



**Joosep Bork**

**PEATUMISKEELU EELNÕU MÕJUD VEOSE LAADIMISEL  
TALLINNA KESKLINNA KÕNNITEEDE NÄITEL**

LÕPUTÖÖ

Logistikainstituut

Õpperühm: KLO 2021

Juhendaja: Rene Maas

Tallinn 2025

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks**

Mina, Joosep Bork

annan Tallinna Tehnikakõrgkoolile (edaspidi kõrgkool) tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

„Peatumiskeelu eelnõu mõjud veose laadimisel Tallinna kesklinna kõnniteede näitel“

- 1) reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada ja teha üldsusele kättesaadavaks Tallinna Tehnikakõrgkooli digiarhiivi DSpace kaudu;
- 2) reprodutseerimiseks pärast piirangu lõppu juhul, kui instituudi direktori korraldusega on kehtestatud lõputöö avaldamisele tähtajaline piirang.

Olen teadlik, et nimetatud õigused jäävad alles ka autorile ja kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid ega muid õigusi.

### **Autorideklaratsioon**

Mina, Joosep Bork

tõendan, et lõputöö on minu kirjutatud. Töö koostamisel kasutatud teiste autorite, sh juhendaja ja iseenda varasematele teostele on viidatud õiguspäraselt. Kõik isiklikud ja varalised autoriõigused käesoleva lõputöö osas kuuluvad autorile ainuisikuliselt ning need on kaitstud autoriõiguse seadusega.

(allkirjastatud digitaalselt)

Juhendaja Rene Maas

Töö vastab lõputööle esitatavatele nõuetele.

(allkirjastatud digitaalselt)

Lõputöö on kaitsmisele lubatud instituudi direktori korraldusega.

# SISUKORD

SISSEJUHATUS .....	4
1 TEOORIA .....	5
1.1 N1- kategooria sõiduki kirjeldus .....	5
1.2 Liiklusseadus .....	5
1.2.1 Hetkel kehtiv liiklusseadus peatumisel ja parkimisel .....	5
1.2.2 Liiklusseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse muutmise seadus.....	6
1.3 Erinevate organisatsioonide seisukohad seaduse muudatusele .....	7
1.3.1 ELEA seisukoht.....	7
1.3.2 Eesti kaubandus-Tööstuskoda seisukoht.....	7
1.4 Veose laadimine kõnniteedel mujal maailmas .....	7
1.4.1 Inglismaa - London .....	8
1.4.2 Saksamaa .....	8
1.4.3 Holland .....	8
1.5 Alternatiivid.....	9
1.5.1 Tsoonitud laadimisalad kõnniteedel .....	9
1.5.2 Nutikad laadimistsoonid .....	9
1.5.3 Reisijate peale- ja maha paneku tsoonid .....	10
1.5.4 Ujuvad laadimise tsoonid .....	11
1.5.5 Konsolideerimiskeskused .....	11
1.5.6 Elektrilised lastirattad/kaubarattad .....	12
1.5.7 Tänavalaaiendused/ laadimistaskud .....	13
2 METOODIKA.....	14
3 TULEMUSED .....	15
3.1 Jalakäija sihtgruppi tulemused .....	15
3.2 Autojuhi sihtgruppi tulemused .....	19
3.3 Küsitlus logistikaettevõtetega .....	28
4 JÄRELDUSED.....	35
5 PARENDUSETTEPANEKUD .....	37
KOKKUVÕTE .....	38
SUMMARY.....	39
VIIDATUD ALLIKAD.....	40
Lisa 1. Jalakäijate sihtgruppi küsitlus.....	42
Lisa 2. Autojuhtide sihtgruppi küsitlus .....	44
Lisa 3. Logistikaettevõtete sihtgruppi küsitlus .....	47

## SISSEJUHATUS

Kaubaveo maht ajas muutub aina suuremaks. Üheks suurimaks põhjuseks on e- poodide kasv ning klientide huvi tellimine just läbi e- poe. Inimestel on tänapäeval aina rohkem igapäevaseid toimetusi, mille tõttu on mugav tellida läbi interneti. Selle tulemusena suureneb paki saadetiste arv. Tihedalt asustatud piirkondades on suur ruumi puudus liiklejalatel. See tähendab, et parkimiskohtade arv on piiratud. Antud probleem raskendab suuresti kullerite igapäevaelu. Aina raskem on leida peatumiskohti klientide juures. Kaupmehed on ennast sisse seadnud just tihedalt asustatud aladele, sest nii on lihtsam klientidele müüa teenuseid või tooteid. [1]

Liiklejate arv linnades on kasvavas trendis. Seda seetõttu, et inimesed on tänapäeval liikumas eelkõige linnadesse [2]. Peamiseks murekohaks on just ohutus ja mahtumine linnaruumi. Üheks ohuteguriks on sõidukite tungimine jalakäijate ruumi. Teisisõnu sõidukid peatuvad jalakäija teel ehk kõnniteel. Eesti Vabariigi liikluseaduse kohaselt on lubatud peatuda kõnniteel teatud piirangutel, eelkõige veose laadimiseks. Liikluseadus muutub 1.juulil 2025 ning peale seda ei ole kõnniteel peatumine enam lubatud veose laadimiseks.

Uurimisprobleem: Eesti logistikaettevõtted leiavad, et uus liikluskorralduse seadusemuudatus on vastu võetud liiga rutakalt ja ilma piisava ettevalmistuseta, ning see tekitab autojuhtidele olulisi raskusi veose laadimisega seotud protsessides.

Töö eesmärk on hinnata seadusemuudatuse põhjendatust nii teoreetiliste allikate kui ka sihtgruppide arvamuste põhjal, et selgitada selle tegelikku mõju. Töö autor on koostanud küsimustikud erinevatele sihtgruppidele, et hinnata nende arvamust Tallinnas toimuvast. Selleks uuriti logistikaettevõtete, jalakäijate ja autojuhtide arvamusi antud teemal.

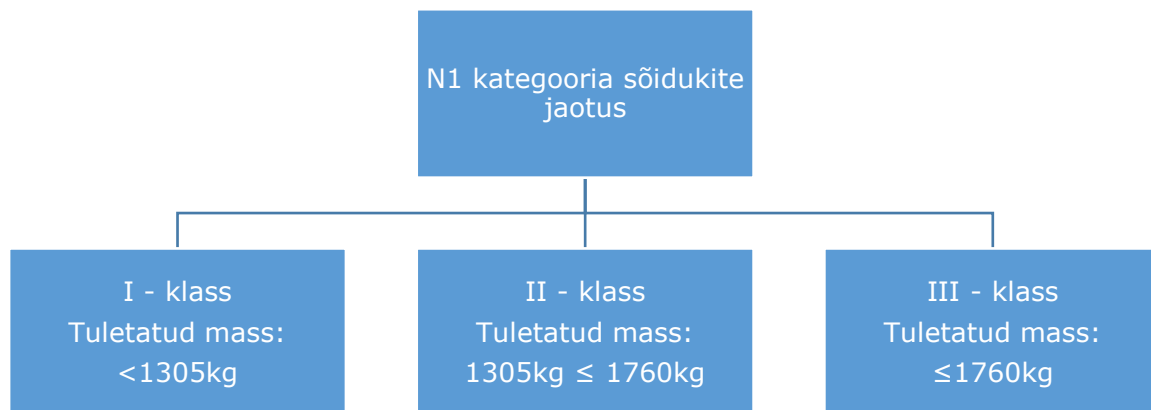
Esimeses peatükis autor tutvustab teemaga seotud teooriat, kus tutvustatakse N-1 kategooria sõidukit, mis on üheks sihtgrupiks küsitlustes. Tutvustatakse liikluseadust, mis on hetkel kehtiv ning milline saab olema liikluseadus peale seadusemuudatust. Tuuakse näiteid, kuidas seadus veose laadimisel mujal maailmas on kehtestatud. Autor tutvustab erinevaid alternatiivseid lahendusi, mis võiksid seadusemuutmisel kasulikuks tulla.

Teises peatükis kirjeldatakse metoodikat. Autor kirjeldab metoodika valikut ning tuuakse välja uuritav valim. Kolmandas peatükis autor toob välja tulemused, mis on saadud sihtgrupi vastustest, kasutades kirjeldavat statistikat. Neljandas peatükis tehakse järeldused saadud tulemustest. Viiendas peatükis teeb autor parendusettepanekuid, lähtudes eelnevatelt järeldustelt ning teoreetilisest materjalist.

# 1 TEOORIA

## N1- kategooria sõiduki kirjeldus

N-kategooria sõidukiteks peetakse sõidukeid, mis on valmistatud spetsiaalselt veose veoks. N-kategooria jaguneb alamkategoriateks N1, N2 ja N3. Töö pühendub N1 kategooria sõidukitele. N1-kategooria sõiduki põhiomadus on, et täismass ei ületa 3,5 tonni. Täismassiks loetakse sõiduki kaalu pluss valmistaja poolt maksimum kandevõime. N1-kategooria sõidukid jaotatakse kolmeks (Joonis 1.1). Jaotus põhineb sõiduki tuletatud massile. Ehk sõiduki tühimassist on lahutatud juhi kaal, milleks loetakse keskmiselt 75kg ja on liidetud ühtne mass 100kg. [3]



Joonis 1.1 N1 kategooria sõidukite jaotuse joonis [3]

## Liiklusseadus

Peatükis tuuakse välja punktid liiklusseadusest, mis keskenduvad ainult teemasisesele probleemile. Autor on liiklusseadusest võtnud ainult teemat käsitlevaid paragrahve ja lõike. Võrreldakse hetkel kehtivat liiklusseadust ning 1. juulist 2025 aastast jõustuvat liiklusseadust.

### 1.1.1 Hetkel kehtiv liiklusseadus peatumisel ja parkimisel

Sõidukit võib peatada ja parkida LS §20 alusel, kui tingimused on vastavuses seaduses toodud lõigetega. [4]

§20, lõige 1 Kohaselt juht ei tohi peatada ega parkida sõidukit nii, et see võib sulgeda teiste sõidukite liikluse sissesõiduks või väljasõiduks hoovi, garaaži, õuealale ja teega külgnevale alale ega takista jalakäija liikumist ülekäigurajal ja ristmikul kõnniteede kulgemise suunas. [4]

§20, lõige 4 Asulas tohib alla kuue meetri pikkuse A- ja haagiseta B- kategooria ning haagiseta D1- alamkategooria mootorsõiduki peatada parkida ka [4]:

- 1) Sõiduteel selle ääre suhtes teatava nurga all kohas, kus seda lubab liikluskorraldusvahend või on olemas sõiduteelaiend;
- 2) Kõnniteeäärses parklas liikluskorraldusvahendiga määratud korra kohaselt;
- 3) Osaliselt või täielikult kõnniteel, kus seda lubab asjakohane liikluskorraldusvahend, jättes jalakäijale sõiduteest kaugemal kõnniteeserval vabaks 1,5 meetri laiuse käiguriba;
- 4) Ohutusaarel ja eraldusribal, kus seda lubab asjakohane liikluskorraldusvahend.

§20, lõige 6 Kõnniteel võib juht peatada sõiduki ka veose laadimiseks, kuid mitte lähemal kui 15 meetrit ühissõidukite peatuskohast ning jättes jalakäijale vabaks vähemalt 1,5 meetri laiuse käiguriba. [4]

§20, lõige 9 Enne sõiduki juurest lahkumist peab juht rakendama abinõusid, mis väldiksid sõiduki iseenesliku liikuma hakkamise ja tõkestaksid selle omavolilise kasutamise. [4]

Kokkuvõtvalt võib peatuda kõnniteel, kus seda lubab asjakohane liikluskorraldusvahend, ei takista teisi liiklejaid, ei sulge teiste sõidukite liiklust sissesõiduks või väljasõiduks hoovi, garaaži, õuealale ja teega külgnevale alale. Ei takista jalakäija liikumist ülekäigurajal ja ristmikel ning jalakäijale on jäetud vähemalt 1,5 meetri laiune käiguriba.

### **1.1.2 Liiklusseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse muutmise seadus**

2025. aasta alguseks kehtivad sõiduki parkimisel ja peatumisel uued seadused. Paragrahvi 20 lõiked 3 ja 4 muudetakse ning sõnastatakse järgnevalt [5]:

Asulas tohib mopeedi ja mootorratta ning alla kuue meetri pikkuse haagiseta B- kategooria ning haagiseta D1- alamkategooria mootorsõiduki peatada või parkida ka:

- 1) sõiduteel selle ääre suhtes teatava nurga all kohas, kus seda lubab liikluskorraldusvahend või on olemas sõidutee laiend;
- 2) Kõnnitee, jalgtee ja jalgrattatee äärses ning jalgratta- ja jalgtee äärses parklas liikluskorraldusvahendiga määratud korra kohaselt;

- 3) Osaliselt või täielikult kõnniteel ning jalgratta- ja jalgteel, kus seda lubab liikluskorraldusvahend, jättes liiklejale sõiduteest kaugemal teeserval vabaks 1.5 meetri laiuse tee osa;
- 4) Ohutussaarel ja eraldusribal, kus seda lubab liikluskorraldusvahend.

Paragrahvi 20 lõige 6 tunnistatakse kehtetuks. Kokkuvõtvalt tähendab see seda, et kõnniteele võib peatuda vaid siis, kui liikluskorraldus seda lubab. Paragrahv 20 lõige 6, mis lubab peatuda kauba peale ja maha laadimiseks tunnistatakse kehtetuks. [5]

## **Erinevate organisatsioonide seisukohad seaduse muudatusele**

### **1.1.3 ELEA seisukoht**

Eesti logistika ja ekspedeerimise assotsiatsioon (lühemale ELEA) on vabatahtlik organisatsioon, kes esindab ning kaitseb liikmete töölaseid huve, et vältida ebaausat konkurentsi ning aidata oma valdkonna õigusaktide väljatöötamisel. [6]

Seadusemuudatuse osas, kus veose laadimisel ei tohi peatuda kõnniteedele, ei ole ELEA seaduse vastu võtmisega toetaval seisukohal. Seda just seepärast, et antud hetkel ei ole Tallinna linnas piisavalt alternatiivseid peatumiskohti. Samuti ei anna ELEA sõnul erilist efekti seaduse muudatus ohutusele ega ka keskkonnale. Kauba transportimine edaspidiselt eemalt asuvast parklast on ajakulukam, mille tulemusel on oodata rohkem kaubaautosid veose transportimiseks. [7]

### **1.1.4 Eesti kaubandus-Tööstuskoda seisukoht**

Eesti kaubandus-Tööstuskoda on ettevõtjaid esindav organisatsioon. Koja eesmärk on Eesti ettevõtluse edendamine ning kaasaaitamine. Samuti on eesmärgiks kaitsta ettevõtjate huve. [8]

Seadusemuudatus ei ole Eesti kaubandus-Tööstuskodale vastuvõetav. Peamiselt sellepärast, et muudatus mõjutab paljusid ettevõtteid ja ka inimesi. Kaubanduskoda on suures pildis seaduse vastuvõtmisega poolt, kui seda ei võetaks liiga rutakalt vastu ning analüüsitakse mõju, mida seaduse muutmine endast kaasa võib tuua. Ettevõtetele ei ole antud aega piisavalt, et leida alternatiivseid lahendusi, et sõidukid ei peatuks kõnniteedele. [9]

## **Veose laadimine kõnniteedel mujal maailmas**

Kaubavedu suurlinnades on läinud aina keerulisemaks. Sõidukite massiline kasv tänavatel tekitab väljakutseid transpordi ja logistika valdkonna töötajatele. Suured ummikud ja

vähesed peatumiskohad raskendavad kauba tarnimist kliendile. Kaupmehed, kes kaupa tellivad, asuvad tihtipeale just tihedalt asustatud aladel ning sinna saamine nõuab aina tõsisemat pingutust autojuhtidelt. Keerulisemaks teeb asjaolu, et ka e-kaubanduse maht eraisikutelt on tõusujoones, mis tähendab, et ka neile on vaja saadeti ukseni kohale toimetada. Peatükis tuuakse välja erinevate arenenud riikide ja suurlinnade seadused veose laadimisel.

#### **1.1.5 Inglismaa - London**

Inglismaal ei ole üldiselt peatumine ja parkimine kõnniteedel lubatud. Küll aga on mõningad erandid. Seadus 244, akt 1974, sektsioon 15 põhjal on veose laadimine kõnniteedel lubatud kui [10];

- 1) viibimine kõnniteel on kuni 20 minutit;
- 2) kui laadimist või maha laadimist ei ole võimalik teostada muul moel;
- 3) sõiduk ei ole järelevalveta peatumise jooksul.

#### **1.1.6 Saksamaa**

Saksamaal ei ole kõnniteel parkimine lubatud, kui ei ole just vastavat liiklusmärki selleks. Antud eeskiri on reguleeritud (StVO) paragrahv 12-ga. Lisaks (StVO paragrahv 2 lõige 1) ei luba kõnniteedel sõita. [11]

Seadusandjal on mõningad erandid, mille kohaselt erandjuhtudel on lubatud peatuda või parkida kõnniteedel [11];

- 1) kui olemas on parkimisala tähistus;
- 2) kui on olemas vastav liiklusmärk (315), mis annab loa parkida sõidukitele, mille mass ei ületa 2,8t.

Samuti on liikluseeskirjas paragrahv 46, mis reguleerib erandeid. Üksikjuhtudel võib parkida ka näiteks käsitööstel, varustus- ja kullertöötajatel. Siinkohal on omavalitsusel õigus otsustada. Samuti peab olema erandluba, mis paigutatakse esiklaasile ning peab olema selgelt nähtaval. [11]

#### **1.1.7 Holland**

Hollandis, paragrahv 9 sõnul, ei tohi sõidukit peatuda mitte ettenähtud kohtadel. See tähendab, et ei ole lubatud peatuda veose laadimiseks kõnniteedel. Lubatud on vastavalt liikluskorraldusele. [12]

## Alternatiivid

### 1.1.8 Tsoonitud laadimisalad kõnniteedel

Laadimisala kõnniteedel, mis on piiritletud joontega annab selge ülevaate, kus toimub laadimine ning ennetab seeläbi jalakäijate ohtu sattumine (Joonis 1.2). Veost võib laadida ainult konkreetsel laadimisalal ning sinna võib ainult veoselaadimiseks peatuda. [13]



Joonis 1.2 Laadimisala kõnniteel [14]

Autori hinnangul sobib selline lahendus, kus on laiad kõnniteed. Kõnnitee arvelt väiksema ala hõivamine kaupa vedavatele autodele hoiab ära mujal kõnniteel peatumise, tagab ohutuse jalakäijatele ning ei takista sõiduteel olevat liiklust. Samuti ei nõua antud lahendus suuri investeeringuid laadimisala rajamisel.

### 1.1.9 Nutikad laadimistsoonid

Tegemist on nutiseadmepõhiseva *appiga*, mis aitab autojuhti laadimiskoha leidmisel ning laadimisaja broneerimisel (Joonis 1.3). Antud rakendust kasutavad juba paljud suurriigid nt: Hispaania, Prantsusmaa, Saksamaa ja Iirimaa. Rakenduse kasutamine aitab planeerida kulleri päevaplaani ning motiveerib kulleritel kinni pidada eeskirjadest. Nimelt kuller broneerib *appis* vabale laadimisalale aja ning kohale jõudes on tal vaba tasku, kus saab efektiivselt ning turvaliselt kauba kohale tarnida. [15]

Autori hinnangul parandaks see märgatavalt kullerite teenuse osutamist, kuna see hoiab ära igasugused seisakud. Tihtipeale asuvad ettevõtted üpris väikse ala peal ning sellest tulenevalt ei ole kaubikutele piisavalt palju peatumiskohti.



Joonis 1.3 Nutikas Laadimise tsoon [15]

### 1.1.10 Reisijate peale- ja maha paneku tsoonid

Tsoonid on loodud peamiselt ohutuks reisijate peale- ja maha panekuks. Ala on ehitatud kõnnitee äärde, mis eraldab kõnniteed ja sõiduteed, mis tagab ohutuse reisijatele (Joonis 1.4). Samuti leiab tsoon ka rakendust mugavaks kauba laadimiseks. [15]

Autorihinnangul tsoonide rajamine problemaatilistesse piirkondadesse aitaks leevendada uue seaduse jõustamist. Peamine põhjus, miks kõnniteedele veose laadimiseks minnakse, on tsoonide puudulikus. Märgistatud laadimistasku tagaks ohutuse nii jalakäijale kui ka kullerile.

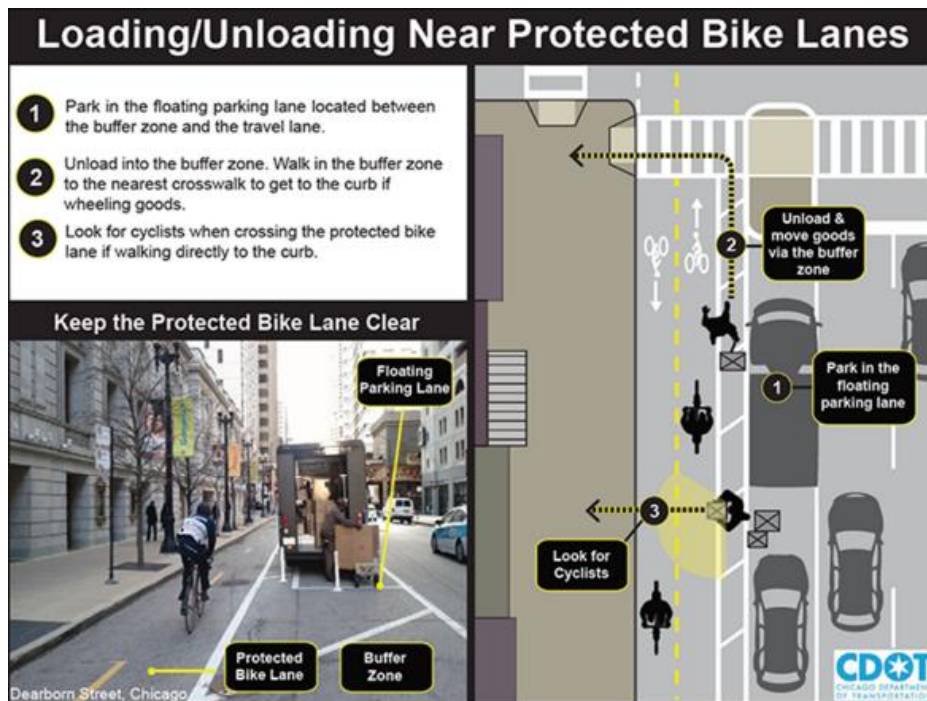


Joonis 1.4 Peale- ja mahalaadimise tsoon [15]

### 1.1.11 Ujuvad laadimise tsoonid

Laadimise tsooni eraldab jalgrattatee ja sõidutee (Joonis 1.5). Kasutust leiab selline meetod kohtades, kus esinevad kolm erinevat teeliiki; jalgrattatee, sõidutee ja kõnnitee. Antud tsoon tagab turvalisuse kõigile erinevatele liiklejatele ning annab võimaluse kulleritel laadida kaupa tihedalt asustatud piirkondades. [15]

Autori hinnangul on ujuv laadimisala sobiv sellist tüüpi tänavatele- ja maanteedele, kus kõnnitee on liiga kitsas, et sealt kärpida laadimistasku. Antud lahendus samuti lahendaks olukorra, kus sõiduk ei peaks veose laadimiseks kasutama kõnniteed. Teisest küljest seaks antud lahendus suuremasse ohtu jalgrattaga- ja autodega liiklejad, sest kaubikute peatumisala jääks nende kahe- vahele.

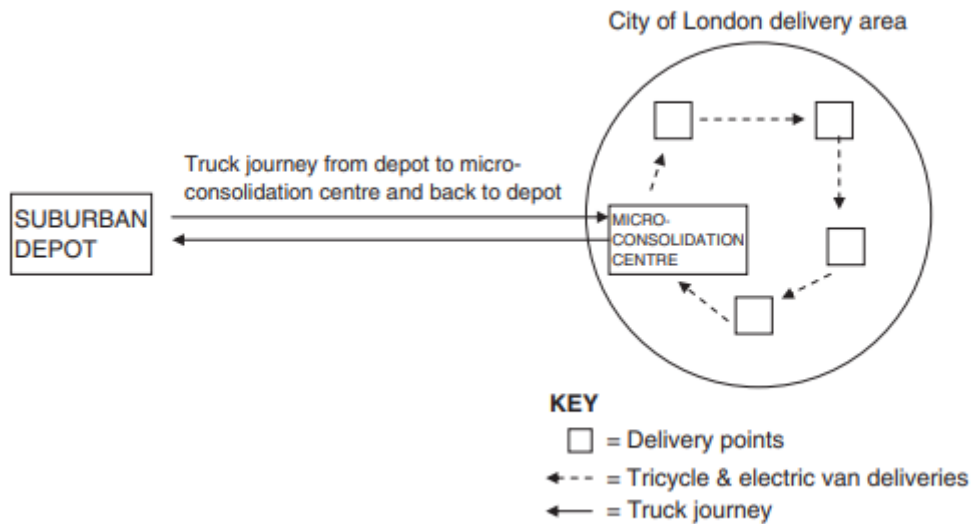


Joonis 1.5 Integreeritud laadimise tsoon [15]

### 1.1.12 Konsolideerimiskeskused

Konsolideerimiskeskused on vahepunktid kauba tarnimisel kliendile. Keskused on rajatud suurlinna keskusesse (Joonis 1.6). Nimelt veetakse kaup suuremate sõidukitega sinna ning sealt edasi veetakse kaup väiksemate sõidukitega laiali. Enamasti on kasutuses need just suurlinnades, Näiteks Londonis, Londoni Toweri läheduses. Kuna liiklus on tihe, ja peatumiskohti on võrdlemisi vähe, siis veetakse kaupa edasi kastiratastega. Seda just seepärast, et nendega on ummikutes kiirem liigelda, CO2 jalajälg on väiksem ning kliendi juures peatumine on mugavam. [16]

Autori hinnangul konsolideerimiskeskused on headeks alternatiivideks pakibussidele. Kuna Tallinnas problemaatilised piirkonnad üldjoones koonduvad kokku, siis nende lähistele konsolideerimiskeskuste rajamine kergendaks pakibusside tööd. Kuna Tallinna linna infrastruktuurilaselt muuta oleks keeruline ning kulukas, siis keskuse rajamine lähedale asuvale kinnistule on autori arvates soodsam ning efektiivsem.



Joonis 1.6 Konsolideerimiskeskuse kasutuse skeem [16]

### 1.1.13 Elektrilised lastirattad/kaubarattad

Transport on üks peamised valdkondi, mis mõjutab keskkonda. 2016. aasta andmetel Euroopa Liidus tekitab linna transport 23% kasvuhoonegaaside heitekogusest. Lisaks keskkonnamõjudele suurenevad aastast aastasse ka ummikud, mis nõuvad lahendamist. [17]

Elektrilised kaubarattad on projekteeritud kauba vedamiseks tihedalt asustatud aladel. Peamisteks aladeks on linnade keskused ja kitsad ajaloolised tänavad, kus sõiduautodega liigelda ei saa või ei tohi. Elektrilised kaubarattad linnades on sõiduaja poolest võrreldavad kaubaautodega. Kulude, kasuliku koormuse ja tegevusulatususe poolest saab paigutada tavaliste kaubaratate ja sõidukite vahele. [17]

Elektrilisi kaubarattaid on erinevaid ning vastavalt vajadusele (Joonis 1.7). Neid on erineva kandevõimega, tavaliselt 50 kg- 250 kg, kuid olemas on ka 500 kg kandevõimega kaubarattaid. Aku läbitus on vahemikus 50-80 km. Kaubarattaid liigitatakse veel vastavalt rataste arvu järgi. Kaherattalised ehk jalgrattad, kolmerattalised ehk *tricycles* ja neljarattalised ehk *quadricycles*. Neljarattalised leiavad kasutust vähem, sest nende kasutus ei ole paljudes riikides jalgrattateedel lubatud ning selletõttu puudub ka eelis

kaubaauto ees. Elektrilise kaubaratta kiirus koos elektrilise abiga jääb vahemiku 25-45 km/h. [17]

Autori hinnangul on elektrilised lastirattad heaks alternatiiviks kaubaautodele. Peamiseks kaupadeks, mida laetakse kõnniteedel on väikepakid, mis mahuksid lastiratastele. Samuti ei ole Tallinn nii suur linn, et lastirattaga ei saaks vahemaid läbida. Peamised probleemsed alad koonduvad kokku kesklinna, mis jääb suhteliselt väikse vahemaa peale. Probleemi näeb autor selles, et jalgrattad ohustavad jalakäijaid samuti. [17]



Joonis 1.7 Kaubarattad vastavalt konstruktsioonitüübile [17]

#### 1.1.14 Tänavalaaiendused/ laadimistaskud

Kaubaveo soodustamiseks on erinevates suuremates ja keskmistes linnades planeeritud konkreetselt määratletud ja reserveeritud parkimiskohad, mida nimetatakse laadimistsoonideks. Need omakorda on reguleeritud erinevate ajaliste piirangutega. Üldjoones planeeritakse konkreetseid laadimistsoone kaubanduskeskuste lähistele, kus liiklus on tihe ning kus kaubaauto liiklemine ning parkimiskoha otsimine häirib teisi liiklejaid. Selleks on mõeldud välja spetsiaalne laadimisala, et kaubaauto takistaks võimalikult vähe liiklust ega ei jääks jalgu. [18]

## 2 METOODIKA

Uurimismetoodikaks valis autor kvalitatiivse uurimismeetodi. Uurimiseks koostati kolm erinevat küsimustikku erinevatele sihtgruppidele, kes antud teemaga on tihedalt seotud. Sihtgruppideks on valitud jalakäijad, autojuhid ja logistikaettevõtted. Küsimustikud on koostatud, et hinnata erinevate sihtgruppide arvamust antud probleemile ning hiljem analüüsida seaduse muudatuse mõju. Autori hinnangul puutuvad antud sihtgrupid kõige enam kokku antud probleemiga ning sellepärast osutusid need sihtgrupid valituks. Küsimustike koostamisel lähtus autor sellest, et sihtgrupid saaksid avaldada arvamust erinevates aspektides: ohutuse alasel, mugavuse osas ning efektiivsuse osas. Küsimustikud on autor loonud Google Docs keskkonnas. Autor jagas küsimustikud erinevatele sihtgruppidele sotsiaalmeedia kanalite vahendusel ning ka otse logistika ettevõtetega.

Probleemi analüüsimiseks võrreldi erinevate sihtgruppide vastused. Esimesena võrreldi vastuseid vastavalt sihtgruppidele. Saadud vastustes koostas autor diagrammid, et visualiseerida sihtgruppide arvamust antud küsimusele. Lõpetuseks võrreldi koondvastuseid ka erinevate sihtgruppide vahel ning koostati vastuste põhjal analüüs.

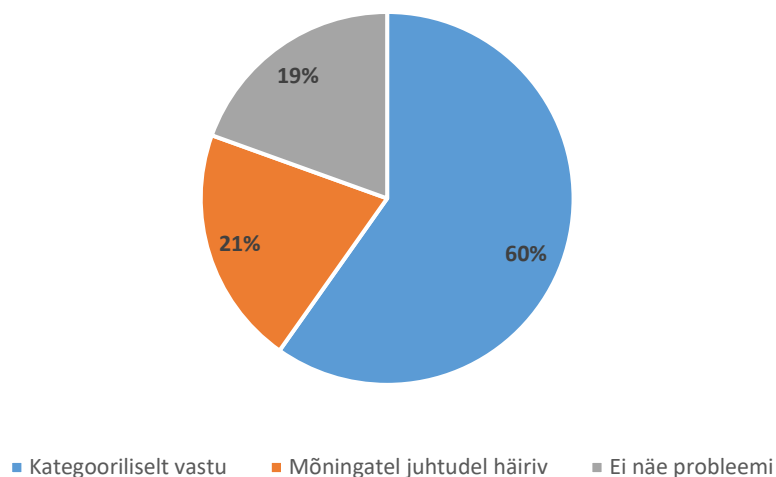
Küsimustike analüüsimisel autor toetub töö eelnevates punktides käsitletud teooriale, mille tulemusel autor toob parandusettepanekuid. Peamiseks teoreetiliseks materjaliks, mille põhjal autor parendusettepanekuid tegi, olid alternatiivsed peatumiskohad veose laadimiseks.

### 3 TULEMUSED

#### Jalakäija sihtgruppi tulemused

Muutuva seaduse mõjust paremini arusaamiseks, on autor loonud jalakäijatele küsimustiku. Küsimustikule on vastanud kokku 82 inimest. Autor andis küsimustike vastamiseks aega 10 päeva. Küsimustikud olid peamiselt koostatud valikvastustena. Küsimused, mis olid avatud vastustena, tegi autor koondvastusteks. Vastused, mis ei olnud seotud küsimusega, ei lisanud autor töösse.

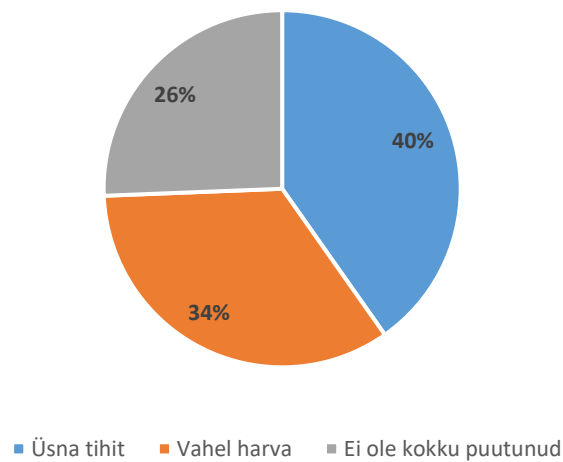
Esimeseks uuriti inimestelt, kuidas nad suhtuvad väikeveokite peatumisse kõnniteedel veose laadimisel. Küsimustele vastanutest 60% on kategooriliselt vastu sellele, et kõnniteedel väikebussid/ kaubikud laevad kaupa (Joonis 3.1). 21% vastanutest peavad peatumist kõnniteedel veose laadimist mõningatel juhtudel häirivaks, kuid nad ei ole otseselt selle vastu. Veose laadimist kõnniteedel ei näe probleemina 19% vastanutest.



Joonis 3.1 Jalakäijate suhtumine kõnniteedel laadivatest bussidest/ kaubikutest

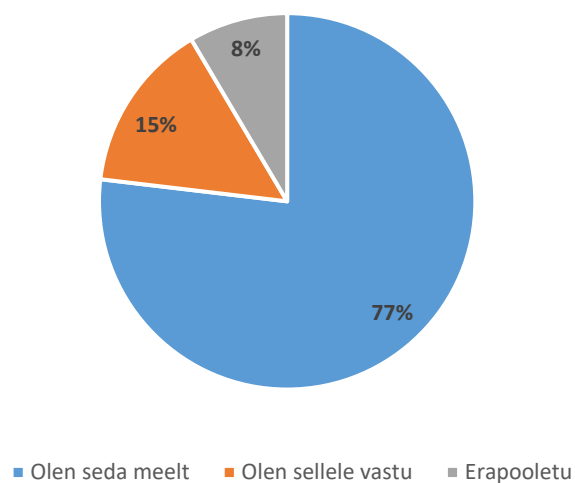
Järgnevas uuriti jalakäijatelt, et kas neil on tekkinud varajasemalt ohtlike olukordi, kui veost laetakse kõnniteedel ning kui on siis kui tihti või harva seda on esinenud (Joonis 3.2). 40% juhtudel on jalakäijate sõnul üsna tihti toimunud ohtlike olukordi kaubaautoga, mis laeb veost kõnniteel. Vahel harva on ohtlike olukordi tekkinud 34% jalakäijatest, kui veost laetakse kõnniteedel. 26% vastanutest ei ole kunagi kokku puutunud ohtlike olukordadega, kui veost laetakse kõnniteedel. Autor uuris ka jalakäijatelt täpsustavaid kommentaare, mis on peamised ohutegurid, mis tekitavad ohtlike olukordi. Kõige sagedamalt toodi välja, et sõidukid kasutavad jalakäija ruumi, mille tõttu peavad jalakäijad mööduma sõiduteed mööda, mis ei ole ohutu. Samuti toodi välja ka olukordi, kus ruumi

võiks jaguda mõlemale liiklejale, nii jalakäijale kui kaupa laadivale sõidukile, kuid sõiduk on võtnud laadimiseks kogu ala. Küsimustikus on toodud ka välja seda, et jalakäijateel sõidetakse autodega liige kiirelt, mis paneb nad tunduma ohustatuna. Paljud on ka toonud välja piiratud nähtavuse, kui kaubik on parkinud kõnniteele. Teisisõnu tunnevad jalakäijad, et neid ei märgata piisavalt manööverdamisel.



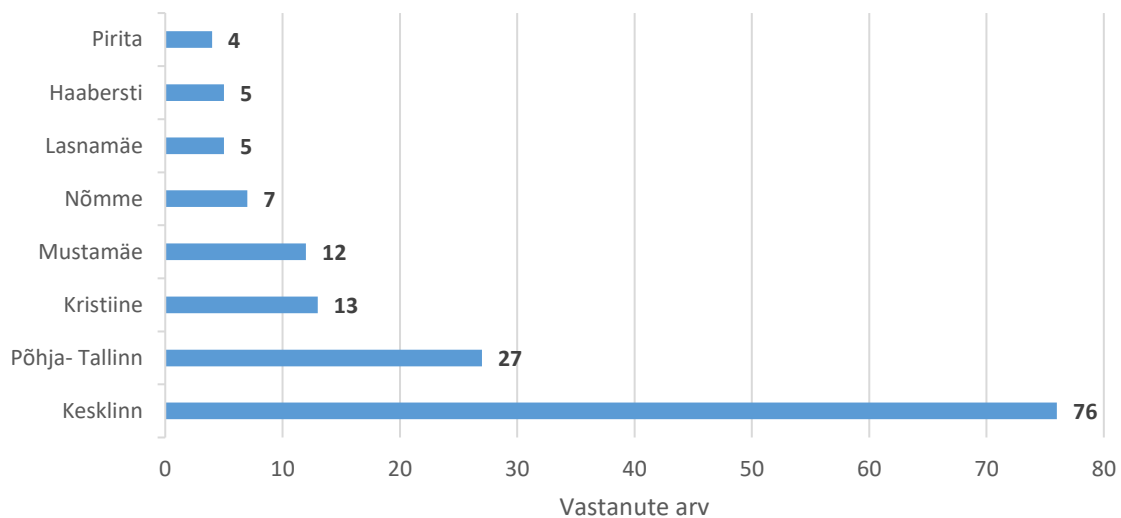
Joonis 3.2 Ohtlikud olukorrad jalakäijatel kaupa laadivate sõidukitega kõnniteedel

Seaduse muudatuse osas, kus enam veose laadimisel ei tohi peatuda kõnniteel on 77% inimesi seaduse muudatuse poolt (Joonis 3.3). Vastu sellele on 15%. Erapooletuid jalakäijad on 8%. Jalakäijatelt uuris ka autor põhjendust. Peamiselt toodi välja seda, et seaduse muutmine toob jalakäijas rohkem turvatunnet ning ei tunta ennast ohustatuna. Toodi välja ka seda, et sõidukitele on piisavalt ruumi sõiduteedel ning nad ei peaks laadima kaupa kõnniteedel.



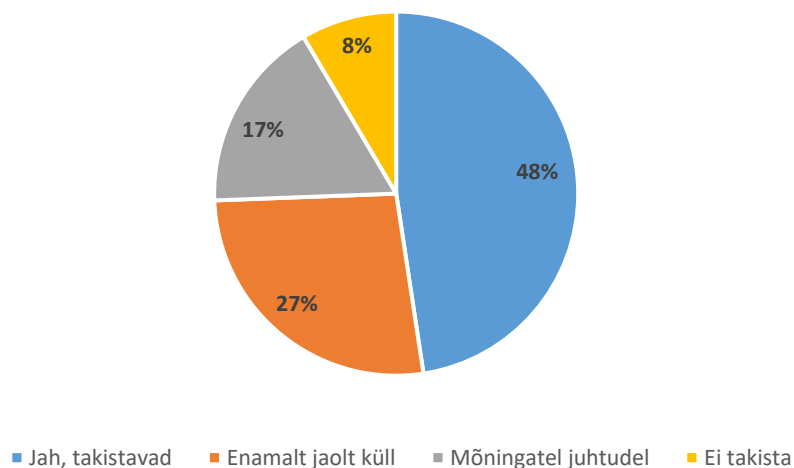
Joonis 3.3 Jalakäijate seisukoht seadusemuudatusele

Kõige probleemsem linnaosa veose laadimisel kõnniteedel on jalakäijate arvates kesklinn ning seda tõi välja 76 vastanut (Joonis 3.4). Teisena toodi ohtlikuks piirkonnaks välja Põhja- Tallinn (27 vastanut). Kolmandana on jalakäijate sõnul ohtlik Kristiine linnaosa (13 vastanut). Neljandale kohale on jalakäijad paigutanud Mustamäe linnaosa (12 vastanut). 7 jalakäijat on märkinud kõige probleemsemaks linnaosaks Nõmme linnaosa. Lasnamäe linnaosa probleemsuse on välja toonud 5 vastanut. Haabersti linnaosa tõi välja 5 vastanut. Kõige vähem probleemi valmistavaks peetakse küsitluses Pirita linnaosa (4 jalakäija vastust). Jalakäijad on toonud ka välja mõned konkreetsemad kohad, kus nad on tähendanud probleeme. Nendeks on Telliskivi tn, Paldiski mnt, vanalinn, Rävala pst.



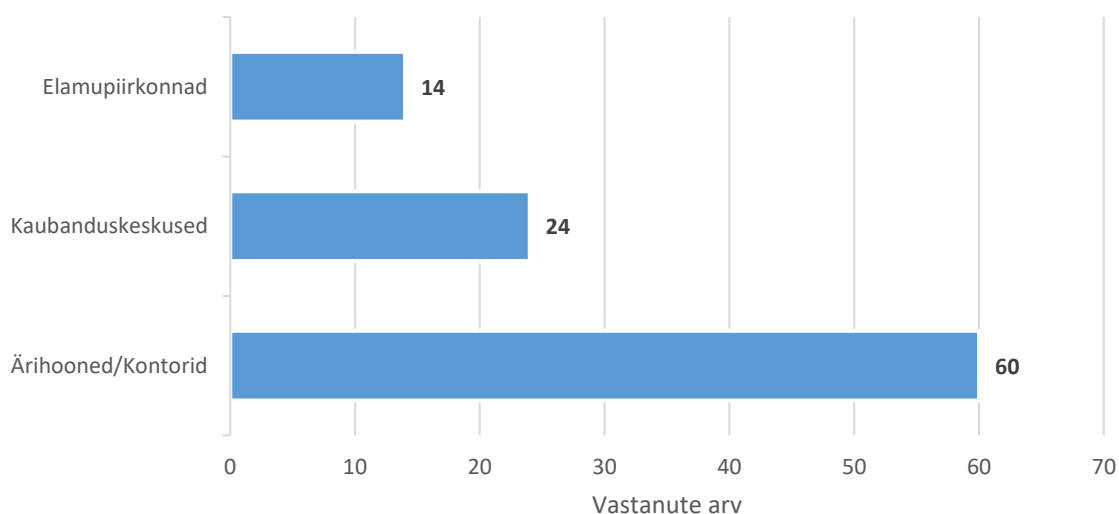
Joonis 3.4 Probleemsemad linnaosad veose laadimisel kõnniteedel

Jalakäijate sõnul takistavad kaupa laadivad sõidukid kõnniteedel suuresti nende liikumist (Joonis 3.5). 48% jalakäijatest on välja toonud, et sõidukid takistavad nende liikumist. 27% inimestest on vastanud, et enamasti takistavad kaupa laadivad sõidukid nende liikumist. Seda, et mõningatel juhtudel takistab kauba laadimine liiklemist on vastanud 17% inimestest . 8% inimestest on arvamusel et kaupa laadivad sõidukid ei takista nende liikumist.



Joonis 3.5 Jalakäijate hinnang kõnniteedel takistavatest kaupa laadivatest sõidukitest

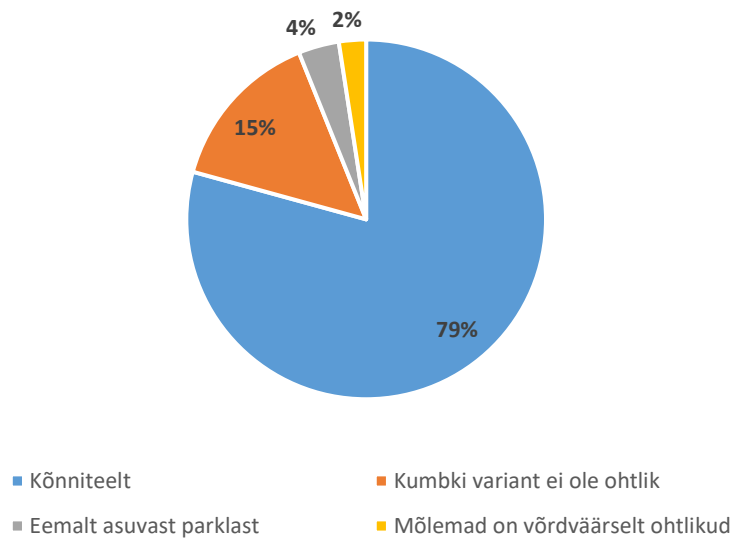
Kõige sagedasemad piirkonnad, kus veost laetakse kõnniteedele on jalakäijate sõnul ärihooned ja kontorid (60 vastanust) (Joonis 3.6). Sellest järgmisele kohale paigutavad jalakäijad kaubanduskeskused (24 vastanust) ning 14 vastanust peab kõige sagedamaks piirkonnaks kauba laadimisel elamupiirkondi.



Joonis 3.6 Piirkonnad, kus ilmneb jalakäijate arvates veoselaadimist kõnniteedel kõige sagedamalt

Jalakäijate küsitluse selgus, et kõige ohtlikum või häirivam on veose laadimine kõnniteelt. Nii arvas 79% vastanutest (Joonis 3.7). Veose laadimine eemalt asuvast parklast on ohtlik 4% vastanute arvates. 15% vastanute arvates ei ole kumbki variant ohtlik ega häiriv. 2%

vastanutest leiab, et kõnniteelt kui ka eemalt asuvast parklast veose laadimine on võrdväärselt ohtlik.

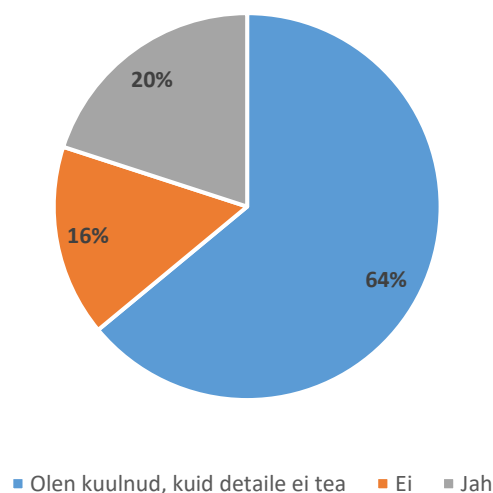


Joonis 3.7 Hinnang veose laadimisele kõnniteelt ja parklast

### **Autojuhi sihtgruppi tulemused**

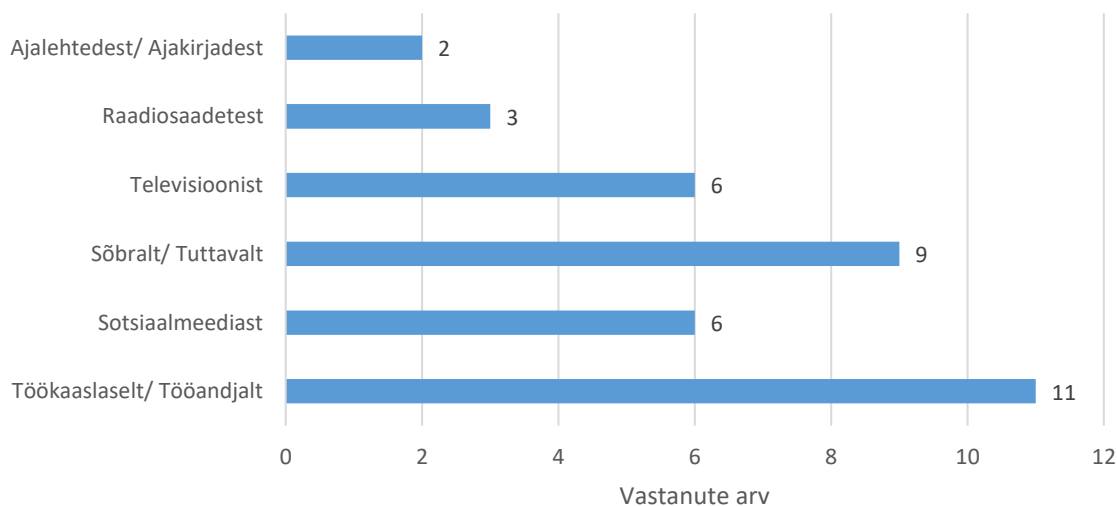
Antud teema analüüsimiseks on küsitud ka autojuhtide arvamust. Autor on koostanud autojuhtidele küsitluse, et võrrelda neid jalakäijate omaga. Küsitlusele vastas 25 autojuhti. Peamiselt olid küsimused valikvastustega. Konteksti mitte sobivad vastused on jäetud tööst välja. Küsimustik oli aktiivne 10 päeva.

Küsitletutest autojuhtidest on seadusemuudatusest kuulnud 64% (Joonis 3.8). Täiesti teadlik on seadusemuudatusest 20% autojuhtidest. Seadusemuudatusest ei ole kuulnud 16% autojuhtidest.



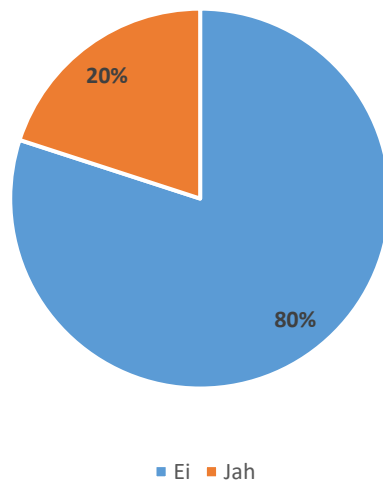
Joonis 3.8 Autojuhtide seas teadlikus seadusemuudatusest, mis keelab kõnniteedel peatuda veose laadimiseks

Küsitluse põhjal selgus, et informatsiooni seadusemuudatusest on saanud 11 autojuhti töökaaslaselt või tööandjalt (Joonis 3.9). Teisena on välja toodud, et informatsiooniallikaks sõber või tuttav, millele on vastanud 9 autojuhti. Televisioonist ning sotsiaalmeediast on informatsiooni saanud 6 autojuhti. Raadiosaadetest on seaduse muudatusest kuulnud 3 autojuhti. Ajalehtedest- ja ajakirjadest on lugenud muudatusest 2 autojuhti.



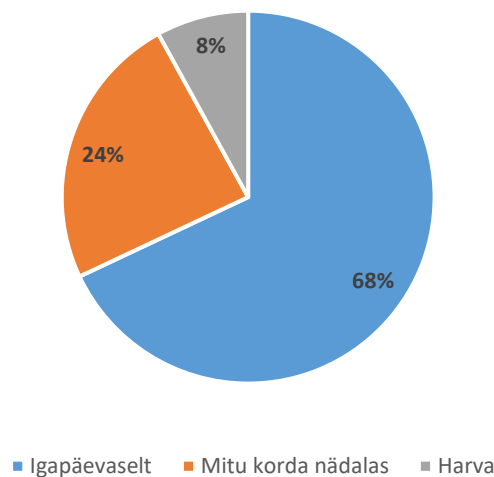
Joonis 3.9 Informatsiooni allikas, kust autojuhid on seadusemuudatuse osas infot saanud

80% vastanute arvates, ei ole neid sellest seadusemuudatusest piisavalt informeeritud (Joonis 3.10). Seevastu 20% küsitletud autojuhtidest näeb, et neid on piisavalt informeeritud.



Joonis 3.10 Piisav informeeritus autojuhtide seas

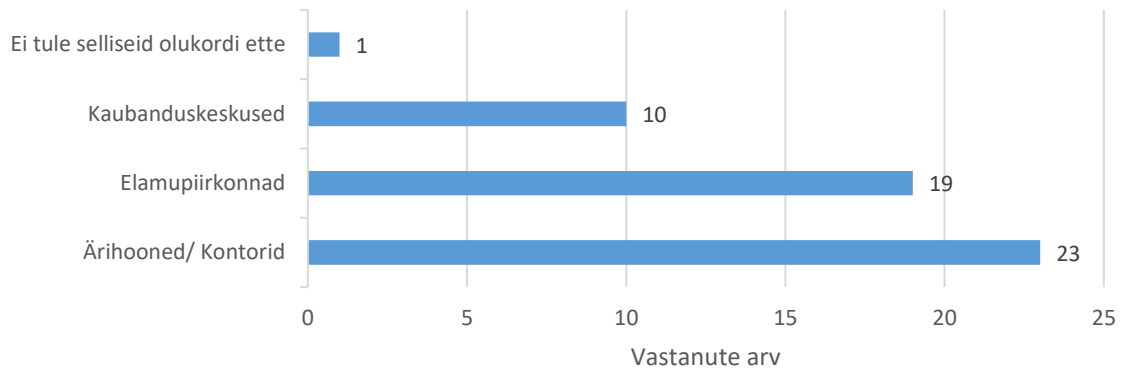
Spetsiaalse laadimisala puudumise tõttu on pidanud 68% autojuhtidest laadima kaupa kõnniteedel igapäevaselt (Joonis 3.11). 24% autojuhtidest tõdeb, et peavad kaupa laadima kõnniteedel mitu korda nädalas. 8% küsitletutest on toonud välja, et selliseid olukordi, kus kauba laadimine peab toimuma kõnniteedel, esineb harva. Küsimustikus on autor vastuse variandiks pakkunud välja ka, et autojuhil ei ole mitte kunagi esinenud olukorda, kus nad peaksid kaupa laadima kõnniteel. Küsitlusest selgus, et selliseid autojuhte ei leidunud, kes poleks sellega kokku puutunud.



Joonis 3.11 Autojuhtide seas sagedus veose laadimisel kõnniteedel

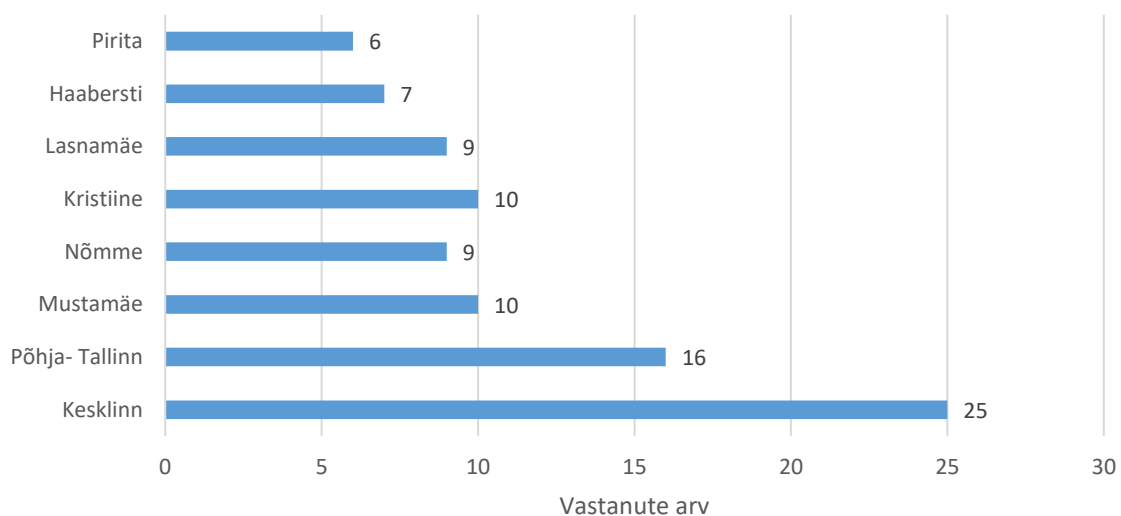
Küsitlusest selgus, et kõige probleemsem piirkond, kus esineb autojuhtide sõnul kõige rohkem olukordi kõnniteedel veose laadimisega, asuvad ärihoonete ja kontorite

piirkondades (23 autojuhti) (Joonis 3.12). 19 autojuhti on vastanud, et nende arvates on kõige probleemsem piirkond just elamupiirkondades. Kaubanduskeskuste probleemsuse on välja toonud 10 autojuhti. 1 autojuht on toonud välja, et tema arust ei leidu Tallinna linnas probleemseid piirkondi, kus peaks laadima kõnniteedel.



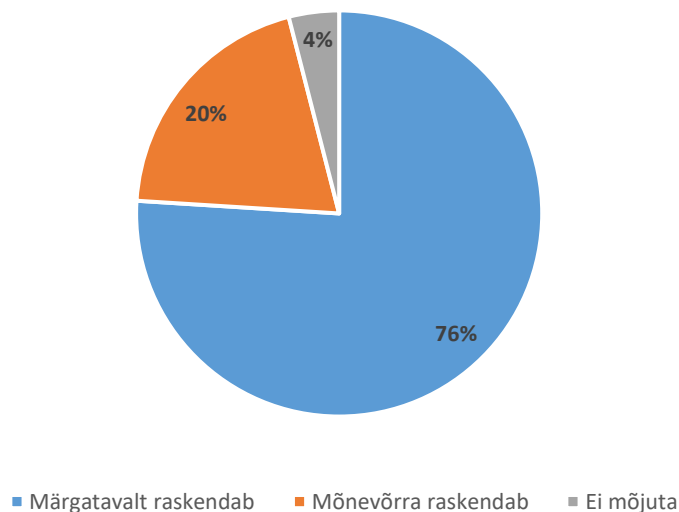
Joonis 3.12 Probleemsed piirkonnad autojuhtidel

Kõige sagedasemalt nähakse puudujääke veoselaadimisel Kesklinna linnaosas (25 autojuhti), kus ei nähta muud varianti, kui laadida kaupa kõnniteedel (Joonis 3.13). Teiseks probleemseks linnaosaks on toodud välja Põhja- Tallinn, mida on välja toonud 16 autojuhti. 10 autojuhti on välja toonud, et probleemne ala on Mustamäe ja Kristiine linnaosa. Nõmme ja Lasnamäe linnaosa probleemsus on välja toodud 9 autojuhi poolt. Haabersti linnaosa on nähtud probleemina 7 autojuhi poolt ning Pirita linnaosas näevad probleemi 6 autojuhti. Ühe autojuhi poolt on välja toodud ka märkus, et Narva maantee on üks probleemsematest maanteedest.



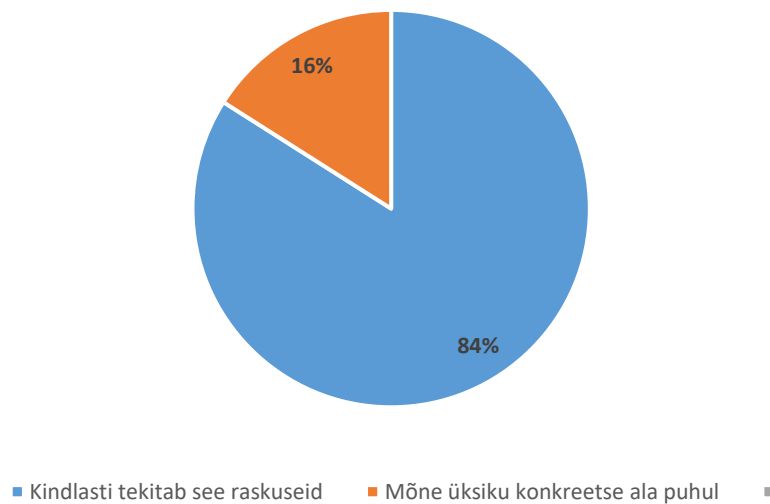
Joonis 3.13 Probleemsed linnaosad autojuhtide seas

Küsitlusest selgus, et 76% vastanutest näeb, et seaduse muudatus raskendab märgatavalt nende igapäevatööd (Joonis 3.14). 20% on vastanud, et hakkab seaduse muudatus raskendab nende tööd mõnevõrra. Seaduse jõustumine ei mõjuta 4% autojuhtide tööd. Küsimustikus olid ka vastuste variantideks „ei oska öelda“ ning „vastupidi, teeb paremaks“. Neid vastusevariante ei valitud autojuhtide poolt. Autor palus autojuhtidel ka täpsustada, et mis nende töö raskemaks teeb. Peamisteks vastusteks oli ajakulu suurenemine. Probleemiks toodi välja, et ei jõuta enam piisavalt palju kliente ära teenindada, kui peab veost laadima eemalt asuvast parklast. Toodi ka välja seda, et suuremate saadetiste puhul on füüsiliselt keerukam kaupa kohale tarnida. Selle all mõeldakse, et kui kauba mõõtmed on piisavalt suured siis need vajaksid liigutamiseks näiteks pakikäru või kahveltõstukit. Autojuhtide seas tekitas muret ka talvistes oludes kauba tarnimine. Nende sõnul on hetkelgi piisavalt vähe ruumi, et kaupa tarnida. Uue seaduse jõustumisel võib esimene alternatiivne peatumiskoht asuda liiga kaugel, mis ei ole realistlik kaubalaadimiseks pakikäru või kahveltõstukiga.



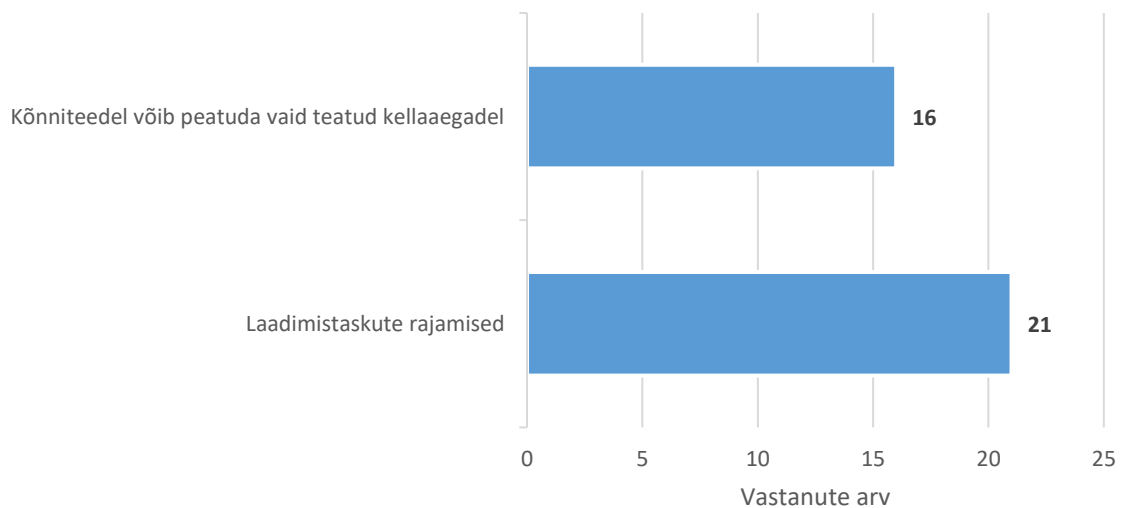
Joonis 3.14 Uue seaduse mõju autojuhtidele

Suuri raskuseid tekitab alternatiivsete peatumiskohtade leidmine 84% autojuhtidest (Joonis 3.15). 16% vastanutest näevad, et alternatiivsete peatumiskohtade leidmine tekitab raskuseid vaid mõne üksiku konkreetse ala puhul. Seda, et alternatiivsete peatumiskohtade leidmine ei tekitaks mingeid probleeme, ei vastanud ükski autojuht. Peamisteks murekohtadeks leidmaks alternatiivset peatumiskohta toodi välja, et suurema autoga ei mahu korralikult peatuma veoselaadimiseks sõiduauto parklasse. Toodi ka välja, et kui on olemas spetsiaalne laadimisala, siis on see hõivatud sõiduauto poolt. Üldiselt nähakse, et alternatiivseid peatumiskohti ei ole piisavalt.



Joonis 3.15 Alternatiivsete peatumiskohtade leidmine

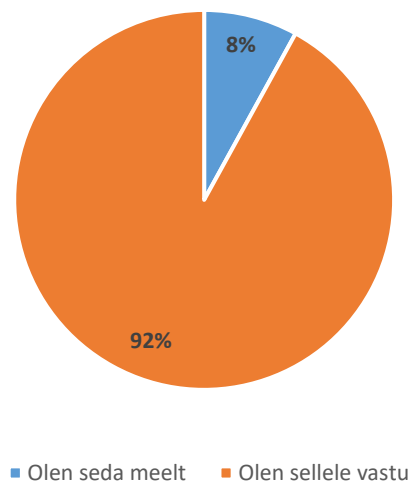
Autojuhtidega küsitluses selgus, et 21 vastanu arvates aitaks laadimistaskute rajamine probleemsetesse kohtasse leevendada seaduse muudatusega kaasnevaid raskuseid (Joonis 3.16). 16 autojuhti on arvamisel, et ajapiirangute kehtestamine kõnniteedel laadimisel, aitaks leevendada probleeme, mis tekiksid seaduse muudatuse jõustumisega.



Joonis 3.16 Alternatiivsed lahenduse autojuhtide vastuste põhjal

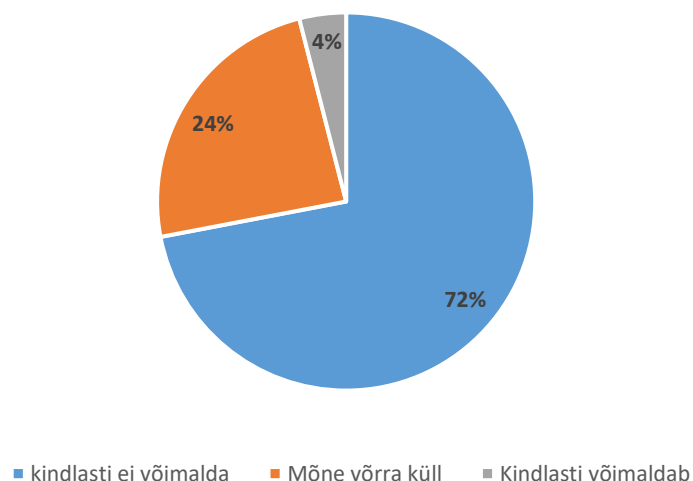
Uue seaduse muudatuse osas ei ole toetaval seisukohal 92% autojuhtidest (Joonis 3.17). Seevastu on seaduse muudatuse poolt 8% autojuhtidest. Peamisteks põhjusteks toodi välja seda, et linna infrastruktuur ei toeta seadusemuudatust, ei ole piisavalt alternatiivseid lahendusi ning nende rajamine samuti ei tundu teostatav. Seaduse muudatuse osas poolt

olevad autojuhid töid välja, et seadusemuudatus on liiklusohutuse mõttes kasulik ning peavad tähtsaks eelkõige jalakäijate turvalisust.



Joonis 3.17 Seadusemuudatuse pooldamine autojuhtide seas

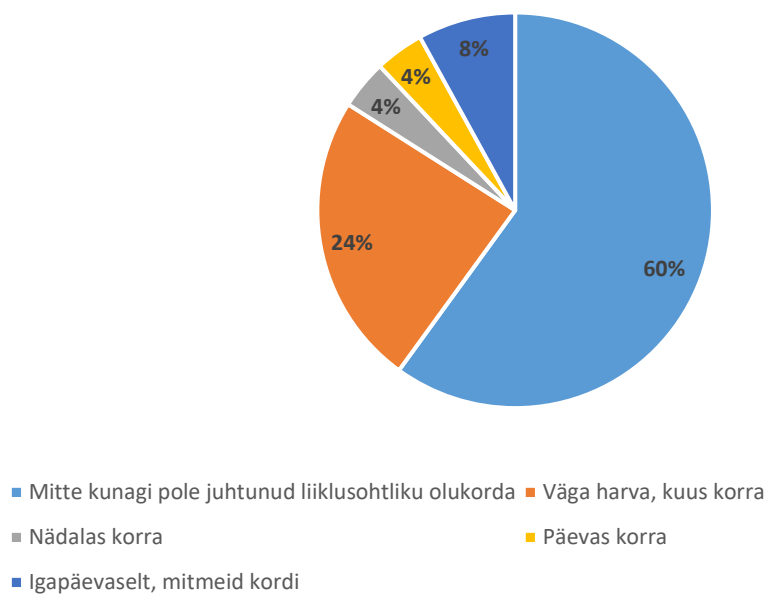
Praegune linnataristu ei võimalda uut liikluskorraldust 72% vastanute arvates (Joonis 3.18). 24% vastanutest arvab, et linnataristu võimaldab seaduse muudatust mõne võrra. Küsitluses vastasid 4% autojuhtidest, et linnataristu võimaldab kindlasti liikluskorralduse muudatust.



Joonis 3.18 Linnataristu võimekus uuele seadusele

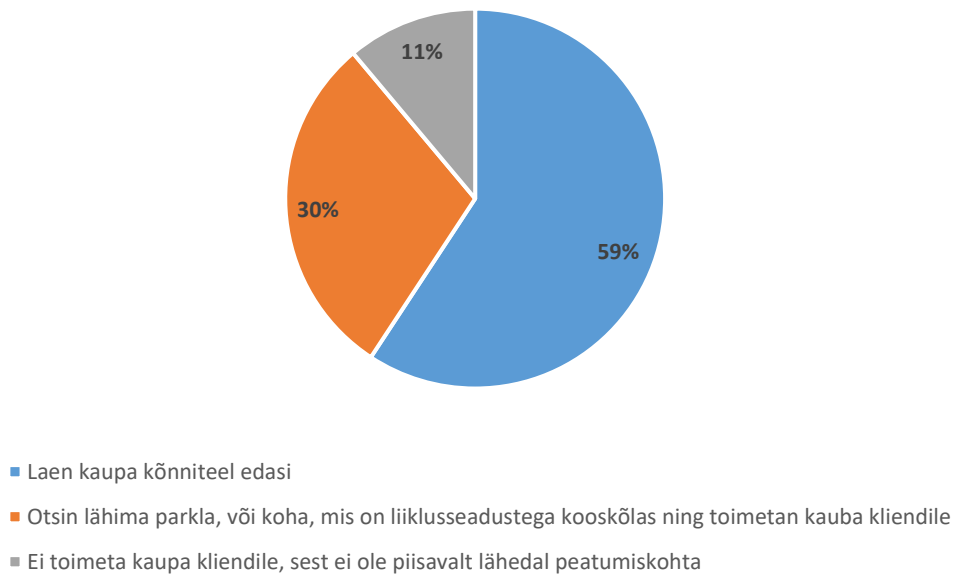
Küsitluses selgus, et 60% autojuhtidel ei ole kunagi tekkinud liiklusohutliku olukorda jalakäijatega veose laadimisel kõnniteedel (Joonis 3.19). 24% vastanutest on vastanud, et neil on tekkinud ohutliku olukordi kuus korra. Jalakäijatega ohutliku olukorda veose laadimisel

kõnniteedel on sattunud nädalas korra 4% vastanutest. Päevas korra on tekkinud olukordi 4% autojuhtidest. Päevas mitu korda satub ohtlikusse olukorda jalakäijaga 8% autojuhtidest. Autor uuris ka autojuhtide arvamust, et kuidas oleks võimalik ennetada ohtlike olukordi jalakäijatega. Peamiselt on välja toodud, et jalakäijad ise peaksid olema valvsamad ning arvestama sellega, et neid ei pruugita märgata. Teiseks, on toodud välja, et sõiduk peaks olema varustatud erinevate vahenditega, mis aitaks ära hoida ohtliku olukorra jalakäijaga. Nendeks võiksid olla tagurduskaamerad, helisignaalid ning ohutuled. Samuti sõidukiga kõnniteele sõitmine ja manööverdamine peaks toimuma väga väiksel kiirusel, et jalakäijal oleks piisavalt aega sellele reageerida.



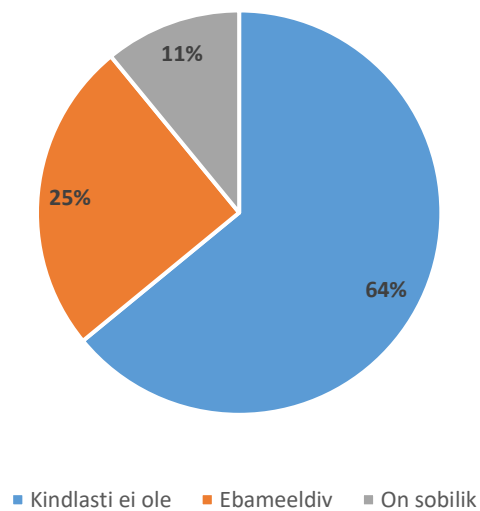
Joonis 3.19 Ohtlikud olukorrad veoselaadimisel kõnniteedel jalakäijatega

Autor uuris autojuhtidelt, kuidas seadusejärgsuse käitumisel kasutatakse veose laadimisel tulevikus. Kõige populaarsemaks vastuseks osutus, et laadimine kõnniteedel jätkub. Vastust oli märgitud 59% autojuhtidest (Joonis 3.20). 30% vastanutest toimetab kaupa vastavalt seaduse muudatusele ning otsitakse, kas lähim parkla või peatumiskoht, mida lubab seadus. 11% vastanutest ei vii kaupa kliendile, kui ei ole läheduses spetsiaalset laadimisala. Autojuhid on ka põhjendanud seaduserikkumist, et kui ei leita kohta, kus peatuda, siis ei jää muud üle, kui kõnniteel kaup kliendile toimetada. Autojuhid, kes laadimisala puudumise tõttu ei toimetata kaupa kliendile, põhjendavad seda liigse töömahu suurenemisega ning näevad selles kliendi enda muret, kes peaks vastava laadimisala eest vastutama.



Joonis 3.20 Autojuhtide käitumine seaduse jõustumisel

Eemalt asuvast parklast kauba laadimine, on sobilik 11% vastanud autojuhtide seas (Joonis 3.21). 25% vastanutest on pakkunud, et kauba vedu parklast on ebameeldiv, kuid mitte vastuvõetamatu. Vastuvõetamatu on 64% autojuhtidest.

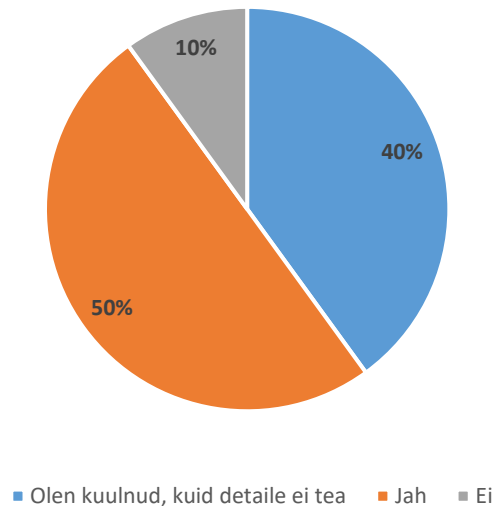


Joonis 3.21 Vastuvõetavus autojuhtide seas veose laadimisel eemal asuvast parklast

## Küsitlus logistikaettevõtetega

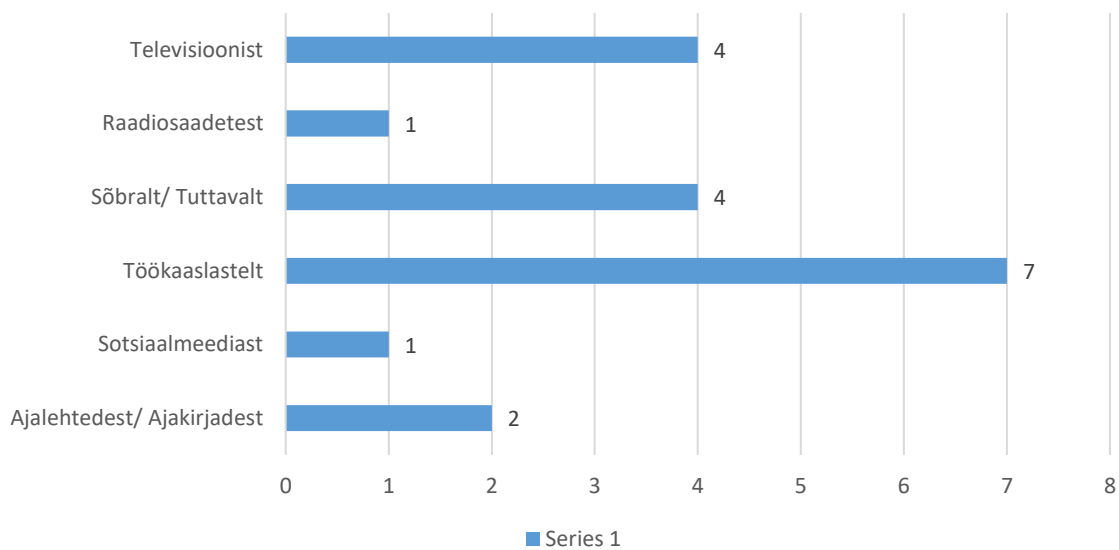
Autor uuris ka logistikaettevõtete arvamust antud teemaga, et saada põhjalikum ülevaade seadusemuudatuse mõjust. Sihtgrupi küsitlusest võtsid osa 10 ettevõtet. Küsitlused autor saatis otse ettevõtetele. Küsimustik oli aktiivne 10 päeva. Vastused, mis ei olnud kontekstis küsimustega, ei käsitletud töös.

Autor uuris esimesena, et kui palju on ettevõtted kuulnud seadusemuudatusest, et veoselaadimisel ei tohi enam peatuda kõnniteedel. 40% vastanutest väidab, et nad on sellest kuulnud, kuid detaile ei tea (Joonis 3.22). Seadusemuudatusest on kursis 50% vastanutest. Seaduse muudatusest mitte midagi ei ole kuulnud 10% logistika ettevõtetest.



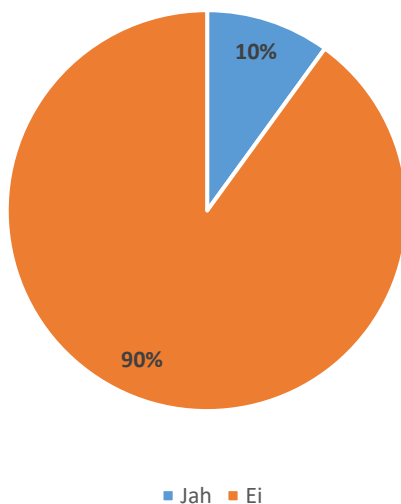
Joonis 3.22 Seadusemuudatusest teadlik olemine

Peamiselt on informatsiooni seadusemuudatuse osas saadud töökaaslastelt. Seda on pakkunud 7 ettevõtet. Järgnevaks on vastatud, et informatsiooni on saadud sõpradelt- ja tuttavatelt, mida on vastanud 4 ettevõtet. Televisiooni vahendusel on informatsiooni saanud 4 ettevõtet. Ajalehtedest- ja ajakirjadest on saanud 2 ettevõtet informatsiooni. Raadisaadetest ja sotsiaalmeediast on informatsiooni saanud 1 ettevõtte.



Joonis 3.23 Informatsiooni allikas

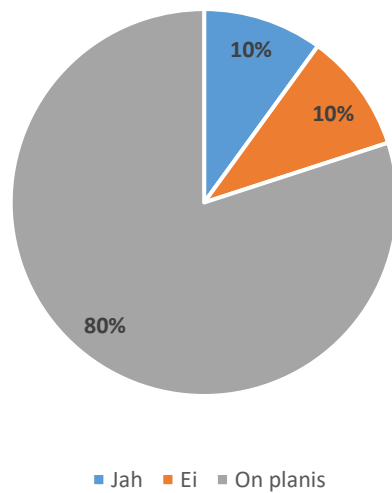
90% logistikaettevõtetest on vastanud, et nad ei ole piisavalt informatsiooni saanud seadusemuudatusest. 10% on vastanud et on piisavalt informeeritud sellest. (Joonis 3.24).



Joonis 3.24 Piisavas koguses informeerituna tundmine

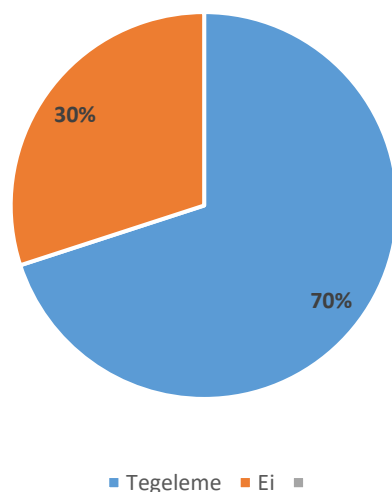
Logistikaettevõtetest 80% on vastanud, et autojuhtide teavitamine seadusemuudatusest on plaani võetud, kuid ei ole veel sellega tegeletud (Joonis 3.25). 10% vastanutest on seadusemuudatusest teavitanud enda autojuhte ning 10% on vastanud, et ei plaani enda autojuhte informeerida. Informatsiooni edastamist näevad ettevõtted peamiselt meili

edastamise teel ning koosolekute vormis. Samuti on pakutud ka, et informatsiooni jagatakse läbi koostööpartnerite ning vedaja ettevõtete, kes omakorda informeerivad enda autojuhte.



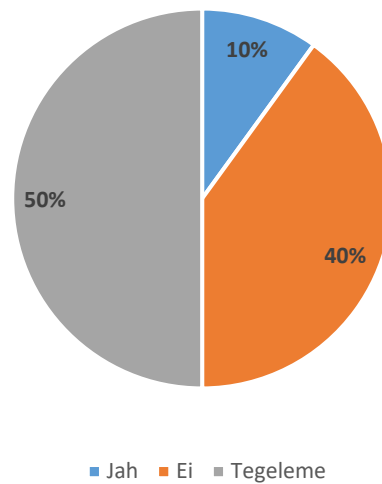
Joonis 3.25 Informeeritus autojuhtidele seaduse muutumisest

Kaubalaadimisega kõnniteedel kaardistamisega ei ole veel ükski ettevõtte tegelenud, kuid 70% vastanud ettevõtete sõnul hakatakse sellega tegelema (Joonis 3.26). 30% vastanutest ei kaardista probleemseid kohti.



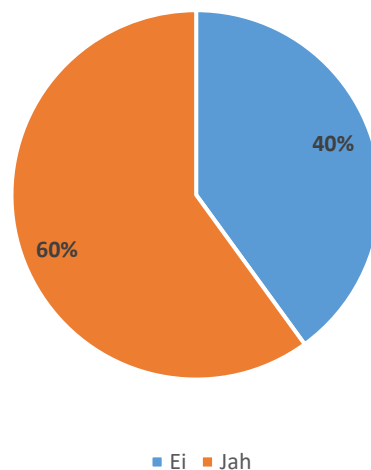
Joonis 3.26 Klientide kaardistamine probleemsetel aladel

Klientidega ei ole arutletud laadimisalade osas ega uue seadusemuudatuse osas 40% logistikaettevõtetest (Joonis 3.27). 10% on klientidega arutlenud laadimisalade ja uue seaduse osas. 50% on vastanud, et nad tegelevad klientide teavitamisega.



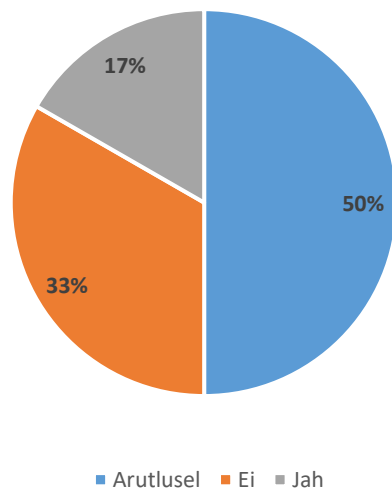
Joonis 3.27 Klientide teavitamine seadusemuudatusest ning arutlemine laadimisalade osas

Seadusemuudatuse tulemusel muutub transpordi hinnakiri 60% logistikaettevõtete puhul. (Joonis 3.28). 40% logistikaettevõtetest tõi välja, et nemad ei muuda enda hinnakirja.



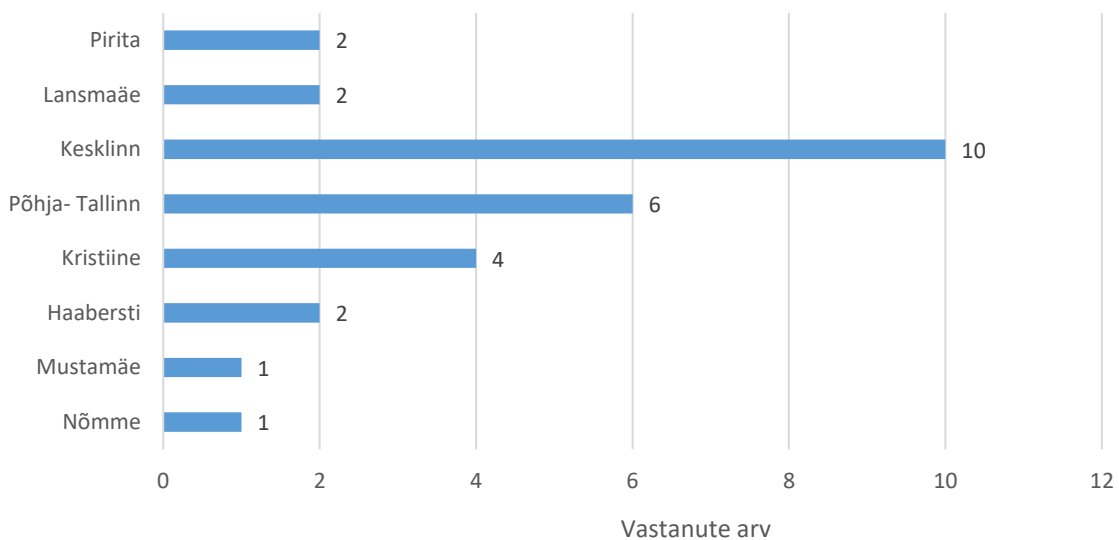
Joonis 3.28 Transpordi hinnakirja muutus kliendile

Logistikaettevõtetest vastas 33%, et alltöövõtjate kasutamisel nende hinnakiri ei muutu (Joonis 3.29). Hinnakiri on arutlusel 50% vastanute puhul ning hinnakiri muutub 17% küsitletud logistikaettevõtetest.



Joonis 3.29 Alltöövõtjatega hinnakirja muutus

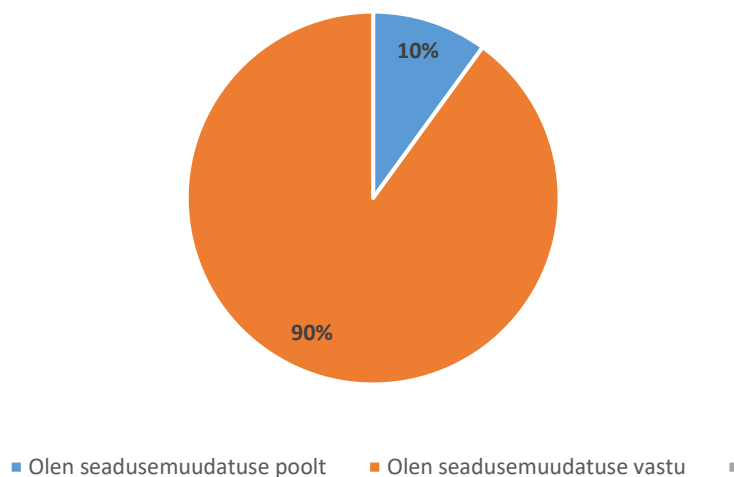
Kõige probleemsem linnaosa, kus veoselaadimiseks tuleb peatuda kõnniteedele on logistikaettevõtete arvates Kesklinna linnaosa (Joonis 3.30). Seda on pakkunud 100% vastanutest ehk 10 ettevõtet. Teisel kohal probleemsuselt on vastanute sõnul Põhja-Tallinna linnaosa, mida on pakutud 6 ettevõtte poolt. Kolmandaks on valitud Kristiine linnaosa, mida on pakkunud 4 logistikaettevõtet. Haabersti linnaosa, Lasnamäe linnaosa ning Pirita linnaosa on probleemseks toodud 2 ettevõtte poolt. Nõmme linnaosa ja Mustamäe linnaosa on probleemne ühe ettevõtte poolt.



Joonis 3.30 Probleemsemad linnaosad veoselaadimisel kõnniteedel

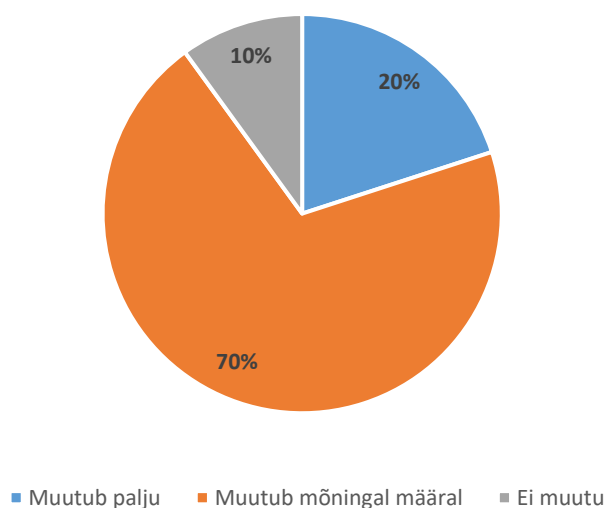
Seaduse muudatust ei pidanud vajalikuks 90% logistikaettevõtetest (Joonis 3.31). Seevastu 10% pidas seadusemuudatust põhjendatuks. Peamisteks põhjendusteks, miks

seadus ei ole vajalik on see, et ettevõtete sõnul ei ole Tallinna linnas piisavalt alternatiivseid peatumiskohti. Logistikaettevõtted oleksid seadusemuudatusega nõus, kui enne seaduse vastuvõtmist likvideeritaks puudused laadimisalade osas. Välja on toodud ka seisukohti, et milleks muuta toimivat süsteemi. Ettevõtted, kes seadusemuudatust näevad vajalikuks, on seda põhjendanud selliselt, et muudetud seadusega muutuks linnaliiklus kergesti määratletuks, kõigil liiklejatel oleks oma koht, hoiaks ära ohtlikud olukorrad erinevate liiklejate vahel.



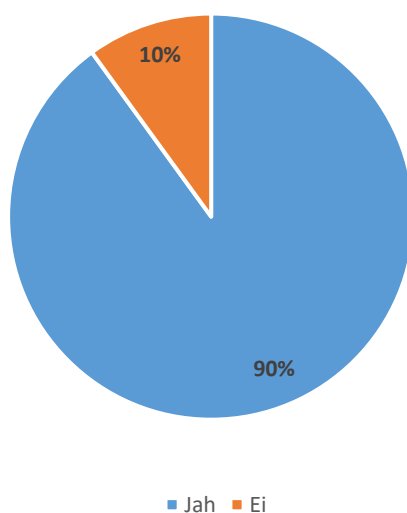
Joonis 3.31 Logistikaettevõtete hinnang seadusemuudatuse vajalikusele

Logistikaettevõtetest on 10% vastanud, et veokorraldaja töö uue seaduse jõustumisel ei muutu (Joonis 3.32). 70% vastanutest arvab, et töö muutub mõningal määral ning 20 % on vastanud, et logistiku töö muutub suurel määral. Logistikaettevõtted tõid peamiseks muutuseks välja seda, et ringide planeerimisele kulub rohkem aega ning see on omakorda lisatöö, sest arvestama peab klientide asukohtadega, kus ei saa enam kõnniteedel peatuda. Alternatiivide leidmine on esialgu väga ajakulukas. Samuti peab autojuhtide tööaega rohkem planeerima ning tavapäraselt tehtud ringe ei pruugi autojuht enam ära sõita. Ühtlasi laadimisajad peab ümber rehkendama, mida on varajasemalt kliendile lubatud.



Joonis 3.32 Logistikute/ veokorraldaja töö muutus uue seaduse jõustumisel

90% ettevõtetest peavad oluliseks seda, et autojuhid peaksid seadusemuudatusest kinni ning leiaksid muud alternatiivid (Joonis 3.33). Seevastu 10% vastanutest on arvamusel, et nad ei pea oluliseks seda, et autojuhid peaksid kinni pidama uuest seadusemuudatusest.



Joonis 3.33 Logistikaettevõtete arvamus seadusest kinnipidamisel autojuhtide suunal

## 4 JÄRELDUSED

Seadusemuudatuse poolt on jalakäijad, kelle arvates on liiklusseadustiku muutmine õigustatud. Pahameelt tekitab see logistikaettevõtetele ning nende alluvuses töötavatele autojuhtidele. Vastused on autori hinnangul loogilised, kuna see raskendab oluliselt logistikasektori tööd ning jalakäijatele ei tekita seadusemuudatus lisakohustusi ega lisaliigutusi. Linnaliiklus on aastate jooksul läinud tihedamaks. Seda seetõttu, et inimesed on koondumas linnadesse, ning selle tulemusel suureneb ka autostumine. Probleem linnaruumi mahtumisega mõjutab tugevalt kaupa laadivaid sõidukeid. Positiivne linnaarengus on see, et näiteks rattateid planeeritakse linnaruumi juurde, et vähendada liiklejate valikut autodele. Probleemi tekitab see kaupa laadivatele sõidukitele, kes rajatiste tõttu ei saa tavapäraselt kaupa ettevõtete ees laadida. See on üks põhjuseid, mis on pannud kaupmehi kolima kesklinna aladelt linna äärsetele aladele. [2]

Jalakäijate küsitluses selgus, et suur enamus tunneb häirituna ennast kaupa laadivatest sõidukitest kõnniteedel. Nimelt takistab antud tegevus suuresti jalakäija liikumist kõnniteedel. Kauba laadimine kõnniteedel paneb jalakäijate vastuste põhjal neid ohtliku olukorda. Autojuhtide vastuste põhjal aga selgus, et nende hinnangul ei ole neil olnud väga palju ohtlike olukordi jalakäijatega. Vastuseid analüüsid jõi autor arusaamale, et kaupa laadiva sõidukijuhi vaateväli on rohkem häiritud ning ei pruugi jalakäijaid piisavalt märgata. Seetõttu tunnevad jalakäijad ennast rohkem ohustatuna. Sellest tulenevalt on jalakäijad rohkem meelestatud sellest, kui kaupa laetakse eemalt asuvast parklast või sõiduteelt.

Probleemseteks aladeks Tallinnas töid kõik sihtgrupid välja Kesklinna, Põhja- Tallinna ning Kristiine linnaosa. Kõige sagedasemalt nähakse veost laadivat sõidukit kõnniteedel ärihoonete- ja kontorite esisel alal. Nimelt kesklinna, Põhja- Tallinna ja Kristiine linnaosa on probleemset kohad seetõttu, et just sinna on koondunud oma ettevõtetega kaupmehed. Seda mitmetel põhjustel. Inimeste liikuvus on kesklinna rajoonides tihedam ning seetõttu on ka lihtsam müüa tooteid või teenuseid. Teised linnaosad nt Mustamäe, Lasnamäe, Pirita, Haabersti ning Nõmme on rohkem elamurajoonid, kus pidevat liikumist on võrreldes kesklinna rajooniga vähem.

Seadusemuudatuse osas on logistikaettevõtted detailidega valdavalt kursis. Autojuhtide seas on seadusemuudatusest kuulnud, kuid sellega ka teadmine piirdub. Kõige enam on seadusemuudatusest infot saadud töökaaslaselt, tööandjalt ning samuti sõpradelt ja tuttavatelt. Vastuseid analüüsid on autor arvamisel, et seadusemuudatusest peaksid seaduse vastuvõtmisega tegelevad inimesed detailsemalt informeerima ühiskonda, eelkõige autojuhte, keda antud teema valdavalt puudutab. Autori arvates peaks

informeerimine kestma pikemat aega, et autojuhid jõuaksid seadusemuudatusega kohaneda ning ei tuleks see suure üllatusena. Autori arvates võiksid seadusemuudatused olla kajastatud erinevates reklaamides ja loosungites, et see kinnistuks rohkem autojuhtide seas.

Olukordi, kus tuleb ette kõnniteedel laadimisi, esineb autojuhtide seas üsna tihti. Peamisteks põhjusteks on alternatiivsete peatumiskohtade puudumine või nende raskendatud leidmine. Seadusemuudatuse jõustumine, kui enam kõnniteedel veost laadida ei lubata, raskendab oluliselt autojuhtide tööd. Üle poolte küsitletud autojuhtest peatuvad kõnniteedel edasi ka peale seadusemuudatust. Seevastu logistikaettevõtted on seisukohal, et autojuhid peaksid kinni pidama seadusemuudatusest. Logistikaettevõtete küsitlusest selgus, et nad ei ole veel piisavalt tegelenud autojuhtide informeerimisega seadusemuudatusele ning see on autori arvates üks põhjuseid, miks autojuhid ka peale seadusemuutumist peatuvad kõnniteedel edasi. Ainuüksi informeerimine autojuhte seadusemuudatusest ei hoia ära edaspidist peatumist kõnniteedel. Nagu ülalpool mainitud, siis alternatiivsete peatumiskohtade leidmine tekitab suuri raskuseid autojuhtide seas.

Logistikaettevõtted ja autojuhid on seisukohal, et praegune linnataristu ei võimalda seaduse vastuvõtmist. Autojuhtide arvates aitaks neid veose mahalaadimiseks alternatiivsete peatumiskohtade loomine. Peamisteks lahendusteks on töös välja toodud taskute rajamine kõnniteede äärde või kellaajaline peatumine kõnniteedel. Enamike autojuhtide arvates on mõeldamatu veost laadida eemalt asuvast parklast.

Logistikaettevõtted ei ole veel tegelenud klientide asukoha kaardistamisega probleemsetel aladel. Suurem osa on selle plaani võtnud. Probleemsetel aladel asuvate klientidega võetakse ühendust ning üle poolte vastanute sõnul on tulemas ka transpordi hinnakirja muudatus. Autojuhtide igapäevane töö raskeneb oluliselt ning alternatiivsete peatumiskohtade leidmine tihedas liiklusvoos ei ole kerge. Selle tulemusel teenindatakse päevas kliente vähem. Tõenäoliselt suuremates logistikaettevõtetes on selle tulemusel vaja lisatööjõudu, mis põhjendab ka hinnatõusu kliendile. Hinnatõusu põhjendab ka logistikute ja veokorraldajate töökoormuse muutus. Nimelt nõuab see lisatööd veose planeerimisel.

## 5 PARENDUSETTEPANEKUD

Esimeseks parendusettepanekuks toob autor välja, et enne seaduse muudatust peaks probleemsetel aladel looma alternatiivseid lahendusi sõidukite peatamiseks veose laadimiseks. Seda võib teha koostöös klientidega, kes sealsetel aladel toimetavad, kui ka linnavalitsusega ja logistikaettevõtetega. See aitaks ära hoida pahameele logistikasektoris ning transpordihinna tõusu kaupmeestele.

Ohtu kõnniteedel näevad jalakäijad rohkem, kui autojuhid. See on iseenesest mõistetav, kuna autojuhtide vaateväli on rohkem häiritud. Autojuhid ei pruugi manööverdamisel märgata jalakäijaid. Veose laadimist kõnniteedel on võimalik ohutumaks muuta sõidukite varustamise lisaseadmetega. Nendeks võiksid olla: helisignaalid tagurdamisel, tagurduskaamerad, ohutuled ning samuti peaksid autojuhid kinni pidama, et jalakäijate teel võib sõita ainult jalakäija kiirusel.

Autori arvates ei ole võimalik kõigile autojuhtidele garanteerida veoselaadimiseks laadimisalasid. Küll aga oleks abi nutikast laadimisala broneerimise *appist*. Nimelt *appi* vahendusel saab autojuht kaardilt tuvastada lähima laadimisala, kust saab valida omale laadimisaja. See hoiaks ära järjekorrad, mis võivad tekkida vähestele olemasolevatele laadimisaladele.

Autori arvates on laiasid kõnniteid piisavalt, kuhu saaks märgistada peatumiskohti veost laadivatele sõidukitele, kus autojuhid saaksid peatuda ilma, et tekitaksid ohtliku olukorda. See hoiaks ära selle, et sõidukid peatuvad seal kus tahavad ning veose laadimiseks on üks konkreetne koht. Selle tulemusel oskaksid jalakäijad rohkem arvestada, et konkreetsetes kohas peab olema tähelepanelikum.

Probleemsetesse aladesse konsolideerimiskeskuse rajamine oleks üheks võimalikuks alternatiiviks. Näiteks linnaäärde terminali rajamine, ning sealt edasi lastiratastega kergemate saadetiste vedu aitaks ära hoida suuremamahulise peatumise kõnniteedele, oleks keskkonnasõbralikum ning hoiaks autojuhi aega kokku.

## KOKKUVÕTE

Töö eesmärk oli mõista, millist mõju avaldab uue seaduse jõustumine autojuhtidele ja logistikaettevõtetele, mis keelab peatumise kõnniteedel sõidukitele veose laadimiseks. Teiseks töö eesmärgiks oli tuua probleemile parendusettepanekuid. Autor valis uuritavaks objektiks Tallinna linna, kus küsitleti peamiseid sihtgruppe, kes puutuvad antud teemaga suuremal määral kokku. Sihtgruppideks olid valitud autojuhid, jalakäijad ning logistikaettevõtted. Parendusettepanekuid tehes toetus autor küsitlustest saadud vastustele ning teoreetilistele materjalidele.

Küsitlused viidi läbi kolme erineva sihtgrupi vahel. Kokku oli küsitlustes vastanud 117 inimest. Nendest jalakäijaid oli 82, autojuhte 25 ning logistikaettevõtteid 10. Autor uuris sihtgruppidele antud teemal ning vastuste abil tegi sellest vastavad järeldused.

Kokkuvõtteks seadusemuudatuse poolt olid jalakäijad, kes tundsid, et uus liikluskorralduse muudatus aitab kaasa jalakäijate ohutusele. Autojuhid ja logistikaettevõtted ei ole toetaval seisukohal. Liikluskorralduse muudatus raskendab oluliselt nende tööd. Ohutuse seisukohalt on seaduse muudatus autori hinnangul õigustatud, kuid infrastruktuuri osas ei võimalda uus liikluskorraldus enam efektiivselt veost laadida tihedalt asustatud aladel. Linna infrastruktuur peab võimaldama seadusemuudatust. See tähendab, et veose laadimiseks peaks olema piisavalt alternatiivseid lahendusi. Autori arvates ei ole antud teema osas tehtud veel piisavalt mõjuanalüüse, mis annaksid suurema pildi probleemsematest piirkondadest ning kuidas edaspidi veoselaadimise protsessi teostatakse. Samuti ei ole antud teemast piisavalt informeeritud autojuhte, keda seadusemuudatus kõige enam mõjutab.

## **SUMMARY**

The aim of the study was to understand the impact on drivers and logistics companies of the new law prohibiting stopping on pavements to load goods. The second aim was to suggest improvements to the problem. The author chose the city of Tallinn as the object of the study, where the main target groups with a high impact on the issue were interviewed. interviewed groups were drivers, pedestrians and logistics companies. In making suggestions for improvement, the author based his work on the responses to the surveys and on theoretical material.

The surveys were conducted among three different target groups. In total, 117 people responded to the surveys. Of these, 82 were pedestrians, 25 drivers and 10 logistics companies. The author asked the target groups for their opinion on the subject and drew the relevant conclusions from their responses.

In conclusion, pedestrians were in support of the change in the law, as they felt that the new change in traffic management contributes to pedestrian safety. Drivers and logistics companies were not in the supportive position. The change in traffic management will make their work much more difficult. From a safety point of view, the author considers that the change in the law is justified, but from an infrastructure point of view, the new traffic management will no longer allow efficient loading in densely populated areas. The city's infrastructure must be able to support the change in the law. This means that there should be enough alternative solutions for loading. In the opinion of the author, there has not yet been enough impact analysis on this issue to give a better picture of the most problematic areas and how the loading process will be carried out in the future. Also, drivers, who will be the most affected by the amendment, have not been sufficiently informed about the issue.

## VIIDATUD ALLIKAD

- [1] J. P. Castellon, „Smart loading zones. A data analytics approach for loading zones network design”, [Online]. Available at: <file:///C:/Users/Kasutaja/Desktop/L%C3%95PUT%C3%96%C3%96%20TKTK/alternatiivid/1-s2.0-S2590198224000204-main.pdf>
- [2] Piir, „Eksperdid: Tallinna liiklus on võrreldav 1970. aastate Lääne-Euroopaga”, [Online]. Available at: <https://novaator.err.ee/1609443581/eksperdid-tallinna-liiklus-on-vorreldav-1970-aastate-laane-euroopaga>
- [3] „Sõidukite ja masinate kategooriad”. Transpordiamet. [Online]. Available at: <https://www.transpordiamet.ee/soidukite-ja-masinate-kategooriad#autod-ja-haagised>
- [4] „Liiklusseadus”. Riigikogu, 1. juuli 2011. [Online]. Available at: <https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021?leiaKehtiv>
- [5] „Liiklusseaduse ning politsei ja piirivalve seaduse muutmise seadus 429 SE”. Vabariigi Valitsus, 6. mai 2024. [Online]. Available at: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/77a3d3a8-2ce2-4b49-9d53-415c94a33e28/>
- [6] ELEA, „ELEA tutvustus”, [Online]. Available at: <https://www.elea.ee/elea-tutvustus/>
- [7] ELEA, „Kliimaministeeriumi kavandatav seadusemuudatus valmistab kaupmeestele ja kaubavedajatele peavalu”, [Online]. Available at: <https://www.elea.ee/kliimaministeeriumi-kavandatav-seadusemuudatus-valmistab-kaupmeestele-ja-kaubavedajatele-peavalu/>
- [8] Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, „Mis on Eesti Kaubandus-Tööstuskoda”, [Online]. Available at: <https://www.koda.ee/et/meist/mis-eesti-kaubandus-toostuskoda>
- [9] Eesti kaubandus- Tööstuskoda, „Arvamuse esitamine liiklusseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse muutmise seaduse eelnõu (429 SE) kohta”, [Online]. Available at: <https://www.koda.ee/sites/default/files/content-type/content/2024-05/22%2005%202024%20Liiklusseaduse%20ning%20politsei-%20ja%20piirivalve%20seaduse%20muutmise%20seadus.pdf>
- [10] „Greater London Council (General Powers) Act 1974”.
- [11] Dr. V. Ghendler, „Parken auf dem Gehweg”, [Online]. Available at: <https://anwalt-kg.de/verkehrsrecht/parken-auf-dem-gehweg/>
- [12] „Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)”. Wegenverkeerswet. [Online]. Available at: [https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2010-03-01#HoofdstukII\\_Paragraaf1](https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2010-03-01#HoofdstukII_Paragraaf1)
- [13] J. de J. Ochoa-Olán, E. Betanzo-Quezada, ja J. A. Romero-Navarrete, „A modeling and micro-simulation approach to estimate the location, number and size of loading/unloading bays: A case study in the city of Querétaro, Mexico”, [Online]. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S259019822100107X>
- [14] London Borough of Hounslow, „Laadimisala kõnniteel”, [Online]. Available at: [https://ehq-production-europe.s3.eu-west-1.amazonaws.com/af505a057bf797e4b5701b02354dda3b10349685/original/1693566692/d43522a0e56485ec763a2035fb33f9ac\\_2023-Kerbside-Strategy-Draft-For-Consultation.pdf?X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIA4KKNQAKIJHZMYNPA%2F20250504%2Feu-west-1%2Fs3%2Faws4\\_request&X-Amz-Date=20250504T092839Z&X-Amz-Expires=300&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=864d21a7b8f3208e964f191c31d08aaca258dc2a6f6e42f4b40c6f41f92ee0e3](https://ehq-production-europe.s3.eu-west-1.amazonaws.com/af505a057bf797e4b5701b02354dda3b10349685/original/1693566692/d43522a0e56485ec763a2035fb33f9ac_2023-Kerbside-Strategy-Draft-For-Consultation.pdf?X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIA4KKNQAKIJHZMYNPA%2F20250504%2Feu-west-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20250504T092839Z&X-Amz-Expires=300&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=864d21a7b8f3208e964f191c31d08aaca258dc2a6f6e42f4b40c6f41f92ee0e3)
- [15] „URBAN LOADING AND DELIVERY MANAGEMENT”. Montgomery planning, veebruar 2024. [Online]. Available at: <https://montgomeryplanning.org/wp-content/uploads/2024/02/Urban-Loading-Study-Final-20240220.pdf>
- [16] Michael Browne, Julian Allen, ja Jacques Leonardi, „Evaluating the use of an urban consolidation centre and electric vehicles in central London”. Transport Studies

Department, School of Architecture and the Built Environment, University of Westminster, London, NW1 5LS, UK, 16. juuni 2011. [Online]. Available at: [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S038611121100015X?ref=pdf\\_download&fr=RR-2&rr=93c143199c835434](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S038611121100015X?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=93c143199c835434)

- [17] S. Narayanan ja Constantinos Antoniou, „Electric cargo cycles - A comprehensive review“. Technical University of Munich, Arcisstrasse 21, 80333, Munich, Germany, 2022. [Online]. Available at: [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X21003644?ref=pdf\\_download&fr=RR-2&rr=93c1475f78455433](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X21003644?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=93c1475f78455433)
- [18] Jesús Muñuzuri, Manuel Cuberos, Fátima Abaurrea, ja Alejandro Escudero, „Improving the design of urban loading zone systems“. School of Engineering, University of Seville, CM Descubrimientos, s/n. 41092, Seville, Spain, 21. jaanuar 2017. [Online]. Available at: <file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/see.pdf>

## Lisa 1. Jalakäijate sihtgrupi küsitlus

Aitäh, et leiate aega küsimustikule vastamiseks!

Käesolev küsimustik on osa lõputööst teemal "Peatumiskeelu eelnõu mõjud veose laadimisel Tallinna kesklinna kõnniteede näitel".

Vastavalt "Liiklusseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse muutmise seadus 429SE" jõustumisega 1. juulil 2025 ei tohi enam kõnniteedel peatuda veose peale- maha laadimiseks.

Uuringu eesmärk on mõista, millist mõju avaldab uue seaduse jõustumine seoses peatumise keelustamisega kõnniteedel veose laadimiseks. Lõputöös on küsitlused erinevate sihtgruppidega, kes puutuvad väiksemal või suuremal moel kokku antud teemaga.

Küsimustiku täitmine võtab aega ligikaudu 5 - 10 minutit.

Teie vastuseid käsitletakse konfidentsiaalselt ning ainult uurimuse eesmärgil.

1. Kuidas suhtute sellesse, et bussid/väikeveokid laevad kaupa kõnniteedel?
  - Ei näe selles probleemi
  - Mõningatel juhtudel häiriv
  - Kategooriliselt vastu sellele
2. Kas Teil on olnud ohtlike olukordi, kui kaupa laetakse kõnniteedel?
  - Ei ole kokku puutunud
  - Vahel harva
  - Üsna tihti
3. Kui on esinenud ohtlikke olukordi, siis mis on selle olukorra tinginud?
4. Kuidas suhtute sellesse, et seadust muudetakse ning enam ei tohi kõnniteedel veost laadida?
  - Olen seda meelt
  - Olen sellele vastu
  - Erapooletu
5. Põhjendus eelmisele vastusele.
6. Millistes linnaosades olete näinud kõige rohkem probleeme veose laadimisel kõnniteedel? „Muu“ alla võite veel lisaks märkida konkreetse tänava/maantee/keskuse/ maja.
  - Nõmme
  - Mustamäe

- Haabersti
- Kristiine
- Põhja- Tallinn
- Kesklinn
- Lasnamäe
- Pirita
- Muu (konkreetne ala)

7. Kas Teie hinnangul takistavad kõnniteedel liikumist kaupa laadivad sõidukid?

- Ei takista
- Mõningatel juhtudel
- Enamalt jaolt küll
- Jah, takistavad

8. Põhjendus eelmisele küsimusele.

9. Millises piirkonnas ilmneb olukordi kõige rohkem, kus kaubaautod laevad kaupa kõnniteedel?

- Elamupiirkond
- Ärihooned/kontorid
- Kaubanduskeskused
- Muud kohad/konkreetne objekt, tänav

10. Milline olukord Teie hinnangul on häirivam/ohtlikum: Veose laadimine ettevõtte ees, kõnniteel või veose laadimine eemalt asuvast parklast?

- Eemal asuvast parklast
- Kõnniteelt
- Mõlemad on võrdväärselt ohtlikud
- Kumbki variant ei ole Teie hinnangul ohtlik

11. Põhjendus eelmisele küsimusele.

## Lisa 2. Autojuhtide sihtgrupi küsitlus

Aitäh, et leiate aega küsimustikule vastamiseks!

Käesolev küsimustik on osa lõputööst teemal "Peatumiskeelu eelnõu mõjud veose laadimisel Tallinna kesklinna kõnniteede näitel".

Vastavalt "Liiklusseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse muutmise seadus 429SE" jõustumisega 1. juulil 2025 ei tohi enam kõnniteedel peatuda veose peale- maha laadimiseks.

Uuringu eesmärk on mõista, millist mõju avaldab uue seaduse jõustumine seoses peatumise keelustamisega kõnniteedel veose laadimiseks. Lõputöös on küsitlused erinevate sihtgruppidega, kes puutuvad väiksemal või suuremal moel kokku antud teemaga.

Küsimustiku täitmine võtab aega ligikaudu 5 - 10 minutit.

Teie vastuseid käsitletakse konfidentsiaalselt ning ainult uurimuse eesmärgil.

1. Kas olete teadlik uuest regulatsioonist, mis keelab kõnniteedel peatumise veose või reisijate laadimiseks?
  - Jah
  - Ei
  - Olen kuulnud, kuid detaile täpselt ei tea
2. Kui vastasite eelmisele küsimusele "Jah" või "Olen kuulnud, kuid detaile ei tea", siis milliste kanalite kaudu olete saanud informatsiooni seadusemuudatusest?
  - Televisioonist
  - Raadiosaadetest
  - Sõbralt/Tuttavalt
  - Töökaaslaselt/Tööandjalt
  - Sotsiaalmeediast
  - Ajalehtedest/Ajakirjadest
  - Muu
3. Kas tunnete, et Teid on seadusemuudatusest piisavalt informeeritud?
  - Jah
  - Ei

4. Kui tihti tuleb ette olukordi, kus peate peatuma veoselaadimiseks kõnniteedel, kus puudub spetsiaalne laadimiseala/tasku?
  - Igapäevaselt
  - Mitu korda nädalas
  - Harva
  - Mitte kunagi
5. Millises piirkonnas ilmneb olukordi kõige sagedamini, kus peate veose laadimiseks peatuma kõnniteel?
  - Elamupiirkond
  - Ärihooned/kontorid
  - Kaubanduskeskused
  - Muu
6. Millises linnaosas olete täheldanud kõige sagedamini puudujääke laadimisalade osas? Muu alla võite lisaks märkida konkreetse näite.
  - Nõmme
  - Mustamäe
  - Haabersti
  - Kristiine
  - Põhja- Tallinn
  - Kesklinn
  - Lasnamäe
  - Pirita
  - Muu
7. Kuidas hakkab uue seaduse jõustamine mõjutama teie tööd?
  - Märgatavalt raskendab
  - Mõnevõrra raskendab
  - Ei mõjuta
  - Vastupidi, teeb paremaks
8. Palun põhjendage eelmise küsimuse vastust.
9. Kas alternatiivsete peatumiskohtade leidmine tekitab teie jaoks raskuseid?
  - Ei teki probleeme
  - Mõne üksiku konkreetse ala puhul
  - Kindlasti tekitab see raskuseid
10. Palun põhjendage eelmise küsimuse vastust.

11. Millised lahendused võiksid leevendada probleemi seoses uue seaduse tulekuga?

- Laadimistaskute rajamised
- Kõnniteedel, võib peatuda vaid teatud kellaaegadel
- Muu

12. Kas toetate uut seadust?

- Jah
- Ei

13. Miks toetate/ei toeta seaduse vastu võtmist?

14. Kas teie arvates linnataristu võimaldab uut liikluskorraldust?

- Kindlasti ei võimalda
- Mõne võrra küll
- Kindlasti võimaldab

15. Kui tihti tekivad liiklusohtlikud olukorrad jalakäijatega veose laadimisel kõnniteedel?

- Igapäevaselt, mitmeid kordi
- Päevas korra
- Nädalas korra
- Väga harva, kuus korra
- Mitte kunagi pole juhtunud liiklusohtliku olukorda

16. Kuidas ennetada liiklusohtlikke olukordi jalakäijatega?

17. Kuidas käitute uue seaduse jõustumisel?

- Otsin lähima parkla, või koha, mis on liiklusseadustega kooskõlas ning toimetan kauba kliendile.
- Laen kaupa kõnniteel edasi
- Ei toimetata kaupa kliendile, sest ei ole piisavalt lähedal peatumiskohta
- Muu

18. Kas kauba laadimine kliendi juurde eemal asuvast parklast on Teie jaoks vastuvõetav?

- Kindlasti ei ole
- Ebameeldiv
- On sobilik

### **Lisa 3. Logistikaettevõtete sihtgrupi küsitlus**

Aitäh, et leiate aega küsimustikule vastamiseks!

Käesolev küsimustik on osa lõputööst teemal "Peatumiskeelu eelnõu mõjud veose laadimisel Tallinna kesklinna kõnniteede näitel".

Vastavalt "Liiklusseaduse ning politsei- ja piirivalve seaduse muutmise seadus 429SE" jõustumisega 1. juulil 2025 ei tohi enam kõnniteedel peatuda veose peale- maha laadimiseks.

Uuringu eesmärk on mõista, millist mõju avaldab uue seaduse jõustumine seoses peatumise keelustamisega kõnniteedel veose laadimiseks. Lõputöös on küsitlused erinevate sihtgruppidega, kes puutuvad väiksemal või suuremal moel kokku antud teemaga.

Küsimustiku täitmine võtab aega ligikaudu 5 - 10 minutit.

Teie vastuseid käsitletakse konfidentsiaalselt ning ainult uurimuse eesmärgil.

1. Kas Teie ettevõtte on teadlik seadusemuudatusest, seoses veose laadimisega kõnniteedel?
  - Jah
  - Ei
  - Olen kuulnud, kuid detaile ei tea
2. Kui vastasite eelmisele küsimusele "Jah" või "Olen kuulnud, kuid detaile ei tea", siis milliste kanalite kaudu olete saanud informatsiooni seadusemuudatusest?
  - Televisioonist
  - Raadiosaadetest
  - Sõbralt/ Tuttavalt
  - Töökaaslaselt
  - Sotsiaalmeediast
  - Ajalehtedest/ Ajakirjadest
  - Muu
3. Kas tunnete, et Teid on seadusemuudatusest piisavalt informeeritud?
  - Jah
  - Ei

4. Kas olete enda autojuhte sellest informeerinud, teavitanud, ette valmistanud?
  - Jah
  - Ei
  - On plaanis
5. Kuidas on planeeritud informatsiooni edastamine kõigile osapooltele?
6. Kas te olete kliente kaardistanud, kus hakkaksid ilmema kõige rohkem puuduseid seoses kauba laadimisega?
  - Jah
  - Ei
  - Tegeleme
7. Kas te olete kliente seaduse muudatusest informeerinud, arutlenud laadimisalade osas?
  - Jah
  - Ei
  - Tegeleme
8. Kas uue seaduse tulekul muutub ka transpordi hinnakiri?
  - Jah
  - Ei
9. Mis on teie hinnangul kõige probleemsemad alad veose laadimisel kõnniteedel?
  - Nõmme
  - Mustamäe
  - Haabersti
  - Kristiine
  - Põhja- Tallinn
  - Kesklinn
  - Lasnamäe
  - Pirita
  - Muu
10. Kas Teie hinnangul seaduse muudatus on vajalik, põhjendatud?
  - Jah
  - Ei
11. Miks Teie hinnangul ei ole/ on seaduse muudatus vajalik?

12. Kas logistikute/ veokorraldajate töö kuidagi muutub uue seaduse jõustumisel?

- Muutub palju
- Muutub mõningal määral
- Ei muutu

13. Kui mõjutab, siis kuidas?

14. Kas peate oluliseks seda, et autojuhid peaksid kinni seaduse muudatusest, ning kõnniteedel peatumise asemel leiaksid alternatiivse peatumiskoha?

- Jah
- Ei

15. Kui Te kasutate alltöövõtjaid, siis kas hinnakiri uue seaduse jõustumisel muutub?

- Muutub
- Ei Muutu
- Arutusel