Kuna uurimistöö fookus keskendub rahunemispeatuse meetme olemusele ning rakendamisele Eesti liikluskultuuris, siis oli oluline ka mõista, et kas sel hetkel rahunemispeatusele allutatud sõidukijuhid on varasemalt kuulnud antud mõjutusmeetmest või varasemalt juba ka ise selles osalenud. Küsitluses vastas 6 sõidukijuhti, et on varem kuulnud rahunemispeatuse meetmest, kuid ei ole selles ise osalenud ning 1 sõidukijuht märkis, et ei ole ei kuulnud ega ka osalenud rahunemispeatusel.

3.3.1 Vastajate kogemus ja hinnang mõjutusmeetme rakendamisele

Ankeetküsitlus viidi läbi rahunemispeatuse jaoks ettenähtud kohas ja ajal. Kuna eelmise vastuse pinnalt võis järeldada, et mõjutusmeetmest ollakse kuuldud, kuid selles ise osaletud ei ole, siis strateegiliselt toimus ankeetküsitluse täitmine selliselt, et kui kiiruseületajale oli esmane tegevus ära tutvustatud, siis jäi ta kas oma autosse või oli tal ka võimalus väljas jalutada. 30-minuti jooksul, kui autojuht peatus, siis oli tal võimalus mõelda ja analüüsida enda liikluskäitumist ning kuidas antud mõjutusmeede tema suhtumist ja käitumist edaspidi liikluses olles muudab. Kui rahunemispeatuse lõpuni oli jäänud 15- minutit, siis edastasin sõidukijuhile ankeetküsitluse täitmiseks. Ankeedis sai vastuseid kirjutada nii vabas vormis, kui anda hinnanguid 5-palli skaalal. Kõik sõidukijuhid täitsid ankeetküsitluse oma sõidukis olles.

Rahunemispeatuse rakendamisel mängib suurt rolli selle asukoht ja tingimused, milleks on nähtavus, märgistatavus, turvalisus ning ka mugavus antud kohta sõita ning seal peatuda. Antud küsimusele vastanud seitsmest sõidukijuhist 7 tõi välja, et mõjutusmeetme asukoht selle rakendamisel omab tähtsust.

Üks vastanutest avaldas arvamust viia rahunemispeatust läbi suurematel teelõikudel, teine sõidukijuht lisas juurde, et ilusas looduskaunis kohas oleks hea elu järele mõelda, ülejäänud viis sõidukijuhti leidsid , et kohavalik on oluline, kuid täiendavaid kommentaare ei soovinud lisada.

Järgnevalt soovisin uurimuse raames teada, saada, et millised võiksid olla rahunemispeatuse suurimad eelised, puudused või riskid.
Vastanutest 4 sõidukijuhti tõid välja, et rahunemispeatuse eeliseks võib olla asjaolu, et see paneb edaspidi mõtlema kiiruseületamise osas ja ka spidomeetrit vaatama, üks sõidukijuhtidest tõi välja eelisena veel, et sellest jääb hea mälestus. Puudustena tõid kaks ülejäänud sõidukijuhti välja, et rahunemispeatuse koht võiks olla parkla mitte põld või teeperv ning rahunemispeatust pakkudes ei tohiks trahvi üldse mainidagi.

Seejärel palusin uurimuses hinnata nelja väidet 5-palli skaalal, mis puudutavad samuti mõjutusmeetme rakendamist. 5-palli skaalal nr.1 tähistas „ei nõustu“ ning nr. 5 tähistas, et „nõustun täielikult“

Esimese väite puhul, kus palusin hinnata rahunemispeatuse meetme vajalikkust liiklusohutusele, siis 6 sõidukijuhti nõustus täielikult, et antud meede on liiklusohutuse tagamiseks vajalik ning üks sõidukijuht nõustus selle väitega.

Teise väite puhul soovisin teada saada, et kas rahunemispeatus aitab sõidukijuhil taastada keskendumisvõime. Vastanutest 3 sõidukijuhti vastasid, et nõustuvad selle väitega täielikult, järgmised 3 sõidukijuhti nõustuvad sellega ning üks sõidukijuhtidest pigem ei nõustu selle väitega.

Kolmanda väitena, kus soovisin teada, et kas rahunemispeatus on õiglane alternatiiv rahatrahvile, siis vastasid kõik 7 sõidukijuhti, et nõustuvad täielikult antud väitega.

Neljandas väites esitasin, et rahunemispeatuse meetme rakendamine aitab vähendada liiklusriskeerivat käitumist, millest 6 sõidukijuhti nõustusid antud väitega täielikult, ja üks sõidukijuhtidest nõustus väitega osaliselt.

Küsimustiku lõpus oli võimalus kõigil vastajatel lisada ettepanekuid seoses rahunemispeatuse läbiviimisega, kellest 5 sõidukijuhti leidsid, et neil ei ole omalt poolt ettepanekuid lisada. Üks sõidukijuhtidest kiitis tubli töö eest ning üks sõidukijuhtidest tegi ettepaneku, et rahunemine võiks kesta lühemat aega, sest 45-minutit soodustab just rahutust.

4. RAHUNEMISPEATUSE RAKENDAMINE JA STATISTILINE ANALÜÜS EESTI NÄITEL 2025 AASTAL

Eestis rakendati ulatuslikumalt rahunemipeatuse meedet vahemikul juuli kuust kuni oktoobri kuuni 2025.aastal. Käesolevas peatükis on eesmärk anda ülevaade möödunud aasta rahunemispeatuse statistikast ja mõjutusmeetme senisest tulemuslikkusest. Anlüüsis on eraldi välja toodud jaotises maakonnad, soo ja vanuseline jaotus ning keskmine sõidukiiruse ületamine.

Rahunemispeatus on siiski ennetuslik mõjutusmeede, mille eesmärk on suunata sõidukijuhti oma liikluskäitumist analüüsima ning vajadusel korrigeerima. Möödunud 2025.aastal rakendati mõjutusmeedet 172 sõidukijuhi seas (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026).

4.1 Maakondlik jaotus

Numbriliste näitajate tulemusel on näha, et mõjutusmeetme rakendamine on olnud piirkonniti erinev ehk suuresti on üks teguritest liikluskoormusega suuremad keskused. Tabelist nr 7 nähtub, et kõige enam rakendati rahunemispeatusele juhte Harju maakonnas, kus kokku oli see 51 korral. Seda seletab ka asjaolu, et Harju maakond on suurema liiklussageduse ja tihedama asustusega ning seetõttu koondub enamus liiklusest pealinna ümbrusesse. Harju maakonnale järgnesid Põlva maakond 25 korral, Jõgeva maakond 24 korra ja Ida-Viru maakond 20 korral. Seevastu väikseim arv mõjutusmeetme rakendamist esines Lääne ja Valga maakonnas, kus rakendati rahunemispeatust vaid ühel korral.

Maakond	Naised	Mehed	Kokku
Harju maakond	12	39	51
Ida-Viru maakond	5	15	20
Jõgeva maakond	5	19	24
Lääne maakond		1	1
Lääne-Viru maakond	2		2
Põlva maakond	3	22	25
Pärnu maakond	3	11	14
Saare maakond	2	3	5
Tartu maakond	1	6	7
Valga maakond		1	1
Viljandi maakond	1	14	15
Võru maakond	2	5	7
Kokku	**36**	**136**	**172**

Tabel nr 7. Rahunemispeatuse rakendamine 2025.aastal maakondade lõikes (Politsei-ja Piirivalveamet, 2026).

4.2 Soo ja vanuseline jaotus

Analüüsi põhjal vaadates võib öelda, et lubatud sõidukiiruse ületamine esines sagedamini meeste seas, kus mõjutusmeedet kohaldati 136 meesterahva hulgas, mis on 79% kõigist rakendatud rahunemispeatusest. Mõjutusmeetmele allutatud naisterahvaid oli kokku 36, mis teeb 21% kogu rakendatud rahunemipeatuste hulgast.
Tulem on kooskõlas ka üldise liiklusjärelvalve statistikaga, kus meesterahvaste seas esineb liiklusriskeerivat käitumist, sealhulgas kiiruseületamist, rohkem kui naisterahvaste seas (Politsei- ja Piirivalveamet, 2026).

Rahunemispeatusele allutatud kiiruseületaja keskmine vanus oli 44 eluaastat. Naiste kesmine vanus 41 eluaastat ning meeste keskmine vanus 45 eluaastat. Noorim liiklusrikkuja olid vaid 16-aastane ning vanim 83-aastane.

Enim rahunemispeatuseid määrati vanusegrupis 46–55 eluaastat, mis tegi kokku 44 mõjutusmeedet, 26–35 eluaastat 37 mõjutusmeedet ning 36–45 eluaastat 36 mõjutusmeedet . Tulemist nähtub, et mõjustusmeetme sihtrühm ei ole üksnes noored sõidukijuhid, vaid märkimisväärne osa kiiruseületamistest pannakse toime keskeas sõidukijuhtide poolt.

Vanusegrupp	**Meetmete arv**
16-25	19
26-35	37
36-45	36
46-55	44
56-65	24
66-75	7
76-83	5
Kokku	**172**

Tabel nr 8. Vanuseline jaotus 2025.aastal rahunemispeatuse rakendamisel Politsei- ja Piirivalveamet 2026).

4.3 Kiiruseületamise analüüs

Rahunemispeatuse raames kogutud andmete põhjal oli kesine kiiruseületamine 15km/h üle lubatud piirkiiruse. Enim rakendati rahunemispeatust juhtudel, kus lubatud suurimat sõidukiirust ületati 12 km/h ja seda 29 korral ning 20 km/h 23 korral. Lisaks esines sagedasti kiiruseületamisi 13 km/h, 14 km/h ja 15 km/h üle lubatud sõidukiiruse. Statistika põhjal saab järeldada, et rahunemispeatust rakendatakse peamiselt mõõdukate rikkumiste korral, kus eesmärk on suunata sõidukijuhi tähelepanu liiklusriskeeriva käitumise ennetamisele.

Ületatud sõidukiirus km/h	**Meetmete arv**
12	29
20	23
13	20
15	18
14	17
17	16
19	14
18	12
16	10
10	8
11	4
28	1
Kokku	**172**

Tabel 9. Keskmine kiiruseületamine 2025.aastal rahunemispeatuse raames Politsei-ja Piirivalveamet 2026).

4.4 Järeldused

Senise 2025.aasta statistika põhjal tehtava järelduse käigus saab välja tuua, et rahunemispeatus on hetkel kasutuses kui ennetav meede kiiruseületamise korral.

Kõige enam rakendatakse mõjutusmeedet suurema liikluskoormusega piirkondades ning peamine sihrtühm on keskealised meessoost sõidukijuhid.

Vanuseline jaotus näitab siiski, et kiiruseületamist tuleb ette kõigi vanusegruppide esindajate seas. Ühtlasi mõjutusmeetme laialdasem kasutamine võib aidata kaasa korduvate rikkumiste ennetamisele kohest esmast karistusmeedet kohaldamata.

EKSPERTARVAMUS POLITSEI- JA PIIRIVALVEAMETI GRUPIJUHT SANDER KULLAMAA

Ekspertarvamus viidi läbi uurimistöö raames, mille eesmärk oli analüüsida rahunemispeatuse kui liiklusohutust parandava meetme olemust, rakendamist ja mõju koostöös Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna prefektuuri liiklusvaldkonna esindajaga, kelleks on grupijuht Sander Kullamaa. Ekspertarvamus tugineb Politsei- ja Piirivalveameti liiklusvaldkonna praktikale ning käsitleb rahunemispeatust kui ennetuslikku meedet liiklusohutuse parandamisel.

Rahunemispeatuse keskne eesmärk on suunata sõidukijuhti oma käitumist teadlikult analüüsima ning seeläbi ennetada edasisi korduvaid kiiruseületamisi ära hoidma. Erinevalt traditsioonilistest karistusmeetmetest nagu täna on selleks rahatrahv, siis ei keskendu rahunemispeatus niivõrd rikkumise sanktsioneerimisele, vaid juhi hoiakute ja otsustusprotsesside mõjutamisele. Sõidukijuhile lähenetakse teadlikumalt, pannes teda analüüsima ning seeläbi on ka kontakt inimesega pikem.

Meetme kasutuselevõtu aluseks on olnud vajadus leida tõhusamaid viise korduvate kiiruseületamiste vähendamiseks. Praktika on näidanud, et pelgalt karistuslikud meetmed ei pruugi tagada püsivat käitumise muutust. Ka tagasisidena on välja toodud, et trahvi saades makstakse see ära ning ajapikku see ununeb, kuid rahunemispeatuse rakendamisest jääb inimesele pigem positiivne emotsioon ja mälestus.

Mõjutusmeedet kohaldatakse teatud kriteeriumite järgi. Olulised kriteeriumid on rikkumise raskus, juhi varasem liikluskäitumise taust ning tema suhtumine ja hoiak teosse. Rahunemispeatust rakendakatse juhtudel, kus kiiruseületamise puhul jääb kuni 20 km/h ületatud lubatud sõidukiirusest, sõidukijuhil ei ole kehtivaid liiklusalaseid süütegusid ning ta on ise selle meetme kohaldamisega nõus ehk koostöö peab olema mõlema osapoole poolt.

Rahunemispeatus on nagu iga teine politseiline tegevus. Mõjutusmeetme kohaldamist reguleerib organisatsioonisisene akt, mis on välja töötatud teenuse omaniku poolt.

Seda ei saa otseselt nimetada ainult rahunemispeatuse juhiseks, kuid see annab suuniseid selle mõjutusmeetme rakendamiseks ja elluviimiseks reaalses praktikas. Teadaolevalt hetkel töötatakse välja eraldiseisvat juhist antud meetme kohaldamiseks.

Rahunemispeatus on politseiline tegevus, mis hõlmab endas ka tavapärasest suuremat inimressurssi. Eksperdi sõnul on rakendatud hetkel mõjutusmeedet peamiselt suurematel maanteedel ja teadlikumalt valitakse kohti, kus seda läbi viia. Infrastuktuurist tulenevalt peab arvestama ümbritseva keskkonnaga, ligipääsetavusega, ohutusega ning märgistatavusega. Ka rahunemispeatust tähistavad vastavad sildid, mis rakendamise hetkel nähtavale kohale välja pannakse. S. Kullamaa lisas, et tehnoloogia oleks võimeline tegema politseitööd selle võrra lihtsamaks, kui saaksime täna kasutada ka suurematel maanteedel muutuva teabega liiklusmärke, mis tõmabab oluliselt rohkem ka liikelja tähelepanu. Kohavaliku osas on hetkel kasutatud peamiselt suuremaid kõrvalisi parklaid, mis oleks sõiduteest eraldatud ning võimalikult ohutu politseilise tegevuse läbiviimise jaoks.

Sõidukijuhtide reaktsioon mõjutusmeetmele on seni olnud pigem positiivne, vähemalt nende sõidukijuhtide poolt, kes on seda ise saanud kogeda. Inimesi täna veel üllatab see teadmine, et rahatrahvi asemel on võimalus hoopis peatuda 45-minutit. Ühtlasi on see ka politseiametniku vaates positiivne asjaolu, et kontakt kodanikuga on pikem, vajadusel on võimalik vastata liiklusalastele küsimustele ning kujundada seeläbi usalduslikumat suhet kodaniku ja riigi vahel. Eksperdi hinnangul on fookus selles suunas, et anname liiklejale võimaluse oma veast õppida ning seeläbi liikluses olla eeskujulikum ja teadlikum oma tegevuses.

Eksperdi hinnangul ilmneb seos sõdukijuhi vaimse seisundi ja liikluskäitumise vahel. Stressis, emotsionaalne või väsinud sõidukijuht käitub liiklus implusiivsemalt, sest vähenenud on keskendumisvõime ja emotsioonid saavad ratsionaalsest mõtlemisest võitu. Seetõttu ongi rahunemispeatus ühtlasi ka hea alternatiiv enda mõtteid selgemaks mõelda.

Mõjutusmeetme rakendamisel, nagu eelpool mainitud, tuleb arvestada, et politsei vaates kulub inimressurssi tavapärasest ehk rohkem ning samuti on üheks piiravaks teguriks ka aeg.

Kui rahunemispeatust viiakse läbi teatud ajavahemiku jooksul ning reidi käigus satub kiiruseületaja reidi viimasel poolel tunnil, siis võib juhtuda, et antud sõidukijuhile taolist meedet kohaldada ei saa, sest reidi aeg hakkab lõppema.

See on ka põhjus, et miks ei saa igapäevaselt liiklusjärelvalves antud meedet kohalda sihipäraste tegevuste raames. Pikaajalises perspektiivis nähakse rahunemispeatusel potentsiaali avaldada positiivset mõju liiklusohutusele, eelkõige läbi hoiakute kujundamise.

S.Kullamaa lisab, et käitumuslikud muutused ei pruugi juhtuda üleöö, kuid usub, et esimesi tulemusi liiklusohutuse valdkonnas võiks olla näha 2028.aastal. Eelneva, 2025.aasta mõjutusmeetme tulemuste pinnalt võib öelda, et see meede on juhtide poolt hästi vastu võetud, kuid täna on siiski ka umbes sama võrra sõidukijuhte, kes rahunemise asemel valivad karistusmeetmena rahatrahvi.

Arengusuundadena tõi S.Kullamaa esile, et vajadus integreerida rahunemispeatuse tulemused olemasolevatesse süsteemidesse, sealhulgas andmekogudesse, et võimaldada varasemate kokkupuudete tulemit ja statistikat. Täna ei ole andmekogudes nähtav, et kas sõidukijuhti on varasemalt allutatud mõjutusmeetmele või mitte. Samuti nähakse potentsiaali digilahenduste kasutamises. Rahunemispeatuse raames töötatakse hetkel välja rakendust, mille kohta ekpert veel täiendavaid kommentaare ei jaga. Veel rõhutas S. Kullamaa, et oluline on suurendada meetme nähtavust ja selgitustööd avalikkuse ees.

Kokkuvõttes võib järeldada, et rahunemispeatus on perspektiivikas lähenemine liiklusjärelevalves, mis keskendub juhi käitumise ja hoiakute kujundamisele. Mõjutusmeede pakub väärtuslikku alternatiivi traditsioonilistele karistusmeetmetele.

EKSPERTARVAMUS LIIKLUSPSÜHHOLOOG GUNNAR MEINHARD

Ekspertarvamus viidi läbi liikluspsühholoog Gunnar Meinhard- (iga) eesmärgiga selgitada välja sõidukijuhi vaimse seisundi, pauside tegemise ning liikluskeskkonna infrastruktuursete lahenduste mõju liiklusohutusele. Selle raames käsitleti psühholoogilisi tegureid nt väsimuse ja stressi mõju sõiduki juhtimisele, peatumisvõimalusi meie infrastruktuurist lähtuvalt ning rahunemispeatuse mõju ja olulist liikluskkeskonnas tervikuna.

Sõidukijuhi käitumist mõjutavad eelkõige psühholoogilised tegurid. Eksperdi hinnangul mõjutavad sõidukijuhi käitumist ja otsustusvõimet enim tähelepanuvõime, keskendumisvõime, orienteerumisvõime ning reaktsiooniaeg. Liiklemisel on tegemist keskse tähtsusega kognitiivsete võimetega, mille nõrgenemine võib viia ekslike otsuste ja ohtlike olukordadeni. Lisaks tõi G. Meinhard välja isiksuslikud ja käitumuslikud tegurid, nagu noorte riskialdis käitumine, asotsiaalsed hoiakud ning eakate juhtide keskendumisvõime langus. Samuti rõhutati emotsionaalse tasakaalu ja enesekontrolli olulisust, kuna nende puudumine võib põhjustada liiklusriskeerivat käitumist.

Ekspert rõhutas, et väsimusel ja stressil on liiklusõnnetuste tekkes väga oluline roll. Mõlemad seisundid mõjutavad juhi tähelepanu, reaktsioonivõimet ning otsustusprotsessi, kuid nende tegelikku osakaalu liiklusõnnetustes on keeruline täpselt määrata. Samuti toodi välja, et juhid jätkavad sageli sõitu ka siis, kui nad tunnevad end väsinuna või emotsionaalsena. Selle põhjuseks võib olla soov kiiresti sihtkohta jõuda, oma võimete ülehindamine, harjumuspärane käitumine või kohusetunne.

Pikaajaline järjestikune mootorsõiduki juhtimine põhjustab tähelepanuvõime, keskendumisvõime ja orienteerumisvõime langust ning reaktsiooniaja pikenemist sõnas ekspert. Kuna need võimed on ohutu liiklemise seisukohalt kriitilised, suureneb nende halvenemisel ka liiklusriskide tõenäosus. Pikaajalise sõidu tulemusena võib juht hakata olukordi alahindama või reageerida ohtudele hilinemisega.

Sellest tulenevalt on sõitude vahel pauside tegemine eksperdi sõnul oluline roll ennetusmeetmena liiklusohutuse parandamisel. Pausid võimaldavad taastada sõidukijuhi tähelepanu- ja keskendumisvõimet ning parandada reaktsioonikiirust. Tavaliikluses võiks eksperdi hinnangul rakendada sarnaseid põhimõtteid nagu kutseliste juhtide puhul, kus pauside tegemine on seadusega reguleeritud. Pikemate sõitude puhul soovitati teha peatusi iga 2–2,5 tunni järel või ligikaudu iga 200 kilomeetri järel. Optimaalseks pausipikkuseks hinnati 15–30 minutit, samas kui 45-minutiline paus võib olla tõhusam suurema väsimuse või stressi korral.

G.Meinhard tõi välja, et peatuskoha valikul on ümbritseval keskkonnal oluline mõju juhi vaimse seisundi taastumisele. Looduslähedane, vaikne ja turvaline keskkond aitab vähendada stressi ning taastada tähelepanuvõimet. Positiivset mõju võivad suurendada ka mugavus ja privaatsus, näiteks võimalus viibida autos rahulikult või teha lühike jalutuskäik looduslähedases keskkonnas.

Eksperdi hinnangul mõjutavad liikluskeskkonna infrastruktuursed lahendused juhi käitumist väga tugevalt ning sageli alateadlikult. Näiteks laiad ja sirged teed vähendavad juhi riskitaju ning võivad soodustada suuremaid kiirusi ja tähelepanu hajumist. Seevastu kitsamad teed, teekünnised ja ringristmikud sunnivad juhti kiirust vähendama ning ümbritsevale rohkem tähelepanu pöörama. Samuti mõjutab keskkond sõidukijuhi emotsionaalset seisundit – looduslik keskkond võib vähendada stressiseisundit, samas kui pingeline linnakeskkond võib seda vastupidiselt suurendada.

Eesti teedel pole piisavalt võimalusi ohutuks peatumiseks lisas G. Meinhard. Parklad ja muud peatumiseks sobivad kohad paiknevad ebaregulaarselt ning nende olemasoluga ei ole võimalik sõitu piisavalt hästi planeerida. Samuti peeti probleemseks teede kitsust ja teeäärsete alade ebapiisavat ohutust. Rahunemispeatuse ideed hindas ekspert positiivselt, nähes selles võimalust pakkuda õigusrikkujale kohest rehabiliteerivat sekkumist.

Meetme tõhususe suurendamiseks soovitati peatuse ajal kasutada isikustatud lähenemist, aidates juhil mõista oma riskikäitumist ja selle võimalikke tagajärgi. Lisaks peeti oluliseks suunata juhte täiendavatele liiklusohutuskoolitustele.

Kokkuvõtvalt võib ekspertarvamusele tuginedes öelda,et sõidukijuhi vaimne seisund, väsimus, stress, pauside tegemine ning liikluskeskkonna infrastruktuur mõjutavad otseselt liiklusohutust. Juhi tähelepanuvõime ja emotsionaalne tasakaal on olulised ohutu liiklemise eeltingimused. Samuti nähtub eksperdi arvamusest, et Eesti teedel võiks olla rohkem ohutuid peatumisvõimalusi ning rahunemispeatuse rakendamine võiks toetada riskikäitumise vähendamist ja liiklusohutuse parandamist tervikuna.

JÄRELDUSED NING ETTEPANEKUD

Uurimistöö eesmärk oli välja selgitada, kas rahunemispeatusel kui infrastruktuursel ja psühholoogilisel meetmel on mõju sõidukijuhi vaimsele heaolule, liikluskäitumisele ning üldisele liiklusohutusele. Uurimistöö käigus analüüsiti teoreetilisi käsitlusi, Eesti liiklusstatistikat aastatel 2020-2025, viidi läbi pilootuuring küsitlusena rahunemispeatuse reidide käigus osalenud sõidukijuhtide seas ning kaasati ekspertarvamused Politsei- ja Piirivalveameti ning liikluspsühholoogia valdkonnast. Tulemuste põhjal võib järeldada, et rahunemispeatus on perspektiivikas ja innovatiivne meede, millel võib olla oluline roll ohutuma liikluskeskkonna kujundamisel.

Uurimisküsimusele, kuidas sõidukijuhid tajuvad rahunemispeatuse eesmärki ja vajalikkust, saab vastata, et üldine hoiak meetme kohaldamise suhtes oli positiivne. Küsitluses osalenud juhid pidasid rahunemispeatust vajalikuks ning õiglaseks alternatiiviks rahatrahvile. Kõik vastajad nõustusid täielikult väitega, et rahunemispeatus on õiglane alternatiiv tavapärasele karistusmeetmele. Samuti leidis enamik vastanutest, et meede aitab kaasa liiklusohutuse parandamisele ning võib vähendada edasist liiklusriskeerivat käitumist. See viitab asjaolule, et juhid tajuvad rahunemispeatust mitte karistusena, vaid võimalusena oma liikluskäitumist ümber hinnata ja teha paremaid valikuid.

Teisele uurimisküsimusele, millised tegurid mõjutavad rahunemispeatuse kasutamist, näitasid tulemused, et määrava tähtsusega on peatuse asukoht, turvalisus, ligipääsetavus ja keskkonna kvaliteet. Kõik küsitluses osalenud juhid tõid välja, et rahunemispeatuse koht omab olulist tähtsust. Soovitati kasutada suuremaid parklaid, kõrvalisi ohutuid peatuskohti ning võimalusel looduslähedases keskkonnas. See kinnitab töö teoreetilises osas käsitletud psühholoogia seisukohti, mille kohaselt mõjutab füüsiline ruum inimese emotsionaalset seisundit ja käitumist. Kui peatuskohas on suur müratase, seal pole juhi jaoks ohutu või tekitab karistusliku tunde, võib meetme mõju väheneda. Seetõttu ei seisne rahunemispeatuse tõhusus üksnes peatuse kestuses, vaid suurel määral selle kvaliteetsuses kriteeriumite ees.

Kolmandale uurimisküsimusele, kuidas rahunemispeatus aitab kaasa sõidukijuhi vaimsele heaolule ning liiklusriskeeriva käitumise ennetamisele, saab vastata, et meetmel on selge potentsiaal toimida emotsioonide reguleerimise ja enesekontrolli taastamise vahendina. Ekspertide hinnangul mõjutavad stress, väsimus, frustratsioon ja tähelepanu hajumine otseselt juhi otsustusvõimet ning suurendavad impulsiivse liikluskäitumise riski. Rahunemispeatus annab võimaluse kiirust ületanud juht ajutiselt aktiivsest liiklusvoost eemaldada, loob võimaluse fookuse taastamiseks ning annab aega teo ja hoiakute analüüsimiseks. Uurimistöö statistiline osa kinnitas, et Eestis on kiiruseületamine jätkuvalt aktuaalne probleem ning viimastel aastatel on kiiruseületamiste arv taas kasvutrendis.

Uuringu tulem kinnitab, et täna vaid pelgalt traditsioonilisest karistusmeetmest ei piisa, sest üksnes rahatrahv ei pruugi anda pikaaegseid muutvaid tulemusi liikluskäitumises. Vajadus on uute ennetusmeetmete järele. Politsei- ja Piirivalveameti eksperthinnangu kohaselt kipub rahatrahv aja jooksul ununema ning ei pruugi täita pikas perspektiivis oma eesmärki. Rahunemispeatuse rakendamise puhul jääb sellest sõidukijuhile siiski kogemus ning lisaks asjaolu, et inimese suhtes ei hakata läbi viima koheselt tavapärast menetlust, siis juba seeläbi võib mõjutada see juhi sisemisi hoiakuid ja edasist liikluskäitumist.

Hinnangute andmisel võtab uurimistöö kirjutaja arvesse ka uurimistöö piiranguid. Pilootuuringu valim oli väike, kui küsitluses osales kokku 7 inimest (sõidukijuhti), mis tähendab, et tulemusi ei saa üldistada kogu Eesti lõikes.
Tegemist on selles valdkonnas esmase uurimusega, mis näitab kuhu js millises suunas oleks tarvis edasi liikuda suuremate uuringute tarvis. Lisaks puuduvad hetkel ka pikaajalised andmed selle kohta, kas mõjutusmeetmele allutatud juhid panevad hiljsemalt toime vähem rikkumisi kui tavamenetluse läbinud juhid.

Siiski võib esmase uurimuse põhjal hinnata, et rahunemispeatus sobitud meie kaasaegse liiklusohutuse käsitlusega. Selle tõhusus ei sõltu üksnes meetme olemasolust, vaid selle edukast läbiviimisest, ametnike selgitustööst ja profesionaalsest suhtlemisoskusest, sobivast keskkonnast, juhi kaasamisest ning meetme järjepidevast arendamisest ja rakendamisest

Alljärgnevalt on uurimuse raames välja toodud soovitused, läbi mille mõjutusmeetme rakendamist veel tõhusamaks muuta:

- Luua ühtsed standardid rahunemispeatuse kohavalikul (nähtavus; ohutus; ligipääsetavus; märgistatvus).

- Laiendada rahunemispeatuste rakendamist Eesti lõikes nt tihedama perioodi jooksul ning seeläbi hinnata meetme tegelikku mõju.

- Sidusus andmekogudega. Varasemalt mõjutusmeetmele allutatud juhtide puhul statistika, et milline on hilisem liikluskäitumine ja mõju korduvrikkumistele.

- Paindlik peatuse kestvus. Kaaluda peatumise aega vastavalt ületamise suurusele ehk kiiruseületamine, mis jääb kuni 14 km/h ületatud, siis on seismise aeg näiteks 30 minutit ning kui ületaamine jääb vahemikku 15-20 km/h ületatud, siis 45-minutit seisuaega.

- Olemasoleva tehnoloogia kasutamine antud politseilise tegevuse raames nt muutuva teabega liiklusmärkide kasutamine.

- Kasutada digilahendusi nt mobiilirakenduste kaudu eneseanalüüsi küsimustike täitmine või liiklusalaste kaasuste lahendamine või liiklusohutuse õppevideo vaatamine.

- Inimeste teadlikuse tõstmine rahunemispeatuse olemusest kampaaniate näol või viies teadmine ka koolidesse sh autokoolid ja erinevad liiklusohutust kajastavad telesaated.

KOKKUVÕTE

Uurimistöö teemaks oli rahunemispeatus kui infrastruktuurne ja psühholoogiline meede sõidukijuhi vaimse heaolu ning liiklusohutuse tagamiseks. Töö keskendus uudse ennetusmeetme analüüsile ja mõjule sihtrühma ehk sõidukijuhtide seas Eesti näitel. Selle eesmärk oli välja selgitada, kas mõjutusmeetmel võib olla positiivne mõju sõidukijuhi käitumisele, keskendumisvõimele, vaimsele seisundile ning laiemalt liiklusohutuse parandamisele.

Uurimisteema aktuaalsus tulenes asjaolust, et liiklusohutus ei sõltu täna üksnes tehnilistest lahendustest, teede kvaliteedist või järelevalvest, vaid olulist rolli mängib inimene selle keskmes. Stress, väsimus, emotsionaalnsus, tähelepanu hajumine ning impulsiivne käitumine mõjutavad otseselt juhi reaktsioonivõimet ja otsustutamisvõimet. Sellest lähtuvalt ei pruugi traditsioonilised karistusmeetmed, nagu rahatrahv, alati saavutada soovitud pikaajalist mõju liikluskäitumise vaates. Vajadus on meetmete järele, mis mõjutaksid liikleja hoiakuid ning aitaksid kaasa turvalisema liikluskäitumise kujunemisele.

Uurimistöö teoreetilised käsitlused kinnitasid, et inimese emotsionaalne seisund mõjutab oluliselt tema käitumist liikluses. Samuti toodi välja, et tänapäevane liiklusohutuse käsitlus liigub järjest enam karistuslikult mudelilt ennetava ja süsteemse lähenemise suunas ehk arvestatud on võimalike inimlike eksimustega.

Uurimuse empiirilises osas viidi läbi pilootuuring mõjutusmeetmele allutatud sõidukijuhtide seas. Küsitlus toimus Politsei- ja Piirivalveameti rahunemispeatuste reidide käigus ning selles osales kokku seitse sõidukijuhti. Kuigi valim oli väike, võimaldas see saada esmase ülevaate juhtide hoiakutest ning hinnangutest meetme suhtes. Tulemustest selgus, et rahunemispeatust tajuti üldiselt positiivselt. Vastajad pidasid seda vajalikuks liiklusohutuse tagamise seisukohalt ning õiglaseks alternatiiviks rahatrahvile. Küll aga piiratud valimi tõttu ei saa anda üldistavaid hinnanguid kogu Eesti vaates.

Enamik osalenutest leidis, et rahunemispeatus aitab mõelda toimepandud rikkumise üle ning võib mõjutada edasist käitumist liikluses. Oluliseks aspektiks osutus rahunemispeatuse läbiviimise peatumise koht ja ümbritsev keskkond. Kõik vastajad pidasid tähtsaks peatuse asukoha juures turvalisust ning üldist keskkonna kvaliteeti. See kinnitab, et meetme tõhusus ei sõltu ainult peatuse kestusest, vaid ka sellest, millises keskkonnas seda rakendatakse. Sellest tulenevalt võib kohavalik kas toetada juhi rahunemist ja keskendumisvõime taastamist või vastupidiselt muuta seda veel ärevamaks.

Lähtuvalt uurimuse statistilisest analüüsist näitas see, et kiiruseületamine on Eestis jätkuvalt aktuaalne. Aastatel 2020–2025 oli kiiruseületamiste arv kõikuv, kuid viimastel aastatel taas kasvutrendis. See kinnitab ühtlasi ka asjaolu, et traditsiooniliselt rahatrahv üksi ei suuda probleemi olemust lõplikult lahendada ning vajadus täiendavate ennetuslahenduste järele on olemas. 2025. aastal rakendati Eestis rahunemispeatust 172 korral, mis näitab, et meede on praktikas kasutusele võetud ning sellel nähakse potentsiaali.

Ekspertarvamused täiendasid uurimistulemusi nii psühholoogiliste kui ka praktiliste vaadetega. Politsei- ja Piirivalveameti esindaja hinnangul võimaldab rahunemispeatus juhiga pikemat kontakti, teadlikumat suhtlust ning suuremat võimalust mõjutada inimese hoiakuid rohkem, kui tavapärane rahatrahv. Liikluspsühholoogi hinnangul on pauside tegemine liiklusohutuse seisukohalt väga oluline, aidates kaasa tähelepanu taastumisele ja emotsionaalse seisundi stabiliseerimisele. See toetab seisukohta, et rahunemispeatus ei ole üksnes menetluslik alternatiiv, vaid potentsiaalne liiklusohutuse rakenduslik meede.

Uurimuse tulemusena võib järeldada, et rahunemispeatusel on potentsiaali liiklusriskeeriva käitumise vähendamisel, sõidukijuhi vaimse heaolu tagamisel ning turvalisema liikluskeskkonna kujundamisel. Tegemist on meetmega, mis ühendab endas infrastruktuurseid lahendusi, psühholoogilisi tegureid ning ennetavavat sekkumist, mis on kooskõlas kaasaegse liiklusohutuse põhimõtetega. Et saada laiapõhjalisemaid tulemusi, on tarvis läbi viia põhjalikumat uurimust pikema aja jooksul ja rohkema valimiga.

Laialdasem uuring võimaldab hinnata mõjutusmeetme pikaajalist mõju korduvrikkumistele, liiklusõnnetuste tekkele ning sõidukijuhtide hoiakute kujundamisele.

Kokkuvõttes võib öelda, et rahunemispeatus on uuenduslik ja perspektiivikas lahendus Eesti liiklusohutuse valdkonnas. Selle järjepidev arendamine, teadlik rakendamine ning andmete kogumine võivad tulevikus anda olulise panuse turvalisema liikluskeskkonna loomisse ja inimkesksema liiklusjärelevalve kujundamisse.

SUMMARY

Cooling-off stop as an infrastructural and psychological measure to promote drivers mental well-being and ensure road safety. The topic of the thesis was the cooling-off stop as an infrastructural and psychological measure to support drivers' mental well-being and improve road safety. The study focused on analysing this innovative preventive measure and its impact on the target group, namely drivers, using Estonia as a case example. The aim was to determine whether such an intervention could have a positive effect on driver behaviour, concentration, mental state, and more broadly on improving road safety.

The relevance of the research topic stemmed from the fact that road safety today does not depend solely on technical solutions, road quality, or enforcement measures. A crucial factor is also the human being at the centre of traffic systems. Stress, fatigue, emotional instability, distraction, and impulsive behaviour directly affect a driver's reaction time and decision-making ability. Therefore, traditional punitive measures such as fines may not always achieve the desired long-term effect in terms of road behaviour. There is a growing need for measures that influence road users' attitudes and contribute to the development of safer traffic behaviour.

The theoretical framework of the study confirmed that a person's emotional state significantly influences behaviour in traffic. It was also highlighted that modern approaches to road safety are increasingly shifting from a punitive model toward a preventive and systemic approach that takes possible human error into account.

In the empirical part of the study, a pilot survey was conducted among drivers who had been subjected to the cooling-off stop measure. The survey took place during cooling-off stop operations organised by the Police and Border Guard Board and involved a total of seven drivers. Although the sample size was small, it provided an initial overview of drivers' attitudes and assessments regarding the measure.

The results indicated that cooling-off stops were generally perceived positively. Respondents considered them necessary from the perspective of ensuring road safety and a fair alternative to monetary fines. However, due to the limited sample size, no broad generalisations can be made for all of Estonia.

Most participants found that the cooling-off stop helped them reflect on the offence committed and could influence their future behaviour in traffic. An important aspect proved to be the location of the stop and the surrounding environment. All respondents considered safety and the overall quality of the environment at the stop location to be important. This confirms that the effectiveness of the measure depends not only on the duration of the stop, but also on the environment in which it is implemented. Accordingly, the choice of location may either support the driver's calming down and restoration of concentration, or conversely increase anxiety.

Based on the statistical analysis, speeding remains a widespread problem in Estonia. Between 2020 and 2025, the number of speeding violations fluctuated, but in recent years showed an upward trend again. This also confirms that traditional monetary fines alone are insufficient to fully resolve the problem, and there is a need for additional preventive solutions. In 2025, cooling-off stops were implemented 172 times in Estonia, demonstrating that the measure has already been introduced in practice and is seen as having potential.

Expert opinions complemented the research findings from both psychological and practical perspectives. According to a representative of the Police and Border Guard Board, the cooling-off stop enables longer interaction with the driver, more conscious communication, and a greater opportunity to influence a person's attitudes compared to a standard fine. According to a traffic psychologist, taking breaks is highly important from a road safety perspective, as it helps restore attention and stabilise emotional state.

This supports the view that the cooling-off stop is not merely a procedural alternative, but a potentially effective practical road safety measure. As a result of the study, it can be concluded that the cooling-off stop has potential in reducing risky traffic behaviour, supporting drivers' mental well-being, and creating a safer traffic environment.

It is a measure that combines infrastructural solutions, psychological factors, and preventive intervention, in line with the principles of modern road safety.

ALLIKATE LOETELU

Ajzen, I. (1991). *The theory of planned behavior*. *Organizational Behavior and Human Decision Processes.* [2026, jaanuar 14].

https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T

Banerjee, I., & McCormack, L. (2010). *Aggressive driving: A review of the literature. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*.. [2026, jaanuar 14].

https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.02.001

Damasio, A. R. (1994). *Descartes' error: Emotion, reason, and the human brain*. G. P. Putnam's Sons. [2026, jaanuar 18]

Deffenbacher, J. L. (2003). *Anger, aggression, and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers*. *Behaviour Research and Therapy.* [2026, jaanuar 16].

https://doi.org/10.1016/S0005-7967(02)00046-3

Deffenbacher, J. L. (2016). *A review of interventions for driving anger*. *Journal of Contemporary Psychotheray.*. [2026, jaanuar 16].

https://doi.org/10.1007/s10879-015-9313-0

Deffenbacher, J. L., Lynch, R. S., Oetting, E. R., & Yingling, D. A. (2001). *Driving anger: Correlates and a test of state–trait theory*. *Personality and Individual Differences*. [2026, jaanuar 20].

Transpordiamet. Liiklusohutusprogramm aastateks 2026-2035. [2026, jaanuar 20]. https://www.transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2026-01/Liiklusohutusprogramm%202026–2035.pdf

Transpordiamet. *Nullvisioon.* [2026, jaanuar 25].

https://transpordiamet.ee/nullvisioon.

Vision Zero Network. *What is vision zero?* [2026, jaanuar 25]. https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/

Fleiter, J. J., & Watson, B. (2006). *The speed paradox: The misalignment between driver attitudes and speeding behaviour*. *Journal of the Australasian College of Road Safety*. [2026, jaanuar 29].

https://www.researchgate.net/publication/267760722_Profiling_high-range_speeding_offenders_Investigating_criminal_history_personal_characteristics_traffic_offences_and_crash_history

Gifford, R. (2014). *Environmental psychology: Principles and practice*. *Optimal Books.* [2026, veebruar 02].

https://www.researchgate.net/publication/401164598_Traffic_Psychology

Tokko, T., Eensoo, D., Vaht, M., & Harro, J. (2019). The effect of intervention programmes on impulsivity among traffic offenders. *European Journal of Criminology*. [2026, veebruar 05].

https://www.cambridge.org/core/journals/acta-neuropsychiatrica/article/efficacy-of-intervention-at-traffic-schools-reducing-impulsive-action-and-association-with-candidate-gene-variants/E7484D3C54DE9772B44CB5DAC7B47568

Wilde, G. J. S. (1994). *Target risk: Dealing with the danger of death, disease and damage in everyday decisions*. PDE Publications. [2026, veebruar 02].

https://www.researchgate.net/publication/351050894_Selected_Topics_in_Psychology_and_Traffic_Safety

World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. [2026, veebruar 07].

https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517

OECD / International Transport Forum. (2016). *Zero road deaths and serious injuries: Leading a paradigm shift to a safe system*. [2026, veebruar 11].

https://www.itf-oecd.org/zero-road-deaths

Transpordiamet. (2026). *Liiklusõnnetused 2020-2025*. [2026, aprill 18]. https://www.transpordiamet.ee/liiklusonnetuste-statistika

Transpordiamet. (2026). *Liiklusõnnetused vigastatute/hukkunutega 2020-2025*. [2026, aprill 18]. https://www.transpordiamet.ee/liiklusonnetuste-statistika Politsei- ja Piirivalveamet. (2026). *Kiiruseületamise statistika Eestis ajavahemikul 2020–2025*. [2026, aprill 20].

Politsei- ja Piirivalveamet. (2026). *Kiiruseületamise statistika maakonnitil 2020–2025*. [2026, aprill 20].

Politsei- ja Piirivalveamet. (2026). *Kiiruseületamise statistika Eestis ajavahemikul 2020–2025* lõigete kaupa [2026, aprill 20].

Politsei- ja Piirivalveamet. (2026). *Rahunemispeatuse statistilised andmed 2025*. [2026, aprill 20].

LISA 1 KÜSITLUS

Rahunemispeatuse rakendamise mõju sõidukijuhtide seas

Tere!

Minu nimi on Isabella Lisandra Lumirand ning olen Tallinna Ülikooli Haapsalu kolledži 3.kursuse Liiklusohutuse eriala üliõpilane. Seoses lõputöö kirjutamisega, mille teemaks on "**RAHUNEMISPEATUS KUI INFRASTRUKTUURNE JA PSÜHHOLOOGILINE MEEDE SÕIDUKIJUHI VAIMSE HEAOLU NING LIIKLUSOHUTUSE TAGAMISEKS**", siis olen koostanud ka vastava küsimustiku, mis käsitleb rahunemispeatuse vajalikkust ja mõju sõidukijuhtide käitumisele ning vaimsele seisundile.

Küsitluse eesmärk on koguda infot selle kohta, kuidas juhid tajuvad rahunemispeatust, millised tegurid mõjutavad selle meetme rakendamist ning kuidas võib see kaasa aidata liiklusohutuse parandamisele tulevikus.

Vastamine võtab aega umbes **kuni 10 minutit**. Kõik vastused on **anonüümsed** ning neid kasutatakse ainult seonduvalt lõputöö raames.

1.Sugu *

- ○ Mees
- ○ Naine
- ○ Ei soovi vastata

Pilt 1. Küsitluse sissejuhatus ning küsimus nr 1.

2.Vanus *

- ○ Alla 20 eluaasta
- ○ 21-30
- ○ 31-40
- ○ 41-50
- ○ 51-60
- ○ Üle 60 eluaasta

3. Kui kaua olete omanud juhtimisõigust? *

- ○ Esmane juhtimisõigus kuni 2 aastat
- ○ 5-10 aastat
- ○ 11-20 aastat
- ○ Üle 20 aasta

Pilt 2. Küsimused nr. 2-3.

4. Kas olete varasemalt kuulnud rahunemispeatuse meetmest või selles ise osalenud? *

- ○ Olen kuulnud, kuid pole selles osalenud
- ○ Olen kuulnud ja olen ka osalenud
- ○ Ei ole kuulnud ega pole osalenud selles

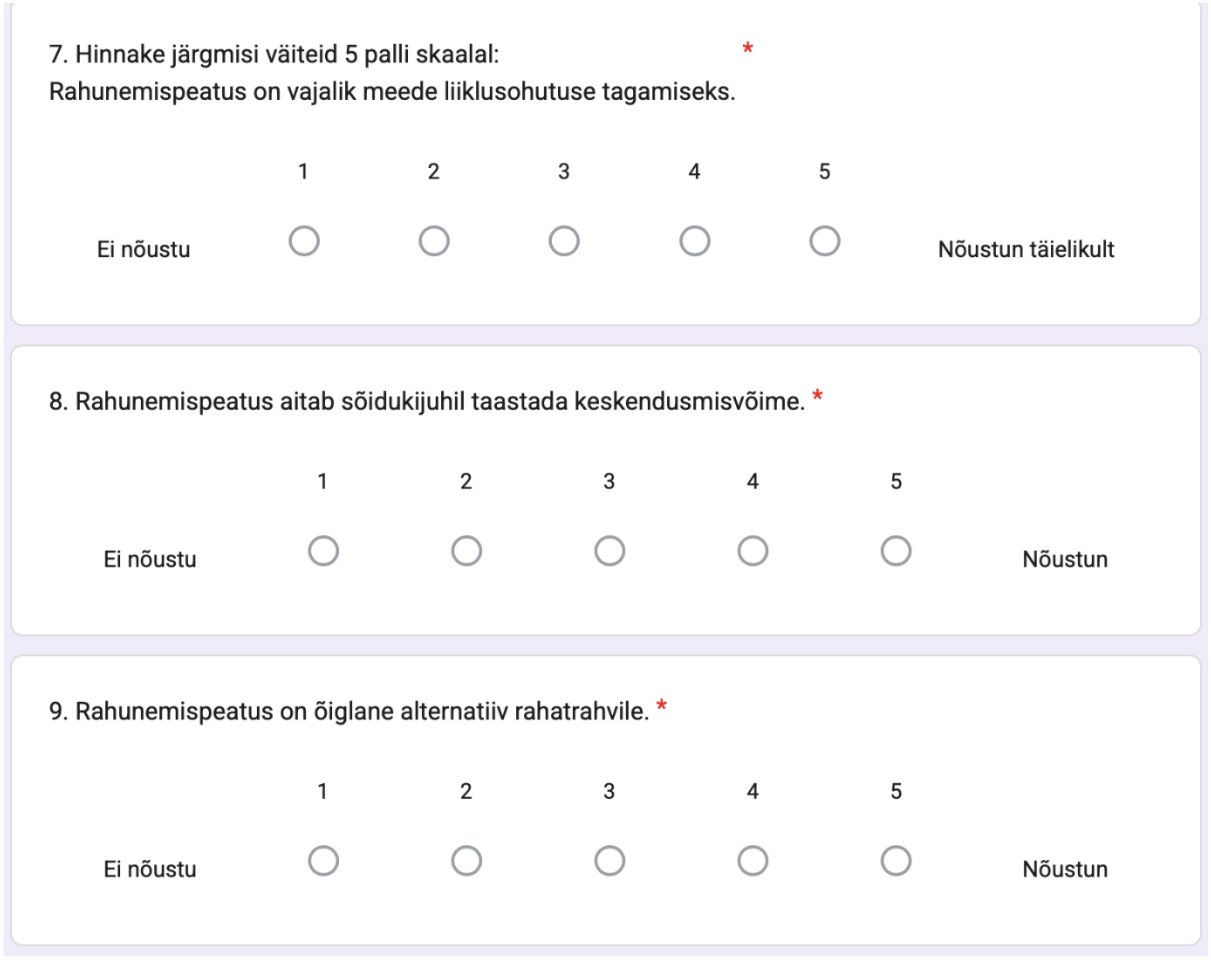
5. Avaldage arvamust, et millist rolli mängib Teie hinnangul rahunemispeatuse läbiviimisel selle asukoht ja tingimused (nähtavus, turvalisus, märgistatvus, mugavus). *

Pikk vastuse tekst

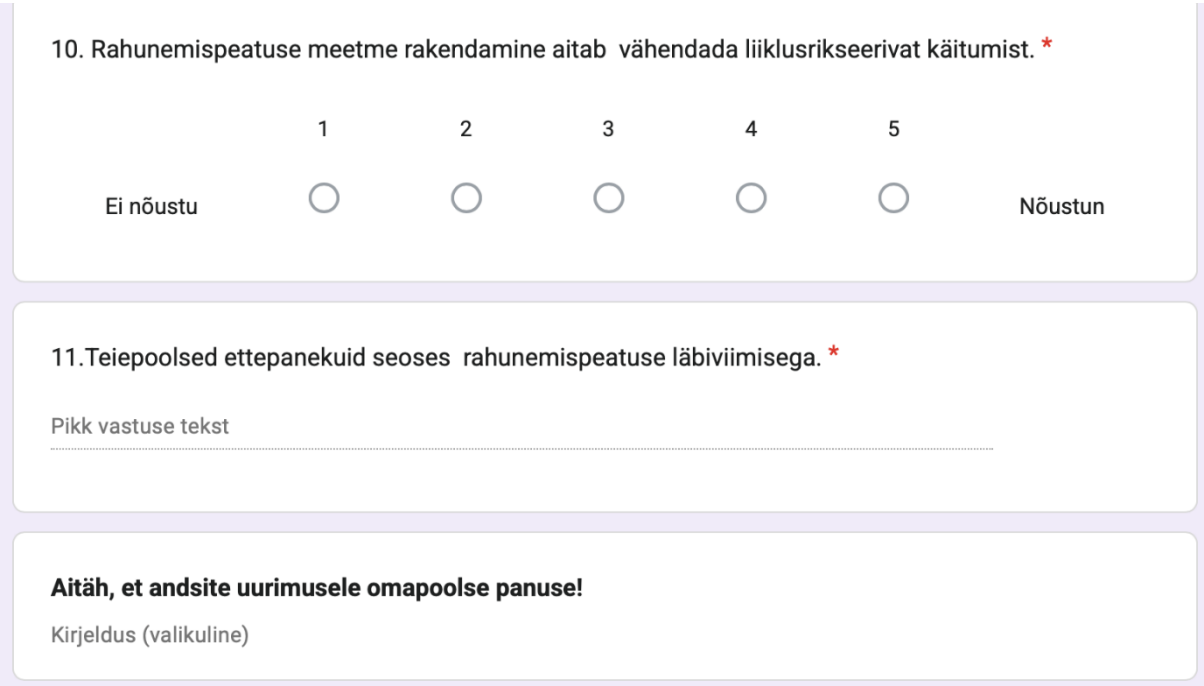
6.Avaldage arvamust, et millised võiksid olla Teie hinnangul rahunemispeatuse suurimad eelised või puudused, riskid. *

Pikk vastuse tekst

Pilt 3. Küsimused nr. 4-6.



Pilt 4. Küsimused nr 7-9.



Pilt 5. Küsimused nr 10-11.

LISA 2 KÜSIMUSED

Politsei- ja Piirivalveameti Lõuna prefektuuri grupijuht Sander Kullamaa

1.Kuidas määratlete rahunemispeatuse eesmärki ning selle rolli liiklusjärelevalve kontekstis?
2.Millistel kaalutlustel on rahunemispeatus võetud kasutusele Politsei- ja Piirivalveametis?
3.Millistes situatsioonides eelistatakse rahunemispeatuse rakendamist tavapärastele menetluslikele meetmetele, nagu rahatrahv või hoiatamine?
4.Millised tegurid mõjutavad otsustusprotsessi rahunemispeatuse kohaldamisel (hoiakud ja rikkumise raskusaste)?
5.Kuidas kirjeldaksite rahunemispeatuse praktilist läbiviimise protsessi ning millised etapid on selle juures määrava tähtsusega?
6.Millistest põhimõtetest lähtutakse rahunemispeatuse läbiviimise koha valikul?
7.Kuidas hindate sõidukijuhtide reaktsioone rahunemispeatusele võrreldes traditsiooniliste karistusmeetmetega?
8.Milline on rahunemispeatuse mõju sõidukijuhi käitumisele ja eneseregulatsioonivõimele Teie hinnangul?
9.Kuidas mõjutavad sõidukijuhi vaimne seisund, sealhulgas stress ja tähelepanu hajumine, liiklusrikkumiste kujunemist?
10.Millised on peamised väljakutsed rahunemispeatuse rakendamisel politseitöö praktikas?
11.Kuidas hindate rahunemispeatuse potentsiaalset pikaajalist mõju liiklusohutusele?
12.Milliseid arengusuundi ja täiendavaid meetmeid peate oluliseks rahunemispeatuse kontseptsiooni edasisel arendamisel?

LISA 3 KÜSIMUSED

Liikluspsühholoog Gunnar Meinhard

1.Millised psühholoogilised tegurid mõjutavad enim sõidukijuhi käitumist ja otsustusvõimet liikluses?

2. Milline mõju on sõidukijuhi väsimusel ja stressiseisundil liiklusõnnetuste tekkel?

3.Miks sõidukijuhid sageli jätkavad sõitu ka siis, kui nad tunnevad end väsinuna või emotsionaalsena?

4. Kuidas mõjutab pikaajaline järjestikune mootorsõiduki juhtimine sõidukijuhi tähelepanu, reaktsioonikiirust ja riskide tajumist?

5. Milline seos on väsimusel või emotsionaalsusel (nii negatiivsel kui positiivsel stressil) liiklusriskeeriva käitumisega liikluses?

6.Milline roll on Teie hinnangul mootorsõidukit juhtides vahepausidel või peatustel sõidukijuhi vaimse seisundi taastamisel?

7. Milline on Teie hinnangul optimaalne aeg peatumiseks, et sõidukijuhil aidata vähendada stressiseisundit või väsimust ning kas täna rahunemispeatuse raames pakutav 45-minutit täidab selle eesmärgi ajalises mõttes?

8.Tulenevalt ümbritsevast keskkonnast, siis millised tegurid aitavad kaasa sõidukijuhi vaimsele heaolu taastumisele peatuskohas? (nt. looduslähedus, müratase, visuaalne keskkond)

9.Kuidas mõjutavad liikluskeskkonna infrastruktuursed lahendused sõidukijuhi käitumist, otsustusprotsessi ja riskitaaju liikluses?

10. Kas Teie hinnangul on Eesti teedel piisavalt võimalusi ohutuks peatumiseks?

11.Milliseid soovitusi annaksite rahunemispeatuse arendamiseks või rakendamiseks Eesti vaates liiklusohutuse parandamise eesmärgil?

12.Kas Teil on veel lisada mõni oluline tegur seoses sõidukijuhi vaimse seisundi, pauside või infrastruktuursete lahenduste osas, mida Te peate liiklusohutuse seisukohalt oluliseks, kuid mida eelnevad küsimused ei käsitlenud?