



P. HÕRAK

# OHUTU LIIKLEMINE

P. HÕRAK

OHUTU  
LIIKLEMINE

LIIKLUSÕNNETUSED JA  
VÕITLUS NENDEGA

EESTI RIIKLIK KIRJASTUS  
TALLINN 1957

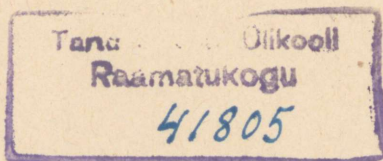
Käesolev brošüür käsitleb üht aktuaalsemat teemat, nimelt tänavaliikluse probleeme. Selles on näidatud ohutuks liiklemiseks vajalikud eeltingimused ning analüüsitud neid põhjusi, mis tekitavad tänavaliikluse õnnetusi. Brošüüri ülesanne on selgitada lugejaile liikluskorralduslikke vajalikkusi ning anda ülevaade kõige vajalikumast liikluse nõudeist, mida tuleb täita liiklemisel tekkivates eriolukordades.

Brošüür on määratud kõigile liiklejaile kui ka teenistusala-  
selt liikluse korraldamisega seotud töötajaile. Samuti on bro-  
šüüri soovitatav kasutada abimaterjalina üldhariduslikes koolides  
õpilastele liiklusalaste vestluste korraldamisel.

Riiklik Autoinspeksioon

Lugejaid palutakse saata oma arvamused ja märkused käes-  
oleva brošüüri kohta aadressil: Tallinn, Pärnu mnt. 10. Eesti  
Riiklik Kirjastus, tehnilise kirjanduse toimetis.

2



---

---

## SAATEKS

Vähe on lugejaid, kes pole ise kaasa elanud või siis vähemalt pealt näinud mõnd toimunud liiklusõnnetust — kas on mõni jalakäija jäänud auto ette või keegi liikuvale trammile hüpates kukkunud ning jäänud trammi rataste alla, või on autod kokku põrganud või muud säärast.

Liiklusõnnetused nõuavad meilt iga aasta palju ohvreid. Hulk töövõimelisi inimesi saab kergemini või raskemini vigastada, osa neist jääb eluaegseks invaliidiks. Paljudel juhtudel aga lõpevad liiklusõnnetused inimeste surmaga. Rohkesti langeb rivist välja lühemaks või pikemaks ajaks rahvamajandusele hädavajalikke liiklusvahendeid. Kui siia veel juurde arvata nende õnnetustega seoses kaotsi läinud tööpäevad ja ebameeldivad sekeldused, rääkimata murest ja kannatustest neis paljudes perekondades, kus mõnda perekonnaliiget on tabanud liiklusõnnetus, siis näeme, kui suurt sotsiaalset häda ja majanduslikku kahju liiklusõnnetused tekitavad.

Kas võib ja tohib see nii edasi kesta? Ei või ega tohi, ning liiklusõnnetuste vastu tuleb võidelda kõige otsustavamalt kõigi võimalike abinõudega. See võitlus annab soovitavaid tulemusi, kui sellest osa võtavad kõige laiemad rahvahulgad ning kui seda võitlust peetakse süstemaatiliselt, järjekindlalt ja pidevalt.



## I PEATUKK

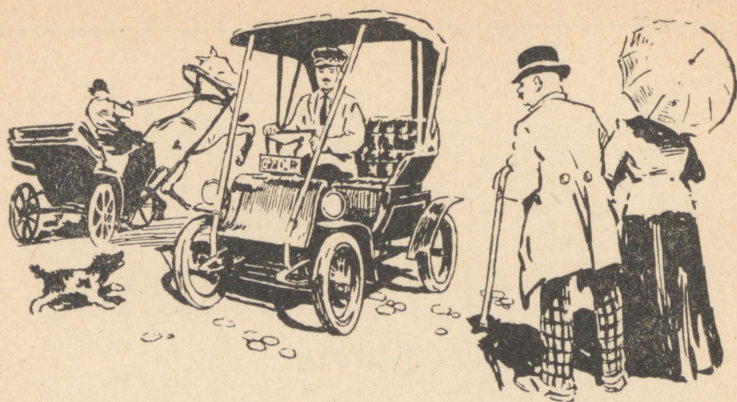
### TÄNAPÄEVA TÄNAVALIIKLUSE ISELOOMUSTUS. TÄNAVATE JA TEEDE LÄBILASKEVÕIME. LIIKLEMISE REGULEERIMISE VAJALIKKUS

Kui võrrelda tänavaliikluse pilti näiteks poole sajandi eest ja tänapäeval, siis näeme, et see on muutunud tundmatuse ni. Kaasajal domineerivad peamiselt mehaanilised liiklusvahendid — trammid, autobussid, veo- ja sõiduautod ning mootorrattad.

Sammu sõitvate ja 0,5—0,7 tonni kaaluvate hobuveokite asemel liiguvad nüüd veoautod, millede kiirus ja kaal on kümneid kordi suurem. Veelgi tunduvamalt, võrreldes hobusõidukitega, on muutunud sõiduautode kiirus ja kaal. Samasugused muudatused on toimunud ka linna roobassõidukite juures — hoburaudtee üksikult liikuvate vagunite asemel, mille kogukaal koos reisijatega oli 5—6 tonni, on liikumas kahest kuni kolmest vagunist koosnevad trammrongid, millede kaal on 25—35 tonni ja mis liiguvad neli-viis korda kiiremini.

Liiklusvahendite liikumise kiirusel ja kaalul on tänavaliikluse ohutuse seisukohalt suur tähtsus. Esiteks kasvab liiklusvahendite pidurdustee konna (s. o. tee-osa, mille läbib liiklusvahend pidurdamise algmomen dist kuni täieliku seismajäämiseni) pikkus võrdeliselt kiiruse ruuduga. Teiseks on liikuva liiklusvahendi kineetiline energia (elavjõud), mis kokkupõrkel muutub purustavaks tööks, seda suurem, mida suurem on antud liiklusvahendi mass (kaal) ja kiirus.

Järelikult on liiklusvahendite kiiruse ja kaalu suurendamine olulisteks teguriteks, mis vähendavad liiklemise julge-



Joon. 1.  
Tänavaliikluse pilt poole sajandi eest.

olekut, kuna esiteks suureneb kokkupõrke- või pealesõidu-ohu tõenäolisus ja teiseks suureneb tunduvalt kokkupõrkel või jalakäijale pealesõidul tekkivate vigastuste ulatus.

Mitte väiksem tähtsus pole liiklemise intensiivsuse tõusul, s. o. eeskätt jõuvankrite arvulisel kasvul ja nende kasutamise efektiivsusel.

Rahvamajanduse kiired edusammud sõjajärgsel perioodil, mis avalduvad uute tehaste, vabrikute ja elumajade ehitamises, ning uute töölisasulate rajamine senini asustamata punktidesse, samuti rahva ainelise heaolu tõus, mis avaldub individuaalautode ja mootorrattaste arvu kasvus, on põhjustanud liiklemise üha suureneva elavnemise. Viimasele aitab kaasa ka mootorisporti harrastamise hoogus levimine rahva hulgas.

Nagu tabelist 1 näha, kasvab meie vabariigis iga liiki jõuvankrite arv väga kiiresti.

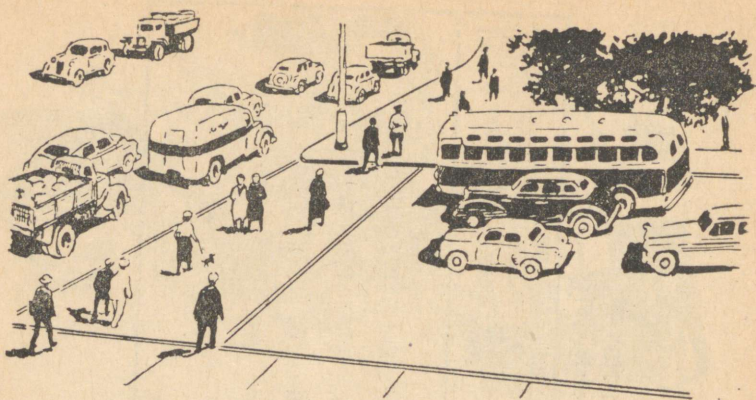
Tabel 1  
Jõuvankrite arvu dünaamika Eesti NSV-s (%)

Jõuvankrite liigid	Aastad			
	1945	1950	1955	1956
Autod, veo- ja sõidu- (asutiste ja ettevõtete) . . .	100	366	726	813
Individaalautod . . . . .	100	1607	7572	9550
Mootorrattad, üldse . . . . .	100	958	3260	4093
Individaalmootorrattad . . .	100	1965	7147	9210

Tabel 2

Jõuvankrite arvu ja läbisõidu dünaamika Eesti NSV  
Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi süsteemis (%)

Jõuvankrite liigid	1950. a.		1951. a.		1952. a.		1953. a.		1954. a.		1955. a.	
	arv	läbi- sõit	arv	läbi- sõit	arv	läbi- sõit	arv	läbi- sõit	arv	läbi- sõit	arv	läbi- sõit
Veoautod . . .	100	100	108	126	105	138	156	251	175	330	199	396
Autobussid . . .	100	100	115	115	130	134	141	157	152	202	170	263
Veotaksod . . .	100	100	95	71	80	63	78	76	78	84	227	462
Sõidutaksod . . .	100	100	157	139	221	178	267	210	317	263	341	345



Joon. 2.  
Tänavaliikluse pilt tänapäeval.

Veelgi kiiremini kui jõuvankrite üldine arv kasvab nende kasutamise intensiivsus. Nii näiteks kasvas Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi süsteemis veoautode arv 1950. a. kuni 1955. a. kaks korda, kuid sama aja jooksul suurenes veoautode üldine läbisõit kilomeetrites neli korda (tabel 2). Samasugust läbisõidu suurenemist näeme ka autobusside ja taksoautode juures.

See liiklemise intensiivsuse tõus üha jätkub. Nii näiteks on ette näha, et kuuenda viisaastaku lõpuks, 1960. a., kasvab Eesti NSV Autotranspordi ja Maanteede Ministeeriumi süsteemis veoautode arv, võrreldes 1950. a., 348% võrra ja nende läbisõit kilomeetrites 820% võrra.

Kuigi tänapäeval on domineerivaiks liiklusvahendeiks iga liiki mootorsõidukid, on enamik Eesti NSV tänavaid ja teid, kus nad liiguvad, ehitatud hobuliiklusvahendite jaoks ega vasta jõuvankrite kiire ja intensiivse liiklemise nõuetele ei oma laiuselt, profiililt ega katte kvaliteedilt. Normaalseks jõuvankriliikluseks kohane tee peab olema võimalikult sirge, lai, kõva, kareda ja tasase kattega. Teel ei tohi esineda profiili järske muutusi või muid takistusi, mis võiksid ootamatult üllatada jõuvankri juhti.

Kuigi sotsialistliku ülesehitustöö ajal on hoogustunud vanade teede uuendamine ja ka uute teede ehitamine, mis enam vastavad jõuvankrite liiklemise nõuetele ja kindlustavad liiklemise julgeoleku lubatud kiiruste ülemäärade puhul, ei jõua meie teedevõrgu heakorrastamine sammu pidada

liiklemise intensiivsuse tõusuga. Kui vanasti pikkadel teekondadel väsisid hobused ja neid tuli vahetada, siis tänapäeval ei väsi niivõrd autod, kui nende juhid, nii et juhte tuleb vahetada.

Tabelist 3 näeme selgesti, kuivõrd suuresti on kasvanud autode liiklemine meie maanteedel viimase viie aasta jooksul.

Veelgi rohkem kui maanteedel, on liiklemise intensiivsus kasvanud meie linnade, eriti Tallinna tänavail. Rääkimata

Tabel 3

Liiklemise intensiivsuse kasv Eesti NSV maanteedel 1951. a. kuni 1956. a. (%)

Jrk. nr.	Maantee nimetus	Asukoha nimetus	Maksimaalne ööpäevane autoliiklus		
			1951	1953	1956
1.	Tallinn—Narva	Iru	100	192	299
		Loobu	100	123	486
		Haljala	100	151	303
		Varja	100	191	1030
		Kohtla-Järve	100	214	260
		Vedava	100	141	330
2.	Tallinn—Pärnu— Ikla	Männiku	100	234	307
		Märjamaa	100	101	131
		Pärnu-Jaagupi	100	96	161
		Nurme	100	124	280
		Häädemeeste	100	90	137
		Ikla	100	308	430
3.	Tallinn—Tartu— Võru	Mõigu	100	129	163
		Kose-Risti	100	180	452
		Mäo	100	141	202
		Imavere	100	108	334
		Tartu	100	95	172
		Kirumpää	100	165	422
4.	Tallinn—Viljandi	Kohila	100	140	423
		Viljandi	100	63	106
5.	Tartu—Petseri	Tartu	100	214	268
6.	Ääsmäe—Haapsalu	Haapsalu	100	230	200
7.	Pärnu—Paide	Sindi-Lodja	100	164	292
8.	Võru—Mõniste	Nursi	100	366	577
9.	Tartu—Mustvee— Jõhvi	Lohusuu	100	59	290
		Tammiku	100	102	145
10.	Rõngu—Valga	Valga	100	219	257
11.	Pärnu—Paide— Rakvere	Mäo	100	119	290
12.	Risti—Virtsu— Kingissepp	Kingissepp	100	89	389

kitsastest, kõveratest ja ebasoodsa kattega sõiduteedest on veel küllalt palju tänavaid, kus hoopis puuduvad kõnniteed jalakäijaile või need on nii kitsad ja auklikud, et jalakäijad eelistavad liikuda sõiduteel.

Vaatamata liiklemise intensiivsuse pidevale tõusule ning tänavate ja teede olukorrast tingitud küllaltki ebasoodsaile liiklemistingimustele, ei ole meil liiklusõnnetuste suhteline arv viimastel aastatel tõusnud, vaid langenud. Siiski on meil raskeid liiklusõnnetusi veel lubamatult palju (tabel 4).

Selleks, et luua vajalikud tingimused avalikel teedel ja tänavatel ohutuks liiklemiseks, on kehtestatud tänavaliikluse eeskirjad. Kuna teid ja tänavaid kasutavad mitmesugused liiklejad, alates jalakäijast kuni kõige moodsama ja kiirema jõuvankrini, siis püüavad tänavaliikluse eeskirjad kooskõlastada mitmesuguste liiklejate liikumist, vastavalt nende iseärasustele, ja sellega kindlustada kõigile liiklejaile ohutu liiklemise.

Rööbiti liiklemiseeskirjade rakendamisega kasutatakse liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemise korraldamiseks ning reguleerimiseks mitmesuguseid organisatsioonilisi ja tehnilisi üritusi. Reguleerimisvahenditena kasutatakse aktiivseid ja paikseid abinõusid. Aktiivseiks vahendeiks on valgusfoorid ja militsionäärid-reguleerijad, paikseteks — liiklusmärgid, teenäitajad ja mitmesugused ohutusjooned sõiduteel.

Kahjuks on meil veel palju liiklejaid, kes vaatavad liiklemiseeskirjadele kui oma vabaduse kitsendajale ning täidavad seepärast nende eeskirjade nõudeid väga puudulikult. See põhjustabki suurema osa liiklusõnnetusi. On ju õige, et liiklemiseeskirjad kitsendavad teataval määral iga liikleja tegevusvabadust, kuid tuleb mees pidada, et ainult neist eeskirjadest range kinnipidamine võimaldab ohutult liigelda. Tänapäeva elava motoriseeritud liiklemise puhul ei oleks mõeldav, et iga liikleja võiks igas olukorras liikuda omapead, nii, kuidas talle näib kasulikumat olevat. See tekitaks säärase segaduse ja ohtliku olukorra, millest tervelt väljapääsemine oleks eriti nõrgemaile liiklejaile väga küsitav.

Liiklemiseeskirjad on liiklemise alal aastate jooksul kogutud kogemuste viljaks ja nende eesmärgiks on ainult kindlustada häireteta ning ohutu liiklemine ühte viisi kõigile liiklejaile. Nendest eeskirjadest kinnipidamine ja nende täpne täitmine on ohutu liiklemise peamiseks tingimuseks.

## II PEATÜKK

### LIIKLUSÕNNETUSTE LIIGITUS. LIIKLUSÕNNETUSTE PÕHJUSED

Liiklusõnnetusteks loetakse säärast sündmust liiklusvahendite liiklemisel, mille tagajärjel on saanud surma või haavata inimesi, on vigastatud liiklusvahendeid või tekkinud muid raskeid tagajärgi.

Ametlikult liigitatakse liiklusõnnetused avariideks, pealesõitudeks ja õnnetusjuhtumiteks.

Avariideks loetakse kokkupõrkeid autode ja teiste liiklusvahendite vahel, sealhulgas raudtee veerevkoosseisuga, pealesõite paigaliste esemetele, liiklusvahendite ümberpaiskumisi ja -kukkumisi, mis on esile kutsunud ühe või mitu järgnevaist tagajärgedest:

- a) inimese kehalise vigastuse või surma;
- b) liiklusvahendi vigastuse, mis nõuab tema väljapraakimist või ta eksploatatsiooniliste omaduste taastamiseks kapitaal- või keskmist remonti;
- c) teisi tunduvaid tagajärgi (koorma osaline või täielik hävimine, tee- ning muude väärtuste vigastamine või hävimine).

Auto kraavisõitu, mille juures auto ei paisku ümber ja jääb vigastuseta, ei loeta avariiks.

Pealesõitudeks loetakse liiklusvahendi pealesõitu jalakäijaile, jalgrattureile, inimestele, kes liiguvad invaliidi mootorsõidukitega, hobuliiklusvahenditega, ning pealesõitu veoloomadele, kusjuures auto ei saanud vigastada, kuid tekkis mõni järgmistest tagajärgedest:

- a) inimeste kehaline vigastus või surm;
- b) veoloomade vigastamine või hukkumine;
- c) hobuliiklusvahendite purustamine, mis tingib nende mahakandmise.

Eelnevast järeldub, et pealesõiduks jalakäijale ei loeta pealesõitu, kus jalakäija ei saanud kehaliselt vigastada.

Õnnetusjuhtumiteks loetakse liiklusõnnetusi, mis tekkisid kannatadasaanute poolt liiklemiseeskirjade või liiklusvahendite kasutamise eeskirjade rikkumise tagajärjel ja põhjustasid isikliku raske ettevaatamatuse või sihiliku käitumise tõttu nendele inimestele kehalisi vigastusi või surma.

Liiklusõnnetusi tekitavad põhjused võib jaotada kahte peamisse gruppi, ja nimelt objektiivseteks ning subjektiivseteks.

Liiklusõnnetuste põhjuste analüüsimise alusel võib väita, et objektiivsete tingimuste arvele langeb ligikaudu 10%, subjektiivsete tegurite arvele aga kuni 90% liiklusõnnetuste koguarvust.

Objektiivsete põhjuste hulgas esinevad peamiselt juhtimisseadmete vastutavate osade murdumine, näiteks rooliseadme detailide murdumine, hüdraulilise piduri vooliku lõhkemine, rattakummi lõhkemine jms.

Transpordiettevõtetes kehtiva plaanilis-ennetava tehnilise teenindamise süsteemi puhul on sääraseid juhud õige harvad, kus jõuvankri detaili ootamatu katkiminek liiklusõnnetuse põhjustab.

Järgmistena võib objektiivsete põhjuste gruppi arvata halva ja piiratud nähtavuse tingimused tänavate ning teede ristumiskohtades, kaasa arvatud raudtee-ülesõidukohad ja sõidutee ülemäärane libedus või muu ebasoodne seisukord.

Siia kuuluvad ka sääraseid juhud, kus tänavaiile-teelede tehtud kaevised ja teeparandamise mehhanismid või materjalid jäetakse hoiatusmärkidega tähistamata ja pimedal ajal valgustamata.

Nii näiteks oli 8. oktoobril 1956. a. Tallinn—Narva maanteel 6 km Narvast jäetud teeparandajate poolt ööseks sõiduteele asfaldikatel. Kahe teineteisele vastusõitva auto möödumisel selles kohas pörkas üks autodest vastu asfaldikatelt, mille tagajärjel auto muutus liiklemiskõlbmatuks ja 2 inimest said raskeid kehavigastusi.

Seda liiki objektiivsete põhjuste hulka kuulub ka sõidutee kitsenemine teest kitsama truubi või sillakese tõttu, kui säärane koht pole ära tähistatud hoiatusmärgiga. Nii juhtus 25. juulil 1956. a. Keila—Haapsalu maanteel 10 km Keilast kitsal truup-sillakesel, mille laius oli vaevalt 4 m, kuid mis oli hoiatusmärkidega tähistamata, kokkupõrge

kahe vastusõitva veoauto vahel, mille tagajärjel mõlemad autod purunesid ja üks autos kaasasõitnud inimene sai surma.

Tabel 4

Liiklusõnnetuste arvu dünaamika iga 1000 jõuvankri kohta  
1945.—1956. a.

Aastad	Liiklusõnnetusi iga 1000 jõu- vankri kohta	Aastad	Liiklusõnnetusi iga 1000 jõu- vankri kohta
1947	57,0	1952	19,3
1948	42,7	1953	23,0
1949	33,9	1954	19,0
1950	43,5	1955	12,2
1951	27,8	1956	10,0

Tabelis on arvestatud neid liiklusõnnetusi, mille tagajärjel jõuvankrid muutusid liiklemiskõlbmatuiks pikemaks ajaks või jäädavalt, või said inimesed kehavigastusi või surma.

Tabel 5

Inimohvritega liiklusõnnetuste arvu dünaamika  
1953.—1956. a. (%)

Aastad	Inimohvritega liiklusõnnetuste	
	arv %	kannatanute arv %
1953	100	100
1954	95,6	89,3
1955	70,9	64,9
1956	68,2	61,8

Visalt vähenevad inimohvritega liiklusõnnetused.

Nii selgub tabelis 4 ja 5 toodud andmeist, et 1953. aastast 1956. aastani vähenes liiklusõnnetuste üldarv 2,3 korda, samas ajavahemikus aga vähenes inimohvritega liiklusõnnetuste arv ainult 31,8% ja kannatanute arv 38,2% võrra.

Edasi on objektiivseks põhjuseks tänavate mitteküllaldane valgustus pimedal ajal.

Tabelist 6 näeme, et liiklusõnnetuste keskmine arv on öisel ajal, s. o. kunstliku valgustuse puhul, märgatavalt suurem kui päevavalgusel.

Liiklusõnnetuste keskmine arv kellaaegade järgi viimastel aastatel (1954.—1956. a.)

Kellaaeg	Liiklusõnnetusi %
00—06	6,4
06—12	20,0
12—18	30,0
18—24	43,6

Et liiklemine öisel ajal on suhteliselt palju ohtlikum kui päeval, paistab eriti selgesti silma, kui arvestada, et liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemine öisel ajal suuresti vaibub.

Liiklusvahendi juhi suhtes ei oma otsustavat tähtsust mitte tänavavalgustus iseenesest, vaid need liiklemistingimused, millele tänavavalgustus oma mõju avaldab. Kunstliku valgustuse puhul näeb liiklusvahendi juht enamikul juhtudel tee taustal ainult esemete ja inimeste siluette. Seejuures on eriti tähtis see, kui suur on kontrastsus juhi poolt vaadeldavate esemete ja tee tausta vahel. Kontrastsus oleneb meteoroloogilistest tingimustest (selge, vihmane, udune ilm), liiklusvahendite, jalakäijate riiete ja sõidutee katte värvusest ning valgusallika, vaadeldava objekti ja juhi vastastikusest paiknemisest.

Nagu üldiselt teada, «neelab» märg asfalt kunstlikku valgust niivõrd, et liiklusvahendi juhi silmade ees kogu aeg vilksatavad tumedad laigud. Sõidutee nähtavuse ulatus on tuntavalt lühem. Samal ajal aga on ohutuks pidurdamiseks vajalik vahemaa, märja ja libeda tee tõttu, pikem.

Võrdlemisi sagedasti on avarii põhjuseks juhi pimestamine vastusõitva jõuvankri liiga eredast või ka reguleerimata laternatulest, eriti siis, kui laternatule valgusvihk pole juhitud mitte otse, vaid poolviltu, külgsuunas. Kui pimestamist tekitab tavaline valge ja väga ere laternatuli, võib juht kaotada normaalse nägemisvõime kuni 40 sekundiks, kollase valguse korral aga kuni 4 sekundiks. Kahjuks ei ole meil seni kollase valguse kasutamine esilaternalis peaaegu üldse levinud.

Kuna ainult 10% puhul kõikidest liiklusõnnetustest võime leida objektiivsete ebasoodsate tegurite olemasolu, siis val-

dava osa liiklusõnnetuste põhjuseks on subjektiivsed, isikulised tegurid.

Sellest subjektiivsete tegurite grupist on erilise tähtsusega järgmised kolm: liiklusest osavõtjate riskiv tegutsemine, tähelepanematus ja hoolimatus.

Kõige sagedamaks liiklusõnnetuse tekitajaks on lubamatu riskimine. Nii riskib autojuht kokkupõrkega, sõites kitsal teel mööda eesliikuvast liiklusvahendist suure kiirusega. Nii riskib trammil sõitja trammi alla jäämisega, hüpates maha liikuvalt trammilt, selle asemel, et trammi peatuskohast tagasi minna mõnikümmend sammu. Nii riskib ka jalakäija auto ette jäämisega, kui ta jookseb läheneva auto eest üle sõidutee ega läbe oodata selle möödumist mõni sekund.

Liikleja, kes toimib riskides, on enam-vähem teadlik oma teo ohtlikkusest. Ohutunne ei ole alati küllalt selgepiiriline. Sageli ei oska inimene teadmatuse või vilumatuse tõttu õigesti hinnata liiklemise olukorda, eriti läheneva jõuvankri liikumise kiirust.

Tähtsuselt teine subjektiivsete gruppi kuuluv põhjus on tähelepanematus. Nii ei märka autojuht vähese tähelepanu tõttu õigeaegselt teel olevat takistust. Nii ei märka sõitja auto ust avades, et ta ohustab sellega lähedalt mööduvat inimest. Nii ei kuule ka jalakäija sageli oma mõtete laokil oleku tõttu läheneva auto helisignaali.

Liikleja, kes toimib tähelepanematult, ei märka võimalikku ohtu, sest ta mõtted ei ole suunatud tänavaliikluse üha muutuvale olukorrale.

Kolmas põhjus — hoolimatus — väljendub näiteks jõuvankrijuhi üleolevas suhtumises liiklusmärkidesse või trammis või autobussis sõitja käitumises, kes väljub sissemineku-ukse kaudu, või jalakäija käitumises, kes jalutab sõiduteel.

Riskimine, tähelepanematus ja hoolimatus võivad tuleneda inimese kasvatuses, tema psüühilisest struktuurist ja hingelaadist, samuti võivad nad tingitud olla inimese psüühikale mõjuvatest välistest põhjustest.

Üheks peamiseks teguriks, mis mõjutab inimese psüühikat, on alkoholism. Ebakaine inimene toimib sageli riskides, muutub hoolimatuks. Alkohol nõrgendab ümbritseva olukorra õiget kriitilist hindamist. Juba võrdlemisi väikesed alkoholiannused häirivad inimese kiiret ja õiget reageerimisvõimet, tema liigutuste täpsust ja kooskõlastatust,

mis jõuvankrijuhile liikumise ohutuse tagamiseks eriti on hädavajalik.

Teisteks põhjusteks, mis mõjutavad inimese vaimset seisundit negatiivselt, on häiritus, haiglane olek ja üleväsimus.

Häiritust võib jõuvankrijuhil tekitada tema liiklusvahendi mittekorras tehniline seisukord, mitteküllaldane liiklemiseeskirjade tundmine, vilumatus jõuvankri juhtimisel, eriti sõitmisel rasketes teeludes. Seejuures ei ole mitte kõige väiksema tähtsusega ka juhi suhtumine liiklusjärelvalvet teostavasse miilitsatöötajasse. Kui juht mingil põhjusel kardab autoinspektorit, siis loomulikult on ta normaalne hingeline seisund häiritud. Häiritus, millele sagedasti lisandub riskimine, hoolimatus või tähelepanematus, esineb ka siis, kui juht sooritab ebaseaduslikke sõite, nn. «musti otsi», mispuhul ka päris normaalsete liiklemistingimuste puhul on liiklusõnnetused õige sagedased.

Tegelikult ei esine riskimine, tähelepanematus ja hoolimatus kui liiklusõnnetuste tekkimise peamised põhjused tavaliselt eraldi, vaid üksteisega vastastikku seotult.

Suur osa liiklusõnnetusi ei ole mitte ainult ühe liiklusest osavõtja, vaid mitme liikleja — jõuvankrijuhi ja jalakäija, kahe või rohkema liiklusvahendi juhi jne. tegevuse või tegevusetuse tagajärjeks.

Kui liiklemisel eksib üks liikleja ja teine sel puhul toimib õigesti, siis jääb võimalus õnnetust vältida. Kui aga üheaegselt eksivad kaks või rohkem liiklejat, siis on liiklusõnnetuse vältimine tunduvalt raskem ja nii mõnigi kord täiesti võimatu.

Praktika näitab, et mõnedel liiklejatel esineb liiklusõnnetusi tähelepanematususe või ettevaatamatuse tõttu korduvalt. See on tingitud sellest, et säärased inimesed, sattudes liiklemisel ebasoodsasse olukorda, ei leia kohe küllalt kiiresti õiget lahendust ega suuda ära hoida liiklusõnnetust.

Liiklusõnnetuste sageduse sõltuvus aastaegadest ja nädalapäevadest selgub tabelitest 7 ja 8. Näeme, et liiklusõnnetused on sagedamad suve-sügise perioodil ja laupäevadel-pühapäevadel, s. o. ajal, mil liiklemise intensiivsus on suurim. Vastupidi, talve-kevade perioodil, kuigi liiklemistingimused siis on kõige raskemad, on liiklusõnnetusi kõige vähem. Õnnetuste järsku tõusu võib täheldada nii maanteedel kui linnatänavail kevadel maikuus, mil liikle-

mise intensiivsus järsku tõuseb, eriti individuaaljõuvankrite massilise kasutuselevõtmisega.

Nädalavahetusel (laupäevast esmaspäevani) tekkinud liiklusõnnetuste arvu kasvule avaldab tunduvat mõju liiklejate poolt sel ajal sagedamini esinevad alkoholi tarvitamise juhud.

Tabel 7

Liiklusõnnetuste arv kuude järgi 1955.—1956. a. (%)

Kuud	Liiklusõnnetusi	
	Eesti NSV-s	Tallinnas
Jaanuar . . . . .	4,0	5,0
Veebruar . . . . .	3,0	4,0
Märts . . . . .	4,5	4,0
Aprill . . . . .	3,0	5,0
Mai . . . . .	7,5	10,0
Juuni . . . . .	11,5	9,5
Juuli . . . . .	12,5	10,0
August . . . . .	14,5	10,5
September . . . . .	12,5	12,0
Oktoober . . . . .	14,5	12,0
November . . . . .	7,0	10,0
Detsember . . . . .	5,5	8,0

Tabel 8

Liiklusõnnetuste arv nädalapäevade järgi 1955.—1956. a. (%)

Päevad	Liiklusõnnetusi	
	Eesti NSV-s	Tallinnas
Esmaspäev . . . . .	16,0	14,0
Teisipäev . . . . .	13,0	13,0
Kesknädal . . . . .	10,5	11,0
Neljapäev . . . . .	13,5	13,5
Reede . . . . .	10,5	12,5
Laupäev . . . . .	17,0	19,5
Pühapäev . . . . .	19,5	16,5

### III PEATÜKK

## LIIKLUSÕNNETUSE TÕENÄOLISUS ANTUD OLUKORRAS. LIIKLEJATE RISKIV TEGUTSEMINE JA SELLE LUBAMATUS. LIIKLEMISEESKIRJADE OSA-TÄHTSUS LIIKLEMISE JULGEOLEKU KINDLUSTAMISEL

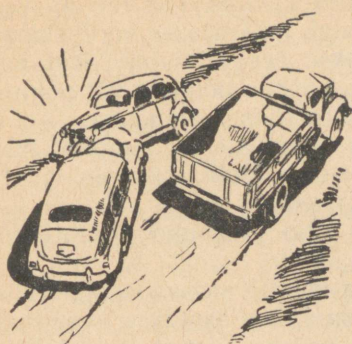
Kui liiklusvahendi teele ilmub ootamatult takistus lähemas kauguses, kui on vaja liiklusvahendi täielikuks peatamiseks, siis on liiklusõnnetus tõenäoliselt vältimatu. Samuti on liiklusõnnetuse tekkimine tõenäoline, kui takistus ilmub küll kaugemal, kui on vajalik pidurdusvahemaa liiklusvahendi peatamiseks, kuid juht märkab takistust liiga hilja. Õnnetuse tekkimise tõenäolisus on seda suurem, mida hiljem juht takistust märkab, mida aeglasemalt juht reageerib, mida ootamatumalt temale takistus ilmub ja mida nõrgemalt töötavad pidurid.

On selge, et liiklemise julgeoleku tagamise huvides on vaja ühelt poolt — kõrvaldada sõiduteelt võimalust mööda kõik takistused, ja teisest küljest — takistada liiklejail toimida riskivalt.

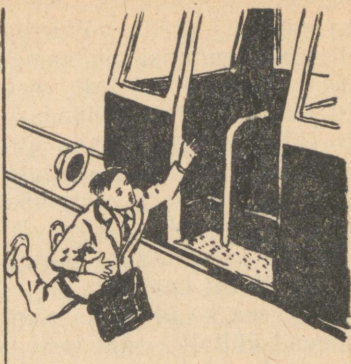
Liiklemise julgeoleku huvides ei saa lubada liiklejail — liiklusvahendite juhtidel, reisijail ja jalakäijail — toimida igal juhul oma äranägemise järgi; ka ei saa lootma jääda nende ettevaatlikule ja mõistlikule talitusviisile ning olukorra täielikule ja õigele hindamisele.

Et luua kõigile liiklejaile soodsad tingimused ohutuks liiklemiseks, hoida kindlat korda ja distsipliini teedel ja tänavail ning seega tagada julgeolek liiklemisel, on pandud kehtima liiklemiseeskirjad.

Liiklemiseeskirjad täidavad oma ülesande liiklemise julgeoleku kindlustamisel ainult siis, kui kõik liiklejad neid eeskirju hästi tunnevad ja ka igal juhul täidavad.



Joon. 3.  
Autojuhi riskimine.



Joon. 4.  
Trammil sõitja riskimine.

Liiklemiseeskirjade § 1 kohaselt on iga tänavaliiklemisest osavõtja, olgu ta jalakäija, jalgrattur, trammil sõitja või autojuht, kohustatud täpselt täitma liiklemiseeskirju ja käituma nii, et ei tekiks ohtu temale enesele ega teistele liiklemisest osavõtjaile. Seega on liikleja süüdi ja teda võidakse karistada juba siis, kui ta pole täitnud liiklemiseeskirjade nõudeid ja on käitunud nii, et sellest oleks võinud tekkida oht, kuigi veel ei esinenud mingeid kahjulikke tagajärgi. Sellest järgneb, et liiklemiseeskirjade eesmärgiks on luua tänavaliiklemisel kindel kord ja distsipliin, millele peavad alluma kõik liiklejad ja millega saab ohu tekkimist ära hoida.

Vaatekoht, nagu oleksid liiklusõnnetused paratamatu pahe, mida ei ole võimalik vältida, ei ole õige. Liiklusõnnetuste analüüs näitab, et 90% õnnetusi oleksid olnud välditavad, kui üks või teine liikleja oleks täpselt täitnud liiklemiseeskirjade nõudeid, oleks olnud tähelepanelik ja õigeaegselt arvestanud ohu tekkimise võimalust.

Et tagada häireteta ja ohutu liiklemine, peavad eriti jõuvankrite kui suurendatud ohu allikate juhid hästi tundma liiklemiseeskirjade nõudeid ja nende poolt juhitavate jõuvankrite omadusi ning juhtimise tehnikat. Isikuil, kes taotleavad õigust juhtida jõuvankrit, kontrollitakse eeltähendatud teadmisi ja oskust kindlaks määratud õppeprogrammi ulatuses sellekohastel riiklikel katsetel. Katsete edukal sooritamisel antakse taotlejale jõuvankri juhtimist õigustav

dokument — juhiluba. Kui liiklemisprotsessis tekib mõne jõuvankrijuhi kohta põhjendatud kahtlus, kas tal on veel küllaldasi teadmisi liiklemise alal, määratakse korduskatse, mille sooritamiseni talt võetakse ära juhiluba. Kui aga juht jämedalt rikub liiklemiseeskirjade nõudeid või põhjustab liiklusõnnetuse, siis profülaktilise abinõuna, — et kaitsta teisi liiklejaid säärase eksimuste kordumisest tulevate tagajärgede eest, võetakse juhilt jõuvankri juhtimise õigus ära lühemaks või pikemaks ajaks.

Isikuil, kel puudub juhiluba, on jõuvankrite juhtimine kategooriliselt keelatud.

Kuigi see keeld peaks olema kõigile arusaadav ja teada, esinevad küllaltki sagedasti juhud, kus asutakse iseseisvalt jõuvankrit juhtima, omamata selleks õigust ja vajalikke teadmisi.

Säärasel isehakanud juhil puudub liiklemisel nii vajalik kindlus juba sellepärast, et ta kardab karistust loata juhtimise pärast, rääkimata ebakindlusest, mis on tingitud puudulikust liiklemiseeskirjade tundmisest ning juhtimisoskusest. Seepärast on liiklusõnnetuste võimalikkus loata juhtimise puhul kõige suurem, sest pole ju võimalik, et kõik teised liiklejad säärase «juhi» poolt liiklemisel tehtavaid vigu suudaksid parandada ja teda tagasi hoida liiklusõnnetuse tekitamisest. On esinenud juhtumeid, et risttee ületamisel ja samuti teineteisest möödasõitmisel kokku põrganud jõuvankrite juhtidel polnud kummalgi juhiluba.

Teiselt poolt ka paljud jõuvankrijuhid, omades küll juhiluba, ei tunne siiski küllaldaselt liiklemiseeskirju. Peamine põhjus on siin see, et kord õpitud liiklemiseeskirjad kergesti ununevad ja tegelikult hakatakse sõitma «oma parema äratundmise», mitte aga liiklemiseeskirjade järgi. Sellega on põhjendatud ka ametlikult kehtestatud nõue, et juhid, kellel on juhiluba ära võetud kolmeks kuuks või pikemaks ajaks, peavad juhiloa tagasisaamiseks sooritama uuesti katse liiklemiseeskirjade tundmises.

Et liiklusvahendijuhtide hulgas liiklemiseeskirju tuntakse puudulikult, nähtub selgesti juhtide süü läbi tekkinud liiklusõnnetustest, mis eranditult on põhjustatud liiklemiseeskirjade nõuete mittetäitmisest, mis omakorda tävaliselt on tingitud nende eeskirjade mittetundmisest. Näiteks on paljude juhtide arvates reguleerimata liiklusega ristteede ületamisel eesõigus igal juhul otsesuunas sõitjal, mõnede teiste arvates aga sellel, kelle parem kül on vaba, kol-

mandate arvates kehtib kolmekülgse risttee ületamisel teistsugune järjekord kui neljakülgasel jne. Tegelikult on kõik need arvamused väärad, ja nende rakendamisel võib ristteede ületamisel tekkida liiklemisehäireid ning kokkupõrkeid.

Ka pole harvad juhud, kus isikud, kes vahetult puutuvad kokku transpordivahendite liiklemise organiseerimisega, nagu automajandite juhtivad jõud, autojuhtide ettevalmistamise kursustel tegelevad õppejõud ja liiklemise järelevalve miilitsatöötajad, liiklemiseeskirjade nõudeid vääralt tõlgendavad. Näiteks tõlgendatakse liiklemiseeskirjade (LE) § 30 punkti *a* nõuet nii, et ristteede ja jalakäijate ülekäigukohtade ületamisel liiklusvahendite liikumise kiirus ei tohi mingil juhul ületada 15 km/t. Ometi nähtub § 30 p. *a* tekstist selgesti, et see kiiruse piiramine on kehtiv ainult sel juhul, kui «nendes kohtades on jalakäijaid», s. t. kui liiklusvahendi kulgemisteedkonnal (mitte aga kõnniteel) on jalakäijaid. Järelikult, kui jalakäijaid ristteel ei ole, tuleb risttee ületada otsesuunas LE § 33 kohaselt kiirusega, mis tagab ohutu liiklemise, s. t. kiirusega, mis võimaldab ära hoida pealesõitu mõnele teisele, varem ristteele väljasõitnud liiklusvahendile.

LE § 42 nõudeid tõlgendatakse mõnede «asjatundjate» poolt koguni nii, et möödumisel vastutulevast liiklusvahendist kitsail tänavail ja teedel tuleb jätta teineteisest möödasoitvate liiklusvahendite vahele vähemalt ühemeetrine vahekaugus. Muidugi LE § 42 ei sisalda ega saagi sisaldada säärast nõuet, sest see teeks ju kitsastel teedel kahe-suunalise liiklemise võimatuks. § 42 nõuab juhtidelt vastuliikujast möödasõidul kitsa sõidutee puhul erilist ettevaatlikkust, kuid ei määra kindlaks liiklusvahendite vahekaugust. Seepärast võivad liiklusvahendid üksteisest mööduda mistahes vahekauguses, kuid nii, et oleks välditud nende vaheline riivamis- ja kokkupõrkeoht.

Nõue jätta vähemalt ühemeetrine vahekaugus kehtib ainult möödumisel seisvast liiklusvahendist või muust takistusest, mis piirab nähtavust.

Arusaadav, et liiklemiseeskirjade puudulik tundmine põhjustab liiklemisel väära käitumise ning sellest tulenevad ohud. Selleks, et seda viga parandada, tuleb kõigil liiklusvahendijuhtidel ja teistel teenistusalaselt tänavaliiklusega kokkupuutuvail isikuil kehtivaid liiklemiseeskirju põhjalikult tundma õppida. See nõue on püstitatud ka liiklemis-

eeskirjadega, mille § 178 punkt g kohustab transpordiettevõtete juhtijaid tagama süstemaatilise töö liiklemiseeskirjade tundmaõppimise alal. Tegelikult täidetakse seda nõuet puudulikult. Juhtide koosseisule korraldatakse tehnilise miinimumi kursusi harva. Neilgi kursustel piirdatakse tavaliselt liiklemiseeskirjade pinnapealse tutvumisega ja pannakse pearõhk tuntud «nupumängule», mis praktikaga liiklusvahendijuhtide liiklemisealaseid teadmisi kuigivõrd ei süvenda. See «nupumäng», s. o. näitlikkude õppevahendite — liiklusvahendite makettide — kasutamine tänavaliiklusel esinevate tüüpiliste näidete ja ülesannete lahendamiseks on muutunud mingiks omaette õppeaineks. Kahjuks kulutatakse sellele jõuvankrijuhtide väljaõppel liiga palju aega liiklemiseeskirjade tundmaõppimise arvel. Nii peitub selleski üks põhjusi, miks jõuvankrijuhtide hulgas liiklemiseeskirjade tundmine üldiselt on veel puudulik. Tuleb pidada soovitavaks, et kõigis transpordiettevõtetes, samuti asutustes ja käitistes, kus on suuremal arvul amatöörautojuhte ja mootorrattureid, korraldatakse perioodiliselt, vähemalt kord aastas, lühiajalised kursused liiklemis- ja ohutustehnika-eeskirjade tundmaõppimiseks. Teatavasti instrueeritakse tööstustes kaks korda aastas ohutustehnika-eeskirjade tundmises iga üksikut töötajat, et ära hoida nendega tekkida võivaid tööõnnetusi. Seda enam on põhjendatud jõuvankrijuhtidele vajalike eeskirjade selgitamine, kuna nende mittetundmine võib põhjustada õnnetusi, kus kannatada saavad mitte ainult juhid, vaid paljud süütud kõrvalised inimesed, rääkimata materiaalistest kahjustest.

Ohutu ja häireteta liiklemise kindlustamisel on veel oluline tähtsus sellel, kuidas täidavad oma ülesandeid liiklemise järele valvavad miilitsatöötajad. Selleks, et kindlustada vajalikku korda liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemisel tänavail ja teedel ning sellega aidata ära hoida liiklusõnnetuste tekkimist, tagades ühtlasi liiklemise voolavust, peab iga liiklemise järele valvav miilitsatöötaja, olenemata ametiastmest, hästi tundma kehtivaid tänavaliikluse ja liiklusvahendite ohutustehnika eeskirju. Käitumisel liiklejatega peab miilitsatöötaja olema taktiline, viisakas ja rangelt kinni pidama nõukogude seaduslikkusest.

Liiklemise järelevalve peab olema sihitud esmajärjekorras säärase eeskirjade rikkumiste ärahoidmisele ja tõkestamisele, mis liiklust takistavad või ohustavad, nagu liiklusvahendite juhtimine ebakaines olekus, sõitmine lubamata

suure või liiga väikese kiirusega, veoautoga inimeste veo reeglite rikkumine, ristteede väär ületamine, tulede väär kasutamine jms. Sääraseid eeskirjade rikkumisi ei tohi jätta tähele panemata, tõkestamata ning karistamata. Seejuures ei tohi eesmärki — õnnetuse ärahoidmist — ära vahetada karistusega. Kui näiteks inimesi vedaval veoautol avastatakse roolirike, siis oleks täiesti väär karistada juhti, ja samal ajal lubada tal jätkata sõitu enne rikke kõrvaldamist, sest ükski karistus ei suuda roolirikkest tingitud õnnetust ära hoida.

Liiklemiseeskirjade rikkumise korral peab miilitsatöötaja liiklejale selgitama, milles seisnes tema eksimus. Liiklemiskorra kergemate rikkumiste puhul (kui see pole toimunud pahatahtlikult), tuleks hoiduda karistuse määramisest ja piirduda ainult korrarikkujale tema poolt tehtud vea selgitamisega ning korrale kutsumisega.

Samuti peaks juhtidelt juhtimislubade käest äravõtmine toimuma ainult tõsiste korrarikumiste puhul, kui esile ker- kib liiklusvahendi juhtimise ajutise ärakeelamise küsimus.

#### IV PEATÜKK

### LIIKLEJATE VASTUTUS LIIKLEMISEESKIRJADE RIKKUMISE PUHUL

Liiklemiseeskirjade rikkumine liiklejate poolt toob endaga tavaliselt kaasa vastutuse administratiivkorras. Riikliku Autoinspeksiooni töötajail, samuti ka selleks volitatud teistel miilitsatöötajatel, on õigus isikuid, kes on süüdi liiklemiseeskirjade rikkumises, trahvida kohapeal rahatrahviga järgmiselt: jalakäijaid, jalgrattureid ja liiklusvahendeid (välja arvatud ühiskondlikke) kasutavaid isikuid kuni 5 rublani, ühiskondlike liiklusvahendite (trammi ja autobussi) kasutajaid ja liiklusvahendite juhte — 5—25 rublani. Mehaaniliste liiklusvahendite juhte, garaažide ülemaid, transpordi-ettevõtete juhatajaid, jõuvankrite valdajaid ning teisi isikuid, kes vastutavad liiklusvahendite seisukorra ja eksploatatsiooni eest, samuti isikuid, kes sunnivad liiklusvahendite juhte rikkuma liiklemiseeskirju, võidakse trahvida miilitsaorganite poolt vastava protokollipõhjal rahatrahviga kuni 300 rublani.

Liiklemiseeskirjade jämeda rikkumise puhul võib Riikliku Autoinspeksiooni diskvalifikatsiooni komisjon võtta liiklusvahendite juhtidelt juhtimise õiguse tähtajaga 15 päevast kuni 6 kuuni ja korduvalt jõuvankri juhtimise eest ebakaines olekus kuni üheks aastaks.

Liiklemiseeskirjade selline rikkumine, millega kaasuvad rasked tagajärjed — inimohvrid, inimestele kehavigastuste tekitamine, ulatuslik varaline kahju, toob endaga kaasa süüdlaste kriminaalvastutusele võtmise.

Vastavalt NSVL Ülemkohtu Pleenumi määrusele 15. septembrist 1950. a. vastutavad liiklemiseeskirjade rikkumises süüdi olevad isikud kriminaalkorras järgmiselt:

1) Autotranspordi alal töötajaid võetakse vastutusele KrK (Kriminaalkoodeksi) § 59<sup>3</sup> punkti *v* lg. I järgi, mis näeb karistusena ette vabadusekaotuse, tähtajaga kuni 10 aastat. Eriliselt pehmendavate asjaolude esinemisel on kohtud erandina, kooskõlas KrK § 51, õigustatud süüdlase suhtes kohaldama ka kergemaid karistumäärasid — selliseid, mis ei ole seotud vabadusekaotusega.

KrK § 59<sup>3</sup> punkti *v* lg. I järgi võivad vastutada üksnes autotranspordi alal töötajad. Sellisteks isikuteks on eelkõige autojuhid, kes alaliselt või ajutiselt on sellistena ametis riiklikes, ühiskondlikes või kooperatiivsetes asutustes, ettevõtetes ja organisatsioonides. Samadel alustel vastutavad ka automajandite ning teiste transpordiorganisatsioonide muud töötajad, kes oma teenistusalaste funktsioonide tõttu korraldavad jõuvankrite ekspluateerimist (peainsener, dispetšer, garaažiülem jne.).

Karistuse määramisel KrK § 59<sup>3</sup> punkti *v* lg. I piirides võtavad kohtud arvesse liiklemiseeskirjade rikkumise iseloomu, saabunud tagajärgede raskust, samuti aga ka süüdlase isiksust — seda, kuidas süüdlane on varem suhtunud oma teenistusalastes ülesannetes ning kas teda varem liiklemiseeskirjade rikkumise eest on karistatud või mitte. Samuti arvestavad kohtud mitmesuguste teguritega, mis jõuvankrit juhtinud isikust ei sõltunud, — konkreetsete teoludega, teiste liiklusest osavõtjate käitumisega, mitmesuguste mehaaniliste seadmete ootamatu riknemisega.

Eriliselt raskendavaks asjaoluks on jõuvankrit juhtinud isiku poolt eelnenud alkoholi tarvitamine, lubatud liiklemiskiiruste ületamine, sõit mittekorras liiklusvahendil, kusjuures juht on sellest teadlik, sõitmine ebaõigel teepoolel, samuti pärast avariid sündmuskohalt lahkumine miilitsaorganite loata, kannatanute jätmine abitusse olekusse.

Neil juhtudel, kui liiklemiseeskirjade rikkumine autotransporditöötaja poolt kannab eriti kuritahtlikku iseloomu (sõitmine lausa joobnud olekus või eriti suure kiirusega või liikluseeskirjade rikkumine tiheda liiklemisega kohtades jne. ja kui sellised teod on kaasa toonud seejuures väga raskeid tagajärgi (mitme isiku surm, paljudele isikutele kehavigastuste tekitamine jms.), vastutab süüdlane KrK § 59<sup>3</sup> punkti *v* lg. II järgi, mis näeb ette karistusena kuni 25 aastat vabaduskaotust.

2) Kõik muud kodanikud, kes ei ole autotranspordi alal töötajad, vastutavad järgmiselt:

a) Isikuid, kes teadlikult ja kuritahtlikult rikuvad liiklemiseeskirju (näiteks sõites hulljulgelt või huligaanitse-des või ebakaines olekus), tekitades inimesele surmavaid kehavigastusi, võrdsustatakse tahtlike tapjatega. Nemad vastutavad KrK § 136 lg. I järgi, mis näeb ette karistusena kuni 10 aastat vabaduskaotust.

b) Samasugustel tingimustel raskete kehavigastuste teki-tamist kvalifitseeritakse tahtliku raskete kehavigastuste tekitamisena KrK § 142 lg. I järgi, mis näeb ette karistu-sena kuni 8 aastat vabaduskaotust.

c) Neil juhtudel, kui kannatanu surm järgnes liiklemise-eeskirjade rikkumisele, millel ei olnud ülaltähendatud ras-kendavaid asjaolusid, vaid oli ettevaatamatuse tagajärg, kuulub selline kuritegu kvalifitseerimisele tapmisena ette-vaatamatuse tõttu KrK § 139 järgi, mis näeb ette karistu-sena vabaduskaotuse ühest kuni kolme aastani või kergenda-vail asjaoludel paranduslikke töid kuni ühe aastani.

d) Ülejäänud juhtudel tuleb liiklemiseeskirjade rikkumist, mis tõi kaasa kehavigastuse või muid raskeid tagajärgi (ulatuslik varaline kahju), kvalifitseerida KrK § 75<sup>1</sup> järgi, mis näeb ette karistusena vabaduskaotuse ühest kuni kolme aastani või rahatrahvi kuni 3000 rublani.

Kõikides süüdistusasjades, mis on seotud liiklemiseeskir-jade rikkumisega autotranspordi alal, on kohustuslik eri-teadlase poolt liiklustehnilise ekspertiisi teostamine.

Kooskõlas KrPK (Kriminaalprotsessikoodeksi) §§ 169 ja 171 eeskirjadega, on iga jõuvankrijuht, kes võetakse krimi-naalvastutusele ülaltähendatud kuritegude toimepanemise eest, õigustatud nõudma teda huvitavate täiendavate küsi-muste esitamist eksperdile, samuti täiendavate ekspertide juurdekutsumist osavõtuks ekspertiisist.

NSV Liidu Ülemkohtu Pleenum määras 9. veebruaril 1951. a.: «Reisijate või veoste vedu autojuhtide poolt neile teenistusalal usaldatud autodel isikliku ainelise kasusaa-mise eesmärgil tuleb kvalifitseerida KrK § 75<sup>1</sup> järgi.

Autode ebaseadusliku kasutamise üksikud juhud, mis ei tekitanud olulist kahju asutusele või ettevõttele, tuleb lahenda distsiplinaarkorras ega too kaasa kriminaalvastutust.»



V PEATÜKK

## ALKOHOL JA LIIKLUSÕNNETUSED

Ohutu liiklemise kõige kurjemaks vaenlaseks on alkoholism. Seda sellepärast, et alkoholi tarvitamine nõrgendab tänavaliiklusest osavõtjais nii vajalikku tähelepanu, valvsust ja distsipliinitunnet ning on raskete tagajärgedega liiklusõnnetuste tekkimise kõige sagedamaks põhjuseks.

Teatavasti on alkohol närvikava mürk. Mõjudes kesknärvikava kõrgemale talitlusele, nõrgendab alkohol teda tarvitanud inimesel kõigepealt endakontrolli ja enesevalitsemist. Alkoholi mõjul aeglustub ja nõrgeneb inimese meelte tegevus ja otsustusvõime, hoolimatusele kaasneb vastutus-tunde langus ning oma võimete ülehindamine.

Ebakaine inimene ei hinda õigesti teda ähvardavat ohtu ega suuda tarvitusele võtta õigeid ja otstarbekohaseid abinõusid teda ähvardava ohu tõrjumiseks. Nii võib tähele panna, kuidas purjus inimene, asudes sõiduteel ja nähes lähenevat autot, selle asemel et astuda eemale ja anda autole teed, astub autole otse vastu, justkui tahtes autot peatada oma füüsilise jõuga. Samuti toimib purjus autojuht, kes ei suuda valitseda iseennast, veel vähem aga autot, seda suurendatud ohu allikat.

Suurt ohtu liiklemisele tekitavad, eriti linnades, purjus jalakäijad ja liiklusvahendite kasutajad-reisijad, kes ei suuda täita kõige algelisemaidki ohutuse nõudeid ja kes selle tagajärjel tekkinud liiklusõnnetustel saavad kõige sagedamini kannatada. Nii näiteks oli Tallinnas jalakäijatega ja liiklusvahendite kasutajatega toimunud liiklusõnne-

tuste koguarvust tingitud nende liiklejate eneste ebakainest olekust 1955. a. — 53%, 1956. a. koguni 73%.

Oleks päris otstarbekohane, kui edaspidi toimetataks kainestusmajja peale purjus rahurikkujate ka need kodanikud, kes alkoholijoobe tõttu tekitavad ohtu tänavaliiklemisel.

Kõige suuremad ohud liiklemisel tekivad liiklusvahendite juhtimisel purjus olekus. Purjus jõuvankrijuht ei ole lihtsalt purjus inimene, kes käitub ebasüüdsalt ja tülitab teisi inimesi. Ta ei ole purjus kodanik, kes ei suuda liikuda kõnniteel ja vaarub lähenevale liiklusvahendile ette. Ei, purjus juht on palju kardetavam. Ta ei kahjusta mitte ainult iseenest, vaid ohustab kõiki teisi liiklejaid, kes satuvad tema liikumistekonna lähedusse. Ta on nagu nõrgamõistuseline inimene, kel on käes tulirelv ja kes sellest sihitult tulistab rahva hulgas.

Mitte asjata pole liiklemiseeskirjadega keelatud liiklusvahendit juhtida kas või kergelt ebakaines olekus või alkohoolseid jooke tarvitada tööaja algusest kuni alalisse parkimiskohta (garaaži) tagasijõudmiseni. Samuti on keelatud juhtida jõuvankrijuhtidel, kel alkohoolsete jookide tarvitamise tagajärjel tunduvalt on nõrgenenud valvsus ja reageerimine või kellel on alkoholi eelneva tarvitamise tunnused, näiteks alkoholi lõhn suus.

Peaks olema endastmõistetav, et keegi ei asuks juhtima mistahes liiklusvahendit, olles ebakaines olekus. Ka peaks igal jõuvankrijuhil olema niipalju tahtejõudu, endavalitsemist ja vastutustunnet, et ta suudaks vähemalt töö ajal tagasi lükata iga kuitahes ahvatleva alkoholipakkumise, tulgu see pakkumine kellelt tahes.

Täiesti hukkamõistetav on meil veel küllalt sagedasti esinev praktika, kus need liiklusvahendijuhid, kes ise sagedasti armastavad tarvitada alkohoolseid jooke, püüavad sellele kaasa tõmmata teisi, tagasihoidlikumaid juhte, samuti on väär ka komme autot kasutava kliendi poolt pakkuda sõitu sooritavale autojuhile «meeleheaks» alkohoolseid jooke.

Joomise vastu, eriti aga jõuvankrijuhtide hulgas, tuleb võidelda täie otsustavusega. Jõuvankrijuhtide-napsisõprade ümber tuleb luua ühiskondliku hukkamõistmise õhkkond. Transpordimajandite administratsioonid ja ühiskondlikud organisatsioonid, eeskätt ametiühingute kohalikud komiteed, peavad järjekindlalt, täie printsiipaalsusega võitlema töödistsipliini tugevdamise eest, pidevalt selgitades liiklus-

vahendijuhtidele alkoholismi kahjulikkust ja ohtlikkust ning liinidel sisse seadma range kontroll.

Kahjuks esineb meil veel küllalt juhtusid, kus autode kasutajad, nende valdajad-omanikud ja isegi automajandite juhtivad töötajad napsitavad koos autojuhtidega viimaste tööajal, ahvatledes niiviisi juhte otse kuritegelikule töödistsipliini rikkumisele. Ka pole just harvad juhud, kus automajandite juhtivad töötajad ja autode valdajad võtavad alkoholi tarvitajaid juhte oma kaitse alla, kui need on tabatud liiklemise järelevalve poolt ebakaines olekus või kui nad on koguni sooritanud avarii. Antakse välja igasuguseid ebaobjektiivseid iseloomustusi, õiendeid ja taotlusi, et aga päästa autojuhti teda ähvardavast karistusest. Et sellega tehakse ainult karuteene nii kaitsealusele, kaitsjale enesele kui ka üldsusele, peaks olema selge.

Kõikide liiklejate, eriti aga jõuvankrijuhtide eneste huvides on soovida, et liiklemise järelevalve organid peaksid sihikindlat võitlust hoolimatute liiklejatega, kes alkoholiuimas olles ohustavad liiklemise julgeolekut. Iga vastutus-tundega liikleja peab selleks omalt poolt kaasa aitama, et ära hoida rohkearvulisi ja sagedasti raskete tagajärgedega liiklusõnnetusi, mis tekivad alkoholi tarvitamisest.

Suu kaudu makku sattunud alkohol imendub organismi kõikidesse kudedesse. Jaotumine üksikuis kudedes on erinev. Nii näiteks sisaldavad luud ja rasvkude suhteliselt vähem alkoholi kui veri ning teised koevedelikud. Veres ja kudedes alkohol oksüdeerub (hapendub) lõplikult süsihappugaasiks ja veeks ning samaaegselt eraldub teda organismist hingeõhu, uriini, sülje ja higiga.

Alkoholi mõju inimesele oleneb põhiliselt sellest, kui suurel määral teda inimese veres on. Alkoholisisaldust veres arvestatakse ‰-des (promillides). Alljärgnevas tabelis on toodud alkoholisisaldus veres ja nendele kogustele vastavad alkoholijoobe astmed.

Ühesuurused alkoholi hulgad tekitavad erineva kehakaaluga inimestes ka erineva alkoholijoobe. Samuti on teada, et ühele ja samale inimesele võivad ühesuurused alkoholiannused (eriti väiksemad) avaldada erisugust mõju, olenevalt sellest, milline on momendil tema füüsiline seisukord ja kuidas alkohol sisse võeti (toiduga või ilma).

Reeglikohaselt tekitab alkoholi hulk üle 1,5‰ veres liiklusvahendi juhtimisel ebakindluse. Kuid juba palju väiksem

## Alkoholijoobe astmed vastavalt veres sisalduvale alkoholi hulgale

Jrk. nr.	Alkoholisisaldus veres (‰)	Alkoholijoobe ulatus
1.	0,02—0,03	Füsioloogiline norm (kaine inimene)
2.	1,0	Lõbus meeoleu
3.	1,5	Kerge joove
4.	2,0	Keskmine joove
5.	2,5—3,0	Raske joove
6.	3,5	Raske alkoholimürgitus
7.	5,0	Surm

alkoholi kontsentratsioon veres (0,6—1,0‰) võib saada liiklemisel ohtlikuks, sest tõstetud, lõbusas meeoleus olev liikleja, eriti liiklusvahendijuht, alahindab liiklemisel ootamatult esilekerkivaid ohumomente.

Alkoholijoobe olemasolu ja selle ulatus määratakse kindlaks katsealuse meditsiinilise läbivaatusega tervishoiuasutuses. Sel puhul koostab läbivaatust teostav arst kindlaks määratud vormi kohase akti. Aktis peavad olema ammen-davad andmed uuritava isiku välimuse ja käitumise, tead-vuse-, orienteerumis-, mälu- ja kõnehäirete ning neuroloogi-lise (närvikavasse puutuva) ja somaatilise (kehasse puu-tuva) seisundi kohta. Peale selle märgitakse aktis, kas suust oli tunda alkoholi lõhna, ning laboratoorsete analüü-side tulemused. Akti lõpus toodud arvamuses märgitakse ära, kas uuritaval isikul on alkoholijoobe seisund ja milli-ses astmes, või on ta kaine või on tal kaatriseisund, s. o. möödunud alkoholijoobe tunnuseid.

Alkoholijoobe kindlaksmääramiseks laboratoorsel analüü-simisel kasutatakse meil tavaliselt nn. R a p p o r d i r e a k t s i o o n i kui lihtsat ja vähe aega nõudvat analüü-simisviisi. Rappopordi reaktsioon põhineb väljahingatavas õhus olevate alkoholiaurude reageerimisel vastava reaktiiv-vedelikuga.

Rappopordi katse toimub järgmiselt. Katseklaasi vala-takse 1 ml (1 cm<sup>3</sup>) destilleeritud vett ja asetatakse sellesse peenike klaastoru. Analüüsitav isik peab puhuma läbi toru-kese pidevalt 15 sekundi jooksul. Siis eemaldatakse toru katseklaasist ja tilgutatakse katseklaasi 25 tilka keemili-selt puhast kontsentreeritud väävelhapet ning lisatakse

juurde 1 tilk kaaliumpermanganaadi kümnendik-normaalset lahust.

Kui katseklaasis oleva vedeliku värvus jääb muutumatuks, siis katsealuse hingeõhus alkoholiauru ei sisaldu.

Kui katseklaasis olev vedelik valastub (kaotab värvuse), siis on tegemist alkoholijooega.

Kui vedelik teise tilga lisamisel ei valastu, siis on katsealusel kerge (I astme) joove.

Kui vedelik kaaliumpermanganaadilahuse teise tilga lisamisel valastub ja kui analüüsitava isikul leidub veel muid joojaid oleku tunnuseid, siis on tegemist II astme joojaid olekuga, s. o. keskmise või raske alkoholijooega.

Rappopordi katsega ei saa kindlaks määrata analüüsitava isiku veres sisalduvat alkoholi määra, vaid ainult tema alkoholijooe astet. Katse tulemus on õige ainult siis, kui katse sooritamise tehnikast on igati rangelt kinni peetud, kui reaktiivid on värsked ja puhtad ning katseriistad keemiliselt puhtad ja steriilsed. Rappopordi reaktsioon on äärmiselt tundlik, olles positiivne väga väikeste alkoholi-hulkade puhul. Ta ei anna positiivset tulemust mitte ainult alkoholi, vaid ka mõnede teiste vedelike, nagu bensiini ja eetri puhul.

Kuna kõikide eeltähendatud tingimuste ja nõuete täitmine ei ole alati vajalikult kindlustatud, siis on ka võimalik, et Rappopordi reaktsiooni tulemused on ekslikud ning neid ei saa pidada alati absoluutselt kindlateks ja õigeteks. Nii ei näita negatiivne reaktsioon alati seda, et katsealusel puudub joojaiseisund, ja vastupidi, positiivne (eriti nõrgalt positiivne) seda, et katsealune on tingimata alkoholijooe seisundis.

Teine meetod, mille abil on võimalik katsealuse isiku alkoholijooet kindlaks määrata, on nn. Widmarki meetod. Selle meetodiga määratakse kindlaks alkoholi kontsentratsioon katsealuse veres.

Widmarki meetod on mikrokeemiline alkoholi määramismeetod, mis baseerub alkoholi kergel oksüdatsioonil kaaliumbikromaadilahuse toimel happelises keskkonnas.

Katsekäigu läbiviimiseks kaalutakse uuritav veri ja kontrolliks standard-alkoholi lahuse kaalutised ning viiakse spetsiaalkolbide korkkausikestele. Reaktsiooni saamiseks on kolbidesse varem viidud kindel hulk erieeskirja järgi valmistatud kaaliumbikromaat-väävelhappe lahust. Kolvid suletakse ja hoitakse termostaadis 56—57° C juures 2 tundi.

Pärast seda võetakse kolvid termostaadist ja jahutatakse toatemperatuurile. Jahtunud kolbidesse viiakse kaaliumjodiidilahust ning eraldunud jood tiitritakse tagasi sajan-dik-normaalse naatriumtiosulfaadilahusega. Tiitrimisel kulu-nud naatriumtiosulfaadilahuse hulga järgi arvutatakse vas-tava valemi abil veres leidunud alkoholi hulk promillides (milligramm-protsentides).

Kuna alkoholijoobe kindlaksmääramiseks laboratoorsete analüüside tulemused ei ole absoluutselt kindlad ja ainu-üksi nendele ei saa meditsiinilise ekspertiisi otsust rajada, siis omab sel puhul määravat tähtsust ikkagi ainult ana-lüüsitava isiku hoolikas arstlik kontrollimine. Laboratoor-sete analüüside kui abimeetodite tulemusi võib seega kasu-tada ainult arstlikul ülevaatusel selgunud andmete kinni-tuseks.

Järelikult ei saa omistada objektiivset väärtust arsti-tõendile, mis on välja antud katsealuse isiku alkoholijoobe seisundi kohta laboratoorse analüüsi järgi ilma selle isiku kliinilise läbivaatuse ja spetsiaalse akti täitmiseta.

Alkoholi kontsentratsioon terve inimese veres on kõige suurem üks kuni kaks tundi pärast alkoholi sissevõtmist ja see kontsentratsioon on mitte ainult alkoholi hul-gast, vaid ka inimese organismi iseärasustest, alkohoolse joogi kangusest ning selle sissevõtmise tingimustest.

Nagu teada, annavad kangemad alkohoolsed joogid orga-nismis suurema ja kiirema maksimaalse kontsentratsiooni ja vastupidi.

Mis puutub alkoholi sissevõtmise tingimustesse, siis on siin oluline, kas jook joodi ühekorraga, kiiresti üksteisele järgnevate annustena, või pikkamööda, väikeste annustena. Esimesel juhul on alkoholi kontsentratsioon veres kõrgem ja joobe pilt selgepiirilisem ning teravam. Sama juhtub ka siis, kui alkoholi on joodud tühja kõhuga. Kui enne alko-holi sissevõtmist on söödud, siis toimub alkoholi imendu-mine aeglasemalt ning joobe pilt on sel juhul vähem terav, kuid ajaliselt kestvam.

Inimese organismist lahkub sise põlemise teel ühes tun-nis keskmiselt 7—10 cm<sup>3</sup> puhast alkoholi, s. o. 20—25 cm<sup>3</sup> 40°-list viina. Seega kulub 100 grammi 40°-lise viina täie-likuks ärapõlemiseks inimese organismis keskmiselt 4 kuni 5 tundi. Kroonilise alkohooliku organismis toimub alko-holi põlemine tavaliselt kiiremini, kuid mitte rohkem kui  $\frac{1}{3}$  võrra.

Kui inimese veres oleva alkoholi määr on kindlaks tehtud, siis on võimalik ka otsustada, milline alkoholi hulk oli selle inimese poolt ära joodud või milline alkoholi joobe seisund oli tal liiklusvahendi juhtimisele asumise või avariisooritamise ajal, kui need ajamomendid on teada. Seejuures tuleb arvestada nii alkoholi inimese organismist lahkumise kiirust kui ka sissevõetud joogi kangust ja sissevõtmise tingimusi.

Kaatri- ehk pohmeluseseisund tekib pärast suuremate alkoholiannuste sissevõtmist või alkoholi pikemaajase pideva sissevõtmise katkestamisel (kroonilise alkoholismi puhul). Ka selles seisundis on jõuvankrijuhtimine ohtlik, sest kõrgema närvitalitluse häiritud seisundi tõttu ei ole juht võimeline liiklemise üha muutuvast olukorras vajaliku kiirusega reageerima.

Alkoholi lõhn on tavaliselt eelneva alkoholitarvitamise tunnuseks ja on tingitud alkoholi sisaldusest väljahingatavas õhus. Sellele vaatamata ei saa joovet konstateerida ainult alkoholi lõhna järgi suust. Erandjuhtudel on võimalik alkoholi lõhn suust ka ilma alkoholi joobeta, näit. hambaravi puhul, kui on kasutatud piiritust.

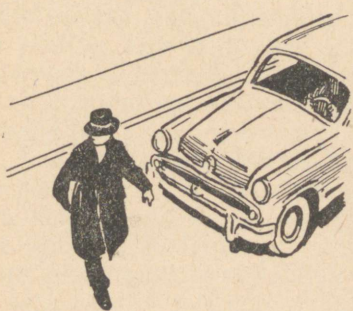
Seetõttu saab alkoholi joovet määrata ainult kompleksse uurimise teel.

## VI PEATÜKK

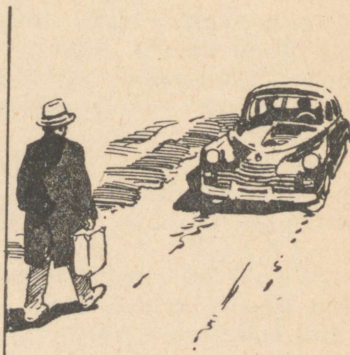
### KUIDAS PEAB KÄITUMA JALAKÄIJA JA LIIKLUS- VAHENDI KASUTAJA-REISIJA

Selleks, et tagada endale ohutust, peab jalakäija kasutama liikumiseks kõnniteed, kui see on olemas. Kõnnitee puudumisel peab jalakäija liikuma sõidutee *vasakpoolsel* äärel, maanteedel aga *vasakpoolsel* teepeenral (sillutamata teosal), näoga vastusõitvate liiklusvahendite suunas. Säärasel juhul on ühelt poolt välditud jalakäijale pealesõidu oht tagantsõitvate liiklusvahendite poolt, teiselt poolt aga võimaldab säärane liikumine jalakäijal õigeaegselt näha vastusõitvaid liiklusvahendeid ja vajaduse korral kõrvale astuda, et nendele möödasõiduks tee vabastada (joonis 6).

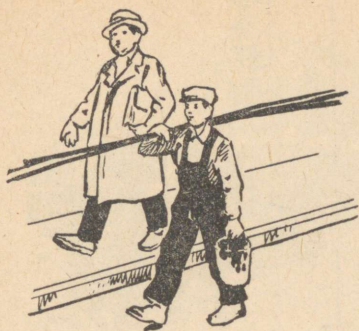
Suurte või määrivate esemete kandmisel, samuti käsikäru, kelgu või jalgrattaga käies tuleb liikuda sõidutee



Joon. 5.  
Jalakäija riskimine.



Joon. 6.  
Kõnniteede puudumisel peavad jalakäijad liikuma sõidutee *vasakpoolsel* äärel.



Joon. 7.  
Suurte või määrivate esemete  
kandmisel tuleb liikuda sõidu-  
tee parempoolsel äärel.

Joon. 8.  
Lapsevankriga võib liikuda  
kõnniteel.

parempoolsel äärel kõnnitee ligi või teepeenral, et mitte segada teiste jalakäijate liikumist.

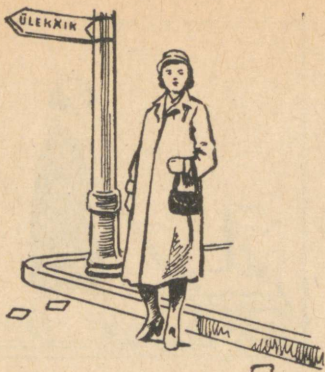
Lapsevankriga ja inimjõul lükatava haigevankriga võib liikuda kõnniteel, mispuhul vastutulevad jalakäijad peavad andma võimaluse nende möödaminekuks.

Linnas elava liiklusega kohtades tuleb sõiduteest üleminekuks kasutada selleks määratud kohti, mis on varustatud tähisega «Ülekäik», või ülekäiguradasid. Sääraste spetsiaalsete ülekäigukohtade puudumisel tuleb sõiduteed ületada ühe meetri kaugusel risttee nurgast. Reguleeritud liiklemise puhul ristteel tuleb oodata valgusfoori rohelist märktuld või militsionäri-reguleeriija lubavat märguannet ja ületada sõidutee siis, kui liiklemine ristsuunas katkeb. Seejuures tuleb tähelepanelikult jälgida liiklusvahendeid, mis sooritavad pöördeid.

Enne sõidutee ületamist tuleb veenduda, et üleminek on täiesti ohutu. Selleks tuleb vaadata vasakule, kas sealt ei ole lähenemas liiklusvahendeid. Jõudnud sõidutee keskele, tuleb vaadata paremale, kas sealtpoolt ei ole lähenemas liiklusvahendeid. Lähenevad liiklusvahendid tuleb mööda lasta, ootamata nende juhtide poolt helisignaali kasutamist.

Sõidutee tuleb ületada kõige lühemat teed mööda, see on täisnurga all, sirgjoones.

Astudes sõiduteele seisva auto või muu vaadet takistava eseme tagant, tuleb olla eriti ettevaatlik, et mitte ette astuda möödasõitvale jõuvankrile.



Joon. 9.

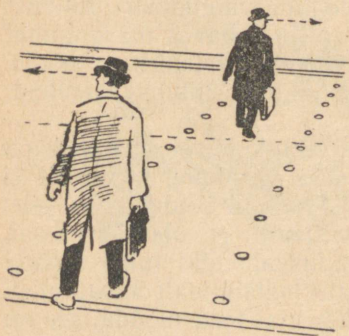
Sõiduteest üleminekuks elava liiklusega kohtades peab jalakäija kasutama selleks ettenähtud ülekäiguradasid.



Joon. 10.

Reguleeritud liiklusega ristteel tuleb oodata valgusfoori rohelise märktule või reguleeriija lubava märguande ilmumist ja ületada sõidutee siis, kui liiklemine rist-suunas katkeb.

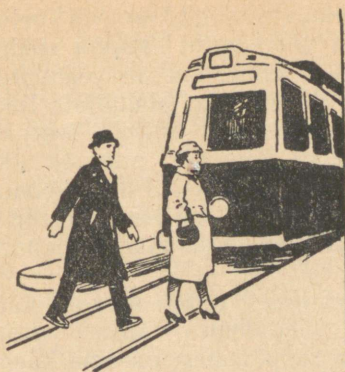
Seisvast trammist tuleb mööduda eest, sest ületades sõiduteed tema tagant võib kergesti jääda vastassuunas liikuva trammi ette. Seisvast autobussist aga tuleb mööduda selle tagant, sest väljudes sõiduteele selle eest võib astuda otse möödasõitva auto ette.



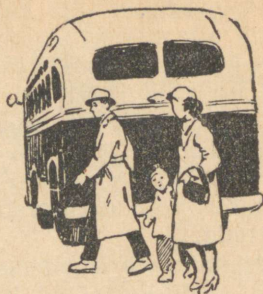
Joon. 11.

Enne sõidutee ületamist tuleb vaadata vasakule ja, jõudes sõidutee keskele, paremale.

Liiklemiseeskirjadega on jalakäijaile keelatud nende eneste julgeoleku huvides: 1) ületada sõiduteed läheneva jõuvankri läheduses ja ootamatult sõiduteelt välja joosta seisva või liikuva liiklusvahendi tagant; 2) mängida, uisutada, kelgutada ja suusata kōnni- ja sõiduteedel; nendes kohtades laste mängimise, uisutamise, kelgutamise ja suusatamise lubamise puhul on vastutavad laste vane-



Joon. 12.  
Seisvast trammist tuleb  
mööduda eest.



Joon. 13.  
Seisvast autobussist tuleb  
mööduda tagant.

mad või hooldajad; 3) liikuda trammiteedel ja jääda peatuma trammi roopapaaride vahekohta ajal, mil vastassuunas liikuvad trammid teineteisest mööduvad; 4) koguneda kõnniteel gruppidesse, takistades sellega teiste jalakäijate liikumist. Kõnniteel tohib liikuda kõrvuti kaks jalakäijat. Rohkem kui kahekesi kõrvuti võib liikuda siis, kui vähemalt pool kõnniteed jääb vabaks.

Trammi peatuskohtades, kus puudub ooteplatvorm, tuleb oodata trammi kõnniteel ja astuda sõiduteele alles siis, kui tramm on jõudnud peatuskohta.

Tänapäeva kiire ja elava jõuvankrite liiklemise puhul ei või jalakäija nõuda kõike ettevaatust ainuüksi jõuvankri juhilt ja selle peale välja minna, et juht peab arvestama kõiki tema eksimusi liiklemise korra vastu. Vastupidi, jalakäija peab teadma, et ta on kohustatud liiklemisel andma eesõiguse liiklusvahendile ja vastavalt sellele ka käituma. Sõidutee ületamisel peab ta näiteks arvestama, kas temal kasutada olev aeg on küllaldane vajaliku teosa läbimiseks või peab ta ära ootama.

Mis puutub sõidutee ületamisse mööda jalakäijate rada, mis pakub jalakäijale teatud kaitset, siis ei tohi jalakäija astuda ka sellele rajale ettevaatamatult, kui jõuvanker on jõudnud selle raja otsesesse lähedusse.

*Liiklusvahendite kasutajail-reisijail on keelatud:* 1) siseneda, väljuda või avada uksi enne, kui liiklusvahend (tramm, trollibuss, autobuss või auto) on täielikult peatu-

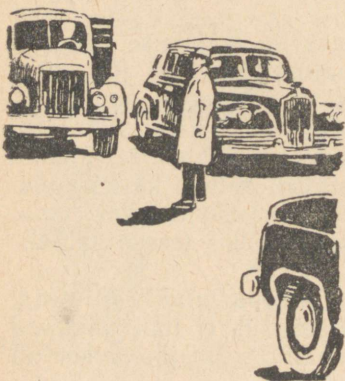
nud, sest pealehüppamisel liikuvale sõidukile või sellelt mahahüppamisel võib kukkuda või koguni sattuda sõiduki rataste alla; 2) avada auto uksi enne, kui on veendunud, et see ei takista teiste liiklusvahendite ja jalakäijate liikumist; 3) väljuda autost sõiduteepoolselt küljelt, sest siis võib hõlpsasti jääda möödasõitva jõuvankri ette; 4) sõita liiklusvahendite astmelaudadel ja välisosadel ning veoauto veokastis püsti seistes või istudes selle küljeluukidel, kuna sel juhul võib liiklusvahendilt maha kukkuda ja ennast vigastada.

Trammist või autobussist väljudes tuleb astuda välja näoga sõidusuunas ja hoida käepidemest kinni vasaku käega, sisse astudes aga hoida käepidemest parema käega.

Sattudes sõiduteel liiklusvahendite tungi või nende laternate pimestavasse valgusse, ei tohi jalakäija hakata jooksmata, veel vähem edasi-tagasi hüplema, vaid peab jääma rahulikult seisma, kuni tee edasiminekuks vabaneb. Seisvast inimesest on jõuvankrijuhtidel kerge mööda sõita, kuna aga edasi-tagasi jooksmisel on raske õnnetust ära hoida. Jalakäija peab tähele panema ka liiklusvahendijuh- tide poolt antavaid hoiatavaid märguandeid — helisignaale ja pöördemärguandeid.

Eriti tähelepanelik peab jalakäija olema jõuvankri lähenemisel. Tuleb alati meeles pidada, et jõuvankri juht ei saa oma jõuvankrit silmapilkselt peatada. Kuigi juht kiiresti pidurdab, ei jää jõuvanker kohe seisma, vaid veereb

või libiseb edasi kord lühema, kord pikema teeosa, vastavalt liikumise kiirusele, sõidutee ja pidurite seisukorrale ja muudele teguritele. Näiteks 40 km/t. kiirusega sõitev auto, pärast seda kui tema juht, märgates ootamatult teele ilmunud takistust — jalakäijat —, pidurdab, liigub edasi kuni täieliku seismajäämiseni kuival teepinnal ligikaudu 15 meetrit, märjal ja libedal teel aga 30—45 meetrit (vt. lk. 73).



Joon. 14.

Sattudes sõiduteel liiklusvahendite tungi, peab jalakäija jääma rahulikult seisma.

Kuna aga jalakäijal puudub võimalus kindlaks määrata

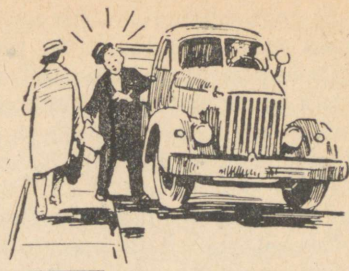
läheneva jõuvankri liikumise kiirust, kaugust ja pidurite seisukorda, siis tuleb jõuvankri lähenemisel juba aegsasti tee möödasõiduks vabastada.

Liiklemiseeskirjade nõuete kohaselt on jalakäijad kohustatud andma liiklemiseesõiguse liiklusvahenditele ega tohi takistada teiste liiklemisest osavõtjate liiklemist. Kitsa kõnnitee puhul varitseb jalakäijat suur oht, niipea kui ta astub kas või ühe sammusõiduteele, sest sel juhul võib teda riivata lähedalt mööduv auto.

Vaatamata sellele võib sagedasti kuulda jalakäijate poolt tehtavaid vähepõhjendatud etteheiteid liiklusvahendi juhtide, eriti autojuhtide aadressil. Sel puhul tavaliselt need jalakäijad unustavad, et tänavaliikluse eeskirjad kehtivad ka nende ja mitte ainult autojuhtide kohta.

Muidugi leidub ka autojuhtide suures peres distsiplineerimatuid juhte, kes sõidavad hoolimatult, lubamatult suure kiirusega või kes on juhtimise ajal koguni ebakaines olekus, ohustades oma tegevusega teisi liiklejaid.

Kaugelt suurem osa autojuhte aga suhtub oma töösse täie vastutustundega. Kõrvalseisval inimesel on isegi raske kujutleda, kuidas pingutav on autojuhi töö eriti elava liiklemisega linna tingimustes. Auto juhtimise ajal peab ta kogu aeg tähelepanelikult jälgima teisi liiklusvahendeid, mis liiguvad või seisavad temast eespool, paiknevad tema külgede pool või mis lähenevad temale tagant. Ta peab pidevalt jälgima sõidetava tee seisukorda ja iseloomu, kuna need järjest muutuvad: kord on tee lai ja sirge, samas muutub ta kitsaks ja kõveraks, siin on teekate täiesti sile ja korras, seal järsk auk või mingi mahakukkunud terav ese. Kord on tee kuiv, teinekord märg, kord on tee libe, kord väga libe — kiilasjäas, siin on teele liiva puistatud, seal seda tehtud ei ole, siin on tänavavalgustus hea, seal on see nõrk või puudub hoopiski. Ta peab panema tähele ülesseatud liiklusmärke ja arvestama nende nõudeid. Ta peab ristteedele lähenedes ja nende ületamisel rangelt silmas pidama valgusfooride või militsionäärade märguandeid



Joon. 15.  
Samm vasakule võib maksta elu!

või reguleerimata ristteede puhul täpselt arvestama kindlaks määratud läbisõidu järjekorda. Kõike seda peab juht tähele panema õigeaegselt, hindama tekkinud olukorda kiiresti ja õigesti ning vastavalt vajadusele oskuslikult käsitsemise rooli, käigukangi ja pidureid. Hoolimata igasugustest ettejuhtuvatest paljudest takistustest peab ta hoolikalt täitma temale antud tööülesanded. Kõigele lisaks peab ta päeva jooksul hoidma paljude jalakäijate tervist ja elu, kes ettevaatamatult ja hooletult liiguvad sõiduteel. Vaatamata säärasele erakordset tähelepanu, alalist valvelolekut ja kiiret reageerimist nõudvale tööle on meil palju juhte, kes on juhtinud autot aastakümneid, ilma et oleksid põhjustanud ühtegi õnnetust. Kui palju hooletult liikuvaid jalakäijaid on neist igaüks seejuures säästnud!

Pole siis ka ime, et paljude autojuhtide arvates on jalakäijad invidiidid, kelle peamiseks eesmärgiks on mürgitada jõuvankrijuhtide elu.

Tõepoolest on jalakäijate hulgas inimesi, kes ohutu liiklemise nõuetest sugugi ei hooli. On päris tavaline nähtus, et jalakäija liigub sõiduteel ilma tungiva vajaduseta või hakkab sõiduteed ületama siis, kui jõuvanker on juba üsna ligidal. Seejuures ei karda ta allajäämist, olles teadlik, et ta on puutumatu ja et jõuvankrijuht püüab teha kõik, et ära hoida temale pealesõitmist. Säärane jalakäija oskab minna üle tee ohutult ja liiklemist häirimata, kuid ta rikub ohutuks liiklemiseks kehtestatud korda meelega.

Sedaliiki jalakäijate korrarikumiste vastu peavad liiklemise järele valvavad organid pidama ranget ja süstemaatilist võitlust.

Samasuguseid korrarikkujaid on rohkesti ka ühiskondlike liiklusvahendite, eriti trammi kasutajate hulgas. Nad tunnevad küllalt hästi liiklusvahendite kasutamise reegleid, kuid rikuvad neid siiski ülbelt. Seesugused sõitjad tekitavad meelepaha kaasreisijais, liiklusvahendite juhtides ja konduktoreis, ning nii mõnigi kord on nad raskete liiklusõnnetuste põhjustajaks, jäädes ise ohvriks.

Sääraste korrarikkujate tavaline vastus nende korralekutsumise puhul on: «Vaata kus mul asja rääkida, teen nii, kuidas mulle meeldib,» või «Mis jutt see on, et ei tohi liikuvast trammist maha hüppata, mina hüppan siis, kui aga tahan. Kelle asi, kui jäängi rataste alla.»

Kahjuks on meil veel palju sääraseid uljaid «kangelasi» just noorte, ka kooliõpilaste hulgas.

Teine liik jalakäijaid, kes tänavail ja teedel liikudes ohustavad oma tervist ja elu, on säärased, kes teevad seda teadmatusest või oma väheste sellealaste kogemuste tõttu. Nende hulka kuuluvad ka lapsed. Sedaliiki jalakäijad tahaksid käituda õigesti, kuid ei oska seda teha. Siin tuleb mõjuda vastava selgitusega, mitte aga rakendada trahvimist eksimuse korral.

Lapsi ja noori tuleb kasvatada õige eeskujuga. Koolinoorte hulgas annavad häid tulemusi noorte eneste poolt läbiviidavad üritused ohutu liiklemise tagamiseks.

Lastevanemail ja kasvatajail lasub vastutusrikas ülesanne kaitsta lapsi ohtude eest, mis neid varitsevad tänavaliikluses, seda enam et kurbi õnnetusi juhtub meil väga sagedasti lastega.

Mäng on lapsele esimeseks tahte ja mõtlemise kooliks. Mängides õpib laps tunnetama teda ümbritsevat elu, toimides seejuures teatud idee või huvi kohaselt. Huvide püsimisest on tingitud laste kiire siirdumine ühelt tegevusalalt teisele. See omakorda tingib lapse tähelepanu tahtetu libisemise ühelt objektilt teisele, mille tagajärjeks on sagedased unustamised. Ka kasvataja manitsused, olla tänavale minnes hästi ettevaatlik, ununevad mänguhoos kergesti.

Oma piiritu uudishimu, nägemis- ja tegutsemistungi rahuldamiseks ning uute mänguvõimaluste otsimiseks väljuvad lapsed tihti elamuõuest tänavale. Siin kohtavad nad teisi lapsi, kellega koos hakatakse mängima mitmesuguseid mängu, sõidetakse tõuke- ja jalgratastel. Sageli jooksevad nad järele liikumahakanud autole, püüdes jääda auto veokasti külge rippuma. Seejuures huvitab eriti poisslapse riskimine; ka püüavad nad ohtusid arvestamata saada «priisõitu» trammide, aeglaselt liikuvate autode ja hobuveokite küljes rippudes.

Kooli astumisega muutub lapse eluviis. Ühelt poolt satub laps uude olukorda, muutudes sedavõrd iseseisvamaks, et tal tuleb nüüd käia kooliteed iseseisvalt. Teiselt poolt, kuna kogu koolielu põhineb kohustustel, tunneb laps koolitundide lõppedes ennast järsku neist kohustustest vabana. Tema tundeelamuste küllus avaldub nüüd liikumises ja mängus. Valimata sobivat ja ohutut kohta, kogunevad koolist vabanenud õpilased sageli otse tänavale ja teedele mängima või jooksmata, talvel kelgutama, suusatama või lumesõda pidama.

Lapsed on vastuvõtlikud õpetusele, kuid nad unustavad ruttu ja tegutsevad sagedasti mõtlematult. Sellepärast ei ole küllalt, kui lapsele on selgitatud temale vajalikke liiklemiseeskirju, ei ole küllalt ka sellest, kui laps need ära õpib. Selleks, et laps nende järgi toimiks, peavad need temale sagedase kordamisega alateadvusse tungima ja harjumuseks saama. Väga suurt mõju avaldab lastele vanemate ja kasvatajate isiklik eeskuju. Seepärast tuleb lastega tänaval liikudes suurima täpsusega täita liiklemiseeskirjade nõudeid.

Kuidas hoida lapsi liiklusõnnetuste eest? Kõigepealt tuleb lapsi päevast päeva õpetada pidama distsipliini nii kodus, koolis kui ka tänaval. Neile tuleb selgitada, kuidas liiguvad trammid ja autod, kuidas töötab trammijuht, autojuht ja tänavaliikluse reguleerija. Lastele tuleb tutvustada tänavaliikluse eeskirjade nõudeid ja selgitada, millised kurvad tagajärjed võivad olla nende nõuete täitmatajätmisel. Ei tohi lubada lapsi tänavale ilma saatjata seni, kuni nad seal veel ei oska täiesti kindlalt ja ohutult liikuda. Tänav ja maantee ei ole laste mängupaik! Mänguvõimalused tuleb luua kohtades, kus liiklusvahendeid ei liigu, — elamute õuedes, parkides, spordiväljakuil. Jalgrattal (ka spetsiaal-lastejalgrattal) sõitmine avalikel teedel ja tänavail on keelatud lastel alla 13. eluaastat. Kelgutada võib ainult nendel tänavatel, kus see on lubatud kohaliku täitevkomitee otsusega.

### Juhiseid noortele

Noor lugeja, kindlasti oled sinagi sagedasti kuulnud räägitavat mitmesugustest liiklusõnnetustest: kord on jalakäija või jalgrattur jäänud autole ette, kord on mõni inimene liikuvale trammile või rongile hüpates kukkunud ning rataste alla jäänud jne.

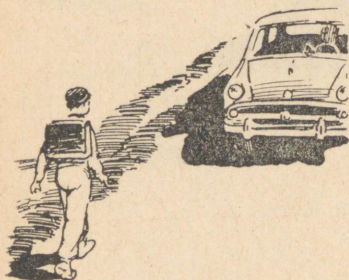
Taolistel liiklusõnnetustel saab kannatada ka palju noori. Siiski on võimalik kõiki neid õnnetusi vältida, sest nad ei teki juhuslikult, iseenesest, vaid ikka ja alati ettevaatamatusest või oskamatuses õigesti liikuda.

Võib olla, et sinagi, noor lugeja, oled liiklemisel nii mõnigi kord käitunud vääralt ja seega ohustanud oma tervist ning elu.

Pea meeles, et niipea kui astud üle oma kodu läve, oled sinagi liiklemisest osavõtja — liikleja — ning pead käituma ettevaatlikult ja teadlikult, ühtlasi olema valvel enda julgeoleku eest, häirimata seejuures teisi liiklejaid.

Loe alltoodud, eriti noortele määratud juhendeid tähelepanelikult, püüa neid hästi meeles pidada ja alati täita. Liiklemisel ole ka siis ettevaatlik, kui sa ise täidad liiklemiseeskirjade nõudeid, sest ei või kunagi kindel olla, et ka teised liiklejad seda teevad. Kui keegi põhjustab sulle õnnetuse, saab ta küll karistada, kuid see ei too sulle tervist tagasi. Kui sa õigesti toimid, ei juhtu sinuga kunagi õnnetust ja sa võid varsti oma liiklemisioskusega olla teistele eeskujuks.

Õpeta liiklemisreegleid ka oma sõpradele ja valva, et nad neid täidaksid. Kaitse oma väiksemaid kaaslaste liiklemisohutude eest.



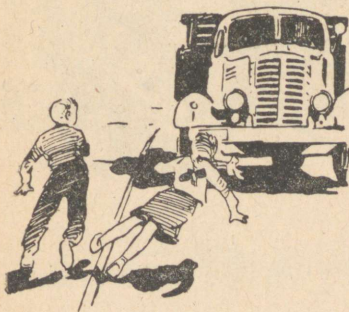
Joon. 16.

Kõnnitee puudumisel käi sõidutee vasakul poolel, näoga vastutulevate liiklusvahendite poole.



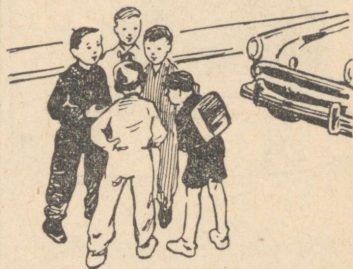
Joon. 17.

Kõnniteel liikudes ära müksi teisi inimesi.



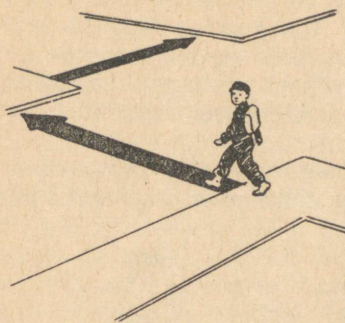
Joon. 18.

Ära tõuka kaaslaste sõiduteele.



Joon. 19.

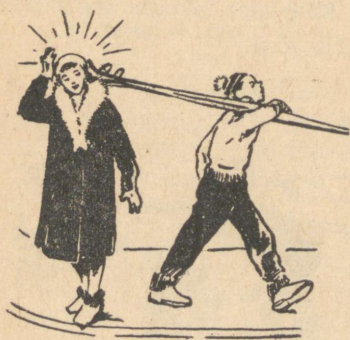
Ära kogune oma kaaslastega sõiduteele.



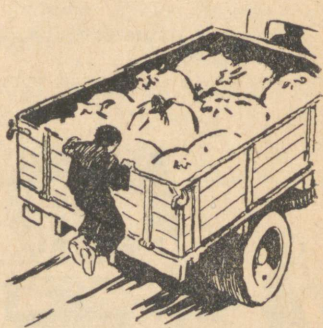
Joon. 20.  
Ole sõidutee mine täisnurga  
all.



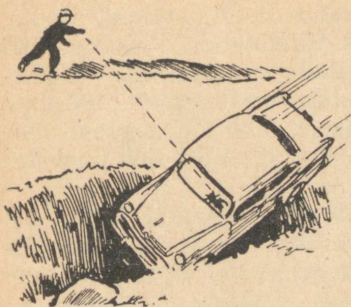
Joon. 21.  
Vihmavarjuga kaies hoiu seda  
nii, et näeksid teisi liiklejaid.



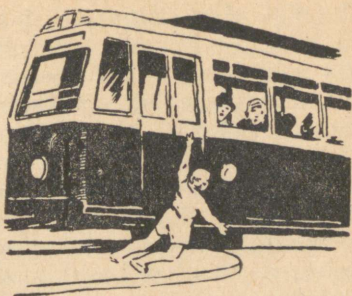
Joon. 22.  
Pikki esemeid kandes hoiu  
neid nii, et sa nendega ei  
ohustaks teisi liiklejaid.



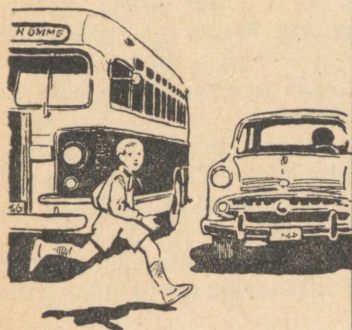
Joon. 23.  
Ära ripu liiklusvahendi küljes.



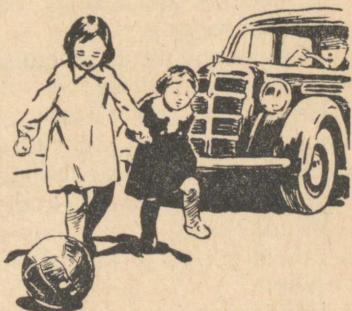
Joon. 24.  
Ära loobi möödasõitvaid autosid.



Joon. 25.  
Ära püüa sõidukile peale minna või sellest väljuda sõiduki liikudes.



Joon. 26.  
Ära mine üle sõidutee seisva liiklusvahendi lähedalt.



Joon. 27.  
Kui pall on veerenud sõiduteele, siis ära torma talle kohe järele, vaid vaata enne, et ei lähene mõni liiklusvahend.

## Pea meeles järgmist:

1. Käi alati kõnniteel, hoidudes selle paremale poole. Kui kõnnitee puudub või sellel käimine on võimatu, siis liigu sõidutee vasakul poolel, näoga vastutulevate liiklusvahendite poole, et saaksid nende eest aegsasti kõrvale astuda. Pimedal ajal auto lähenedes mine aegsasti tee äärelle ja oota, kuni auto on möödunud. Autotuled pimestavad ja sa ei näegi, kuhu astud.

2. Kõnniteel liikudes ära jää teistele jalgu ja ära müksi vastutulijaid. Ole ka siis ettevaatlik, kui sul on kiire. Pea meeles, et kõnnitee kasutamiseks on teistel niisamasugune õigus kui sinulgi.

3. Ära kunagi tõuka oma kaaslasti sõiduteele, sellega võid põhjustada ränga õnnetuse.

4. Ära kogune oma kaaslastega sõiduteele — sõidutee on liiklemise, mitte jutuajamise ega mängimise kohaks. Sõiduteest üleminekul pea hoolsasti silmas liiklusvahendeid, eriti neid, mis sooritavad pöördeid. Ära astu sõiduteele vaadet takistava liiklusvahendi või muu eseme tagant — võid kergesti jääda läheneva jõuvankri ette.

5. Üle tänava mine alati kõige lühemat teed, s. o. täisnurga all. Enne sõiduteele astumist vaata vasakule, sõidutee keskele jõudes vaata paremale ja pane tähele, kas ei lähene mõni liiklusvahend. Vajaduse korral peatu sõiduki möödalaskmiseks.

6. Liiklusvahendi lähenemisel jää seisma tee äärde ja oota, kuni liiklusvahend on möödunud.

7. Sajuse, tuisuse või uduse ilmaga ole eriti ettevaatlik, sest siis on nähtavus piiratud, liiklusvahendite juhtide poolt antavad hoiatavad märguanded on summutatud ja sa ei kuule ega näe neid õigel ajal.

8. Vihmavarjuga käies hoi seda nii, et sa oma ümbrust võid tähele panna ja lähenevaid liiklusvahendeid juba kaugetl näha.

9. Pikki esemeid, nagu suuski jne., kandes hoi neid nii, et sa nendega ei tülitaks ega ohustaks teisi liiklejaid.

10. Ära kunagi püüa «priisõitu» saada, rippudes mõne liiklusvahendi küljes. Nii talitades võid kergesti jääda mõne järelsõitva või vastutuleva liiklusvahendi rataste alla.

11. Ära loobi möödasõitvaid autosid kivide või lumepal-  
lidega, sellega võid põhjustada raske õnnetuse: klaas võib

puruneda või juhi tähelepanu hetkeks kõrvale pöörduda, ja õnnetus ongi käes.

12. Trammi või autobussi oota parempoolsel kõnniteel, teepeenral või ooteplatvormil, kui see on olemas, — mitte kunagi aga sõiduteel. Trammi, autobussi või autosse pealeminekul ja neist mahatulekul oota, kuni sõiduk on täielikult seisma jäänud; kunagi ära püüa peale või maha minna sõiduki liikudes.

Sõidu ajal ära pista oma pead või kätt sõidukist välja — mõni teine lähedalt mööduv sõiduk võib sind vigastada.

Peatuskohas väljudes trammist või autobussist hoiava vasaku käega käepidemest ja astu maha parema jalaga.

Trammist väljudes vaata paremale liikumise suunas, veendu täielikus ohutuses ja mine kõnniteele kõige lähemat teed — täisnurga all. Ära mine üle sõidutee enne, kui tramm või autobus on eemaldunud, sest lähedalt nende eest või tagant väljudes pole sul ülevaadet, kas tee on vaba. Ka möödasoitva liiklusvahendi juht näeb sind liiga hilja ja nii võid jääta rataste alla.

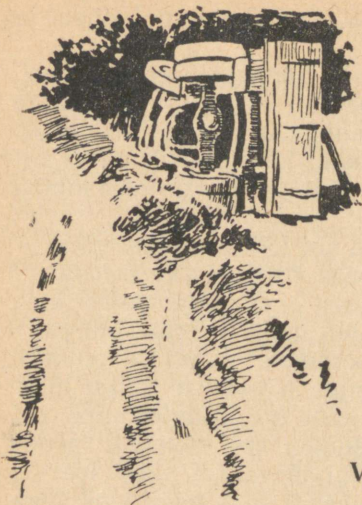
---

Vali endale mängu- või spordiväli säärasesse kohta, kus pole teisi liiklejaid, seal võid sa mängule anduda täieinnuga ja ohutult.

Ära kunagi mine mängima tänavale või maanteele, need on määratud liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemiseks. Eluaegne vigasus on liiga kallid hind sõiduteel mängimise eest.

On sul pall veerenud sõiduteele, siis ära torma talle järele, vaid vaata enne, kas ei lähene mõni liiklusvahend.

Ära aseta trammi- või raudteerööbastikule kõrvalisi esemeid — kive, rauatükke, vanu padruneid jne. — sellega võid tekitada raske õnnetuse.



## VII PEATÜKK

### MIDA PEAB TEADMA VEOAUTOGA KAASASÕITJA- REISIJA

Õige sagedasti juhtub, et inimestel tuleb sõita veoauto veokastis. Loomulikult on säärane sõitmine seotud suuremate ohtudega kui sõitmine auto juhirusis või autobussis. Seepärast on ka liiklemiseeskirjadega püstitatud rida erinõudeid ja tingimusi, mida tuleb täita inimeste veo puhul veoauto veokastis. Kuna veoautos kaasasõitja on huvitatud, et sõit toimuks ohutult, siis peab ta neid nõudeid ka tundma, et täita neid ise ja nõuda teistelki nende kohustuste täitmist.

Ühes kaubaga, majakraamiga, küttepuudega jms. on veoauto veokastis lubatud kaasa sõita koormalaadijail, kauba-saatjail või -omanikel. Seejuures võib auto veokastis olla kuni 6 inimest, olenemata kauba hulgast ja auto kandejõust. Inimestele peavad olema varutud veokastis sobivad ja ohutud asukohad. Inimesed ei tohi asuda juhikabiini ja koorma vahel, sest auto pidurdamisel võib koorem ettepoole nihkuda ja tekitada inimestele kehavigastusi. Samuti ei tohi inimesed asuda koorma keskele jäetud või tekkinud tühemes, kus on karta koorma kokkulangemist ja inimese enese alla matmist. Seepärast peavad kaubakoormaga kaasasõitjad asuma normaalselt koormast tagapool.

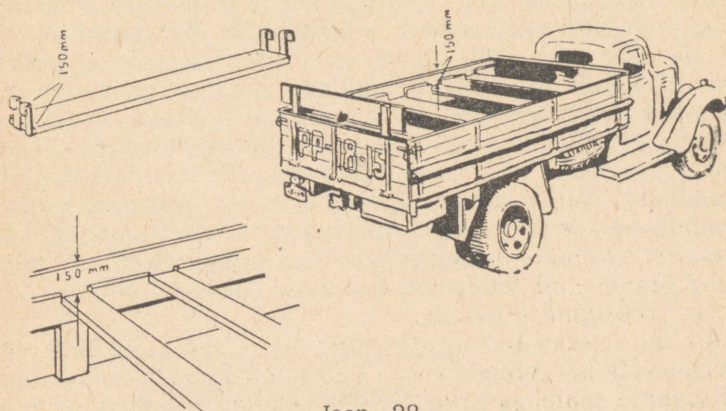
Säärastel vedudel võib autot juhtida mistahes liigi kutse-line autojuht. Auto liikumiskiirus ei tohi ületada ei linnades ega asulates 35 km/t., maanteedel aga — 50 km/t.

Juhul, kui autoga veetakse tuleohtlikke kaupu, nagu bensiini, petrooleumi, piiritust, tolmavaid veoseid, nagu tsementi, lupja, kipsi või sööbivaid aineid, nagu happeid, seebikivi, vedelkemikaale, siis ei tohi auto veokastis inimesi kaasa sõita.

Samuti on keelatud inimeste, kaasa arvatud koormalaadivate viibimine liikumise ajal isekallutajate autode veokastis ning spetsiaalautodel (tsistern-, kraanaautodel jms.).

Kui *veoauto* on spetsiaalselt määratud *inimeste veoks*, näiteks sõitmiseks töökohale, ekskursioonile, demonstreesioonile jms., siis peavad olema täidetud järgmised nõuded:

1) auto peab olema tehniliselt täiesti laitmatu korras, puhtaks pestud ja tema veokast peab olema varustatud kindlalt veokasti külge kinnitatud istepinkidega. Pingid peavad asetsema vähemalt 15 cm madalamal veokasti luukide ülemisest äärest. Kui pingid on veokastis pikuti, siis peab äärmistel pinkidel olema kindel seljatugi, kui aga pingid on asetatud veokasti ristisuunas, siis peab tagumine pink omama kindla seljatoe. Pingid peavad olema valmistatud tugevaist, 4—5 cm paksustest ja 20—25 cm laiustest laudadest ning nende pealispind peab olema siledaks hõõveldatud. Istepinkideks ei tohi kasutada aiapinke või taburette, sest neid ei saa kindlalt kinnitada veokasti külge. Veokasti luugid peavad olema kindlalt kinnitatud erilinkidega või seotud sidumistraadiga, et oleks välditud luukide avanemine sõidu ajal;



Joon. 28.

Veoauto seadistamine istepinkidega.

2) igale veoautole peab olema määratud sõitu korraldava asutuse või ettevõtte juhataja poolt üks inimene sõitjate hulgast vastutavaks isikuks. Viimase nimi ja ametinimetus peab olema märgitud teekonnalehele. Sõidu ajal peab vastutav isik asuma auto veokastis tagumisel pingil ja jälgima, et keegi sõitjaist auto liikumise ajal ei tõuseks püsti ega istuks veokasti luugil. Samuti peab ta jälgima, et sõitjate peale- ja mahaminek toimuks ainult auto seisu ajal auto paremalt küljelt või tagant, auto veokast aga oleks nõuetekohaselt seadistatud istepinkidega ja et neil kõigile sõitjaile istumiseks ruumi jätkuks.

Sõidukorraldaja asutuse või ettevõtte juhataja on kohustatud enne sõitu sõidu eest vastutavaid isikuid selles instruueerima, et nad sõidul rangelt täidaksid kõiki ohutusnõudeid, hoiatades, et nende nõuete mittetäitmisel nad kannavad isiklikku vastutust;

3) autole peab olema tehtud erakorraline tehniline teenindamine, mille järel ta tuleb üle vaadata automajandi juhataja ja sõidu eest vastutava isiku poolt. Pärast auto ülevaatust tuleb teekonnalehele teha ülevaatajate allkirjadega märkus «Kõlblik inimeste veoks». Teekonnalehe lahtris «Koorma nimetus» peab olema märgitud «Inimesed» ja lahtris «Hulk» — veetavate isikute arv, mis peab olema alla kirjutatud sõidu eest vastutava isiku poolt;

4) autot peab juhtima I või II liigi autojuht, nende puudumisel antud majandis — III liigi autojuht distsiplineeritud ja eeskujulikult töötavate juhtide hulgast, kel on vähemalt 2-aastane pidev autojuhtimise praktika. Mistahes liigi autojuhil peab olema juhtimisluba talongiga nr. 1. Peale selle peab juhil olema veetavate inimeste nimekiri, mis on kinnitatud sõitu korraldava asutuse poolt. Ei ole lubatud määrata sõitu juhte, kes oma tööpäeva on lõpetanud, sest väsimuse tõttu võib tal puududa kõrgendatud tähelepanu ning reageerimis- ja otsustusvõime, mis on eriti vajalikud kõige vastutusrikkama veo — inimeste puhul. Samuti on keelatud lubada inimesi vedavate veoautode juhtimisele autojuhte, kellelt viimase aasta jooksul on juhtimisluba ära võetud jõuvankri ebakaines olekus juhtimise või avarii sooritamise pärast;

5) auto veokastis olevate inimeste arv ei tohi ületada olemasolevate istekohtade arvu. Lapsi võib vedada ainult täiskasvanute saatel ja arvul, mis võimaldab küllaldast järelevalvet laste üle. Inimeste kaitsmiseks tuule ja sademete

eest on soovitatav veokast katta presendi või puldaniga, või veelgi parem — varustada auto furgootüüpi kastiga, mis kaitseb inimesi ka teele ulatuvate puuokste eest. Talve ajal on soovitatav katta veokasti põhi külma eest kaitseks õlgede või heintega;

6) veoautod, mis on määratud inimeste veoks väljapoole Tallinna, Tartu või Pärnu linna piire, tuleb täiendavaks kontrollimiseks ette näidata Riiklikule Autoinspeksioonile väljasõidu päeval. Ka teistes linnades ja rajoonides on soovitatav inimeste veoks määratud veoauto enne sõitu kohalikele autoinspektorile kontrollimiseks ette näidata, kuivõrd see on võimalik, sest selline kontrollimine tagab, et auto ja autojuht on antud veoks sobivad;

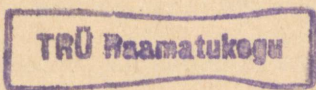
7) liikumiskiirus ei tohi mingil juhul ületada 30 km/t. Eriti väikese kiirusega peab juht sõitma pööretel ja järskudel teekäänakutel, samuti peab ta hoiduma järsust paigaltliikumisest, järsust pidurdamisest ja järsust rooli pööramisest, sest selle tagajärjel võivad veokastis olevad inimesed kaotada tasakaalu, saada kehavigastusi või koguni veokastist välja kukkuda.

Eesliikuvast ja eesseisvast liiklusvahendeist ning vastusõitvaid liiklusvahendeist peab juht mööduma võimalikult suuremas vahekauguses, et veokastis olevad inimesed ei saaks teistelt liiklusvahenditelt väljaulatuvate koormaosadega vigastada.

Talvel jääd mööda jõe ületamisel tuleb eelnevalt kindlaks teha, kas jää on terve ja küllalt tugev, et kanda auto raskust. Enne auto sõitmist jääle peavad kõik autos kaasasõitvad inimesed nii veokastist kui ka juhirusumist väljuma ja üle jõe minema jalgsi.

Autoga kaasasõitjad peavad eriti tähele panema, et autojuht oleks täiesti kaine. Kui juhil ilmnevad ebakaine oleku tunnused, tuleb kategooriliselt keelduda kaasa sõitmast ja teatada sellest sõidu korraldajale.

Täiesti hukkamõistev on see, kui kaasasõitjad kostitavad autojuhti mistahes alkohoolse joogiga, kuna nad sellega seavad otsesesse ohtu enda tervise ja elu.



## VIII PEATÜKK

### KUIDAS PEAB KÄITUMA JALGRATTUR

Võrreldes teiste liiklusvahendite kasutajatega, saavad jalgratturid liiklusõnnetustel suhteliselt kõige sagedamini ja ka kõige raskemalt kannatada. Jalgrattur on kõige nõrgema ja kõige ebastabiilsema liiklusvahendi kasutaja. Väiksemgi riivamine möödasõitva auto poolt viib jalgratturi tasakaalust välja, ta kukub maha ja saab seejuures alati väiksemal või suuremal määral vigastada.

Jalgratta pidurdustekond on pikem kui jõuvankritel, s. t. jalgratast ei saa nii järsku ja kiiresti peatada kui näiteks autot. Jalgrattur ei saa pöördeid sooritada väikese kaarega. Märjal, libedal ning konarlikul, auklikul ja rööplikul teel võib ta kergesti kaotada tasakaalu ja kukkuda. Seejuures on jalgratturi pilk tavaliselt suunatud liiga väikesele kaugusele ette ja külgedele, et paremini näha teekonarlusi. Nii, kummardunult oma ratta kohale, sõidavad jalgratturid ka kiire sõidu puhul, samuti halva nähtavuse või vastupuhuva tuule puhul. Et sääraстал tingimustel võivad hõlpsasti tekkida ootamatud kokkupõrked teiste liiklusvahenditega, on ilmne. Jalgrattur ei tohi loota, et ainult teised liiklusvahendid peavad temale tagama igal juhul ohutu liiklemise, vaid kõigepealt hoolitsema selle eest ise ja siis alles nõudma seda teistelt. Sõitmisel peab ta ikka ja alati meeles pidama tänavaliikluse põhieeglit — käituda nii, et ei tekiks ohtu enesele ega teistele liiklejaile.

Jalgrattasõit avalikel teedel ja tänavail on lubatud alates 13-ndast eluaastast.

Jalgrattur peab tundma ja täitma liiklemiseeskirjade nõudeid, mis on järgmised.

*Jalgratas peab olema varustatud:*

- a) piduriga,
- b) signaalseadmega (kell või pasun),
- c) esilaternaga ja refleksklaasiga taga (pimedal ajal),
- d) numbrimärgiga, mis on kinnitatud taha, sadula alla.

Jalgratturid peavad sõitma sõidutee paremal poolel kõnnitee või teepeenra ligi. Liikumiskiirus linnade ja asulate piires ei tohi ületada 15 km tunnis.

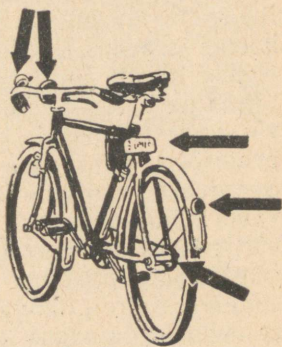
Grupis sõitmisel peavad jalgratturid liikuma ühes reas üksteise järel vahemaaga vähemalt 2 meetrit.

Jalakäijate kogunemiskohtades, väljasõitmisel väravast, samuti väljasõitmisel elava liiklusega teedele ja tänavatele, või teedele ja tänavatele, kus on trammiliiklus, peab jalgrattur jalgrattalt maha astuma ning võib edasi sõita alles siis, kui ta on veendunud, et see on ohutu.

Vasaku pöörde sooritamisel väljaspool ristteed on jalgratturid kohustatud tähelepanelikult jälgima mõlemal tänavapoolel liikuvaid liiklusvahendeid ja tegema pöörde mitte lähemal kui 100 meetrit eest või tagant lähenevaist liiklusvahendest.

*Jalgrattureil on keelatud:*

- a) sõita kõnniteedel ning parkide, aedade ja puistike jalakäijaile määratud teedel;
- b) sõita trammiteedel;
- c) sõita tänaval võidu;
- d) sõita kahekesi või mitmekesi kõrvuti;
- e) õppida jalgrattasõitu elava liiklusega tänavail ja väljakuil;
- f) sõitmisel vabastada käsi juhtimisseadiselt;
- g) lasta jalgratast teistest liiklusvahenditest järele vedada ja sõita liiga lähedal eesliikuvale jõuvankrile;
- h) sõita üheistmelisel jalgrattal kahekesi. Lapsi kuni 9. a. vanuseni võib kaasa võtta, kui jalgrattal on vastav lisaiste;



Joon. 29.  
Millega peab jalgratas olema varustatud.

i) vedada esemeid, mis takistavad juhtimist või võivad teisi liiklejaid takistada;

j) sõita tänavail, kus see on keelatud vastavate liiklusmärkidega;

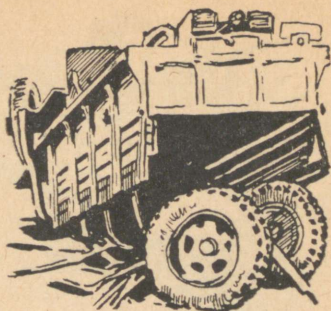
k) sõita pimedal ajal valgustamata jalgrattaga.

Selleks, et pimedal ajal liikuv jalgratas oleks teistele liiklejaile äratuntav, peab jalgrattal tingimata olema taga korras ja puhas refleksklaas ning esilaternas süüdatud tuli. Nende nõuete mittetäitmine jalgratturite poolt on põhjustanud paljud rasked õnnetused, sest mitte alati pole tagant või eest läheneval jõuvankri juhil võimalik ära hoida pealesõitu pimeduses järsku esilekerkivale jalgratturile. Seepärast on otsene kuritegu nii enese kui teiste liiklejate vastu sõita pimedas valgustamata jalgrattal. Õnnetuste vältimiseks tuleb avalikel teedel ja tänavail valgustamata jalgrattaga pimedal ajal liikuda jalgsi teepeenral või sõidutee serval, näoga vastusõitvate liiklusvahendite poole, et nendele vajaduse korral vabastada sõidutee.

Pimedal ajal ristteede ületamisel tuleb olla eriti ettevaatlik ja meeles pidada, et jalgratta laternatuli on külgsuunast halvasti nähtav. Sellest tingituna on ristteele lähenevale jõuvankrijuhile vaevalt märgatav jalgratas, mis läheneb ristsuunas väiksema kui  $90^\circ$  nurga all, kuna sel juhul on jõuvankrijuhi poole pööratud jalgratta valgustamata külg.

---

Alla 16 aasta vanuste laste poolt jalgrattasõidul liiklemise eeskirjade rikkumise korral vastutavad nende vanemad või hooldajad.



## IX PEATÜKK

### MIDA PEAB MEHAANILISE LIIKLUSVAHENDI JUHT TEGEMA LIIKLUSÕNNETUSTE ÄRAHOIDMISEKS

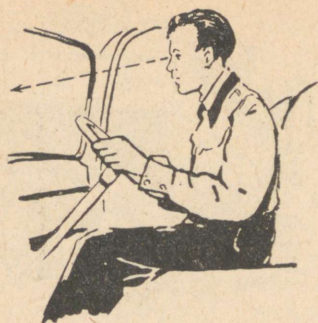
Võimaliku liiklusõnnetuse ärahoidmiseks peab mehaanilise liiklusvahendi juht enne garaazist väljasõitu hoolikalt kontrollima oma liiklusvahendi tehnilist korrasolekut, tööriistade olemasolu ja korrasolekut. Liiklusvahendi seisukorda tuleb kontrollida ühtlasi pikemal peatustel teel olles. Kontrollimisel tuleb erilist tähelepanu osutada pidurite, rooliseadme ja kummide seisukorrale. Veoautodel tuleb kontrollida ka veetava koorma seisukorda ja kinnitust.

Ainult hooletu, kergemeelne juht ei kontrolli küllaldaselt oma liiklusvahendi seisukorda ja sõidab välja ka rikkis liiklusvahendiga, riskides seejuures avariiga.

Kehtiv mehaaniliste liiklusvahendite plaanilis-ennetav järelevaatuse ja tehnilise teenindamise süsteem selle heaperemeheliku teostamise puhul väldib rikkis pidurite või rooliseadmega liiklusvahendiga garaazist väljasõitmise.

Kuid mitte ainult rooli- ja piduriseadme rikked ei põhjusta liiklusõnnetusi. Nii mõnigi kord võib esimesel pilgul tühisena näiv rike häirida liiklusvahendi normaalset tööd ja tekitada avariiohu. Näiteks, kui auto pooltelgede poltide mutrid pole küllalt tugevasti kinnitatud, siis võib rattarumm kiiresti kuluda ja sõidu ajal rivist välja langeda, mille tagajärjel võib tekkida tõsine avari.

Kahjuks ei omista mitte kõik juhid ja transpordimajandite vastava ala töötajad liiklusvahendite tehnilise teenindamise küsimustele nõutavat tähelepanu. Veelgi halvem, esineb juhtusid, kuigi harva, kus garaazi administratsioon otse

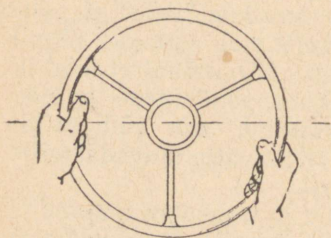


Joon. 30.  
Juhi õige ja väär asend auto juhtimisel.

sunnib juhti välja sõitma rikkis liiklusvahendiga. Säärasel juhul on juht kohustatud väljasõidust keelduma, ja kui teda siiski veel sunnitakse, peab juht sellest teatama Riiklikule Autoinspeksioonile. Liiklusõnnetuse tekkimisel ei vabane juht vastutusest viitega garaaži administratsiooni ebaõigele tegevusele.

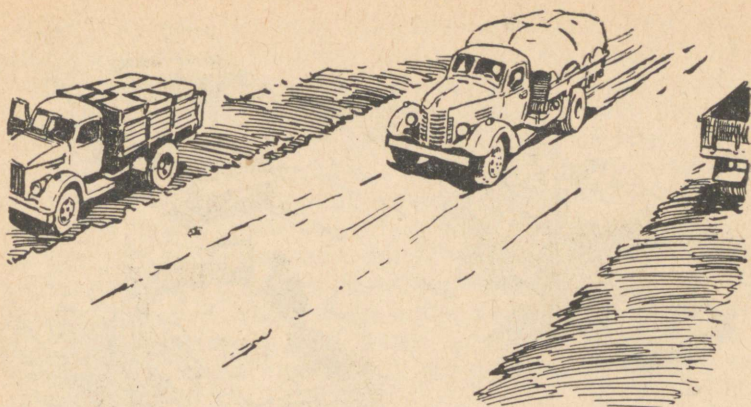
Mis puutub individuaalomaniikele kuuluvaisse jõuvankreisse, siis on nende juures liiklemisel avastatud liiklemist ohustavate rikete protsent tunduvalt kõrgem. Selle põhjuseks on ühelt poolt mitteküllaldased teadmised ja teiselt poolt ebasoodsad tingimused jõuvankrite tehniliseks teenindamiseks vastavate teenindamispunktide — profülaktoriumide puudumise tõttu.

Juhi asend jõuvankri juhtimisel peab olema selline, et juht näeks hästi teed ja saaks kõige väiksema energia- kuluga käsitseda juhtimisseadmeid. Liiga pingutatud, ette-



Joon. 31.  
Õige käte asend otsesõidul.

poole kallutatud kehaasend väsitab juhti kiiresti ja on ka tervisele kahjulik. Lõtv, liiga vaba asend, kus keha on lahkunud tahapoole, hajutab juhi tähelepanu ega võimalda tal ootamatu ohu tekkimisel kiiresti tegutseda. Auto juhtimisel tuleb rooliratast reeglilikohaselt kinni hoida ja seda pöörata kahe käega. Kuna aga käiguvahetamisel, helisignaali



Joon. 32.  
Autode õige peatumine teepeenral.

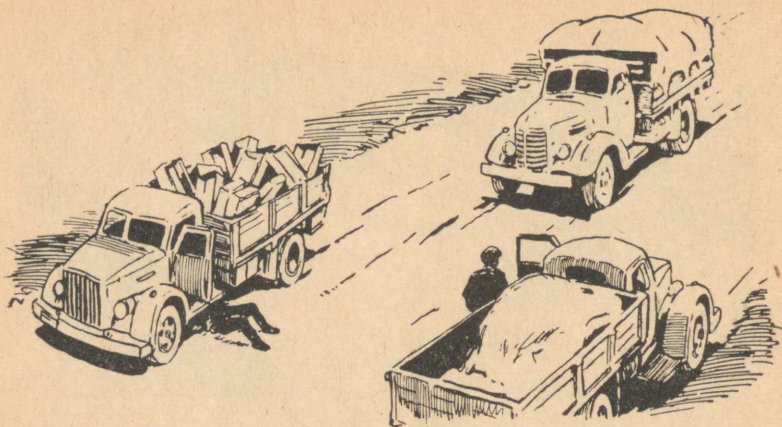
andmisel, suuna näitamisel ja mõnel muul juhul tuleb rooli käsitseda ühe käega, siis peab käte asend roolirattal olema selline, et see võimaldab juhtimist takistuseta nii parema kui vasaku käega. Selleks on kõige sobivamaks säärane käte asend, nagu näidatud joonisel 31.

Peatamine ja paigalt liikumine. Õige peatamine ja paigalt liikumine on liiklemise ohutuse seisukohalt olulise tähtsusega. Auto tuleb peatada mitte lähemal kui 15 m ristteest liiklussuunas, linnas kõnnitee ligi, maanteel — teepeenral.

Liikumiskiiruse valik. Jõuvankri juhtimisel on juhi kõige vastutusrikkamaks tegevuseks õige liikumiskiiruse valimine vastavalt liiklemistingimustele.

Valinud sobiva, mõistliku kiiruse, omab liiklusvahendi juht peaaegu alati võimaluse ära hoida avariid või pealesõitu ka siis, kui teine liiklusest osavõtja vea teeb.

Vastupidi, liiklemistingimustele mittevastav ülemäärane suur kiirus võib alati põhjustada ohtliku olukorra. Selleks et liikumise kiirust õigesti kindlaks määrata, peab juht jälgima spidomeetri näitu. Silma järgi kiiruse hindamisel võib hõlpsasti eksida, eriti siis, kui suurelt kiiruselt üle minna madalamale kiirusele. Kui näiteks juht sõidab maanteel hea nähtavuse ja vaba sõidutee puhul kiirusega 70 km/t. ning eesolevat järsku teekäänakut märgates auto liikumise kiirust vähendab, võib talle näida, et auto kiirus on vähenenud üsna väikeseks ja et sellisega võib ohutult



Joon. 33.

Autode väär peatamine sõiduteel takistab ja ohustab liiklemist.

selle käänaku läbida. Siiski sõitis auto teekäänakust välja — kraavi. Mis oli avarii põhjuseks? Antud olukorra jaoks liiga suur kiirus. Kui juht oleks heitnud pilgu spidomeetrile, siis oleks ta märganud, et kiirus, mida ta pidas üsna «väikeseks», ulatus 40 km/t., millega nii järsku käänakut autoga läbida pole võimalik.

Valida liikumiskiirus, mis tagab ohutu liiklemise, tähendab liiklemistingimusi õigesti hinnata. Liiklemistingimuste hulka kuuluvad:

- 1) sõidutee nähtavus;
- 2) liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemistihedus ning -iseloom antud teelõigul;
- 3) teekatte liik ja seisukord (asfalt, betoon, munakivi, killustik, jää, kuiv, märg, tasane, auklik);
- 4) tee profiil (sirge teelõik, käänak, tõus, lang, külgakal);
- 5) sõidutee laius (lai, kitsas);
- 6) liiklusvahendi tehniline seisukord (rool, pidurid, kummid, tuled, helisignaali jne.);
- 7) liiklusvahendi koormus (koorma või reisijate asetus ja raskus) ja raskuskeskme asukoht;
- 8) juhi füüsiline ja vaimne seisukord (normaalne või haiglane, väsimuse ulatus);
- 9) juhi vilumus.

Vastavalt eeltähendatud liiklemistingimustele peab juht oma liiklusvahendi liikumise kiirust kogu aeg reguleerima.

Maksimaalne ohutust tagav kiirus on selline, mille puhul juht suudab temale täiesti selgesti nähtava teosa ulatuses oma liiklusvahendi kindlalt peatada. Piiratud või halva nähtavuse puhul tuleb arvestada, et pidurdamiseks kasutada olev teosa pikkus võib olla ainult pool nähtavuse kaugusest, sest vaateväljale võib ilmuda mõni vastuliikuv jõuvanker, mis samuti ei saa peatuda varem kui vaatekauguse poolel vahemaal pärast nähtavale ilmumist.

Allpool toodud tabelis 8 on üldise pidurdusvahemaa pikkused (reageerimisteed ja pidurdusteekond), olenevalt auto liikumise algiirusest ning teekatte tüübist ja seisukorrast.

Toodud teepikkused on kehtivad ainult täiesti korras ja hästi reguleeritud neljarattapiduritega autode kohta juhi normaalse reageerimisaja (0,8 sek.) puhul. Reageerimisajaks loetakse aega, mis kulub juhile ootamatult teele ilmunud takistuse nägemisest kuni mingi juhtimisvõtte, näiteks pidurdamise alguseni.

Juhul, kui jõuvankrijuht märkab takistust oma liikumisteel lähemas kauguses, kui tabelis on näidatud, siis on kokkupõrke- või pealesõidu võimalikkus reaalne.

Järelikult selleks, et oleks võimalus autot peatada enne takistust ja seega vältida võimalikku pealesõitu või kokkupõrget, peab juhi vaateväli olema suurem, kui tal antud olukorras vaja läheb auto peatamiseks pidurite abil.

Igasugused takistused ja sunnitud seisakud vähendavad keskmist liikumiskiirust ja sunnivad juhte kaotatud aja tagasivõitmiseks liikumiskiirusi suurendama, niipea kui selleks avaneb väiksempi võimalus. Et seejuures pahatihti riskitakse sõita ülemäära suurte kiirustega, on selge.

Ometi ei tõsta üksikutel etappidel arendatud suur kiirus lühematel teekondadel (näiteks linna olukorras) keskmist liikumiskiirust kuigi tunduvalt, küll aga suurendab kardetaval määral avariiohtu.

Oletame, et kaks autot, *A* ja *B*, läbivad tööülesande täitmiseks mõlemad 5 km pikkuse teekonna, kusjuures auto *A* juht saavutas keskmise tehnilise kiiruse 30 km/t. ja *B* juht — 50 km/t. Sel puhul kulub auto *A* juhile ainuüksi liikumiseks, arvestamata sundpeatustele kulunud aega (ristteede, raudtee-ülesõidukohtade ja muude teel esinevate takistuste ületamisel) 10 minutit ning auto *B* juhile — 6 minutit.

Üldise pidurdusvahemaa pikkused, olenevalt auto algkiirusest, teekatte tüübist ja selle seisukorrast

Teekatte tüüp ja seisukord	Hõõrdetegur	Auto liikumise algkiirus km/t.									
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Pidurdusvahemaa pikkus m											
Tsementbetoon, kuiv . . . . .	0,8	3,3	7,4	12,3	19,0	26,1	34,2	43,4	53,6	64,8	76,8
Killustik-kruus, kiviparkett, kuiv . . . . .	0,7	3,4	7,7	13,3	20,1	27,9	36,8	46,9	58,2	70,5	84,1
Asfaltbetoon, asfalt kuiv . . . . .	0,6	3,5	8,2	14,2	21,6	30,2	40,1	51,4	64,0	78,0	93,2
Tsementbetoon, määrg . . . . .	0,5	3,6	8,6	15,4	23,7	33,6	45,0	58,0	72,6	88,8	106,8
Asfaltbetoon, määrg . . . . .	0,4	3,8	9,5	17,6	26,8	38,4	51,8	67,4	85,0	104,3	125,8
Asfalt, määrg . . . . .	0,3	4,1	10,8	20,1	32,0	46,5	63,6	83,5	106,0	131,0	158,8
Kinni sõtkutud, jäätunud lumi . . . . .	0,2	4,8	13,4	26,0	42,5	62,9	87,2	115,7	147,7	183,6	224,3
Kiilasjäät . . . . .	0,1	6,7	21,3	43,7	74,2	112,4	158,4	212,4	272,4	343,5	420,3

Seega oleks auto *B* juhi ajaline võit teoreetiliselt 4 minutit, milline aeg, võrreldes teel esinevatele sundpeatustele kuluva ajaga, on üpris väike, küll aga suureneb avariioht mitmekordselt, sest antud juhul suureneb pidurdustekond ligi kolmekordselt. Samuti väsib juht kõrgete kiiruste puhul kiiremini.

Ka kütusekulu oleneb suurel määral jõuvankri liikumiskiirusest. Nii näiteks on autol «Pobeda» kütusekulu kõige väiksem 35—45 km/t. kiiruse juures, kiiruse tõustes 50 km/t. tõuseb kütusekulu 10%, kiiruse juures 80 km/t. — 45% ja 100 km/t. juures — 90% võrra.

Samuti ebasoovitav on sõita liiga väikeste kiirustega, kuna see vähendab juhi tähelepanu, samuti keskmist liikumiskiirust, suurendab aga kütusekulu ja mõjub takistavalt teiste liiklusvahendite liikumisele, eriti kohtades, kus möödasõit eesliikujaist on keelatud.

Niisiis on kõigiti kasulikum sõita mõõduka ja võimalikult ühtlase kiirusega.

Liiklusõnnetuse puhul ei saa juht ennast vabandada väitega, et tema poolt arendatud liikumise kiiruse pärast ta ei saanud teisiti, kui ta tegelikult toimis.

**Vahekaugused liikumisel.** Sõitmisel eesliikva liiklusvahendi järel peab juht pidama säärast vahekaugust, et eesliikuja isegi järsu pidurdamise korral oleks tal võimalik oma liiklusvahendit seisma pidurdada.

Tavaliselt tuleb arvestada, et tasasel, kuival teel peab vahekaugus üksteise järel sõitvate jõuvankrite vahel olema nii palju meetrites, kui suur on kiirus kilomeetrites tunnis.

Tiheda liiklemise puhul linna tingimustes võib see vahekaugus olla väiksem, kuid tuleb meeles pidada, et mida väiksem on vahekaugus, seda suurem peab olema juhi valvsus ja valmisolek pidurite rakendamiseks.

Vajaliku vahekauguse valikul konkreetisel juhul tuleb arvestada mitte ainult liikumise kiirust, vaid ka teekatte seisukorda, üldist nähtavust ja pidurite seisukorda. Samuti ei tohi jätta arvestamata eessõitva liiklusvahendi võimaliku pidurdamise intensiivsust. Näiteks, tingituna pidurdustekondade pikkuse erinevusest, peab vahekaugus sõiduauto «Moskvitš» ja tema taga sõitva autobussi vahel olema suurem kui kahe üksteise järel sõitva «Moskvitši» vahel.

Peatamisel ja parkimisel tuleb jätta eesseisva liiklusvahendi järel vahekaugust 2—3 m, selleks et oleks võimalik taandumata takistuseta välja sõita. Sama suur vahekau-

gus tuleb jätta ees peatuvast liiklusvahendist lähenemisel ristteele. Peatamisel teetõusul või langul tuleb jätta suuremad vahekaugused, et vältida võimalikku kokkupõrget, kui teine juht ettevaatamatult vabastab pidurid ja liiklusvahend hakkab kallakust alla veerema.

**Tee jälgimine.** Liiklusvahendit juhtides peab juht pidevalt teed jälgima. See toimub õigesti, kui olemasoleva vaatevälja ulatuses juhil ei jää midagi märkamata. Mida suurem on liikumise kiirus, seda kaugemale ette juht peab vaatama. Piiratud vaatevälja puhul tuleb vähendada kiirust selliselt, et vajaduse korral oleks võimalik viivitamata peatuda.

Jälgides teel toimuvat liiklemist, peab juht õigesti hindama neid paljusid tundemärke, mis ühel või teisel viisil iseloomustavad olukorra muutumist liiklemisel, eriti jalakäijate käitumist. Näiteks lähenedes põiktänavale ja märgates, et seal sõiduteed ületavate jalakäijate liikumises tekib häireid, tuleb arvestada võimalust, et sealt võib mõni ettevaatamatu jõuvankri juht ootamatult välja sõita, mispuhul tuleb valmis olla kiireks peatamiseks.

Mida tihedam on liiklemine, mida rohkem on liikumas liiklusvahendeid ja jalakäijaid, seda raskem on juhil jälgida nende tegevust ja seepärast on elava liiklemise puhul ka ohu tekkimise võimalus suurem.

Tähelepanelikult tuleb jälgida mitte ainult teiste liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemist, vaid ka tee seisukorda. Seda tuleb teha ka heas seisukorras oleva tee puhul, sest ka siin võib juhuslikult esineda ootamatuid takistusi ja ohtusid, mis ei ole tähistatud hoiatusmärkidega, näiteks järsk auk teekattes või avatud luuk, kevadel kerkinud kunst-kate jne.

**Hoiatavate märguannete andmine.** Liiklemisel vajalike normaalsete tingimuste tagamiseks on suur tähtsus hoiatavate märguannete (helisignaali, valgussignaali, pöördemärguande ja stoppsignaali) õigel kasutamisel.

Teiselt poolt tuleb meeles pidada, et mistahes hoiatava märguande andmine iseenesest ei anna liiklusvahendi juhile eesõigust liiklemisel ega vabasta teda vajadusest võtta tarvitusele muid ettevaatusabinõusid ja vastutust võimaliku õnnetuse vältimiseks.

Mis puutub helisignaali, siis tuleb seda kasutada ainult kokkupõrke- või pealesõiduohu vältimiseks, näiteks sõitmi-

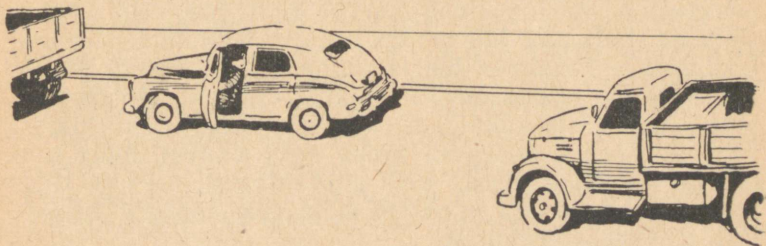
sel udus, piiratud nähtavusega kohtades, eesliikujast möödasõidu puhul maanteel, ettevaatamatu jalakäija hoiatamiseks jne.

Helisignaali tuleb anda õigeaegselt, s. t. mitte liiga vara ja ka mitte hilja, samuti tuleb helisignaali anda lühivälte- liselt, mitte pikalt ja karedalt. Alati on parem anda mitu lühikest, katkendilist signaali kui üks pikk, pidev signaal. Signaali andmisel tuleb veenduda, kas see liikleja, kelle hoiatamiseks signaal oli määratud, on seda kuulnud ja kui- das ta sellele reageerib.

Pimedal ajal võib eesliikujast möödasõidu ja reguleeri- mata ristteede ületamise puhul helisignaali asemel kasutada valgussignaali esilaternate tulede ümberlülitamisega, kuid nii, et see ei tekitaks pimestamisohtu vastuliikuvatele juht- tidele.

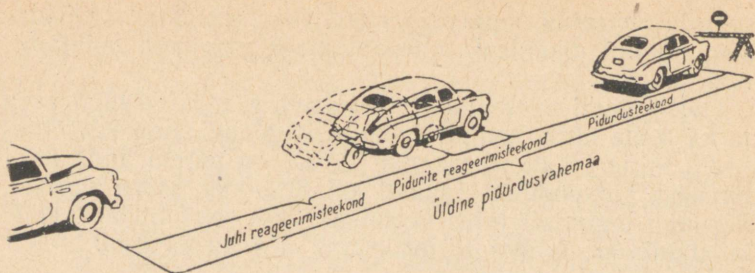
Pöörde märguanne tuleb tingimata anda liiklemiseeskir- jadega nõutud kauguselt, s. o. linnatänavail 50 m ja maan- teedel 100 m kauguselt enne pöörde sooritamist ja nii, et märguanne on nähtav tagasõitvatele juhtidele. Seepärast peab juht pöörde märguande andmisel kabiini ukse avami- sega või käe väljasirutamisega, samuti kui märguanne antakse millegipärast lähemal kui 50 m (või maanteel — lähemal kui 100 m), enne pöörde sooritamist taha vaatama ja veenduma, kas tagant läheneva liiklusvahendi juht seda märguannet on tähele pannud.

Enne paigalt liikuma hakkamist kõnnitee äärest või tee- peenralt tuleb tingimata osutada tähelepanu tagant lähene- vatele liiklusvahenditele. Samuti ei tohi järsult muuta esi- algset suunda, näiteks pöörduda vasakule teepoolele, kui pole eelnevalt veendunud, et sellega ei segata tagant lähe- neva jõuvankri liikumist.



Joon. 34.

Paigalt liikuma hakates tuleb veenduda, et tagant ei lähene mõnda teist liiklusvahendit.



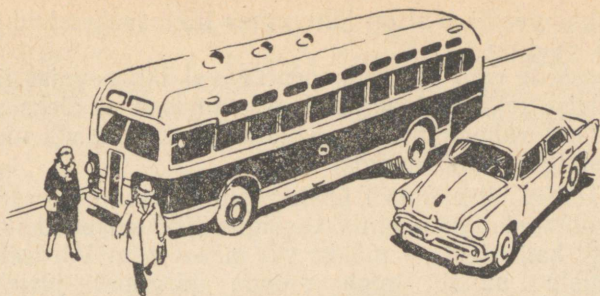
Joon. 35.  
 Pidurdusteed ja üldine pidurdusvahemaa.

Möödasõit eesliikujast. Eriti vastutusrikkaks tegevuseks liiklemisel on möödasõit eesliikuvast liiklusvahendist. Eesliikujast möödasõitmine võib toimuda väljasõiduta oma sõidureast — mitmerealise liiklemise puhul, või väljasõiduga oma sõidureast — nii ühe- kui ka mitmerealise liiklemise puhul, siis kui tuleb mööda sõita samas reas eesliikuvast liiklusvahendist. Möödasõit väljasõiduga oma sõidureast on lubatud eranditult ainult eesliikuja vasakult poolt.

Ohutu möödasõit eesliikujast on võimalik ainult hea nähtavuse korral, kui sõidutee on vaba kogu möödasõiduks vajaliku teosa ulatuses ja kui puuduvad möödasõitu keelavad märgid, ning nii, et möödasõidu sooritamise ajal ega selle lõpetamisel ei segataks ega ohustataks eesliikuja või teiste liiklejate liiklemist.

Enne möödasõidu alustamist maanteel peab juht andma eesliikujale märku helisignaaliga või valgussignaaliga (pimedal ajal) ja ära ootama eesliikuja poolt antud vastumärguande. Kui vastumärguannet ei järgne, võib möödasõitu alustada siis, kui möödasõitja on veendunud, et eesliikuja on märguannet tähele pannud, s. t. praktiliselt, kui ta vabastab möödasõiduks vajaliku teosa. Möödasõidu puhul tuleb jätta küllaldane külgmine vahekaugus liiklusvahendite vahel, mis peab olema seda suurem, mida suurem on liikumise kiirus. Eriti ettevaatlikult ja suure külgmise vahekaugusega tuleb mööduda ebastabiilsest eessõitjast, näiteks jalgratturist.

Eesliikuva liiklusvahendi juht on kohustatud selle kinnituseks, et ta on möödasõitja märguannet tähele pannud, andma vastumärguande käeviipega, helisignaaliga või



Joon. 36.

Möödasõidul seisvast autobussist tuleb alati arvestada, et selle eest võib ootamatult väljuda mõni jalakäija.

pimedal ajal valgussignaaliga, ühtlasi vabastama möödasõidu tee, lähenedes tee parempoolsele servale, ja kui ta liigub lubatud kiiruse ülemmääraga, sujuvalt vähendama kiirust, et järelsõitja saaks möödasõidu sooritada ohutult ning võimalikult lühikesel teepikkusel.

Ei tohi unustada, et möödasõitja kiirus ei tohi ületada antud liiklusvahendi liigile ettenähtud liikumise kiirust ja möödasõidul väljasõiduga oma reast maanteedel — 60 km/t., kiirautobussidel (ZIL-127 jt.) — 75 km/t.

Reguleerimata ristteede ületamine. Üheks kõige vastutusrikkamaks momendiks liiklemisel on reguleerimata ristteede ületamine. See nõuab liiklusvahendite juhtidelt erilist tähelepanelikkust, ettevaatlikkust ja kõrget distsipliini.

Reguleerimata ristteede ületamisel tuleb kõigepealt mees pidada ristteede ületamise põhireeglit: kui mingi liiklusvahend on juba välja sõitnud ristteele (ületanud risttee piiri), siis tuleb temale anda eesõigus risttee ületamiseks, s. t. mistahes liiklusvahendite juhid peavad teed andma sellele liiklusvahendile, mis varem on ristteele välja sõitnud.

Selle põhireegli täitmiseks tuleb ristteele lähenemisel ja selle ületamisel otsesuunas valida säärane kiirus, mis antud konkreetsetes olukorras võimaldab viivitamata peatada oma liiklusvahendit, et lasta ohutult lõpetada liikumine ristteel liiklusvahendil, mis sinna varem on välja sõitnud.

Kõrvaltänavalt (-teelt) peatänavale (-teele) sõitmisel tuleb kiirust vähendada kuni peatumiseni, selleks et veen-

duda, kas peatänaval on lähenemas liiklusvahendeid ja kui kaugel need on.

Väljasõitu võib alustada peatänaval lähenevaist liiklusvahendeist selliselt kauguselt, et viimased ei oleks sunnitud järsult vähendama oma liikumise kiirust või muutma oma esialgset sõidusuunda.

Üheaegsel lähenemisel üheliigiliste tänavate (teede) ristumiskohtadele tuleb anda eesõigus liiklusvahendeile, mis liiguvad kallakteil — märke või mäest alla. Võrdsete teetingimuste puhul tuleb pidada järgmist järjekorda: 1) tramm (kui ta on lähemal kui 90 m), 2) trollibuss, 3) autobuss, 4) sõiduauto, 5) kaubaveoks kohandatud sõiduauto, 6) mootorratas, 7) veoauto, 8) muud liiklusvahendid.

Üheliigiliste liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel kahelt või kolmelt poolt võrdsete teetingimustega ristteele on läbisõidu-eesõigus, olenemata sõidusuunast, sellel liiklusvahendil, mille parem külg on vaba või mille paremal küljel asub järjekorra poolest madalamaliigiline liiklusvahend.

Kui mingi liiklusvahend sõidab välja ristteele, siis samaaegselt, s. o. momendini, mil ta veel pole ületanud risttee keskk kohta, on lubatud mistahes liiki liiklusvahendil liikuda vastassuunas.

Igasugusel liikumissuuna muutmisel reguleerimata ristteedel, samuti tänavail ja teedel, on liiklusvahendite juhid kohustatud andma teed vastassuunas otse liikuvaile liiklusvahendeile ja tagant lähenevale trammile.

Enne väljasõitmist piiratud nähtavusega ristteele, samuti siis, kui kindlaks määratud järjekord nõuab teistele liiklusvahenditele eesõiguse andmist, peab juht oma liiklusvahendi peatama nii, et ta näeks ristuvail tänavail liiklejaid ja et ta liiklusvahend, niivõrd kui see võimalik, ei takistaks jalakäijail ületamast sõiduteed.

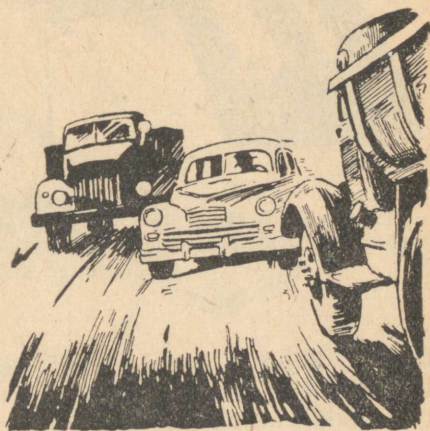
Kuigi reguleerimata ristteede ületamiseks on määratud kindel järjekord, ei tohi ka sel puhul unustada liiklemise põhinõuet — mitte tekitada ohtu enesele ega teistele liiklejatele. Nii näiteks sõiduauto juht, nähes, et ristteele enne teda läheneb veoauto, ei tohi kiiruse lisamisega püüda ennetada veoautot ristteel (joonis 38).

Samuti peateel liikuva jõuvankri juht, nähes eespool kõrvalteelt väljuvat liiklusvahendit, ei tohi kiiruse suurendamisega või vasakule teepoolele sõitmisega püüda riskida

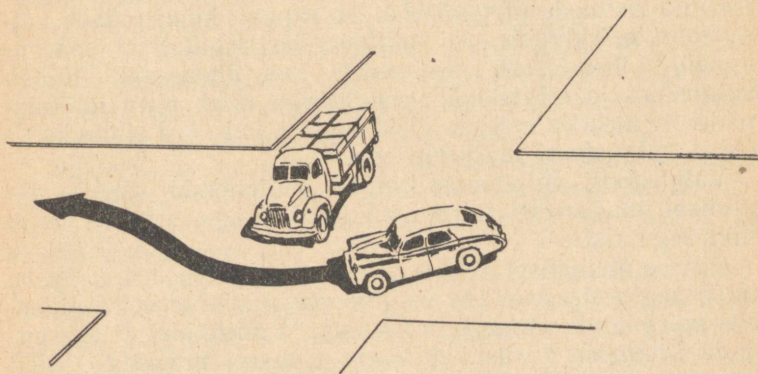
«mööda lipsata» kõrvalteelt väljuva liiklusvahendi eest, vaid vastupidi, peab liikumise kiirust vähendama.

Pahatihti unustatakse, et reguleerimata üheliigiliste tänavatega ristteede ületamise järjekord ei olene sellest, milline kaju on ristteel — kas neljakülgne või kolmekülgne, T- või Y-kujuline, või sellest, mis suunas on vaja ületada risttee — kas otsesuunas või pöördega.

Joonisel 39 näeme, et mitmesuguste liiklusvahendite üheaegsel lähenemisel üheliigiliste tänavatega reguleerimata ristteele sõidab esimesena välja järjekorra poolest kõrgemaliigiline liiklusvahend — autobuss —, olenemata tema edasisest liikumissuunast kui ka

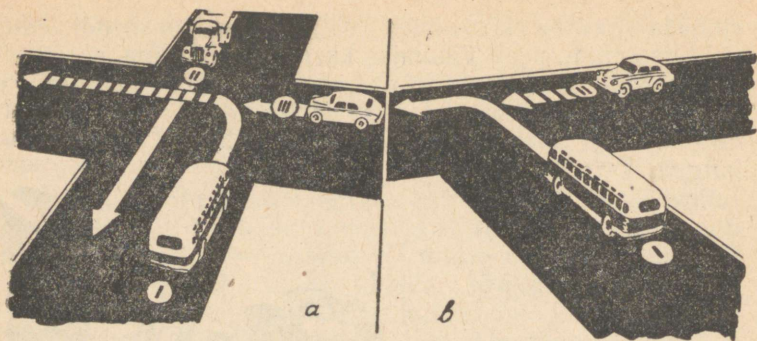


Joon. 37.  
Säärane möödasõit on võrdne enesetapmise katsega.



Joon. 38.

Kui mingi liiklusvahend (veoauto) on ristteele välja sõitnud varem, siis peab ka kõrgema liigi liiklusvahendi (sõiduauto) juht andma sellele liiklusvahendile eesõiguse, aga mitte riskima tema eest «läbi lipsata» suurendatud kiirusega.



Joon. 39.

Üheliigiliste tänavate reguleerimata ristteede ületamise järjekord on ainult liiklusvahendi liigist, mitte tema liikumise suunast või risttee kujust.

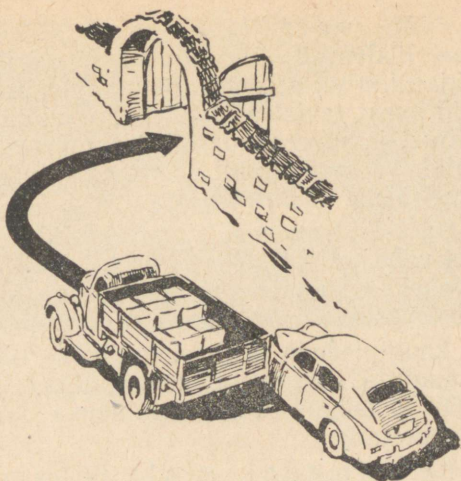
risttee kujust. Samaaegselt võib ristteele välja sõita liiklusvahend vastassuunas (joon. 39 a). Kui vastassuunas liiklusvahendit ei ole (joon. 39 b), lõpetab autobuss oma liikumise ristteel peatumata. Paremtalt ja vasakult ristteele lähenenud liiklusvahendid võivad ristteele välja sõita alles siis, kui autobuss on tee nendele vabastanud.

Reguleeritud ristteede ületamine. Reguleeritud ristteede ületamisel tuleb rangelt kinni pidada valgusfoori märktulede või militsionääri-reguleerija märguannete tähendusest. Ristteedel, kus üheaegselt töötab valgusfoor ja militsionäär-reguleerija, tuleb täita militsionääri-reguleerija märguandeid ka siis, kui need ei ole kooskõlas valgusfoori märktuledega.

Valgusfoori mittetöötamisel või militsionääri-reguleerija ajutisel puudumisel tuleb toimida nii, nagu reguleerimata liiklusega ristteel.

Risttee ületamisel ei tule kiirustada. Lähenedes ristteele, tuleb aegsasti arvestada valgusfoori märktule või reguleerija märguande võimalikku muutust ja mitte järsult suurendada liikumise kiirust, et jõuda viimasel momendil «läbi lipsata». See võib põhjustada pealesõidu või kokkupõrke ja on eriti ohtlik automaatselt töötava valgusfoori puhul.

Samuti ei tohi unustada, et ristteel ja lähemal kui 10 m sellest on keelatud üle minna ühest sõidureast teise (ümber rivistuda), kuna see võib viia teisi juhte eksitusse.



Joon. 40.  
Kokkupõrkeoht värvasse sõitmisel  
parema pöördega.

Pöörete sooritamine. Pöördel paremale tuleb hoida, et auto tagarattad ei satuks kõnniteele, kuna see ei riku ainult kõnniteed, vaid ohustab ka jalakäijaid. Kui parema pöörde sooritamiseks eelnevalt pööratakse vasakule, siis tekib kokkupõrkeoht tagant otsesõitjaga.

Vasakule pööramisel ei tohi nurka lõigata, s. t. liikuda vasakult poolt risttee keskkohast. Reguleeritud liiklusega ristteel võib nurka lõigata siis, kui reguleerija annab selleks lubava märguande käeviipega.

Autodel, mis on varustatud suunanäitajatega või suunalaternatega, tuleb pärast pööret kohe suunanäitamine lõpetada, sest vastasel korral viib see segadusse tagant- ja vastuliikuvad juhid.

Tagurpidi sõitmine ja manööverdamine. Enne tagurpidi sõitmist kui ka kogu tagurpidi liikumise ajal peab juht kindlalt veenduma, et tee tagant on vaba igasugustest takistustest. Kui tal seda teha pole võimalik, peab ta perioodiliselt andma hoiatuseks helisignaali. Kui juhil on kaasas teine inimene, siis tuleb see saata auto taha, et ta valvaks liiklemise ohutuse järele.

Eriti ettevaatlik tuleb olla kohtades, kus vahetus läheduses on inimesi.

Möödasõit vastuliikujast. Möödasõitmisel vastuliikuvast liiklusvahendist kitsail tänavail ja teedel, samuti möödasõitmisel seisvast liiklusvahendist või muust nähtavust piiravast takistusest tuleb tingimata vähendada liikumise kiirust ja suurendada tähelepanu, sest on võimalik, et vastuliikuva auto tagant võib ootamatult ilmuda inimene, kes ruttab üle sõidutee.

Vastuliikuvast liiklusvahendist möödasõidul tuleb vahekaugus jätta vähemalt meetri suuruseks. Kui sõidutee kitsuse tõttu vahekaugus jääb alla ühe meetri, siis tuleb liikumise kiirust vastavalt vähendada — kuni peatamiseni.

Sõitmisel kaugtuledega tuleb vastuliikuva liiklusvahendi ilmumisel kaugtuled tingimata ümber lülitada lähituledele vähemalt 150 m kauguselt, et vastuliikuva liiklusvahendi juhti mitte pimestada.

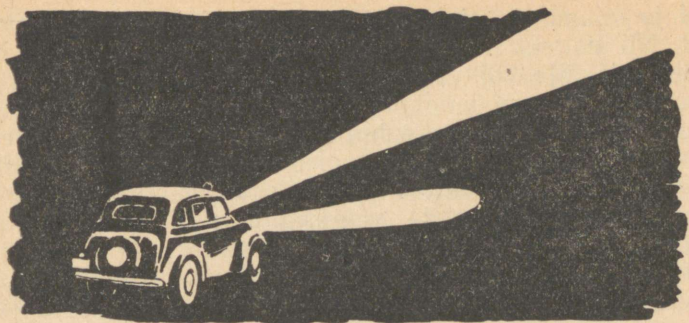
Sõitmine pimedal ajal. Sõites pimedal ajal valgustamata või halvasti valgustatud tänavail ja teedel, kui teised liiklejad ei paista selgesti vähemalt 150 m kauguselt, peab juht sõidetava tee valgustamiseks tuled sisse lülitama. Esilaternad peavad olema valge või kollase valgusega ja kaugtulede puhul valgustama sõiduteed vähemalt 100 m kaugusele jõuvankreil, millede sõidukiirus ületab 30 km/t. Aeglasemalt liikuvail jõuvankreil, millede sõidukiirus ei ületa 30 km/t., peavad esilaternad valgustama teed vähemalt 30 m kaugusele.

Auto esilaternais (ka gabariidi- ja suunalaternais) ei tohi kasutada punast tuld, samuti ei tohi sõita autoga, millel põleb tuli ainult ühes, parempoolses esilaternas, kuna see võib põhjustada pealesõidu teiste liiklusvahendite poolt.

Tagalatern ja stopp-tuli peavad tingimata olema punase valgusega.

Esilaternate tuled peavad olema korralikult reguleeritud, et nad valgustaksid hästi sõiduteed ega pimestaks vastutulevaid liiklejaid. Selleks peab juht perioodiliselt (tehnilise teenindamise nr. 2 puhul) kontrollima tuled reguleeritust.

Mistahes vastuliikuva liiklusvahendi (olgu see auto, mootorratas, jalgratas või hobuliiklusvahend) lähenemisel tuleb kaugtuled ümber lülitada lähituledele vähemalt 150 m kauguselt, et mitte pimestada vastusõitvat juhti. Seejuures tuleb kitsal teel vähendada liikumise kiirust ja hoiduda paremale teepoolele. Kaugtulede asemel sisse lülitada park- (või gabariit-) tuled sõitmisel valgustamata teel pole õige,



Joon. 41.

Säärased laternatuled ei valgusta teed, küll aga pimestavad vastusõitjaid.

sest kuna parktuled ei valgusta sõiduteed, siis riskib juht pimedas edasi liikudes avarii tekitamisega.

Samuti on väga ohtlik esilaternatulede «vilgutamine», s. t. kaugtulede korduv välja- ja sisselülitamine, nagu seda veel küllalt sagedasti teevad distsiplineerimatud autojuhid. «Vilgutaja» juht tulede väljalülitamise järel ei näe ise sõiduteed enam, tulede uuesti sisselülitamisel aga eriti tugevasti pimestab vastuliikuvat juhti.

Ohtlik on ka vastuliikujast möödasõidu puhul pärast kaugtulede ümberlülitamist lähituledele uuesti kaugtulede sisselülitamine liiga vara — enne kui liiklusvahendid on jõudnud kohakuti, sest siis annab kaugtulede pimestav mõju eriti tunda.

Eeltoodust järgneb, et vastuliikujaist möödasõidul tuleb lülitada kaugtuled ümber õigeaegselt ainult lähituledele, mitte aga parktuledele või koguni kustutada tuled ajutiselt.

Kuna liiklusvahendite nõuetekohane valgustus ja selle valgustuse õige kasutamine on oluliseks eeltingimuseks ohutu liiklemise tagamisel, siis nõuab see liiklemisel pimedal ajal täit tähelepanu kõigilt liiklusvahendijuhtidelt. Teisest küljest on vajalik, et liiklemise järelevalve organid peaksid täie rangusega võitlust nende liiklusvahendijuhtidega, kes ohustavad liiklust tulede väärkasutamisega või liiguvad pimedal ajal valgustamata liiklusvahendiga, nagu seda tehakse üsna sagedasti jalgrataste ja käsikärudega.

Pimedal ajal sõitmisel tuleb erilist tähelepanu pöörata liikumiskiiruse õigele valikule. Ei tohi unustada, et märjal

teel ja vihmasaju ajal on nähtavus sõiduteele väga piiratud. Nii näiteks on märjal asfaldil eesolev tumedas riides jalakäija või valgustamata liiklusvahend märgatav isegi täiesti korras autolaternate valgusel vaevalt 20 meetri kauguselt. Vihmasaju puhul on nähtavus veelgi halvem, sest vihmapiisad, langedes tuuleklaasile ja valgudes selle laiali, murravad vastusõitvate liiklusvahendite laternate ja tänavavalgustuslaternate valguskiiri, mis veelgi rohkem nähtavust piirab ja juhi nägemist väsitab.

Puuduliku nähtavuse tõttu on pimedal ajal möödasõit eesliikuvast jõuvankrist raskendatud, sest eesliikuva juhi poolt antav märguanne pöördeks käe väljasirutamisega või auto ukse avamisega pole nähtav vajalikust kaugusest. Möödasõitu alustanud juht märkab säärast antud märguannet liiga hilja ja ainult tema osavus ning külm veri päästavad ta avarii tekitamisest.

Pimedal ajal laternatulede valgusel sõites tuleb läbida teekäänakud ja sooritada pöörded väiksema kiirusega kui loomuliku valgustuse puhul, sest jõuvankri laternatuled valgustavad teed ainult otsesuunas. Pöördel paremale ja vasakule jääb sõidetav teosa mõneks hetkeks valgustamata, mille tõttu eesolev takistus võib jääda märkamata või see on märgatav liiga hilja, mille tagajärjel võib tekkida pealesõit sellele takistusele.

Õisel sõidul on orienteerumine liiklusolukorras palju raskem kui päeva ajal. Üha vahelduv valguse ja varjude mäng raskendab tee jälgimist, moonutab esemete kontuure ja võib tekitada väära kujudluse teeprofiilist ja -olukorrast.

Pimedas paistab punane tuli olevat kaugemal, kui see on tegelikult, seepärast peab punase tule nähtavale ilmumisel olema kauguse hindamisel eriti ettevaatlik.

Möödumisel vastusõitjaist võib tekkida ohtlik pimestus, kui vastusõitva jõuvankri juht ei lülita oma tulesid ümber või teeb seda liiga hilja või kui ta laternatuled on reguleerimata. Pimestamine on seda suurem, mida suurem on liikumise kiirus, mida nõrgem on oma laternatule valgus ja mida järsemalt paiskub vastusõitja laternatuli vastu, näiteks sõitmisel teekäänakul.

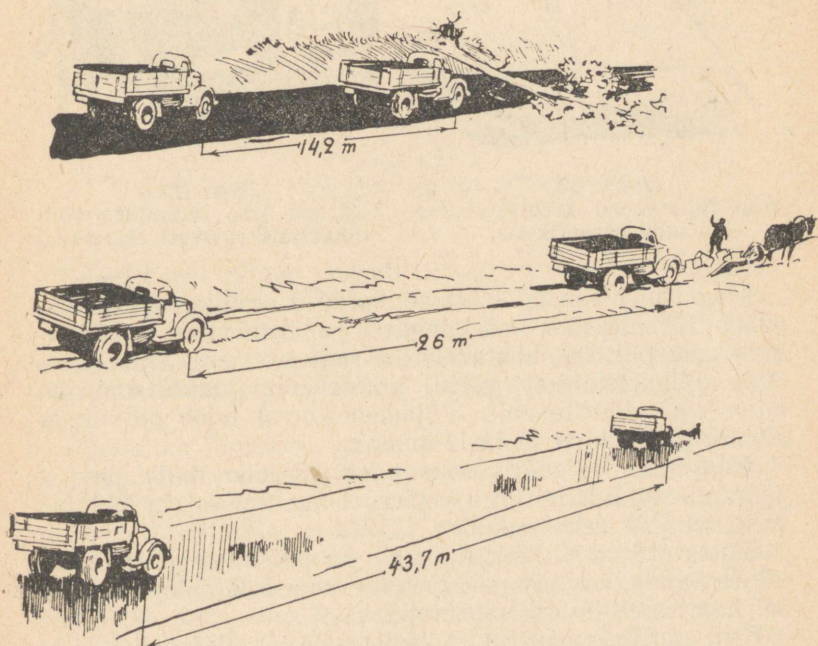
Pimestusohu vastu saab siiski ennast teataval määral kaitsta. Kuna pimestamine tekib ainult siis, kui vaadatakse vastusõitja tuledesse, siis järelikult tuleb vältida nendesse vaatamist. Seega, kui ilmub eredate tuledega vastusõitja, tuleb oma tuled lülitada ümber lähituledele, suunata pilk

umbes 10 m kaugusele eesolevale sõiduteele, vähendada sõidukiirust ja hoiduda paremale teepoolele. Nii toimides saab vältida pimestamisohu, kuigi vaateväli jääb väga piiratuks.

Talvisel ajal nõuab jõuvankri juhtimine palju suuremat oskust ja tähelepanu kui suvel, sest teolud ja ilmastikutingimused jõuvankrite liiklemiseks on igati ebasoodsad.

Talvel muutub ka kõige parem asfalt- või tsementbetoontee, kui ta kattub lume- või jääkorruga, raskesti läbitavaks, sest autorataste ja teepinna vaheline hõõrdetegur väheneb tunduvalt. See põhjustab ühelt poolt auto pidurdustekonna märgatavat pikenedamist ja teiselt poolt vähendab auto liikumise stabiilsust, eriti külgpüsivust.

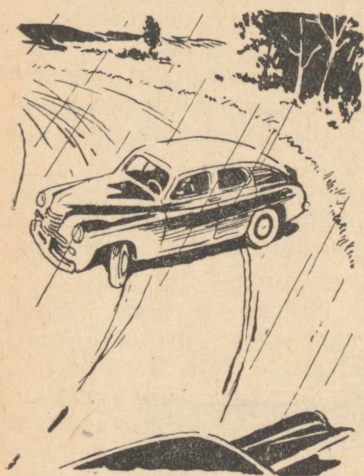
Kui kuival asfaltbetoonteel (hõõrdetegur  $\mu = 0,6$ ) 30 km/t. kiirusega liikuva auto pidurdusvahemaa pikkuseks on 14,2 m, siis sama auto pidurdusvahemaa pikkuseks



Joon. 42.  
Pidurdusvahemaa pikkused, olenevalt teekattest.

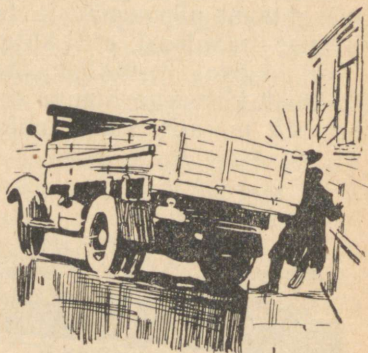
kinnisõidetud, jäätunud lumekattel ( $\mu = 0,2$ ) on 26 m ja kiilasjääl ( $\mu = 0,1$ ) — 43,7 m (joonis 42).

Näitena toodud pidurdusvahemaad mitmesugusel teekattel on arvutuslikud. Praktikas võivad libeda teekatte puhul pidurdusvahemaa pikkused veelgi suureneada, sest pidurdamisel libedal teel auto rattad hõlpsasti blokeeruvad, mis puhul auto liigub edasi libiseses, kaotades seejuures ka oma külgpüsivuse.



Joon. 43.

Auto tagarataste külglibisemine ja selle pareerimine.



Joon. 44.

Säärane auto libisemine võib jalakäijaid raskesti vigastada.

Seega tuleb libedal sõiduteel hoiduda eesliikuvast liiklusvahendist suuremas vahekauguses ja lähenemisel teekäänakuile ning ohtlikele kohtadele (ka ristteele!) aegsasti vähendada liikumiskiirust gaasi juurdevoolu katkestamisega, mitte aga pidurite abil. Vajaduse korral tuleb pidurdada mootoriga (sidurit välja lülimate).

Külglibisemise vältimiseks tuleb hoiduda rooli järsust pööramisest, liikumiskiiruse järsust muutmisest ja käikude vahetamisest teekäänakuil.

Sõites jäätunud teosal, kuhu on puistatud liiva, tuleb tähele panna, kas liiv pole jääkattesse «sisse sulanud», sest sel juhul pole liivast vähematki kasu.

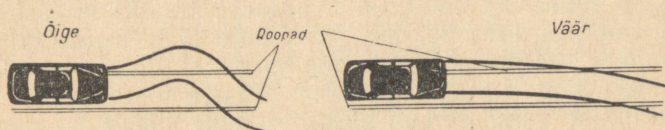
Eriti ohtlik on jäätunud teetõusude ja -langude ületamine. Auto ohutu peatamine teekallakul kiilasjääl puhul on võimatu, sest auto hakkab libisema tagasi (või edasi) ka

pidurdatud ratastega. Seega võib jäätunud teekallakut hakata ületama alles siis, kui on veendunud, et tee on vaba.

Peatades auto libeda kattega kallakuteel, ei tohi juht autost lahkuda, sest siis ei saa ta auto libisema hakates avarii vältimiseks mitte midagi ette võtta. Olles aga autos, saab juht äärmisel juhul rooli sujuva pöördega juhtida auto tagarattaga vastu mingit tuge, kas kõnnitee äärekivi, teeäärset kändu vms.

Vildakul jäätunud sõiduteel tuleb olla eriti ettevaatlik, sest siin võib tekkida auto põikilibisemine, mispuhul auto kere, ulatudes kõnniteele, võib kõnniteel viibivaid jalakäijaid vigastada (joonis 44).

Suurema hooga vastu kõnnitee serva pörkamisel võib auto koguni ümber paiskuda. Säärase ohtliku põikilibisemise vältimiseks külgakaldega sõiduteel on soovitatav autoga hoiduda kõnnitee ligi, rööbiti sellega või siis sõidutee keskele ning liikuda ühtlase, väikese kiirusega.



Joon. 45.

Õige ja väär väljasõit sügavaist teerööbastest.

Libedal teel autoga paigalt liikumisel võib tekkida põikilibisemine isegi vaevaltmärgatava külgakalde puhul. Seejärel on peatumisel-parkimisel libedal teel soovitatav jätta eesseeisva liiklusvahendini tavaliselt suurem vahekaugus — liikumahakkamisel võimaliku kokkupõrke vältimiseks sellega.

Puuduliku lumetõrje korral tekivad maanteedel sügavalt sissesõidetud roopad, linnatänavail esinevad taolised roopad trammirööbastel. Sõitmine neis roobastes, eriti aga neist väljasõitmine on ohtlik, sest seejuures võib kergesti tekkida külglibisemine ja isegi auto väljaviskumine roobastest. Kui sõitmine piki sügavaid roopaid on paratamatu, siis tuleb seda teha mõõduka kiirusega. Roopaist välja sõita tuleb õige väikese kiirusega, pöörates rooliratast kindla, sujuva liigutusega algul vasakule ja seejärel paremale (joonis 45).

Võimaliku õnnetuse ärahoidmiseks tuleb roopaist välja sõita siis, kui läheduses pole teisi liiklejaid.

Kui tee ääres on paks lahtine, kinnisõitmata lumi, siis tuleb vältida sellesse sõitmist suurema kiirusega, kuna selle tagajärjel võib tekkida auto külglibisemine, lumme kinnijäämine või ka kraavisõit. Seepärast tuleb eesolevast liiklusvahendist möödasõitmiseks valida säärane teeosa, kus ei tarvitse sõita lahtisse lumme. Samuti peab ka möödumisel vastutulevast liiklusvahendist kitsal teel, kui on vaja sõita tee ääres olevasse lumme, aegsasti ja sujuvalt vähendama liikumiskiirust.

Liiklemisel jäätunud teedel aitab autoga kaasavõetud liiv vältida nii mõnegi ebameeldivuse. Väljapoole linna sõitmisel peaks autoga kaasas olema ka sääraseid «päästevahendid» nagu raudlabidas, pukseerimistross ja lumeketid.

Nähtavus talvel on mitmeti halvem kui suvel. Nii väheneb autojuhi vaateväli lumesaju puhul, kuna klaasipuhastid ei suuda tuuleklaasi kogupinda puhastada. Külma ilmaga muutuvad sisekütteta autodel klaasid higiseks ja jäätuvad. Kui autol puudub klaasisoojendi, võib tuuleklaasi jäätumise vältimiseks kasutada järgmist lihtsat moodust. Tuuleklaasile asetatakse hermeetiliselt toorkummist või plastiliinist valmistatud tihendile teine klaas. Klaaside vahele jäänud niiskuse sidumiseks on soovitav klaaside vahele paigutada künake niiskust imava ainega. Säärane kahekordne klaas, mille vahel on õhukiht, ei jäätu isegi suuremate külmade puhul. Lühemaks ajaks saab vältida klaaside jäätumist, kui neid hõõruda glütseriini- või glütseriini ja nuuskpiirituse segusse kastetud lapiga.

Vingugaasi oht. Pikematel autosõitudel juhtub sagedasti, et sõitjail, eriti naistel ja lastel, tekib peavalu ja iiveldus, unine olek ja mõnikord isegi teadvuse kaotamine.

Tavaliselt arvatakse sel puhul olevat tegemist omamoodi «merehaigusega», mis on tingitud auto õõtsumisest. Siiski on siin oluline vahe. «Merehaigus» möödub kohe, kui astuda laevalt või paadist maale, autosõidul tekkinud «merehaigus» aga püsib veel pikemat aega pärast autost lahkumist. Samuti ei teki samadel inimestel neid nähtusi siis, kui nad sõidavad lahtises autos. Mis on siis selle haigusnähtuse põhjuseks? See on vingugaas, mida kinnises autos sõitja koos õhuga sisse on hinganud. Kuna vingugaas on täiesti lõhnata ja värvita gaas, mida ei saa ei haistmise ega nägemise teel kindlaks teha, siis tavaliselt

ei osata eeldada tema olemasolu ka autos. Vingugaas tekib kütuse mittetäielikul põlemisel. Kuna ka automootoris kütus täielikult ära ei põle, siis sisaldavad mootorist väljuvad heitgaasid alati ka teatud määral vingugaasi.

Heitgaasid leiavad ikka mingi tee veoauto juhirusi või sõiduauto sisemusse, eriti kulunud mootori puhul.

Vingugaas, sattudes sissehingamisel kopsude kaudu verre, mõjub vere koostisosale — hemoglobiinile (punastele verelibledele) nii, et see ei suuda omastada sissehingatavas õhus olevat hapnikku, mille tõttu tekib hapnikupuudus organismis. Juba 0,5%-line vingugaasisaldus sissehingatavas õhus mõjub inimesele 5—6 minuti jooksul surmavalt. Väiksemal hulgal mõjub vingugaas minestavalt-suigutavalt, millega nii mõnigi kord on seletatav autojuhi magamajäämine rooli taga.

On esinenud juhtusid, kus autojuht pikemas sõidus oiles ning tundes väsimust ja unist olekut on peatanud auto, et välja puhata. Selleks, et madala välistemperatuuri puhul vesi jahutussüsteemis ei jäätuks, jätab juht auto mootori tühikäigul töötama ja heidab magama. Kuna auto ukseaknad on suletud, siis on värske õhu juurdevool kabiini takistatud, küll aga tuleb sinna töötavast mootorist vingugaasi. Nii magama jäädes lämbub juht hapnikupuudusest, kui talle õigeaegselt abi ei osutata.

Vingugaasist raskesti tabatud inimene tuleb kiiresti toimetada värske õhu kätte ja teha talle kunstlikku hingamist.

Kergematel juhtudel möödub vingumürgitus värskes õhus iseenesest mõne aja pärast.

## X PEATÜKK

### MIS PEAB TEGEMA TRANSPORDIMAJANDI JUHTKOND LIIKLUSÕNNETUSTE ÄRAHOIDMISEKS

Avariide vastu võitlemisel on transpordimajandite juhtkonna poolt selleks otstarbeks astutavail sammudel kaaluv tähtsus.

Transpordimajandi juhataja esimeseks ülesandeks on kindlustada kasutatavate liiklusvahendite nii tehniline kui ka välispidine korrasolek. Ta peab looma kõik vajalikud tingimused selleks, et majandi töötajail oleks võimalik täita kõiki transpordi ohutustehnika- ja eksploatatsiooni-eeskirjadega püstitatud nõudeid liiklusvahendite avariideta töötamiseks.

Täiesti lubamatu on transpordimajandi juhtkonna säärane praktika, mis mitte ainult ei omista vajalikku tähelepanu liiklusvahendite tehnilise teenindamise küsimustele, vaid koguni sunnib juhte välja sõitma rikkis ja teenindamata liiklusvahenditega.

Transpordimajandi juhtkonna teiseks tähtsaks ülesandeks on kasvatustöö juhtide hulgas, et sihikindla ja plaanipärase propaganda abil juurutada eesrindlikke avariideta töötamise meetodeid üksikute juhtide, kolonnide ja parkide vahel sotsialistlikus võistluses saavutatud tulemuste alusel.

Juhtide hulgas tehtava kasvatustöö viisideks on:

1) liiklemis- ja ohutustehnika-eeskirjade süstemaatiline tundmaõppimine;

2) juhtide sesooniline instruktaaz sügis-talvisel perioodil, kus neile meelde tuletatakse liiklusvahendite juhtimise iseärasusi liikumisel udus, lumisel teel, kiilasjääl jne. ning näidatakse ära vajalikud ettevaatusabinõud, lubatud kiiruse normid mitmesugustes olukordades, pidurdamisvõtted jms.;

3) antud majandi liiklusvahenditega toimunud iga liiklusõnnetuse arutlemine juhtide koosolekul, kus selgitatakse, millises olukorras õnnetus tekkis, mis selle põhjuseks oli ja kuidas säärase juhtumite kordumist ära hoida;

4) toa või nurga sisustamine näitlike agitatsioonivahenditega, mis kutsuvad üles töötama avariideta;

5) seinalehes juhtide kasvatustöö alaste küsimuste käsitlemine;

6) iga juhi töö kvaliteedi jälgimine, kasutades nii au-  
tasustamist kui ka karistamist administratiivkorras.

Selleks, et tõhustada kasvatustööd juhtide hulgas ja õigeaegselt mõjutada neid juhte, kes on rikkunud liiklemise julgeoleku nõudeid, tuleb liiklemiseeskirjade rikkumise kohta pidada alalist arvestust (kaartide või žurnaali järgi).

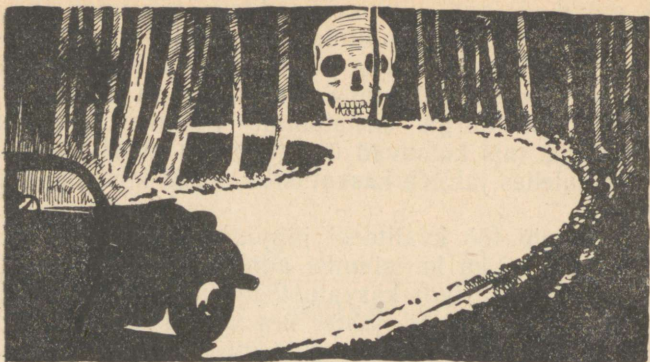
Positiivsete tulemuste saavutamiseks peab transpordimajandi juhataja esiteks näitama töös head isiklikku eeskuju ja teiseks toetuma aktiivile — majandi eesrindlikele töötajatele.

Tõsiseks juhtkonna abiliseks transpordimajandi töödistsipliini tugevdamise alal on ühiskondlik komisjon liiklemiseeskirjade rikkumise läbivaatamiseks. See komisjon peab olema valitud majandi töötajate üldkoosolekul.

Peale eeltähendatud ühiskondliku komisjoni abistab majandi juhtkonda vahetult tema igapäevases töös ühiskondlik inspektor liiklusõnnetuste ja liiklemiseeskirjade rikkumise vastu võitlemise alal. Säärane inspektor peaks olema igas vähegi suuremas transpordiettevõttes.

Raske liiklusõnnetuse puhul peab üks majandi juhtivaid isikuid õnnetuskohale välja sõitma.

Mingil juhul ei tohi lubada autobusside, taksoautode ja inimesi vedavate veoautode juhtimisele autojuhte, kellelt viimase aasta jooksul on juhtimisluba ära võetud ebakaines olekus juhtimise või avarii sooritamise pärast.



## XI PEATÜKK

### MÕNINGAID NÄITEID TEKKINUD LIIKLUS- ÕNNETUSTEST

#### 1. Lugu kolmest «eeskujulikust» autojuhist

Talvel, pimedal ajal juhtus Leningradi maanteel Tallinna lähedal järgmine lugu, mis näitab, kuidas kõige väiksemgi liiklemiseeskirjade rikkumine võib tekitada ohtliku olukorra, mis paratamatult lõpeb liiklusõnnetusega.

Lugu algas sellega, et üks veoauto ZIS-150 juht peatas oma auto teel pimedal ajal valgustamata kohas. Seejuures tegi autojuht tühisena näiva vea — ta ei peatanud oma autot mitte teepeenral, nagu seda nõuavad liiklemiseeskirjad ja mis antud juhul oleks olnud ka võimalik (sest teepeenar oli 2,75 m lai, täiesti vaba ja kõva pinnaga), vaid nii, et auto ulatus umbes 1 m võrra sõiduteele. Seejuures jäi sõiduteest (mille laius oli 6 m) teistele liiklejatele vabaks veel 5 m, lisaks sellele veel teisel teepoolel olev 2,75 m laiune teepeenar. Peatunud, väljus autojuht juhuriumist, tuli auto taha, avas auto veokasti tagaluugi, võttis sealt maha mingi eseme ja viis selle auto astmelauale. Siin tegi juht järjekordselt teise «väikese» vea — tagaluugi avamise järel ei sulgenud ta seda kohe, vaid jättis selle allalastud olekusse, nii et tagaluuk täielikult varjas auto tagalaternas sisselülitatud valgustuse. Kuna aga momendil

tagant lähenevaid liiklusvahendeid ei paistnud olevat, siis ei pööranud juht sellele asjaolule tähelepanu.

Siiski lähenes vähe aja pärast tagantpoolt suur isekallutaja MAZ-205, kiirusega umbes 40 km/t. Tema juhile ei paistnud see kiirus olevat kuigi suur, sest tee oli ju küllalt lai — koos teepeenardega kokku 11 m. Seejuures ei arvestanud ta aga küllaldaselt teeseisukorda ja nähtavust. Kuid sõidutee oli väga libe — kaetud jääkorruga ja nähtavus lumesaju tõttu tunduvalt piiratud. Nüüd näeb see autojuht eemalt vastusõitva auto tulesid. Ta ei vähenda auto kiirust, sest tee on ju lai ja möödasõiduks vaba. Ka ei lülita ta oma auto kaugtulesid ümber lähituledele hiljemalt 150 m kauguselt, nagu seda nõuavad liiklemiseeskirjad, vaid alles 100 m kauguselt vastuliikujast, jätkates sõitu endise kiirusega, sest tee on ju sirge ja lai. Nüüd aga silmab ta äkki 30—40 m kaugusel enda ees tee ääres, pimedas ilma tagatuleta seisvat veoautot. Et vältida seisvale autole pealesõitmist, vajutab juht piduripedaalile, kuid see ei aita — libedal teel liigub auto kelguna edasi. Vastutulev auto on aga jõudnud üsna lähedale, selle juht lülitab ka kaugtuled lähituledele, olles 50—60 m kaugusel. Mis MAZ'i juhil teha? Mis muud kui katsuda mööda sõita ees seisva ja vastutuleva auto vahelt. See aga ei õnnestu, sest sõidutee on kolmele autole jäänud kitsaks, kuna seisev auto võttis enda alla sõidutee laiusest 1 m, vastusõitva veoauto GAZ-51 aga on ligi 2,2 m lai ning GAZ'i juht, nähes vastastee-poolel parktuledega seisvat ZIS-150, arvestas, et vastutulev MAZ-205 jääb seisvale autole lähenedes omakorda selle taha peatuma ning laseb temal vabalt mööduda, mille tõttu ta ei pidanud vajalikuks oma autot juhtida võimalikult kaugemale tee paremale servale. Tekkis kokkupõrge, mille juures MAZ-205 rebis seisvalt autolt ära vasaku külje ja kohe selle järel põrkas kokku vastusõitva autoga, lõi sellel alt ära esitelje, vigastas selle vasakut külge ning purustas vasakul küljel asuva bensiinipaagi, mille tõttu autol tekkis tulekahju. Tules hävis 53 000 rubla väärtuses kallihinnalist kaupa. MAZ-205 sõitis kokkupõrgete järel vasakpoolsesse maanteekraavi, saades väiksemaid vigastusi. Õnneks ei olnud sel puhul inimohvreid — auto GAZ-51 juht ja tema kõrvalistuja said põrutada, seisva auto juht ja kaasasõitja ning MAZ-205 juht pääsesid ilma vigastusteta, ainult ehmatusega. Samuti vigastuseta pääses GAZ-51 koorma otsas istunud laadijatöeline, kes

kokkupõrke hooga paisati koorma otsast üle maanteekraavi sügavasse pehmesse lumme.

Kui arvestada ärapõlenud kauba hinnale 53 000 rublale juurde avariiga ja selle tagajärgede likvideerimisega seotud kulud, nagu autode remondi, õnnetusosalistel kaotsi läinud tööpäevade ja kohtuprotsesside maksumuse ning rivist ajutiselt väljalangenud autode poolt tegemata jäänud veotööde hind, siis selgub, et selle avariiga tekitatud kahju ulatub 100 000 rublani.

Mis oli selle avarii põhjuseks? Avarii põhjuseks oli liiklemiseeskirjade (§§ 1, 29 ja 42) rikkumine auto MAZ-205 juhi poolt. Antud tee- ja nähtavustingimuste puhul oli tema poolt valitud sõidukiirus liiga suur, mille tõttu ta, nähes eesseisvat autot liiga hilja, ei suutnud oma autot õigeaegselt peatada, et lasta mööduda vastusõitvat autot. See asjaolu sundis teda tegutsema riskivalt — sõitma eesseisvast autost mööda ajal, kui oli lähenemas vastusõitev auto.

Seisva auto ZIS-150 ja vastusõitva auto GAZ-51 juhtide poolt sooritatud liiklemiseeskirjade rikkumised ei olnud avarii tekkimise põhjuseks, kuid nad soodustasid sellise keeruka olukorra tekkimist, millest MAZ-205 juht ei leidnud ohutut väljapääsu tema poolt valitud suure kiiruse tõttu.

Nagu asja uurimisel selgus, olid kõik kolm autojuhti küllaltki suure staažiga juhid, senini töötanud eeskujulikult ja korduvalt premeeritud hea töö eest. MAZ-205 juhi nimi oli viimase paari aasta vältel pidevalt esinenud automajandi autahvilil ja teda oli järjest seatud eeskujuks mitmesajaliikmelisele autojuhtide kollektiivile.

Käesolev juhtum on veenvaks tõendiks sellest, kuidas ka vilunud ja eeskujulik autojuht, kui ta ei täida liiklemiseeskirjade nõudeid ja pisutki eksib liiklemise olukorra hindamises, võib tahtmatult ohustada ennast ja teisi liiklejaid.

## 2. Lugu purjus jalakäijast ja ebakainest autojuhust

Lugu algas sellega, et pärast tööpäeva lõppu läks üks meeskodanik oma sõpradega keskturu õllebaari ja võttis seal paarsada grammi viina ning mõne pudeli õlut. Baarist lahkunud, läks ta trammi, et sõita koju.

Samal ajal tegi Pelgulinna üks kutseline autojuht pärast

tööpäeva lõppu samuti väikese «profülaktika» saja grammi viina näol. Oieti ei oleks ta pidanud seda tegema, vaid selle asemel korrastama oma isikliku sõiduauto «Moskviitši» pidurid, mis olid jäänud üsna nõrgaks. «Eks homme korra pidureid, täna juba aeg hiline, tarvis koju sõita. Sõidan hästi tasa ja ettevaatlikult, mis siis ikka võib juhtuda,» mõtles autojuht, istus «Moskviitši» rooli taha ja hakkaski sõitma. Kuna väljas oli juba pime ja ka tänavavalgustuse laternad olid süüdatud, lülitas ta autol lähituled sisse.

Sõitnud mõne kilomeetri, jõudis ta Pärnu maantee raudtee-ülesõidukohta, kus loo alguses mainitud purjus meeskodanik, olles trammist maha tulnud, parajasti vaarudes üle sõidutee astus. Autojuht, silmates teda, kirus purjus jalakäijaid, kes takistavad liiklemist, ja püüdis oma autot pidurite abil peatada. See tal aga ei õnnestunud, sest pidurid olid nõrgad. Suuri vaevu läks tal korda vältida jalakäijale pealesõitmist ning auto jalakäijast mööda juhtida. Möödasõidul tundis juht, et auto jalakäijat riivas. Auto peatus. Juht vaatas taha — maas lamas mustas nahkmantlis mehekogu. Tähendab, jalakäija oli kukkunud. Mis teha? Jääda kohale, abistada kukkunud jalakäijat, teatada miilit-sale. Kuid ta on ju ka ise alkoholi tarvitanud, juba selle eest võidakse temalt juhtimisluba pikemaks ajaks ära võtta, rääkimata sellest, et auto pidurid pole korras. See pärast — parem edasi sõita. Pealegi ei paistnud lähedal olevat pealtnägijaid. Ja nii juht tegigi — kustutas autol tuled ja sõitis edasi. Kuid siiski juhtusid seda eemalt nägema kaks noort neidu, kes ruttasid nüüd lähemale. Nähes, et auto sündmuskohalt ära sõidab, hõikasis nad ühele poisikesele, kes autole lähemal asus, et ta vaataks auto numbrit. Poiss jooksis autole järele ja nägigi selle numbrit.

Kui tütarlapsed lähemale jõudsid ja maaslamajat abistama tahtsid hakata, nägid nad, et läheneb autobuss sisselülitatud parktuledega. Kuigi tänav oli üldiselt valgustatud, ei põlenud parajasti õnnetusekohal lamp tänavalaternas. Selleks, et hoiatada bussijuhti maaslamajale peale sõitmast, hakkasid tütarlapsed energiliselt kätega vehkima. Bussijuht, nähes tütarlaste käeviipeid, arvas, et nad tahavad bussile peale tulla, aga kuna selles kohas bussi-peatuskohta ei olnud, siis jätkas ta edasisõitmist. Heites uuesti pilgu ette sõiduteele, nägi bussijuht järsku enda ees mõne meetri kaugusel tumedal asfaldil müstavat inimkogu. Vahe-

maa oli aga nii väike, et juhil ei olnud enam võimalik kõrvale pöörata, ta jõudis vaid bussi nii suunata, et maaslamaja jäi bussi ratasté vahekohta, ning alustas samas ka pidurdamist.

Autobussist tahapoole jäänud tütarlastele näis, nagu oleks allajäänud jalakäija bussi alt välja paisatud. Nahkmantel, mis teda mustal, märjal asfaldil halvasti märgatavaks tegi, päästis ta rasketest kehavigastustest, kuna see autobussi käiguosade külge kinni ei haakunud. Nii pääses too purjus jalakäija seekord nagu imekombel võrdlemisi kergelt — ainult kümmekond päeva tuli tal haiglas põlvevigastusega lamada. Ta ise ei mäletanud juhtumist muud kui seda, et oli sõpradega purjutanud, siis trammiga kodu poole sõitnud, trammist maha astunud, mis aga edasi juhtus, seda ta ei teadnud.

Millest õnnetus tekkis? Muidugi mõista purjus jalakäija käitumisest, kel oli «meri põlvini» ja kes ei arvestanud vähemalgi määral enese ohustatust sõiduteest üleminekul.

Kas oli see õnnetus vältimatu? Mitte sugugi. Kui «Moskviitši» juht oleks olnud täiesti kaine ja auto pidurid korras, oleks ta suutnud taaruvast jalakäijast mööduda kaugemalt, ilma teda riivamata.

Ka bussijuhil oluks võimalik maaslamajast kõrvalt mööda sõita, kui ta, jõudes kohani, kus tänavavalgustus puudus, oleks parktulede asemel sisse lülitanud lähituled ning valinud liikumiskiiruse vastavalt tee nähtavusele. Teataval määral mõjus siin kaasa ka see, et nähes tütarlaste kätega vehkimist, bussijuht pööras oma tähelepanu momentiks nendele, mis aja vältel ta ei saanud vajalikult jälgida sõiduteed.

See lugu näitab, kuidas paratamatult tekib liiklusõnnetus, kui mitu liiklejat ühel ja samal ajal ühes ja samas kohas rikuvad liiklemiseeskirjade nõudeid. Sellest järeldub, et iga liiklusvahendi juht peab alati olema valmis parandama teise liikleja poolt tehtud viga. See on aga võimalik ainult täie kainuse ja tähelepanu juures.

### 3. Üks tavaline lugu

Liiniautobuss jõuab peatuskohta. Juht avab bussi ukse. Väljuvad mõned reisijad. Üks neist ilmselt ruttab — ta tahab ületada sõiduteed veel enne, kui buss on hakanud uuesti liikuma. Ta astubki kiirel sammul bussi eest sõidu-

teele, minnes poolpõiki. Jõudes bussi eest mööduda, silmab ta bussi tagant lähenevat autot ja püüab selle eest joostes pageda. Kuid see ei õnnestu — auto annab talle tõuke ja ta jääb vigastatuna lamama 3 m kauguses auto ette.

Vigasaanu ja pealtnägijate seletuste järgi sõitnud auto kiiresti, 40—50 km/t. ja paisanud jalakäija tõukehooga 3 m võrra edasi, kohta, kuhu ta jäi lamama.

Autojuhi seletusel sõitnud ta küll enne bussile lähenemist 35—40 km/t. kiirusega, kuid nähes bussi eest väljuvat jalakäijat umbes 7 m kaugusel oma autost, pidurdanud ta kohe ning pööranud ühtlasi rooli vasakule.

Mida näitab meile see üpris tavaline lugu? Kõigepealt seda, et jalakäija, astudes autobussi eest üle sõidutee, seadis enese ise ohtlikku olukorda. Et ta oli teadlik võimalikust ohust, näitab asjaolu, et ta hakkas sõiduteed ületama mitte ristisuunas, vaid poolpõiki, tahtes sellega suurendada vahekaugust bussi tagant võimalikult läheneva autoni.

Autojuht, lähenedes seisvale autobussile, mis piiras nähtavust, ei olnud «eriti ettevaatlik», nagu seda nõuavad liiklemiseeskirjad (§ 42). Ta ei vähendanud autobussile lähenedes liikumiskiirust küllalt aegsasti, vaid hakkas pidurdama alles siis, kui nägi bussi eest väljuvat jalakäijat, mis antud kiiruse juures ei võimaldanudki tal õigeaegselt, s. o. enne jalakäijani jõudmist, autot peatada.

Nagu näitasid jäljed sündmuskohas, pööras juht rooli vasakule 8 m kaugusel sellest kohast, kus auto lõplikult peatus. Sellest selgub, et ta pidi jalakäijat nägema mitte 7 m kaugusel autost, nagu ta seletas, vaid 8 m pluss niipalju meetreid, kuipalju sõitis auto edasi juhi reageerimise aja vältel. Arvestades, et juht reageeris küllalt kiiresti — 0,5 sek. vältel, siis auto, liikudes 40 km/t. kiirusega, läbis sel ajal ligi 6 m. Seega pidi autojuht jalakäijat silmama 8 m + 6 m = 14 m kauguselt. Kas juht eksis kauguse hindamises meelega või kogemata? Säärane eksimine kauguste hindamises on päris tavaline ja tuleb teadmatusest. Seletatav on see sellega, et ootamatu takistuse ilmumisel juht algul ehmub mõningal määral ja alles siis reageerib mingi juhtimisvõttega, antud juhul rooli pööramisega. Kuna juht ei hinda ega saagi alati hinnata ehmumise ja reageerimise aja pikkust, siis hindab ta aega ja kaugusi sellest momendist, mil ta tegi ühe või teise juhtimisvõtte.

Mis puutub kannatadasaanu ja pealtnägijate seletusse, nagu oleks auto sõitnud jalakäijale peale suure kiiru-

sega, paisates teda hooga 3 m kaugusele autost, siis on siin tegemist päris tavalise pettekujutelmaga. Kannatanu ja tunnistajad ainult arvasid, et see nii oli. Tegelikult ei saanud see nii olla.

Ei tohi unustada, et jõuvanker, põrgates kokku mingi kehaga, ei saa seda keha endast ettepoole kaugemale paisata, sest kokkupõrkel jõuvanker ei saa sellele kehale suuremat kiirust anda, kui tal enesel on. Seepärast sõidab jõuvanker ettejäanud inimesest tavaliselt kas üle või lohistab teda endaga kaasa. Suure kiiruse juures võib auto paisata ettejäanud inimese õhku.

Kui antud juhul kannatanu langes maha 3 m kaugusele autost, siis pidi see olema tingitud sellest, et ta pärast tõuke saamist ise edasi vaarus, kuni maha kukkus. Kui auto liikumise kiirus oleks olnud suurem kui jalakäija liikumise-vaarumise kiirus, siis oleks auto temast üle sõitnud.

Eeltoodust järgneb, et auto liikumise kiirus jalakäijaga kokkupõrkamise momendiks oli pidurite abil vähenenud miinimumini (5—6 km/t.). Kannatanu ja tunnistajad aga neid asjaolusid ei teadnud arvestada ja lähtusid oma seletustes enda kujutlusest, mis tugines auto liikumise esialgsele suurele kiirusele.

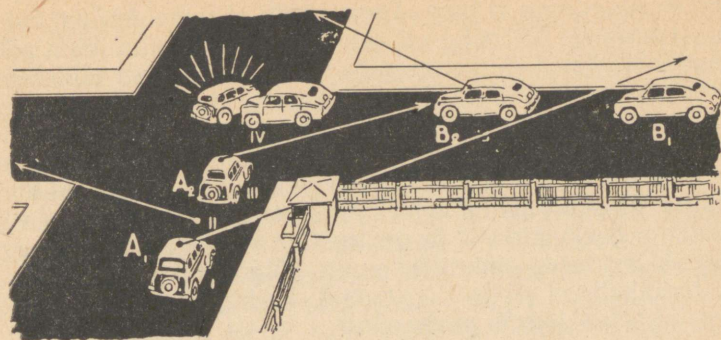
#### 4. Nagu taevast kukkunud

Üheliigiliste tänavatega reguleerimata ristteel põrkasid kokku kaks sõiduautot. Auto *A* juht väidab, et enne ristteele väljasõitmist ta vaatas paremale ja vasakule, ei näinud kummaltki poolt lähenevat ühtki liiklusvahendit ja märkas auto *B* ristteele lähenemas suure kiirusega siis, kui tema auto *A* oli juba ristteele välja sõitnud.

Auto *B* juht väidab, et ta ristteele väljasõidu eel vaatas paremale, ei näinud sealtpoolt tulevat ühtegi liiklusvahendit, siis vaatas ette ja nägi samas ootamatult paari meetri kaugusel enda ees autot *A*, pidurdas, kuid ei jõudnud väikese vahekauguse tõttu oma autot peatada. Ta süüdistab auto *A* juhti, et see ei andnud temale kui paremalt poolt lähenejale läbisõidu eesõigust. Mõlemad juhid väidavad, et nad sõitsid mõõduka kiirusega 15—20 km/t.

Miks nägi auto *B* juht autot *A* alles siis, kui viimane oli temale ristteele ette sõitnud, ja kes on süüdi tekkinud avariis?

Kui juht vaatab otse enda ette, ilma pead pööramata, siis



Joon. 46.  
Autode A ja B liikumise skeem.

tema vaatevälja ulatus on umbes  $90^\circ$ , s. t.  $45^\circ$  paremale ja vasakule. Enam-vähem piiratud nähtavusega ristteele lähenedes peab juht vaatevälja suurendamiseks oma pead pöörama ühele ja teisele poole. See peapööramine iseenesest ei võta kuigi palju aega — kiirel tegutsemisel mitte üle ühe sekundi, kuid sel ajal liigub auto edasi küllaltki pika teesõita, näiteks 20 km/t. kiiruse puhul 5,5 m, 30 km/t. kiiruse puhul — 8,3 m jne.

Kui nüüd auto A juht, lähenedes ristteele asukohalt I, vaatas paremale, kust ta autot B veel ei näinud, siis pidi auto B asuma sel momendil väljaspool autojuhi vaatevälja (joon. 35). Kui auto A jõudis asukohta II, heitis juht pilgu vasakule ega näinud ka sealtpoolt lähenevat ühtki liiklusvahendit. Tee näis olevat vaba mõlemalt poolt, järelikult võis edasi sõita. Auto A jõudes asukohta III pööras juht pilgu uuesti paremale ja nägigi lähenevat autot B.

Kuidas toimis auto B juht? Enne ristteele väljasõitmist, olles asukohas B<sub>2</sub>, vaatas ta paremale, ei näinud sealtpoolt lähenejaid ja suunas pilgu uuesti otse ning nägigi enda ees autot A, mille järel kohas IV tekkis paratamatu pealesõit autole A.

Selgub, et auto B juht nägi autot A liiga hilja sellepärast, et ta ristteele lähenemisel ja selle ületamisel liikus liiga suure kiirusega. Väiksema kiiruse puhul oleks ta jõudnud vaadata nii paremale kui ka vasakule ja seega veenduda, et auto A oli enne teda ristteele välja sõitnud, ning saanuks ka viimase ohutult mööda lasta. Järelikult oli avarii tekki-

mises süüdi auto *B* juht. Tema väide, et temal kui paremalt poolt ristteele lähenejal oli eesõigus, ei ole antud juhul põhjendatud. Tuleb ju meeles pidada, et absoluutset läbisõidu-eesõigust, mis kehtiks igas olukorras, pole olemas. Isegi valgusfoori rohelise märktule või reguleerija lubava märguande puhul võib ristteed ületada ainult siis, kui sõidutee eest on vaba. Liiklemiseeskirjadega kindlaks määratud kord risttee ületamiseks on kehtestatud selleks, et ära hoida võimalikke kokkupõrkeid ja pealesõite ristteedel ning seega tagada ristteede ohutu ületamine kõigile liiklejaile.

Järelikult on ristteel toimunud kokkupõrke puhul süüdi see juht, kes teisele peale sõitis.

## 5. Pime ja kurt autojuht

Ühel suvisel päeval juhtus Võru lähedal maanteel kokkupõrge kahe auto vahel, kus sai süütult kannatada ka kõigiti ettevaatlik ja tähelepanelik autojuht.

Lugu algas sellega, et keegi sõiduauto «Mercedes-Benz» omanik-juht jõudis tagasi pikemalt automatkalt lõunasse. Kogu 6000 km pikkune matk oli senini kulgenud õnnelikult. Oli sõidetud mitmesuguseid teid, häid ja halbu, läbitud kitsaid ja kõveraid mägiteid, kõik oli läinud ilma vähemagi viperuseta. Juba paistsid kodurajad — sõit näis lõppevat hästi. Kuid... järjekordselt lähenes temale eemalt üks vastusõitev auto. Seekord oli see suur, 8-silindriline sõiduauto «Horch». See auto sõitis täiesti normaalselt, omal teepoolel ja mitte kiiresti. Nüüd ilmus «Horchist» tagant nähtavale «Moskvitš» ilmse kavatsusega «Horchist» mööda sõita. Kuigi vastu liikus «Mercedes» ja ohutuks möödasõiduks puudus küllaldaselt vaba teosa, alustas «Moskvitši» juht siiski möödasõitmist — oli ju nii meelitatav mööduda oma väkese «Moskvitšiga» suuremast ja võimsamast eesõitjast. «Moskvitši» juht lisas gaasi. Kuna aga «Moskvitši» kiirendus oli väike, siis suurenes eessõitja ja möödasõitja kiiruste vahe visalt ning möödasõidu-teenkond venis pikaks. See aga oli antud juhul ohtlik, sest vastu sõitis «Mercedes» ja nende vahekaugus vähenes kiiresti. «Mercedese» juht, jälgides tähelepanelikult «Moskvitši» liikumist, hindas olukorda õigesti, aimas ohtu ja vähendas oma auto sõidukiirust, et anda «Moskvitši» juhile võimalust möödasõidu lõpetamiseks. Ühtlasi andis «Mercedese» juht korduvalt helisignaali, et pöörata «Moskvitši» juhi tähelepanu

kokkupõrke ohule. Kuid viimane oli jäänud pimedaks ja kurdiks — ta ei märganud vastutulevat «Mercedest» ega kuulnud selle helisignaali, sest kogu tema tähelepanu oli koondunud ainult «Horchile». Taibates seda, jättis «Mercedese» juht oma auto hoopis seisma. Nüüd, olles ette jõudnud «Horchist», märkas «Moskvitši» juht enda ees seisvat «Mercedest». tahtis kõrvale pöörata, kuid väikese vahekauguse tõttu see ei õnnestunud. Järgnes kokkupõrge, kusjuures said vigastada nii «Moskvištš» kui «Mercedes».

Loomulikult oli kokkupõrkes süüdi ainuüksi «Moskvitši» juht, kes möödasõidul eesliikuvast autost keskendas kogu oma tähelepanu ainult sellele autole, jäädes pimedaks ja kurdiks kõigele muule.

Selleks, et õigesti hinnata liiklemise olukorda ja sellele vastavalt toimida, peab liikuva jõuvankri juht oma tähelepanu jaotama kõikidele objektidele ja nähtustele, mis võivad mõju avaldada liiklemise julgeolekule. Antud juhul oleks «Moskvitši» juht pidanud tähele panema eesliikuva auto ja oma auto liikumise kiirusi, vaba sõidutee laiust, külgmist vahekaugust oma auto ja «Horchit» vahel ning oma auto ja vasakpoolse teekraavi vahel, samuti vastusõitva «Mercedese» liikumist, ja kõike nähtut tervikuna õigesti hindama.

## 6. Tuhande esimene kord

Vilunud, suure staažiga autojuht sõitis «Pobedaga» heal, asfalteeritud, kuival maanteel (Leningradi maanteel), kiirusega umbes 90 km/t. See kiirus iseenesest ei olnud antud olukorras ülemäära suur, sest auto oli tehniliselt täiesti korras, üldine nähtavus oli hea, samuti puudusid kiirust piiravad märgid. Loomulikult sõitis ta mööda tema ees aeglasevalt liikuvatest liiklusvahenditest. Jõudes järjekordselt ühe eesliikuja, seekord suure diiselveoki kannule, suunas «Pobeda» juht oma auto vasakule teepoolele, et eesliikujast mööda sõita, lisades seejuures veelgi kiirust juurde. Samal momendil ilmus diiselveoki varjust nähtavale vastusõitev veoauto GAZ-51, kiirusega umbes 50 km/t. Suure kiiruse tõttu ei suutnud «Pobeda» juht oma autot enam paremale teepoolele tagasi pöörata. Järgnes kokkupõrge teineteisele vastuliikuvate autode vahel (summaarse kiirusega 140—150 km/t!), mille tagajärjel sai silmapilkselt surma möödasõitu alustanud «Pobeda» juht. Kehalisi vigastusi sai ka

GAZ-51 juht ja «Pobedas» kaasasõitnud reisija, mõlemad autod muutusid sõidukõlbmatuks.

Mis põhjustas selle traagilise avarii? Muidugi «Pobeda» juhi riskiv tegevus, kes alustas möödasõitu eesliikuva veoki, mis piiras temal nähtavust, tagant liiga lähedalt ja liiga suure kiirusega. Oleks ta eesliikuvale veokile lähenedes vähendanud oma auto liikumise kiirust ja alustanud kõrvalesõitmist eesliikujast küllalt kaugelt (40—50 m), siis oleks ta vastusõitvat autot varakult märganud ja saanud oma auto aegsasti tagasi suunata oma teepoolele. Nüüd oli ta aga oma väära käitumisega ise endalt selle võimaluse võtnud.

Tõenäoliselt oli see autojuht oma pika praktika jooksul palju kordi toimunud nii riskivalt eesliikujast möödasõitmisel. See oli tal senini alati õnnestunud. Seekord aga maksis ta selle eest oma eluga.

## TÜÜPILISI LIIKLUSÕNNETUSI

Need ja paljud taolised õnnetused poleks juhtunud, kui:



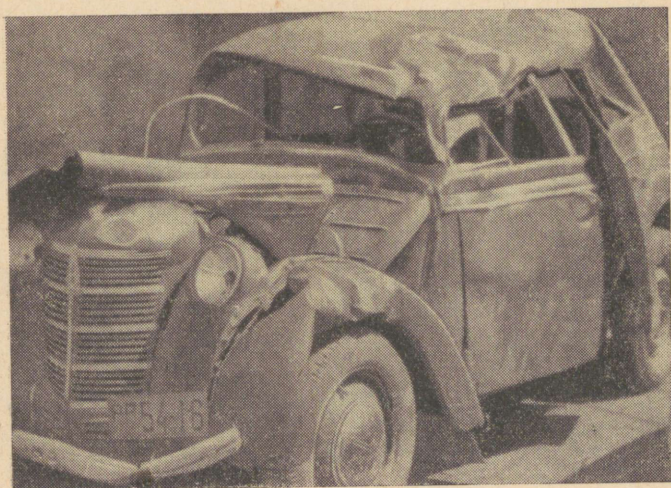
Joon. 47.

... juht ja kaasasõitja poleks omavoliliselt, isiklikes huvides kasutanud asutuse autot, ega seejuures kiirustanud, siis ei oleks nad teelt kõrvale sõitnud ega surma saanud.



Joon. 48.

... juht poleks joonud ennast purju ega hakanud linna tänavail metsiku kiirusega (kuni 90 km/t.) kihutama, poleks auto vastu tee ääres kasvavaid puid purunenud.



Joon. 49.

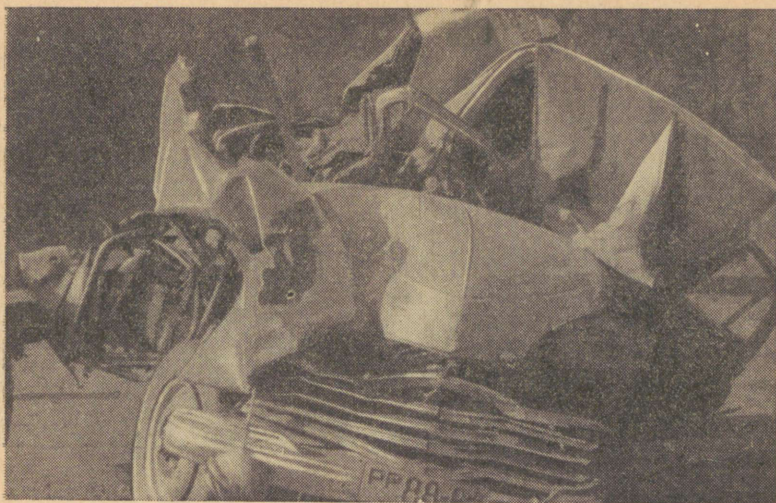
... juht poleks jätnud autot lukustamatult järelevalveta.



Joon. 50.  
... juht poleks jäänud rooli taga tukkuma.



Joon. 51.  
... autobussijuht raudtee-ülesõidukoha ületamisel oľeks olnud vajalikult valvas.



Joon. 52.

... autojuht piiratud nähtavusega raudtee-ülesõidukoha ületamisel oleks olnud valvsam ja kui ülesõidukohale läheneva manööverdava veduri juht poleks sõitnud lubamatult suure kiirusega.



Joon. 53.

... autojuht poleks ignoreerinud trammitööde ületamise reegleid.



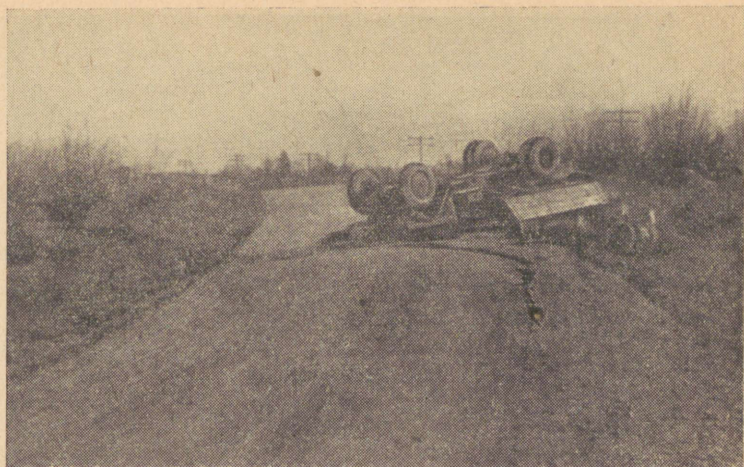
Joon. 54.

... autojuht reisijate veol poleks sõitnud lubamatult suure kiirusega, mistõttu sai surma 2 inimest ja paljud vigastada.



Joon. 55.

... autobussijuht oleks õigesti arvestanud teeprofiiili ja tee seisukorda ega poleks teinud väära juhtimisvõtet.



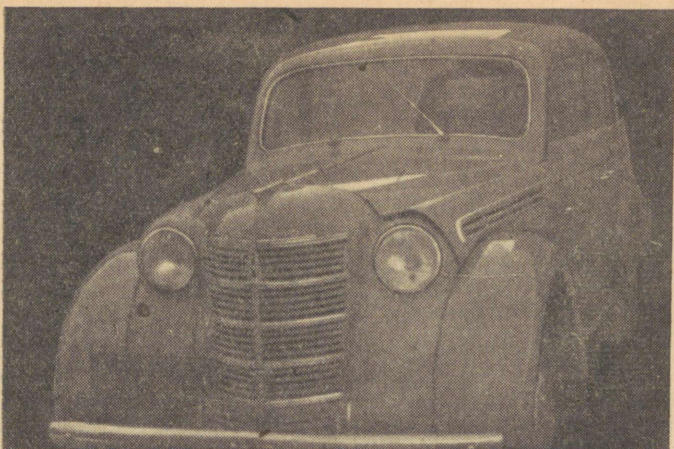
Joon. 56.

... autojuht teekäänaku läbimisel oleks valinud mõistliku kiiruse, ega oleks teinud rooliga väära võtet.



Joon. 57.

... autojuht teekäänaku läbimisel oleks sõitnud aeglase-  
malt.



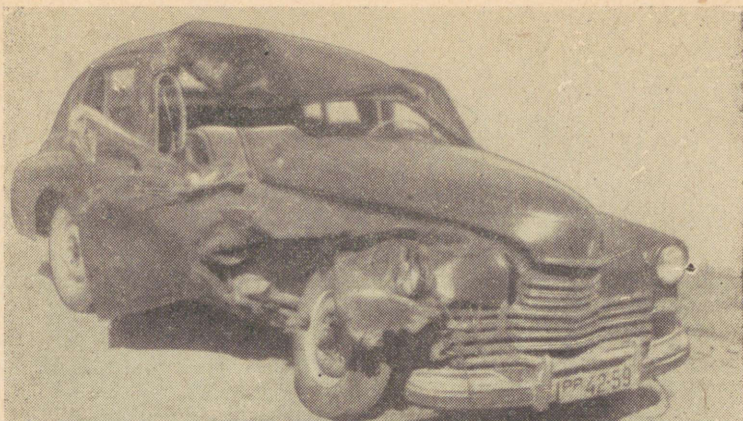
Joon. 58.

... autojuht möödumisel seisvast autobussist kitsal teel oleks arvestanud võimalusega, et bussi tagant võib ootamatult välja joosta ettevaatamatu jalakäija, oleks säästetud selle jalakäija elu, kes nüüd pörkas peaga läbi tuuleklaasi.



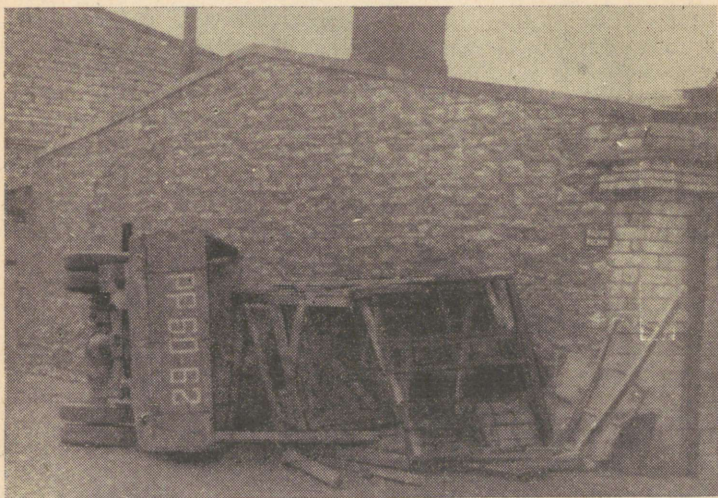
Joon. 59.

... autojuht enne väljasõitmist kõrvalteelt peateele oleks oma auto peatanud ja veendunud, et ta ei takista peateel sõitjaid. Olles vähese vilumusega ei suutnud autojuht oma väikese kiirusega liikuvat autot õigeaegselt peatada ja pörkas kokku vasakult läheneva mootorratturiga. Viimane sai kokkupõrkel surma.



Joon. 60.

... autojuht poleks riskinud mõõca sõita eesliikuvast autost suure kiirusega ja nii lähedalt, et sõitis eesliikuvale autole tagant peale, poleks kaks reisijat raskeid vigastusi saanud.



Joon. 61.

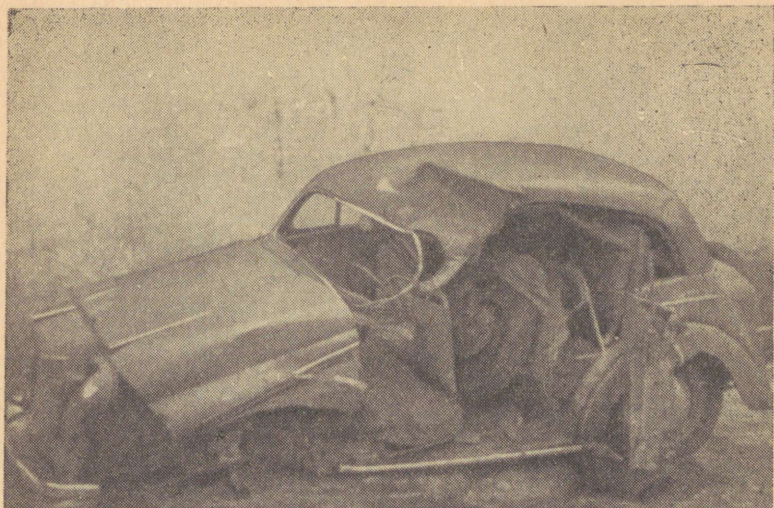
... autojuht laskumisel teelangul poleks sõitnud suure kiirusega ega teinud järsku pööret vasakul asuvasse tänavasse, poleks auto hooga vastu kiviseina paiskunud. Nii autojuht kui ka veokastis olevad inimesed said kehavigastusi, neist kaks surmavalt.



Joon. 62.  
... autojuht libedal teel poleks järsult pidurdanud.

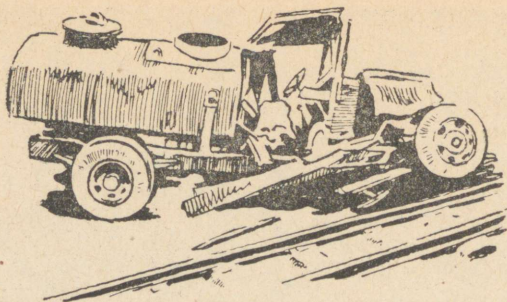


Joon. 63.  
... selle auto juht libedal  
teel vastulikkuvast «Mosk-  
vitšist» möödasõidu eel  
poleks järsu pidurdami-  
sega rattaid blokeerunud,  
poleks auto purustanud  
«Moskvitši» vasakut külge  
(vt. joon. 64) ja oleks jää-  
nud olemata raske  
õnnetus.



Joon. 64.

... kui eelneval joonisel toodud auto juht poleks möödasõidul vääralt talitanud, poleks käesoleval joonisel kujutatud «Moskvitši» juht ja tema taga istunud abikaasa saanud surma, kaks teist reisijat vigastada, ega orvuks jäänud kolm last.



## XII PEATUKK

### UIDAS TOIMIDA TEKKINUD LIIKLUSÖNNETUSE PUHUL

Liiklusõnnetuste ärahoidmiseks suunatud abinõude tundmisest ainuüksi ei piisa. Liiklusõnnetuse puhul peavad nii asjaosalised kui ka teised liiklejad teadma, mida antud olukorras teha.

Liiklusõnnetuste põhjuste asjalik ja õige väljaselgitamine võimaldab esiteks rakendada ennetavaid abinõusid edasiste taoliste liiklusõnnetuste ärahoidmiseks, teiseks aitab välja selgitada tõelisi süüdlasi liiklusõnnetuste tekkimises, millega välditakse sel alal võimalikke eksitusi kriminaal-, tsiviil- ja administratiivõiguslikus menetluses.

Põhiliselt on liiklusõnnetuste uurimine miilitsaorganite (Riikliku Autoinspektsiooni) ülesandeks. Raskete tagajärgede puhul kuulub uurimine prokuratuuriorganitele. Seejuures vajavad uurimisorganid õnnetusosaliste kaasabi. Õnnetusosaline on õnnetuse isiklikult kaasa elanud, miilitsatöötaja või prokuratuuri uurija aga, kes on tulnud õnnetuspäikale paikliku ülevaatusetoimetamiseks ja olukorra fikseerimiseks, peab algul sündmusega tutvuma ja sellesse süvenema, kusjuures tal sündmuskäigu rekonstrueerimiseks tuleb tugineda liiklusõnnetusest otseselt või kaudselt osavõtnute poolt temale teatavaks tehtavatele andmetele.

Paljudel juhtudel jõuab teade liiklusõnnetusest miilitsaorganisse mitu tundi hiljem, mõnel juhul isegi mitu päeva pärast õnnetusmomenti. Igal juhul aga möödub teatud

aeg, kuni miilitsatöötaja sündmuskohale jõuab. Selle aja jooksul võivad sündmuskohal õnnetusel tekkinud mitmesugused jäljed, millel sündmuskäigu kindlaks tegemisel on oluline tähtsus, kas ilmastiku mõjul või asjatundmatuse tõttu kustuda ja kaduda.

Seepärast peaks iga liiklusõnnetuse osaline, niivõrd kui tema seisukord seda lubab, viivitamata asuma õnnetuspäigal tekkinud olukorra selgitamisele ja fikseerimisele, sellega vastavaile miilitsatöötajaile nende vastutusrikkas töös ja asja õiglasele lahendamisele kaasa aidates.

Liiklusõnnetuste arutamisel kohtutes, nii kriminaal- kui tsiviilprotsessides, võime tihtipeale tähele panna, et liiklusõnnetuste kohta olemasolev algmaterjal, eriti sündmuskohast tehtud skemaatiline plaan või skits on koostatud väga puudulikult. Sagedasti ei ole neil ära märgitud kõiki liiklusõnnetusel sündmuspaigas leidunud olulisi jälgi või need on märgitud puudulikult, mõõted ja mastaabid on antud ebatäpselt. Neid esialgseid lünki ja puudusi on hiljem väga raske, kui mitte hoopis võimatu, täita ja kõrvaldada. Säärane puudulik skeem võib luua sündmuskäigust koguni väära kujutluse, igal juhul aga raskendab asja normaalset lahendamist. Paljudel juhtudel oleksid uurimisorganid täpsemate andmete olemasolu puhul kriminaalmenetluse aegsasti lõpetanud. Nii mõnelgi juhul, kui õnnetuse jälgede abil oleks olnud võimalik süüdistavaid argumente ümber lükata, poleks kriminaalasja üldse algatatudki.

Eelöeldust peaks olema arusaadav, kui tähtis on säilitada rikkumatult kõik õnnetusega seoses olevad jäljed kuni miilitsatöötajate kohalejõudmiseni ja olukorra täpse fikseerimiseni. Muidugi nõuab see tugevat enesevalitsemist õnnetuseosaliselt liiklusvahendi juhilt. Et raske õnnetuse puhul liiklusvahendi juht segadusse satub, on arusaadav. Kahjuks aga ei saa õnnetust enam olematuks teha. Seepärast tuleb püüda säilitada rahulikkust ja enesevalitsemist, et astuda kõiki vajalikke samme ja vältida võimalikke halvemaid tagajärgi.

Kuivõrd tähtis see on, näitab järgmine juhtum. Linna-tänaval sõitev jalgrattur jäi temast tagantpoolt mööda sõitnud veoauto järelvankri ratta alla ja sai surmavalt vigastada. Kaks jalakäijat, kes õnnetuse momendil seal lähedal viibisid, seletasid, et jalgrattur kukkus koos jalgrattaga vasakule poole momendil, kui temast möödus kõnesolev veoauto, ja avaldasid arvamist, et veoauto riivas jalgrattu-

rit nii, et viimane saadud tõukest maha kukkus ja järelvankri ratta alla jäi.

Pealtnägijate poolt süüdistatav autojuht, kes tundis enese olevat süütu, kuna ta möödasõidul jalgratturist ei lähenenud viimasele niivõrd, et oleks võinud tekkida riivamisoht, asus sündmuskoha hoolikale järelevaatusele. Seejuures pani ta muuhulgas tähele, et jalgratta sõidujalg, mis enne õnnetusekohta kulges umbes poole meetri kauguses kõnniteest, tegi avariikoha lähedal võrdlemisi järsu pöörde paremale, lähenedes vahetult kõnnitee äärekividele, kus jälg lõppes. Edasi pani juht tähele, et õnnetusosalise jalgratta parempoolse pedaali välisserv oli muljutud. Samuti leidis ta jalgratturi kukkumiskoha lähedal kõnnitee äärekivil värsket kriimustusjälge. Autojuht võttis tarvitusele abinõud leitud jälgede säilitamiseks ja ametivõimude kohale ilmudes teatas nendele oma leidudest. Kontrollimisel selguski, et jalgrattur oli kõnniteele lähenedes põrganud pedaaliga vastu kõnnitee äärekivi, kaotanud tasakaalu, mida soodustas omalt poolt ka vasakul juhtraual hoitud raske käsipakk, ja kukkunud auto järelvankri ette, mis temast üle sõitis. Jälgede järgi tehti ka kindlaks, et veoauto ja järelvanker paiknesid jalgratturist möödasõidu ajal ligi kahe meetri kaugusel parempoolsest kõnniteeservast. Loomulikult langes igasugune süüdistus autojuhi vastu ära. Nii aitas antud juhul autojuht oma otstarbeka käitumisega objektiivset tõde välja selgitada.

Ka väiksemate liiklusõnnetuste puhul peaks jõuvankrijuht püüdma omalt poolt kõik teha, et õnnetuse põhjused õigesti selgitataks. On ju teada, et iga juhile määratud karistus, olgu see rahatrahv, talongi vahetus või juhiloa äravõtmine, kantakse juhi isiklikule arvestuskaardile. Kuigi need karistused üksikult on väikesed, kuid kui nad järjest korduvad, siis annavad nad tunnistust sellest, et antud juhil puudub tänavaliiklemisel vajalik distsipliin ja vastutustunne. Säärane asjaolu võib järgnevalt karistuse määramisel mõjuda karistusmäära suurendavalt.

Eeltoodud põhjustel on iga liiklusõnnetuse osalise ülesandeks viivitamata teatada sündmusest ametivõimudele ja asuda ise tõendusmaterjali kogumisele ja säilitamisele.

Viivitamata tuleb tegutseda sellepärast, et liiklusõnnetuse puhul kiiresti tekkivat ja lõppevat olukorda on üldse raske jälgida ning edasi anda. Siiski on palju kergem anda seletusi oma tähelepanekutest ja rekonstrueerida sündmus-

käiku kohe pärast juhtumit kui mitme päeva, nädala või kuu möödudes, kuna algul on muljed toimunud veel värsked, samuti ka jäljed, mida hiljem võivad rikkuda ilmasitukitingimused või liiklusvahendite liiklemine.

Tõendusmaterjali kogumisel tuleb olla piinlikult täpne ja võimalikult põhjalik. Ka esimesel pilgul tühistena või kõrvalistena näivatele asjaoludele tuleb osutada tähelepanu. Praktika näitab, et nii mõnigi kord võib piasjadel olla otsustav tähtsus. Näiteks poritiiva alt mahakukkunud poritüki asukoha järgi saab täpselt kindlaks määrata, kus asus antud jõuvanker kokkupõrke momendil.

Nii näeme, et objektiivse tõe väljaselgitamiseks tuleb õnnetusosalisel juhil kohapeal kindlustada tõendusmaterjal. Selle hulka kuuluvad kõik õnnetuse tekkimisega seoses olevad asjaolud, kaasa arvatud õnnetusel tekkinud jäljed ja õnnetusosaliste ning pealtnägijate-tunnistajate isikute ja elukohtade kindlakstegemine.

Liiklusõnnetuse käigu selgitamisel ei ole tunnistajate seletused alati täiesti usaldusväärsed, sest keegi ei ole suuteline tajuma ja meeles pidama tervet rida üksikasju ühe korruga sekundi murdosa vältel, mil õnnetus juhtub. Sellest tulebki, et ühel või teisel tunnistajal jääb tähelepanemata üks või teine üksikasi, millega on seletatav sagedane lahkuminek ja vastuolu tunnistajate seletustes, kuigi igauks neist püüabki rääkida tõtt.

Seda väärtuslikumad on õnnetusel tekkinud mitmesugused jäljed kui objektiivselt kõnelevad «tummad tunnistajad». Seepärast peab iga õnnetusosaline juht, niivõrd kui tal on võimalik, võtma sündmuskoha kohe süstemaatilisele vaatlusele, et kindlaks teha kõik tekkinud jäljed nii maastikul, liiklusvahendil kui ka õnnetusosalistel.

Kuid vähe on teadmised, et jäljed on liiklusõnnetuse selgitamisel otsustava tähtsusega. Neid jälgi peab ka tundma ja oskama neid lugeda. Kahjuks ei oska paljud jõuvankrijuhid vahet teha näiteks pidurdus- ja blokeerimisjälje või sõidu- ja pidurdusjälje vahel.

Silmas pidades jälgede erakordset tähtsust tõendusmaterjalina, tuleb nende vaatlusel ja kindlakstegemisel kõik õnnetusega vähegi seoses olevad jäljed fikseerida. Seejuures tuleb pöörata tähelepanu jälgede iseloomule, nende suurusele, tugevusele ja kulgemissuunale.

Kuna liiklusõnnetused oma iseloomult ja olukorralt on

väga erinevad, siis on allpool toodud ära sellised juhised, mis on kasutatavad enamikel juhtudel.

Kuni miilitsatöötajate kohale ilmumiseni tuleb hoolitseda, et kellegi poolt õnnetuspaigas midagi ei muudetaks, kuni kõik olulised jäljed on kindlaks tehtud ja fikseeritud.

Kannatadasaanute abistamisel tuleb õnnetusosaliste liiklusvahendite asendit ja asukohta võimalikult vähe muuta, nende esialgne asend ja asukoht tuleb igal juhul taastada.

Kui õnnetusosaline liiklusvahendi juht on sunnitud õnnetuspaigalt ajutiselt lahkuma, näiteks arstiabi muretsemiseks või vigasaanu raviasutusse toimetamiseks, tuleb kohale jätta mõni kolmas isik, kes juhi äraolekul valvaks selle järele, et olukord õnnetuspaigal säiliks kuni miilitsatöötaja kohalejõudmiseni. Vigasaanu ravile toimetamise järel tuleb aga viivitamata tagasi sõita sündmuskohale juhtumi põhjuste väljaselgitamiseks.

Kui miilitsatöötaja on jõudnud sündmuskohale ja alustanud asja uurimist, siis tuleb alluda tema seaduslikkudele korraldustele. Seejuures aga on iga õnnetusosalise õigus ja kohus miilitsatöötajat objektiivselt abistada sellega, et teeb temale teatavaks kõik õnnetusega seoses olevad asjaolud ning jälgib, et kõik jäljed õigesti fikseeritaks ja et vajalikud mõõtmised toimuksid täpselt (mitte umbkaudu-sammudega või silmamõõduliselt). Pealegi peab õnnetusosaline juht oma allkirjaga tõendama miilitsatöötaja poolt liiklusõnnetuse kohta koostatavas protokollis äratoodud andmeid.

Erilist tähelepanu, meelegi kindlust ja kiiret tegutsemist on vaja siis, kui õnnetus on juhtunud liiklusrohkel tänaval, kus liiklusummiku ärahoidmiseks õnnetusosalisi liiklusvahendeid ei saa kuigi kauaks paigale jätta. Kuna miilitsatöötajate kohustuseks on ühelt poolt fikseerida olukord liiklusõnnetuse kohal, teiselt poolt aga ära hoida liiklemisummiku tekkimist tänaval, siis tavaliselt säärestel juhtudel pärast sündmuskoha lühikest ja põgusat vaatlust lastakse õnnetusosalistel liiklusvahenditel paigalt lahkuda ja sõidutee vabastatakse üldiseks liiklemiseks. See asjaolu võib hiljem asja uurimise käiku raskendada. Sellepärast tuleb hoolt kanda, et õnnetusosaliste liiklusvahendite asukohad enne nende kohalt eemaldamist täpselt ära märgitaks. Ka on otstarbekas liiklusvahendite vigastatud osade, mahakukkunud veoste, jahutusvee, õli ja verelaikude piirjooned ära märkida kriidiga. Samuti, kui on kindlaks tehtud õnnetuse puhul teepinnale tekkinud muud jäljed, ja nende suurus ja

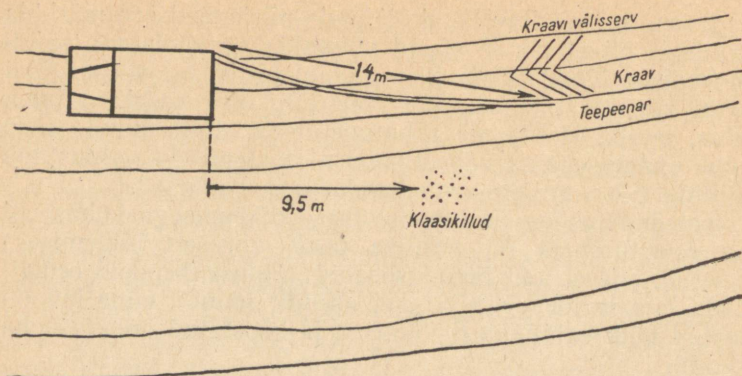
tugevus, on soovitatav nende jälgede piirjooned ära märkida kriidiga, nii et nende asend võimaldaks valmistada sündmuskohast täpse skemaatilise plaani või ka fotovõtteid. Kui kriiti käepärast ei ole, siis võib jälgi ära märkida jahu, liiva, mulla, kivide või rohtuustidega. Igal juhul tuleb enne õnnetusepaiga vabastamist üldliiklemiseks valmistada ajutine skits, millele saab kanda täpsed mõõted.

Kui õnnetus on juhtunud vähese liiklemisega kohas või kui õnnetusepaik on miilitsa poolt ajutiselt liiklemiseks suletud, siis ei tohi õnnetusosalisi liiklusvahendeid eemaldada ega nende avariijärgset asendit muuta, enne kui on tehtud kõik vajalikud mõõtmised ja koostatud õnnetuskoha skeem.

Endastmõistetavalt tuleb halva ilmastiku, nagu vihmasaju või lumetuisku puhul jälgede kindlakstegemisega rutata. Samuti on arusaadav, et enne, kui asuda püsivamate jälgede kindlakstegemisele, tuleb tähelepanu pöörata nendele jälgedele, mis võivad kergesti moonduda või kaduda. Sellisteks jälgedeks on sõidujäljed lumes, jäljed lume või vihmaga kaetud tuuleklaasil, sisselülitatud suunanäitaja jms.

Kohapeal kindlaks tehtud jäljed tuleb kirjalikult üles tähendada isegi siis, kui sündmuskohast on valmistatud täpne skeem ja fotod. Kirjalikud ülestähendused on vajalikud nii mälu toetamiseks kui ka hiljem võimalike eksiarvamuste vältimiseks. Andmed õnnetuse asjaolude kohta tuleb üles kirjutada võimalikult ammendavalt ja täpselt, kindlas järjekorras, näiteks järgmiselt: 1) õnnetuse aeg ja koht, 2) liiklusvahendi number, 3) liiklusvahendi juhi nimi, 4) õnnetusosaliste käitumine, 5) sündmuste käik, 6) jäljed õnnetuspaigal, õnnetusosalistel inimestel ja liiklusvahenditel, 7) arvatav õnnetuse põhjus, 8) õnnetuse tagajärjed, 9) tunnistajate nimed ja elukohad, 10) tunnistajate asukohad õnnetuse momendil ja nende poolt kohapeal antud seletuste lühikokkuvõte.

Tähtsamaks tõendiks liiklusõnnetuse põhjuste selgitamisel on õigesti koostatud skemaatiline plaan (skits). Mida täpsem ja ülevaatlikum see plaan on, seda väärtuslikum ta on, sest seda paremini aitab ta selgitada õnnetuse käiku ning selle põhjust. Ebatäpne plaan võib anda sündmuskäigust hoopis vääralt kujutluse ja on seepärast väärtusetu. Kahjuks aga esitatakse prokuratuuri- ja kohtuorganitele väga harva liiklusõnnetuse kohta täpne, laitmatu skeem ja sündmuskoha vaatlusprotokoll.



Joon. 65.

Säärane skeem on puudulik — puuduvad vajalikud mõõtmed.

Skemaatilise plaani valmistamisel on soovitatav kasutada järgnevaid või nendetaolisi leppemärke.

Kohapeal valmistatud skitsi võib hiljem puhtamalt ümber joonistada kindla mastaabi järgi ja siis näeb õnnetuskoha plaan välja nii nagu joonisel 67.

Mõnel juhul on otstarbekohane valmistada peale õnnetuspaiga ülevaatliku skemaatilise plaani (skitsi) ka veel üks või isegi mitu suuremastaabilist detailsemat skitsi sündmuskohal leiduvaist jälgedest, näiteks rattakummi mustri jäljest, liiklusvahendi mingi detaili kraapejäljest teepinnal, liiklusvahendil leiduvast iseloomulikust vigastusest jms.

Kui on olemas fotoaparaat, siis on soovitatav lisaks skitsile teha ülesvõtteid sündmuskohast, õnnetusosalistest liiklusvahenditest, nende paiknemisest, saadud vigastustest jms. Nendel fotopiltidel, kui nad on tehtud oskuslikult, on tõendusmaterjalina suur väärtus. Fotopilt mõjub plastilisemalt kui skeem ja koos skeemiga annab vajaliku objektiivse kujutuse liiklusõnnetusest. Ei tohi aga unustada, et juhuslikult tehtud ülesvõttel võivad õnnetuspaik ja liiklusvahendite asend väga kergesti näida teistsugusena, kui see tegelikult oli. Et fotopilt annab maastikust ja esemetest kujutuse perspektiivis, mis oleneb objektiivi fookuse pikkusest, siis ei saa ülesvõtte järgi otsustada esemete suurusi, kaugusi üksteisest ja asendit. Teatavasti on lühikese fookuskaugusega objektiiviga tehtud ülesvõtetel esiplaanil olevad

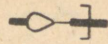




Okaspuu



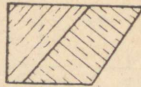
Heinamaa



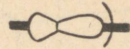
Jalgratas



Lehtpuu



Dõld



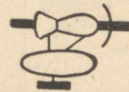
Mootorratas



Telefoni tulp



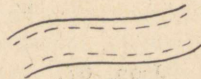
Võsa



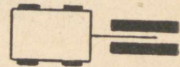
Kõrviga mootorratas



Liiklusmärk



Tee



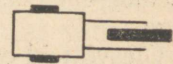
Kahehobuvanker



Sild, truup



Veoauto



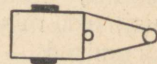
Ühehobuvanker



Lõhk, auk



Sõiduauto



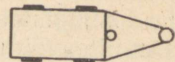
Järeikäru



Küngas, hunnik



Autobuss



Järelvanker

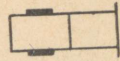
Joon. 66. Leppemärke liiklusõnnetuste



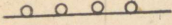
Tänavalatern



Õnnetuskoht



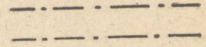
Lapsevanker



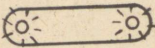
Tara



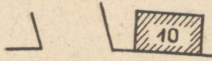
Sõiduauto sõidujälg



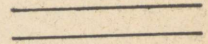
Pidurdusjälg



Ooteplatvorm



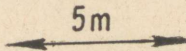
Veoauto sõidujälg



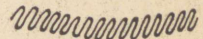
Blokeerimisjälg



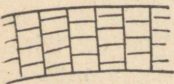
Kraavikallas



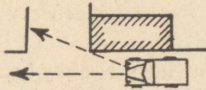
Mööted



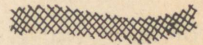
Libisemisjälg



Kiviparkett



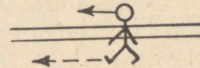
Juhl vaateväli



Kraapejälg



Munakivi



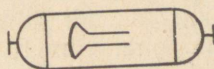
Liikumis- ja vaatesuund



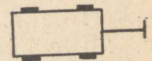
Trammi pöörang



Soine pinnas



Tramm



Käsikäru 4-rattaga

skemaatilise plaani valmistamiseks.



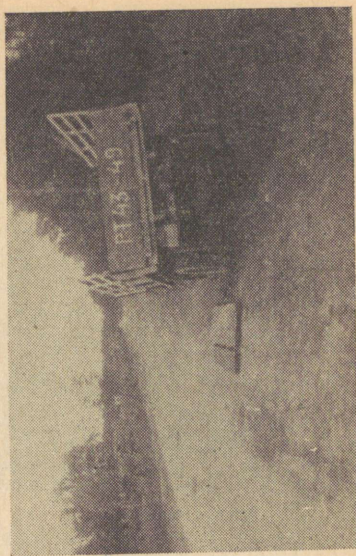
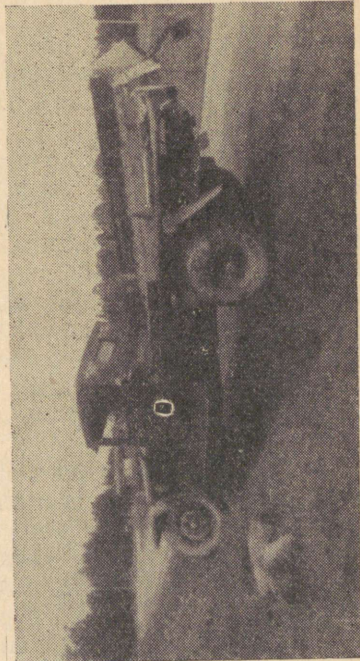
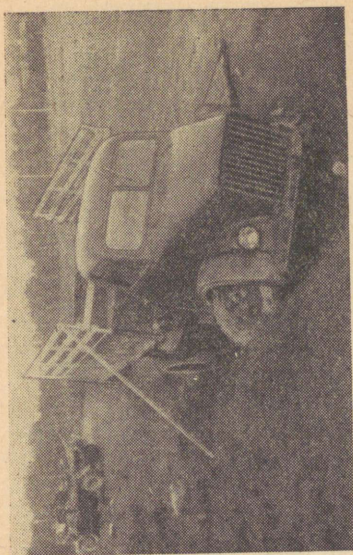
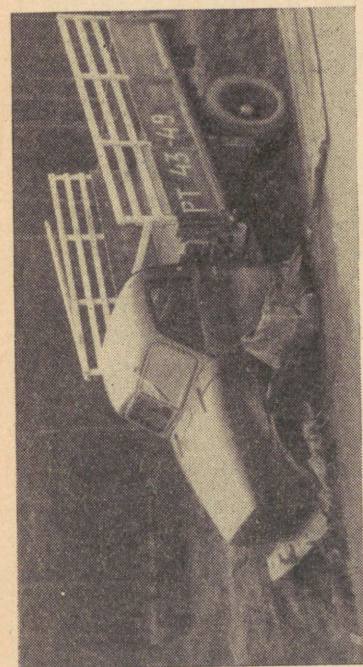
Joon. 68.  
Üldvõte liiklusõnnetuse paigast.

võtete tegemisel tuleb lasta tõestada, et võtted on tehtud liiklusvahenditest nende avariijärgses asendis ja muudest jälgedest nende muutmata kujul.

Mida tuleb liiklusõnnetuse puhul kindlaks teha? Fikseerida tuleb kogu olukord, milles õnnetus toimus. Kõigepealt aeg, ilmastiku- ja liiklemisolu. Täpse kellaaja kindlakstegemine on väga tähtis, sest selle järgi on võimalik ka hiljem meteoroloogiajaama kaudu lasta kindlaks teha, millised ilmastikutingimused liiklusõnnetuse ajal olid, näiteks kas sadas vihma, milline oli üldine nähtavus jne.

Ilmastikutingimused avaldavad mõju nähtavusele, tee seisukorrale ja ka liiklusvahendi juhi füüsilisele seisukorrale. Mitte ainult udu, tolm, vihma- ja lumesadu ei piira vaatevälja, vaid ka päikesevalguse ja varjude vaheldumine mõjutab sõidutee nähtavust.

Ilmastikust tingitud sõidutee seisukord on sagedasti liiklusõnnetuse kui mitte peapõhjuseks, siis vähemalt soodus-



Joon. 69.  
Üksikud võtted kokkupõrganud autodest.



Joon. 70.

Auto vigastatud kohtade tähistamine pildistamiseks.

tavaks teguriks. Juhul, kui ilmastik on sõidutee seisukorda mõjutanud, tuleb see asjaolu ära märkida (märg, porine, värskelt sadanud lumekord, kiilasjäät) ja ära tähendada ka sellise teosea ulatus.

Mis puutub ilmastiku mõjusse juhi füüsilisele seisukorrale, siis on ju üldiselt teada, kui väsitavalt mõjub sõitmine vihmasajus või lumetuisus. Teiselt poolt ei tohi alahinnata ohtusid, mis tekivad sõitmisel just hea, päikesepaistelise ja sooja ilmaga. Uni rooli taga võib kergesti tekkida mitte ainult sõitmisel öisel ajal, vaid ka pikematel sõitudel päikesekiirtest kuumaks köetud kabiinis. Samuti võivad päikesepaistelisel ilmadel esineda pimestamisjuhud, näiteks vastusõitva auto tuuleklaasi või muu reflekteeriva eseme kaudu või ootamatult pilve tagant välja tulnud päikese kiirte poolt.

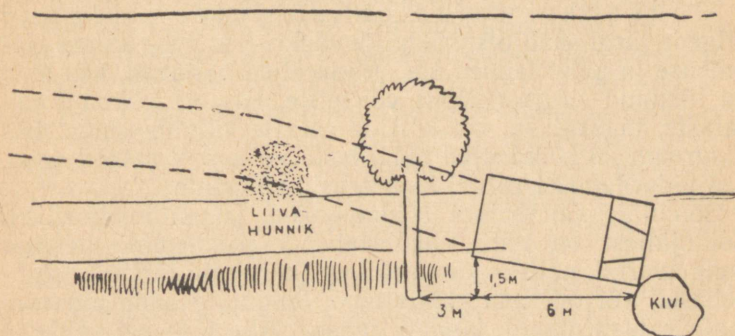
Ka liiklemistingimustel võib olla oluline tähtsus liiklusõnnetuse põhjuse üle otsustamisel, sest sellest nähtub, kas ja kui võrd nõudsid liiklemistingimused erilist ettevaatlikkust, sõidukiiruse vähendamist või muude ettevaatusabinõude tarvitusele võtmist. Seepärast tuleb võimalikult täpselt ära märkida, kas ja kui palju oli teisi liiklusvahendeid ja muid liiklejaid vahetult enne õnnetust ja õnnetuse ajal

antud kohas liikumas ja seismas, ning ka muud liiklemist takistavad asjaolud.

S ü n d m u s p a i g a v a a t l u s. Liiklusõnnetuse kohta tuleb niivõrd täpselt kirjeldada, et iga teine isik selle kirjelduse või sellele lisatud skemaatilise plaani järgi selle koha üles leiaks. Õnnetuskoha kindlaksmääramisel tuleb lähtuda mingist kindlast paigalisest esemest — hoonest, laternapostist, üksikult kasvavast puust jne., millest arvates tuleb teha vajalikud mõõtmised (võimalikult täisnurga all) ja näidata suunad. Sääraseid ebamääraseid andmeid, nagu «risttee lähedal», «mõne meetri kaugusel» jne. ei tohi tarvitada. Õnnetuskoht tuleks fikseerida nii, nagu näidatud joonisel 71.

Teiseks tuleb ära märkida tee (tänava) liik, kas pea- või kõrvaltee, kahe- või ühesuunalise liiklemisega, horisontaalne või kallakuga, viimasel juhul selle suund ja suurus, kas asfalt-, kruusa-, killustik- või muu kate, selle seisukord — tasane, auklik, kühmuline jne. Kuna jõuvankri pidurdusvõime hindamisel on tee seisukorral oluline tähtsus, siis tuleb siin olla hästi täpne. Näiteks on vähe sellest, kui ära märkida, et sõiduteel on auk või õililaik või asfaltkate paigatud, vaid tuleb ära tähendada ka nende suurus (mõõted) ja nende äratuntavus teepinnal (kaetud lumega, vihma-veega, mahalangenud puulehtedega jne.). Peale sõidutee ja teepeenarde laiuse tuleb ära märkida ka tee piki- ja põikprofiil ning teekõverail nende pöörderaadius.

Edasi tuleb ära märkida n ä h t a v u s (vaateväli) õnnetuskohal. Nähtavust võivad piirata paigalised esemed —

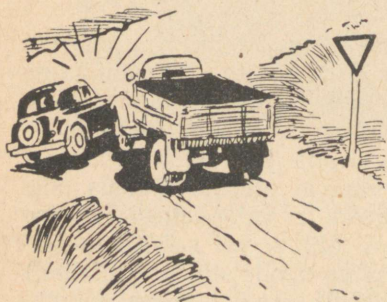


Joon. 71.  
Õnnetuskoha fikseerimine.

hooned, tarad, puud või ajutiselt paigal olnud esemed, nagu liikuvad või seisvad liiklusvahendid, tee-ehitusvahendid jne.

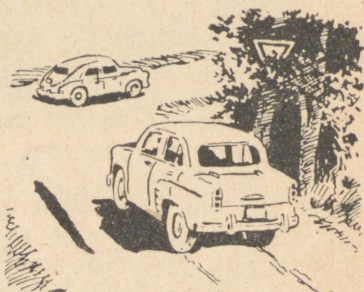
Valgustustingimuste kohta tuleb ära märkida valgustuse liik ja ulatus — päevane, videvik, valgustamata, valgustatud kunstlikult (elektriga, gaasiga), nõrgalt või tugevalt.

Liiklusmärkide kohta, kui need olid liiklusõnnetuse paigas või selle läheduses üles seatud, tuleb ära tähendada millised märgid, kus kohas ja kuidas nad olid üles seatud — kas nad olid liiklejaile selgesti nähtavad.



Joon. 72.

Märk «Peatee» selgesti nähtav, kuid kõrvalteelt sõitja ei andnud läbisõidu eesõigust peateel liiklejale.



Joon. 73.

Märk «Peatee» varjatud puukstest, pole juhile nähtav ega täida seepärast oma ülesannet.

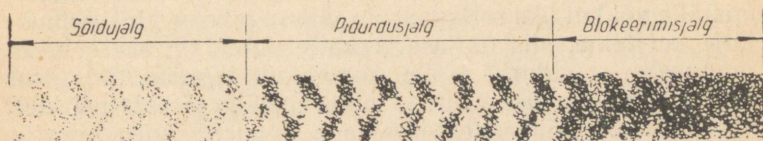
Jõuvankri ratastest sõiduteele jäänud jälgede järgi saab otsustada jõuvankri liikumise suuna stabiilsuse ja pidurdamise üle. Rattajäljed näitavad, kas auto on liikunud sirgjooneliselt või mitte, kas on tekkinud esirataste, tagarataste või kõikide rataste külglibisemist, kas pidurdamisel kõik rattad pidurdasid või ainult mõned neist, kas pidurdamisel rattad blokeerusid või mitte.

Sõidujälg näitab juhi sõidutehnikat ja juhtimiskindlust. Sõidujäljest on näha liiklusvahendi paiknemine vahetult enne avariid, näiteks kas teeköver (kurv) oli läbitud reeglilikohaselt või oli seda «lõigatud». Sõidujälg tekib pidurdamata rataste puhul kummi mustri jälje jätmisel sõidutee kattel. Sõidujälje kindlakstegemisel tuleb kummiprotektori mustri ja jälje värskuse järgi hoolikalt kontrollida, kas jälg

on tekkinud just antud liiklusvahendi ratastest. Kuival, puhtal asfalt- ja kiviparkett-teel on sõidujälg vaevalt märgatav.

Pidurdusjälg tekib jõuvankri pidurdamisel ratta-kummi sūrvest teekattele. Pidurdatud, kuid veel pöörleva ratta kumm jätab sõiduteele vastavalt pidurdusjõule enam või vähem tugeva kummimustri jälje. Pidurdusjälg on profiilist tugevam kui sõidujälg, sageli veidi deformeerunud mustri jäljendiga, mille poolest ta viimasest on eraldatav.

Kui rattad pidurdamisel kinni blokeeritakse, tekib rataste ja tee pinna vahel veerehõõrdumise asemel liughõõrdumine ja teekattele jääb blokeerimisjälg — must, pidev mahahõõrdunud kummi jälg, millel kummi muster täielikult puudub. Ei tohi unustada, et blokeerival pidurdamisel pidurdusteeikond suureneb juba kuival teekattel ligikaudu 30% võrra, rääkimata märjast, libedast teekattest, kus see võib suureneda mitmekordselt.



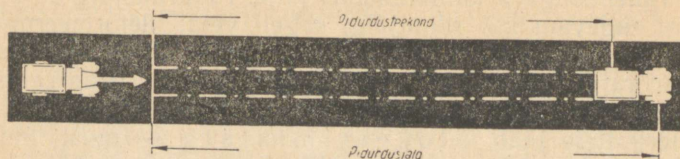
Joon. 74.

Sõidujälg, pidurdusjälg ja blokeerimisjälg.

Mis puutub pidurdusjäljesse, pidurdusteeikon-nasse ja pidurdusjälje järgi jõuvankri liikumise kiiruse kindlak-määramisse, siis võib siin kahjuks õige sagedasti tähele panna väärmõistmist isegi «asjatundjate» poolt. Tihti vahe-tatakse pidurdusjälg ära pidurdusteeikon-naga, arvates, et need on ühepikkused. Neljaratta-pidurite puhul aga pole see nii. Kuna neljaratta-pidurite puhul pidurdavad ja jäta-vad jälje nii esi- kui ka tagarattad, siis sõiduteele jääv nähtav pidurdusjälg on pikem kui pidurdusteeikond. Järeli-kult tuleb sel puhul pidurdusteeikon-na pikkuse kindlakstege-misel pidurdusjälje pikkusest maha arvata auto esi- ja taga-rataste vahekaugus (joon. 75).

Seega ei tohi jõuvankri liikumise kiiruse arvutamisel pidurdusjälge ära segada pidurdusteeikon-naga. Samuti ei tohi jätta arvestamata asjaolu, et pidurdusteeikon-na pikkuse järgi saab kindlaks määrata jõuvankri poolt pidurdamis-

momendil arendatud kiirust ikkagi ainult ligikaudselt, mitte kunagi väga täpselt, sest nagu eespool (lk. 73) selgitatud, oleneb pidurdusteeonna pikkus paljudest teguritest, milledest iga üksiku täpne kindlaksmääramine on olulise tähtsusega, kuid tegelikult raskesti teostatav.



Joon. 75.  
Pidurdusjälje ja pidurdusteeonna pikkus.

Pidurdusjälgede järgi saab teha järelduse ka pidurite seisukorra kohta. Kui ainult üks ratas on jätnud blokeerimisjälje või kui üks rattapaar on jätnud pikema blokeerimisjälje kui teine, siis ühtlase teekatte puhul on see selgeks tunnuseks, et pidurid ei ole korralikult reguleeritud. Kui näiteks parempoolse esiratta pidurdusjalg järsult pöörduv paremale, siis võib sellest järeldada, et parempoolse esiratta pidur on liiga tugevasti peale reguleeritud.

Tagarataste libisemisjalg on ära tuntav sellest, kui kummijalg on hõõrdunud külgsuunas (paremale või vasakule), ja sellest, kui tagarataste jäljed eemalduvad esirataste jälgedest kaarekujuliselt ühele või teisele poole. Tagarataste külglibisemine võib tekkida sellest, kui rattad pidurduvad ebaühtlase jõuga, kui kummides on õhürõhk ebaühtlane või kui kummid on ebaühtlaselt kulunud, järsul pidurdamisel suuremate kiiruste juures, ühe või mõlema tagaratta blokeerimisel, rooli järsul pööramisel suure kiiruse juures, järsul pidurdamisel või rooli järsul pööramisel teekõveral sõitmisel, kui teepind on ebaühtlase kattega. Rataste külglibisemist soodustab see, kui sõidutee on kallakuga või libe.

Lohisemisjäljed tekivad siis, kui inimesed või esemed avariiosalise liiklusvahendi poolt kaasa lohistatakse või kui liiklusvahend kokkupõrkel saadud löögist kõrvale või tagasi paisatakse.

Kraapejäljed tekivad liiklusvahendite metallosade kokkupuutumisest teepinnaga. Lohisemis- ja kraapejälgede järgi saab kindlaks teha liiklusvahendite asukoha ja liiku-

mise suuna kokkupõrke momendil. Näiteks saab mootorratta jalatoe kraapejälje järgi kindlaks teha, kus kohas mootorratas küljeli langes, mis suunas oli tõuge antud jne.

Õnnetusosaliste kohta tuleb kindlaks teha nende seisukord, käitumine ja õnnetusel neile tekkinud jäljed. Kuna enamik liiklusõnnetustest tekib liiklusest osavõtjate väära käitumise tagajärjel, siis tuleb liiklusõnnetuse olukorra fikseerimisel täit tähelepanu osutada sellele, millises seisukorras olid ja kuidas käitusid õnnetusosalised enne õnnetust, õnnetuse ajal ja pärast õnnetust. Iga tõsiasi, mis võib tõendada ühe või teise õnnetusosalise väära käitumist, tuleb võimalikult täpselt üles märkida.

Endastmõistetavalt tuleb kindlaks teha ka õnnetusosaline isik või isikud, kirjutades üles nende perekonna-, ees- ja isanimed, elukohad, juhtide kohta ka andmed juhtimisloa ja vanuse kohta. Vajaduse korral võib nõuda isikuttõendava dokumendi ettenäitamist.

Liiklemiseeskirjade nõuete kohaselt võivad avalikel teedel ja tänavail liikuda säärased liiklejad, kes oma käitumisega ei tekita ohtu enesele ega teistele liiklejatele. Järelilikult kui mõni liikleja, olgu ta jalakäija, jalgrattur või jõuvankri juht oma sihilikult väära käitumisega on põhjustanud liiklusõnnetuse, vastutab ta selle tagajärgede eest.

Kui liiklusõnnetuse puhul tekib põhjendatud kahtlus, et mõni õnnetusosaline on alkoholi mõju all, siis tuleb ta viivitamatult toimetada selleks arstlikule ekspertiisile. Selle nõude täitmine on avariikohale ilmunud miilitsatöötaja ülesandeks. Juhul aga, kui miilitsatöötaja mingil põhjusel kohale ei ilmu, on soovitatav õnnetusosalisel jõuvankrijuhil enesel arsti poole pöörduda, et tõestada oma kainet olekut ja hajutada igasugust hiljem tekkida võivat kahtlust.

Kui õnnetusosalise jõuvankrijuhi suhtes on kahtlus, et ta on ebakaines olekus, kuid arstliku ekspertiisi tegemine ei ole võimalik, siis tuleb temaga kaasas olevate isikute käest püüda teada saada, milliseid alkohoolseid jooke, kui suurel hulgal ja millal ta enne avariid neid tarvitas. Kõrvaliste isikute, kes enne avariid juhiga kokku ei puutunud, seletused selle kohta, kas ja kuivõrd juht alkoholi mõju all oli, on selleks ebapiisavad.

Üliväsinud olekus on jõuvankri juhtimine nüüsam ohtlik kui ebakaines olekus juhtimine. Teise isiku üliväsinud olekut on aga palju raskem kindlaks teha kui ebakainet olekut. Ainuüksi mingi pikema teekonna, näiteks

400—500 km läbisõitmist ilma vahepeatuseeta ei saa igal juhul pidada üliväsimuse põhjustajaks, kuna see oleneb juhi isikupärastest füüsilistest ja vaimsetest omadustest, jõuvankri juhtimise raskusest, vastavalt tee seisukorrale ja liiklemisoludele. Kui juht pärast pingerohket päevatööd ilma puhkamata asub pikemale öisele sõidule, siis võib sellisel juhul küll üliväsimuse tekkimist eeldada. Igal juhul tuleb üliväsinud oleku kindlakstegemist tõendada mingi objektiivse momendiga, mis näitab, et juht üliväsimuse tõttu ei olnud suuteline jõuvankrit vajalikult juhtima.

### Õnnetusosaliste käitumine.

Enamik liiklusõnnetusi on tingitud ühe või mitme liiklusest osavõtja ebaõigest käitumisest, eeskätt riskivast, liiklemiseeskirjade nõudeid ignoreerivast tegevusest. Teiselt poolt on ka tegevusetus, olukorra ebaõige hindamine, kartlikkus või liigne ettevaatlikkus nii mõnegi liiklusõnnetuse põhjuseks olnud.

Liiklemiseeskirjade kõige sagedasemad rikkumised esinevad määratud kiirusenormide ületamises, sõidutee väärkasutamises, eesliikujast ebaõiges möödasõitmisel, ristteede ületamise järjekorra ignoreerimises ja pöörete ebaõiges sooritamises.

Jäljed õnnetusosalistel on nii nagu muudki õnnetusel tekkinud jäljed objektiivsemad kui tunnistajate seletused. Seepärast tuleb kindlaks teha nii õnnetusosalistel kehalised vigastused kui ka rebenemised riietusesemetel, mis võimaldavad teha järeldusi õnnetuse tegeliku käigu kohta.

Õnnetusosaliste liiklusvahendite seisukord. Nagu näitavad liiklusõnnetuste puhul tehtud tehniliste ekspertide tulemused, on suurem hulk «ootamatult» tekkinud rooli- ja piduriseadme rikkeid tingitud jõuvankrite puudulikust tehnilisest teenindamisest ja hooletust kontrollimisest.

Avariiosalisel jõuvankril tuleb kontrollida rooli, pidurite, valgustuse, kummide, ruudupühkija, suunanäitajate ning tahavaatepeegli seisukorda, järelvankri puhul selle seisukorda ja kinnitust autoga.

Jäljed õnnetusosalistel liiklusvahenditel on sagedasti tähtsateks tõenditeks avarii käigust, seepärast tuleb need eriti täpselt fikseerida, näidates ära nende liigi (mõlk, kriimustus jne.) ja suuruse (pikkuse, laiuse, sügavuse).

### XIII PEATÜKK

## MIDA TEHA LIIKLEMISOLUDE PARANDAMISEKS JA LIIKLUSÕNNETUSTE VASTU VÕITLEMISEKS

Et liiklusõnnetused ei teki kunagi iseenesest, juhuslikult, vaid nende tekitajaiks on alati mingid objektiivsed või subjektiivsed põhjused, siis loomulikult tuleb liiklusõnnetuste ärahoidmiseks võtta tarvitusele kõik võimalikud abinõud nende põhjuste kaotamiseks.

Esmajärjekorras tuleb otsustavalt parandada meie liiklemisolusid sellega, et nii linnatänavad kui ka maanteed viidaks autoliikluseks normaalsesse seisukorda ja hoitaks pidevalt korras.

Tuleb meeles pidada, et liiklemisteede — nii sõidu- kui kõnniteede halb seisukord on ohtlik liiklusõnnetuste tekkimise mõttes, kuid on kahjulik ka rahvamajanduslikult, sest teede halvast seisukorrast ainuüksi liiklusvahenditele tekkivate kahjustuste kõrvaldamise kulud võivad olla nii suured, et nendega võrreldes on tee korrastamiseks vajalikud kulutused tühised. Üksainus sõiduteel leiduv ebatasasus, auk või halvasti taastatud kaevis võib elava liiklemise puhul ühe päeva jooksul rivist välja viia kümneid liiklusvahendeid. Linnateede halb seisukord mõjub halvasti eriti autotranspordi ökonoomsele kasutamisele. On tarvis, et linnatänavail ehituste otstarbel vajalikke kaeviseid ei hakataks kaevama enne, kui neis kaevistes saab alustada töid, ja et pärast tööde lõpetamist tee pealispind viivitamata korda seatakse.

Talvetingimustes peavad linna tänavad olema puhastatud ja liivatatud.

On tingimata tarvilik, et miilitsaorganid nende nõuete täitmist senisest palju rangemini kontrolliksid.

Kui liiklemisteede mingil põhjusel satub ohtlikku seisukorda, tuleb see koht viivitamatult selgesti ja äratuntavalt

tähistada — kas hoiatusmärkidega või koguni sulgeda sellekohaste tõketega. Ei tohi enam korduda juhud, kus märgid seatakse üles või teelõik suletakse alles siis, kui antud kohas on juba mõni raske õnnetus juhtunud.

Mis puutub liiklusmärkidesse, siis täidavad nad oma ülesande täielikult siis, kui nad on üles seatud nõuetekohaselt, s. o. hästi nähtavalt, otstarbekohaselt ja ranges vastavuses vajaduse ning eesmärgiga, mida tahetakse saavutada. Kahjuks esineb küllalt sagedasti juhtusid, kus teedel-tänavail tehtavate remonttööde puhul seatakse üles ükskõik milline kättejuhtunud, ebastandardne ja ebakohane märk. Näiteks võib pahatihti märgata, et märgi «Läbisõit keelatud» asemel on välja pandud märk «Sissesõit keelatud», millega luuakse põhjendamata takistusi jõuvankrite liiklemisele ja tekitatakse arusaamatusi. Säärane väär märkide kasutamine mõjub liiklemisele häirivalt ja on täiesti lubamatu.

Ohutu ja häireteta liiklemise üheks kõige olulisemaks teguriks on tänavate ja teede läbilaskevõime suurendamine. Kogemused on näidanud, et vastupidised abinõud, näiteks liiklemise piiramine rohkearvuliste liiklusmärkide abil, ei anna positiivseid tulemusi, vaid raskendavad liiklusvahendite ja jalakäijate liiklemist, vähendavad liikumise keskmist kiirust, kahandavad tänavate läbilaskevõimet ja tekitavad liiklemisel takistusi. Igasugune takistus liiklemisel aga soodustab ohumomentide tekkimist.

Kehtivad liiklemiseeskirjad on mõnes osas liiga keerukad ja liiklejaile raskestimõistetavad. Näiteks on reguleerimata liiklusega ristteede ületamise kord niivõrd keerukas, et see sagedasti põhjustab vääriti toimimist ja järelkult ka ohu tekkimist. Olukorda saaks lihtsustada ja parandada ristuvate tänavate ja teede võimalust mööda liigitamise teel, määrates ühed neist pea- ja teised kõrvaltänavaks (-teedeks), ning vastavate liiklusmärkide ülesseadmisega. Seega oleksid elavama liiklusega tänavail (teedel) liiklejad vähem häiritud. Üheliigiliste sõiduteedega ristumiskohtade ületamise korda aga saaks lihtsustada senise keeruka ja ebaotstarbeka järjekorra (liiklusvahendite liikide järgi) likvideerimise teel, andes üheaegsel lähenemisel läbisõidu-eesõiguse neile liiklusvahenditele, millede parem külg on vaba.

Liiklemise reguleerimine aktiivsete vahenditega — valgusfooride ja militsionäär-reguleerijate abil — on õigustatud ainult sääraistes ristumiskohtades, kus sellega saavutatakse liikluse suurem voolavus ja ohutus. Mõnes ristumis-

kohas ei õigusta end praegu kasutatav reguleerimisviis valgusfoori abil. Näiteks tekib Tallinnas Pärnu maantee—Koidu—Lõuna tänavate ristumiskohas liikluses rohkem häireid just tänu valgusfoori töötamisele.

Mõnel juhul võib reguleeritud ristteedel liiklusvahendite kokkupõrke oht olla tingitud ka reguleerimisviisist ja auto konstruktsioonist. Näiteks, risttee keskel rippuva valgusfoori märgutulede vaatamiseks peab autojuht niipalju ettepoole kummarduma, et tal tuleb isegi käed roolilt vabastada. Kui juht ettepoole ei kummardu, siis ta 20—25 m kaugusel risttee piirist valgusfoori ei näe. Kui nüüd liiklusereguleerija aga valgusfoori märgutuled väiksemas vahekauguses ümber lülitab ja kollast märgutuld lühiaegselt annab, siis võib juhtuda, et sellele järgneva punase märgutule puhul auto ikkagi ristteele sõidab.

Seepärast on liiklemise julgeoleku tagamiseks palju otsustarbekohasemad tänavanurkadele ülesseatud valgusfoorid, mis asetsevad madalamal ja millede märgutuled on juhtidele nähtavad, ilma et viimased seejuures peaksid ennast pingutama.

Valgusfoorides tuleks kasutada nii tugeva valgusega lampe, et märgutuled paistaksid normaalsete ilmastikutingimuste puhul vähemalt 50 m kaugusele.

Tänavate ja teede läbilaskevõime suurendamiseks ja seega liiklusjulgeoleku tõstmiseks tuleks laiendada kitsaste ristumiskohtade suudmeid, ümardada sõidutee järsud nurgad, elava liiklusega, kuid kitsastel tänavanurkadel viia kõnniteed nurgahoonete teise majakorruse alla, tänavatega samal tasapinnal olevad raudtee-ülesõidukohad asendada viaduktidega neis kohtades, kus suletud tõkkepuude taga tekib liiklusvahendite hulgalisi seisakuid või ummikuid.

Tänavanurkadelt tuleks eemaldada kõik nähtavust piiravad kioskid ja kaubaputkad. Samuti tuleks kõnniteedelt kõrvaldada igasugused müügipunktid, kuivõrd need takistavad jalakäijate liiklemist ja sunnivad neid astuma sõiduteele.

Kesklinna kitsastelt, liiklusvahendite ja jalakäijate liiklusest üleküllastatud tänavailt tuleks likvideerida kaubalaod, kuna nende juures peatuvad veokid ja kaupade pealening mahalaadimine kõnnitee kaudu on suureks takistuseks nii liiklusvahendite kui jalakäijate liiklemisele.

Suuremat tähelepanu tuleks pöörata tänavate küllaldasele valgustamisele kui ohutu liiklemise ühele olulisele eel-

tingimusele. Valgustuspunktide ülesseadmisel tuleb arvestada nii liiklemise intensiivsust kui ka tänavakatte vastupeegelduse võimet.

Kõik linnatänavail ülesseatud liiklusmärgid tuleks muuta nähtavaks elektervalgustusega, nagu see on nõutav GOST-iga 2965-53, sest valgustamata või puudulikult valgustatud liiklusmärgid ei täida pimedal ajal oma ülesannet liiklemise korraldamise ja ohutuse kindlustamise alal.

Sõiduteede vabastamiseks tuleks ehitada sõiduteest eraldi asuvad parkimisplatsid kohtades, kus selleks vähegi ruumi leidub. Seda nõuet tuleks silmas pidada eriti tänavate rekonstrueerimisel ja uute tänavakvartaalide ehitamisel.

Jõuvankrite, eriti individuaalautode liiklemiskindluse tõstmiseks tuleks ehitada nõuetekohased tehnilise teenindamise jaamad.

Need on pakilisemad ülesanded meie objektiivsete liiklusalude parandamiseks.

Kuna liiklusõnnetuste valdavama osa põhjuseks on subjektiivsed tegurid, siis loomulikult oleneb liiklusõnnetuste arvu vähendamine suurel määral sellest, kuidas suudetakse avaldada vajalikku mõju nendele subjektiivsetele teguritele. Peamisteks momentideks seejuures on distsipliini ja liiklemisoskuse tõstmine liiklusvahendijuhtide ning jalakäijate hulgas sellekohase õppe-, kasvatus- ja selgitustööga.

Mis puutub jõuvankri juhtimisse, siis on küll õige, et iga normaalne inimene on selleks suuteline, kuid tuleb silmas pidada, et jõuvankri õige ja ohutu juhtimine ei piirdu mitte ainult rooli pööramise, käikude vahetamise ja gaasi reguleerimisega. Ei, mitte sugugi. Jõuvankri, selle «suurendatud ohu allika» juhtimine nõuab, et juht oleks täielik pemees oma jõuvankri üle, et juht valitseks tema üle täielikult, nii et jõuvanker ei saaks talitada omapead, juhi tahte vastaselt. Seepärast peavad jõuvankrijuhid olema: 1) füüsiliselt ja vaimselt kõlblikud jõuvankri juhtimiseks, 2) vajaliku teoreetilise ettevalmistuse ja praktiliste kogemustega antud jõuvankriliigi juhtimiseks, 3) hästi distsiplineeritud. Nende nõuete täitmisel on kaaluv tähtsus kutseliste juhtide kaadri õigel valikul ja kasvatamisel. Ei ole sugugi ükskõik, kes on jõuvankri rooli taga. Seepärast ei saa pidada õigeks sellist praktikat, et autojuhiks õppima saadetakse inimesi, kel ei ole sellel kutsealal nõutavaid vaimseid ega füüsilisi eeldusi või kes ei tunne selle kutseala vastu ise mingit huvi. Ainult arstliku komisjoni poolt teostatava füü-

silise läbivaatusega, ilma psühhotehnilise katsetamiseta, on raske kindlaks määrata ühe või teise isiku sobivust jõuvankrijuhi elukutseks. Siiski saab psühhotehnilisi katseid asendada lihtsamate katsetega, nagu seda praktiseeritakse Tallinna Autokoolis, kus autojuhtide kursustele astuda soovijaid kontrollitakse nende üldarengus ja autojuhi kutsele sobivuses. Kogu jõuvankrijuhtide ettevalmistamise kursuse vältel tuleb õpilastes kasvatada ja arendada distsipliinitunnet ja oskust iseseisvalt orienteeruda ning leida õige lahendus jõuvankrijuhi töös esinevais mitmesugustes olukordades. Liiklemiseeskirjade tundmaõppimisel ei tule piirduda nende eeskirjade täht-tähelise päheõppimisega, jättes kõrvale nende eesmärgi ja sisu lahtimõtestamise. Säärane formaalne ettevalmistamisviis teeb noore juhi jõuvankri tegelikul juhtimisel ebakindlaks või sunnib teda riskima, mis esimesel juhul mõjub liiklemise voolavusele takistavalt, teisel juhul ohustavalt. Liiklemise eeskirjade iga nõuet tuleb selgitada tihedas seoses konkreetsete olukordadega.

Paljudes transpordiettevõtteis on juurdunud arvamine, et kui mehaanilise liiklusvahendi juht on läbi teinud vastavad kursused, sooritanud eksamid ja saanud juhtimisloa, siis on ta tuttav tänavaliikluse ja ohutustehnika eeskirjadega ega ole vaja teda väljasõidu eel enam täiendavalt instrueerida. Säärane vaatekoht on ebaõige, sest paljud juhid ei ole suutelised teede seisukorras ja ilmastikutingimustes toimunud muudatuste mõju liiklusoludele küllaldaselt arvestama. Seepärast on tingimata vaja, et juhte instrueeritaks eriti sügis-talvisel perioodil, tuletades neile meelde juhtimise iseärasusi liiklemisel udus, libedal teel, kiilasjäl, lumes jms. puhul, näidates ära vajalikud ettevaatusabinõud, pidurdamisvõtted, lubatud kiirused mitmesugustes tingimustes jne. Rööbiti sellega on soovitav vastavate stampide abil teha teekonnalehtedele hoiatavad märkused uduse või vihmade ilma, kiilasjää jms. raskendatud liiklemistingimuste puhul, näiteks: «Täna sajab vihma! Ole ettevaatlik sõitmisel ja pidurdamisel!» Samasuguste pealkirjadega plakateid või valgustatud transparente võiks kasutada ka garaazide, parkide ja depoode väljasõiduvärvavate juures.

Vastavalt ohutustehnika-eeskirjade nõuetele tuleks kõigis automajandeis üles seada liiklusmärgid, mis osutavad liiklusvahendeile ettenähtud liikumise suunda ja piiravad liikumise kiirust — ruumides kuni 5 km/t., territooriumil kuni

10 km/t. See distsiplineerib liiklusvahendite juhte ja väldib pealesõiduvõimalikkust inimestele ning liiklusvahendite kokkupõrkeid majandi territooriumil.

Tööpäeva režiimist range kinnipidamine liiklusvahendite juhtimisel, see tähtis töökaitse nõue, on oluline ka liiklemise ohutuse kindlustamisel. Ei ole just harvad juhud, kus liiklusvahendi juht on sooritanud avarii liiga pikast tööpäevast tingitud üliväsimuse tõttu. Seepärast on hädavajalik, et liiklusvahendite juhtidele loodaks sellised töötingimused, et neil poleks vaja teha ületunde ega töötada üle määratud tööaja.

Tähtis koht jõuvankrijuhtide hulgas kutsealaste teadmiste levitamisel, nende kvalifikatsiooni ja distsipliini tõstmisel, seega ohutu liiklemise kindlustamisel, on auto-motoklubidel, nagu need on juba ammu organiseeritud teistes liiduvabariikides ja suuremates linnades. Selline klubi, olles jõuvankrijuhtide mass-organisatsioon, võtab oma esindajate kaudu osa tänavaliikluse korraldamise küsimustest, annab välja trükitud bülletääne, milles käsitletakse eeskätt liiklemise tehnilisi ja ohutust kindlustavaid küsimusi, ning korraldab sportlikke võistlusi jõuvankrijuhtide hulgas liiklemiseeskirjade parema tundmise ja täitmise kohta. Selliste üritustega pööratakse laiade liiklejate hulkade tähelepanu liiklemisohutuse küsimustele. Ka meil on ammu küpsenud vajadus organiseerida säärane automotoklubi esialgu vähemalt Tallinnas.

Kuna liiklusõnnetustel saavad kõige sagedamini kannata jalakäijad ja liiklusvahendeil kaasasõitjad-reisijad, siis on otsustav tähtsus elanikkonna hulgas tehtaval selgitustööl õige ja ohutu käitumise kohta liiklemisel. Selle selgitustöö eesmärgiks on anda kõigile elanikele juhiseid ettevaatliku ja distsiplineeritud käitumise kohta tänavaliikluses, samuti üldkasutatavate liiklusvahendite (trammide, autobusside) kasutamisel. Tuleb kasvatada vastutustunnet ja selgitada liiklemiseeskirjade täitmise vajalikkust liikleja enda huvides, et ära hoida ohtu jääda invaliidiks või koguni saada surma nende eeskirjade mittetäitmise ja hoolimatu või riskiva käitumise puhul tänaval või üldkasutatavate liiklusvahendite kasutamisel.

Ohutu liiklemise alal elanikkonna hulgas tehtava propaganda vahendid ja viisid peavad olema mitmekesised. Olulisemad neist on:

1) süstemaatiline andmete avaldamine tekkinud liiklusõnnetuste kohta ajalehtedes ja ajakirjades, vastavate kommentaaridega ja ohutuks liiklemiseks tarvitusele võetud abinõude kriitilise hinnanguga;

2) raadio- ja televisioonisaadete kasutamine üleskutsete, informatsiooni, lühivestluste ja nõuannete andmiseks ohutu liiklemise kohta;

3) kinodes ohutut (resp. ohtlikku) liiklemist käsitavate lühimetraažiliste filmide ja üksikute filmikaadrite demonstreerimine enne seansside algust;

4) lendlehtede levitamine, milledes on toodud tähtsamad reeglid õigeks ja ohutuks liiklemiseks ning illustreerivad näited tüüpilistest olukordadest liiklemisel ja võimalikud tagajärjed väära käitumise puhul;

5) loengute ja vestluste pidamine liiklusalastel teemadel töötajate koosolekuil, kultuurimajades, klubides, puhkekodudes jne.;

6) liiklemisteemaliste plakatite ja fotovitriinide ülespanek publiku massilise kogunemise kohtades, nagu teatrites, rahvamajades, kinode fuajeedes, raudtee- ja lennujaamades, suuremates käitistes jne.;

7) liikluspäevade või liiklusnädalate korraldamine ülelinnalises või ülevabariigilises ulatuses, mispuhul ametlike ja ühiskondlike organisatsioonide aktiivsel osavõtul viiakse läbi mitmesuguseid üritusi ohutu liiklemise propageerimise eesmärgil.

Kõikide eelnimetatud ürituste läbiviimisel tuleb silmas pidada, et tänavail liiklemise reeglid näivad peaaegu kõikidele olevat tuttavad ja seepärast ka ebahuvitavad. Ainult hästi organiseeritud, läbimõeldult ja kvaliteetselt esitatud ning kunstiliselt kujundatud materjal äratab lugejas, kuulajas või vaatajas vajalikku tähelepanu ja huvi.

Nagu kogemused näitavad, on täiskasvanud elanikkonna hulgas tänavaliiklusel väära käitumise põhjuseks õige paljudel juhtudel aastate jooksul kujunenud harjumused. On loomulik, et nende harjumuste asendamine uutega leiab küllaltki suurt vastuseisu, nii teadlikku kui alateadlikku. Seepärast on soovitatav tänavail distsiplineeritud käitumise harjumusi hakata kasvatama juba lapseast.

Mis puutub laste hulgas tehtava selgitus- ja kasvatustöö vormidesse, siis kõigepealt tuleks kõikides alg- ja keskkoolides läbi viia ohutu liiklemise õpetus vastava miinimumõppeprogrammi järgi, nagu see nüüd ka on kavandatud.

Teiseks tuleks lasteaedades, koolides ja pioneerimalevates organiseerida näitusi ohutu liiklemise teemadel, kusjuures lapsed näituse eksponaatide (jooniste, plakatite, fotode, ajalehtedest väljalõigete, diagrammide) valmistamisest aktiivselt osa võtaksid.

Kolmandaks oleks vaja koolides organiseerida ohutu liiklemise ringid ja liiklemise järele valvavad patrullid. Need patrullid, koosnedes ohutu liiklemise reegleid hästi tundvatest ja täitvatest õpilastest, aitaksid kindlaksmääratud ajal, enne õppetundide algust ja pärast tundide lõppu, nooremail õpilastel ohutult liikuda üle sõidutee, astuda trammivagunisse jne., valvaksid õpilaste poolt liiklusreeglite täitmise üle ja kutsuksid korrarikkujad korrale.

Elanikkonna hulgas õigesti ja hästi organiseeritud ohutu tänavaliikluse propaganda- ja selgitustöö, samuti süstemaatiline kasvatustöö liiklusvahendijuhtide hulgas, vähendavad liiklemiseeskirjade rikkumise juhtusid kõige tõhusamalt, kindlustades seega liiklemisjulgeolekut. Sellega väheneb ühtlasi vajadus rakendada trahvimist ja muid karistamisabinõusid. Ongi õigem rakendada võimalust mööda kõiki selgitus- ja kasvatustöö vahendeid ja alles siis, kui need pole soovitud tagajärgi andnud, rakendada karistusabinõusid.

Muidugi ei või jätta karistamata liiklejaid, kui nende käitumine on tekitanud või oleks võinud tekitada ohtu liiklemisel. Et karistuste määramisel oleks vajalik kasvatav, parandav mõju, tuleb neid määrata ainult täiesti põhjendatud juhtudel, õiglaselt ja nii, et karistatu aru saaks, milles tema süüdi oli. Igal trahvi või karistuse määramise juhul peab karistuse määraval olema täiesti selge, milles seisnes liiklemiseeskirja rikkumine, millises olukorras see toimus ja milline karistusmäär on konkreetsel juhul kõige õiglasem ning otstarbekam. Vastupidistel juhtudel, kui asjasse suhtutakse formaalselt, võivad olla mittesoovitavad, negatiivsed tagajärjed. Näiteks, kui autojuht sooritab pöörde ristteel 15 km/t. kiirusega (liiklemiseeskirjadega lubatud 5 km/t. asemel), siis võib see mõnel juhul olla väga ohtlik, — kui tegemist on piiratud nähtavusega või elava liiklusega kohaga, ja sel puhul on juhi karistamine täiesti põhjendatud ning vajalik, selleks et juht edaspidi sellisest ohtlikust käitumisest hoiduks. Mõnel teisel juhul aga, kus 15 km/t. kiirusega pöörde sooritamine ei saa kellelegi mingit ohtu tekitada (hea nähtavus, lai ja vaba sõidu-

tee), oleks juhi karistamine põhjendatud ainult liiklemiseeskirjade formaalse rikkumisega ja seepärast mitte otstarbekohane, sest liiklemiseeskirjade eesmärk on tagada häireteta ja ohutu liiklemine, mitte aga liiklejate takistamine ja nende karistamine.

Mis puutub liiklemiseeskirjade kuritahtlikku rikkumisse, nagu seda on metsik kihutamine ja liiklusvahendi juhtimine purjus olekus, siis tuleb siin kõige otsustavamalt ja rangevalt vahele astuda, et ära hoida sellest tekkida võivaid raskeid tagajärgi. Leebe ja liberaalne suhtumine sellistesse juhtidesse on lubamatu, kuna see tõstab liiklemisel ohu tekkimise võimalikkust. Korduvatel avariijuhtudel ja purjus olekus jõuvankri juhtimisel, kui on ilmselt näha, et juht ei ole suuteline käituma ohutu liiklemise nõuete kohaselt, tuleb ta välja lülitada liiklusvahendi juhtimise tegevusest juhtimisloa äravõtmisega pikemaks ajaks või jäädavalt. Seejuures tuleb lähtuda vaatekohast, et juhtimisloa äravõtmine ei ole mitte niivõrd tema karistamine, kuivõrd profülaktiline abinõu raskete tagajärgede ärahoidmiseks nii temale enesele kui ka teistele liiklejatele. Nii mõnigi kurb õnnetus oleks sel puhul jäänud olemata.

Tuleb tähendada, et arvamus, nagu karistataks meil liiklusvahendijuhte ebakaines olekus juhtimise eest liiga rangealt, ei ole päris õige. On teada, et paljudes välisriikides karistatakse liiklusvahendijuhte, kes on juhtimise ajal ebakaines olekus, kuigi nad pole sooritanud avariid, kõrgete rahatrahvidega või vanglakaristusega kuni 1 aastani.

Ebakaines olekus liiklusvahendi juhtimiselt tabatud juhtidele tuleks vaadata mitte ainult kui töödistsipliini rikkujale, vaid kui töölepingu rikkujale ja tööandja peaks nad vallandama.

Kahjuks esineb meil selliseid väärnähtusi, kus asutakse täiesti alusetult kurja teinud juhtide kaitsmisele, antakse välja ebaobjektiivseid iseloomustusi, millega uurimis- ja kohtuorganeile tahetakse asja otsustamisel mõju avaldada. Näiteks Tallinna Taksopargis lubati edasi töötada taksoauto juhina kod. R-il, kes kohtu poolt oli auto avarii tekitamise eest karistatud.

Kui sama R. tekitas autot ebakaines olekus juhtides uuesti avarii, mille tagajärjel sai ta ise ja autos viibinud reisija raskeid kehavigastusi, siis andis taksopargi direktor R-i kohta mitteobjektiivse iseloomustuse ning asus koos ametiühingu kohaliku komitee esimehega



Joon. 76.

Purukssõidetud autode rusud ühe suurema automajandi õues.

R-i kaitsma, taotledes rahvakohtult R-i kohta asja menetluse lõpetamist. Nii iseloomustuses kui taotluses polnud arvestatud ega ära näidatud seda fakti, et R-i oli alles samal aastal auto avarii tekitamise eest kohtu korras karistatud.

Toodud fakt näitab iseloomulikult, kui vääralt mõnel pool kaadri valikust ja sellega seoses liiklemise ohutuse kindlustamisest aru saadakse.

Ei tohi unustada, et liiklemiseeskirjadega kindlaks määratud nõuete täitmine ei ole mitte iga üksiku liikleja isiklik asi, vaid see on üldrahvaliku tähtsusega, millesse iga kodanik peab suhtuma täie tõsiduse ja vastutustundega. Ohutu liiklemise küsimus on ka rahvamajanduslikult tähtis, kuna see on vahetult seotud liiklusvahendite tehnilise võimsuse maksimaalse ära kasutamise küsimusega. Näiteks liiklemiseeskirjade puudulik täitmine on üheks oluliseks põhjuseks, miks senini pole võimalik olnud tõsta autode ekspluatatsioonilist kiirust ja saab kasutada ainult 1/4 veoautode tehnilisest võimsusest. Järelikult on see tõsiseks takistuseks autotranspordi alal tööviljakuse tõusule. Ainult kõige laiemate liiklejatehulkade aktiivsel kaasaitamisel saab õigesti ja hästi organiseerida võitlust liiklemise ohutuse eest — liiklusõnnetuste vastu — ning ainult siis annab see positiivseid tulemusi.

Siinjuures oleks soovida, et sääraseid organisatsioonid nagu Autotranspordi- ja Maanteetöölise Ametiühingu Vabriiklik Komitee ja Eesti Vabriiklik Teaduslik-Tehniliste Ühingute Nõukogu oma töös senisest suuremal määral osutaksid tähelepanu liiklemise ohutuse küsimustele.

Võib loota, et NSV Liidu Ülemnõukogu 7. istungjärgul vastuvõetud otsused rahvamajanduse juhtimise täiustamise alal, mis võimaldavad majanduse ning kultuuri edasise õitsengu, loovad paremad tingimused ka tänavaliiklemise organiseerimise ja korraldamise alal.

---



---

---

## SISUKORD

Saateks . . . . .	3
I peatükk. Tänapäeva tänavaliikluse iseloomustus. Tänavate ja teede läbilaskevõime. Liiklemise reguleerimise vajalikkus . . . . .	5
II peatükk. Liiklusõnnetuste liigitus. Liiklusõnnetuste põhjused . . . . .	11
III peatükk. Liiklusõnnetuste tõenäolisus antud olukorras. Liiklejate riskiv tegutsemine ja selle lubamatus. Liiklemiseeskirjade osatähtsus liiklemise julgeoleku kindlustamisel . . . . .	18
IV peatükk. Liiklejate vastutus liiklemiseeskirjade rikumise puhul . . . . .	24
V peatükk. Alkohol ja liiklusõnnetused . . . . .	27
VI peatükk. Kuidas peab käituma jalakäija ja liiklusvahendi kasutaja-reisija. Juhiseid noortele . . . . .	34
VII peatükk. Mida peab teadma veoautoga kaasasõitja-reisija . . . . .	48
VIII peatükk. Kuidas peab käituma jalgrattur? . . . . .	52
IX peatükk. Mida peab tegema mehaanilise liiklusvahendi juht liiklusõnnetuste ärahoidmiseks . . . . .	55
X peatükk. Mida peab tegema transpordimajandi juhtkond liiklusõnnetuste ärahoidmiseks . . . . .	78
XI peatükk. Mõningaid näiteid tekkinud liiklusõnnetustest . . . . .	80
XII peatükk. Kuidas toimida tekkinud liiklusõnnetuse puhul . . . . .	100
XIII peatükk. Mida teha liiklemisolude parandamiseks ja liiklusõnnetuste vastu võitlemiseks . . . . .	119

---

Пеэтер Юганович Хырак  
БЕЗОПАСНОЕ ДВИЖЕНИЕ

На эстонском языке  
Эстонское Государственное Издательство  
Таллин, Пярнуское шоссе, 10

Toimetaja H. Märtson

Tehniline toimetaja M. Aardma

Korrektorid E. Toots ja H. Viljamaa

Ladumisele antud 9. III 1957. Trükkimisele  
antud 10. V 1957. Paber 54×84, 1/16. Trüki-  
poognaid 8,25. Formaadile 60×92 kohaldatud  
trükipoognaid 6,77. Arvutuspoognaid 6,93.  
Trükiarv 10 000. MB-03916. Tell. nr. 2087.  
Trükikoda «Kommunist», Tallinn, Pikk tn. 2.

Hind rbl. 2.45.

Rbl. 2.45

A-21552

TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00357090 2