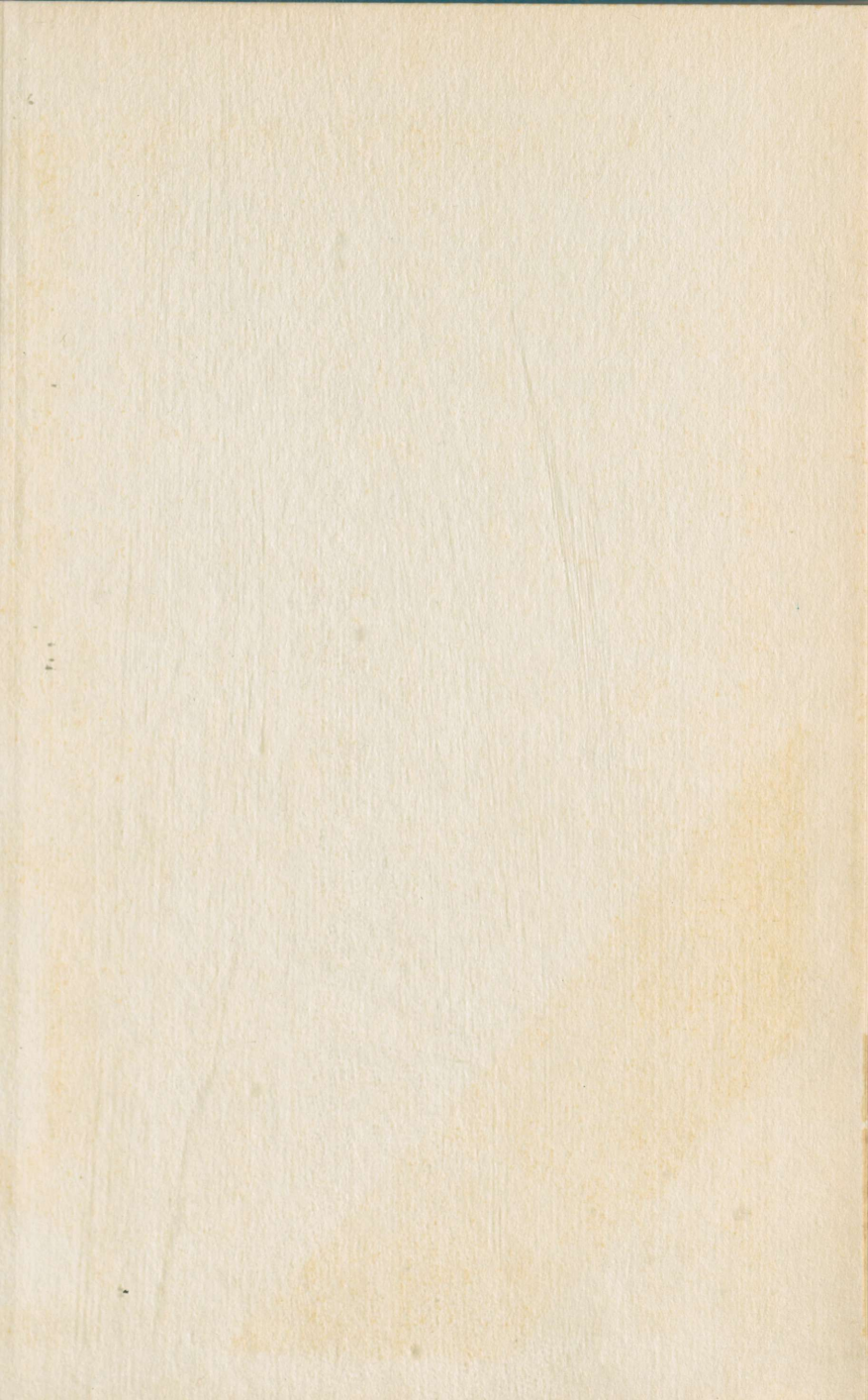
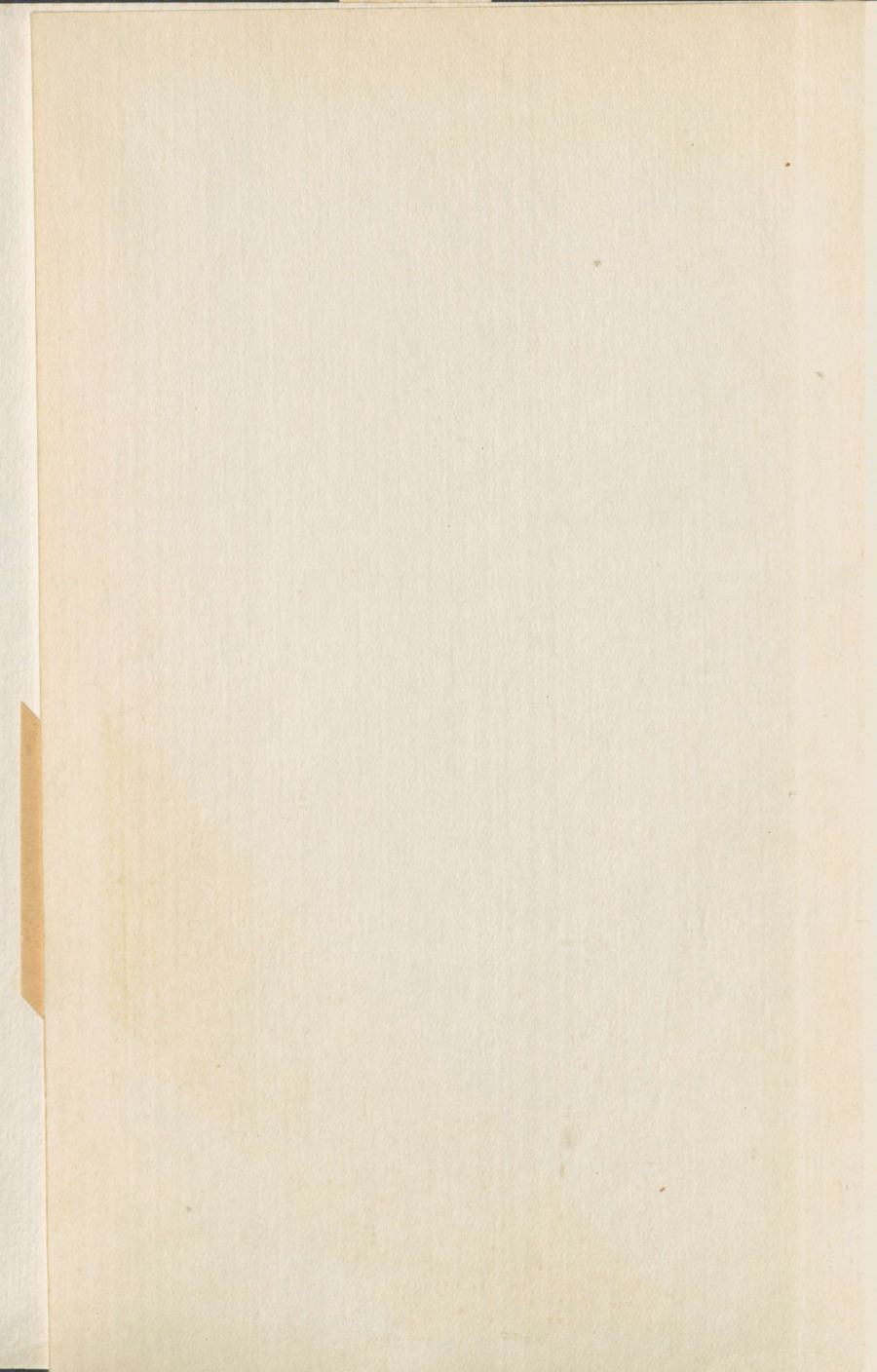


H.TAIDRE

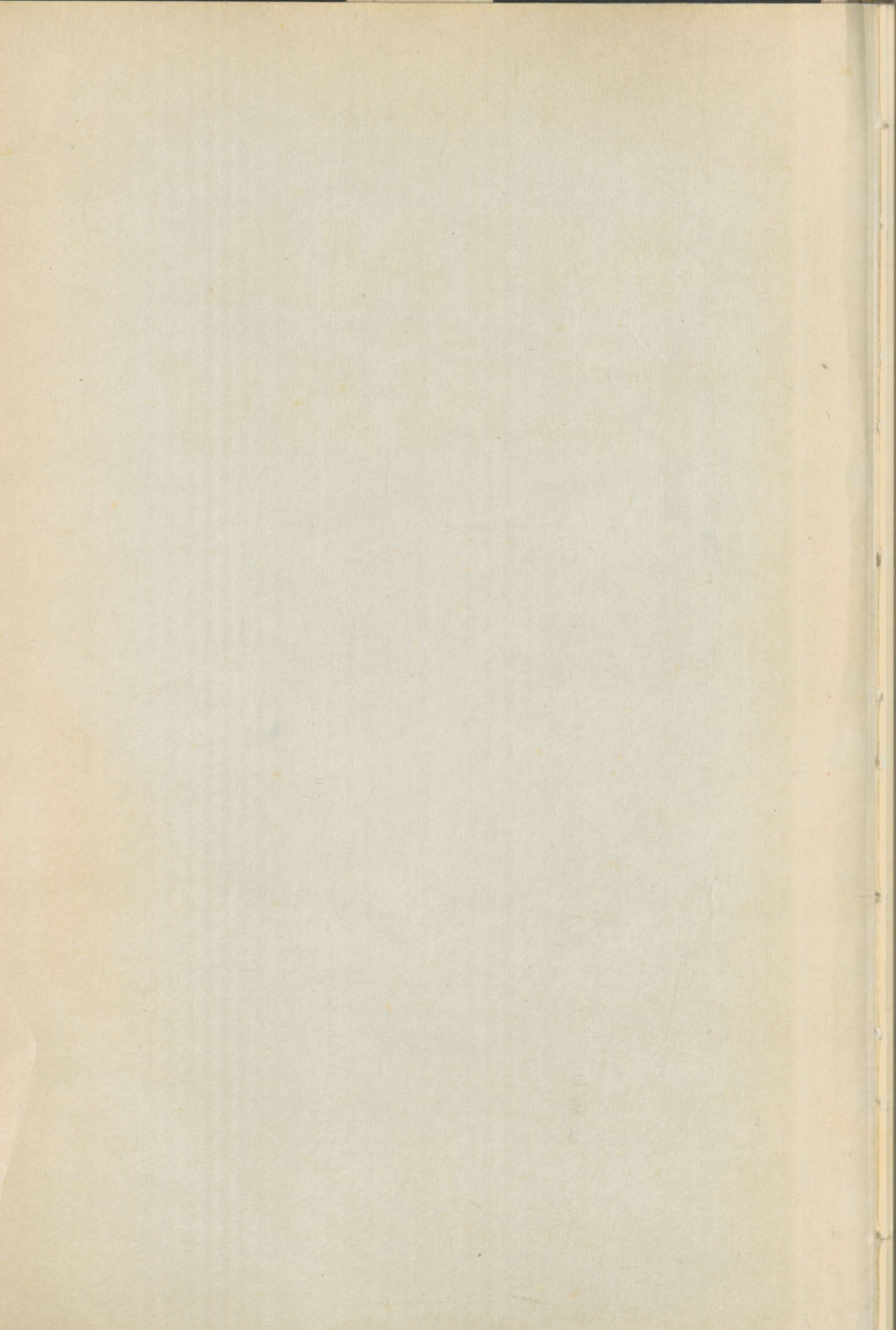
MINA
-- JA
TÄNÄV







H. TAIDRE · MINA JA TÄNAV



A-31192 II

H.TAIDRE

**MINA
-- JA
TÄNAV**



«EESTI RAAMAT» · TALLINN 1970

6L

T06

Illustreeris ja kaane kujundas
E. Valter

Autor on tänulik V. Põltsi
ja R. Virkuse asjalikele mär-
kustele ja nõuannetele.

2
Tartu Riikliku Ülikooli
Raamatukogu

84145

Tüdrukutirts või poisipõnn teeb esimesi kartlikke samme. Perekonnas on see suursündmuseks. Ema-isa silmis särab rõõm. Jah, ta käib!!! Nüüd on väikese inimese ees avatud sootuks laiem maailm. Ettevõetud uurimisetked toas lõpevad sagedasti vopsu ja muhuga. Peagi tehakse tutvust hooviga, sealt tänavale on aga ainult mõni samm. Tänav!

Peagi heliseb esimene koolikell, algab koolitee. Nüüd on väikesest inimesest saanud üks paljudest liiklejatest. Kooliminekuks valmistatakse last ette, talle õpetatakse selgeks tähed, numbrid — siis on koolis kergem. Nii ta on. Kuidas aga kooli minna, kõndida tänaval, käituda liikluskeerises — seda peetakse vähetähtsaks.

Igapäevases töös puutun kokku liikluse varjukülgede ja nende kurbade tagajärgedega ning mul on täielik alus väita, et liiklusreegleid ei tunne paljud täiskasvanud, rääkimata lastest. Saates last kooliteele tavaliselt ikka hoiatatakse: «Ära tänaval jookse, jää auto alla!» See on õige, nii võib juhtuda. Tänaval peab käituma tähelepanelikult. Niisugune hoiatus külvab väikese inimese põue ka kartusekübeme. Hirnu kaaslaseks on aga ettevaatamatus, hooletus, väledad jalad. Tänavaga vastu peab kasvatama austust, mitte aga hirnu.

Iga inimene peab teadma, tundma liiklusreegleid, mis on sama kui arsti ettekirjutus haigele. Ka kõige parem retsept raviks on väärtusetu, kui patsient selle järgi ei toimi. Ravi efektiivsus oleneb eelkõige tarbijast endast. Raviprotseduuri range täitmine peletab tõve. Ka liikluseeskiri on ainult retsept, tema täitmine tagab pika ea ja tervise. Alaliselt muutavas liikluskeerises peab iga jalakäija vabalt orienteeruma, peab teadma, mida teeb auto, mootorratas, tramm. Mõtlemiseks pole sagedasti ahti, kõik peab kulgema kuidagi iseenesest. Et selleni jõuda, peab iga jalakäija eelkõige kontrollima oma käitumist tänaval, kuni

pidev harjutamine muutub tavaks. Tänav nõuab igalt liiklejalt kõrget käitumiskultuuri.

Minu kirjutis on eelkõige adresseeritud kooliõpilaste liiklusvaistu kujundamiseks ja ka tagasihoidlikuks meeldetuletuseks täiskasvanuile. Ehk aitab kirjutatu mõnevõrra paremini mõista ja lahti mõtestada liikluskeerises varitsevaid ohte, keerdsõlmi, kasvatada lugupidamist tänava ning liiklusprobleemide vastu.

Millegipärast arvatakse, et sõidukite rohkusega kaasneb paratamatult õnnetuste sagenemine. See pole nii. Sõidukite rohkusega kaasneb küll õnnetuste tekkimise võimaluse suurenemine, kuid võimalus pole veel õnnetus. Kui tänaval sõidab üks auto ja kõnnib üks jalakäija, siis nende kokkupõrkamise võimalus on minimaalne. Kui sõidab kaks, kolm, kümme, sada autot, kui tänaval kõnnib rohkem jalakäijaid, siis kahtlemata suureneb kokkupõrkamise oht. Kuid õnnetuste suhteline arv on aasta-aastalt vähenenud, võrreldes sõidukite arvu mitmekordistumisega. Võrreldes 1950. aastaga on sõidukite arv Eesti NSV-s suurenenud 11,4 korda.

Liiklusõnnetusi on võimalik vältida. Saladus peitub eelkõige inimeses, aga mitte sõidukite rohkuses.

Tänav oma paljude sõidukite ja tuhandete jalakäijatega pole mingisugune tapalava, kus purunevad sõidukid, saavad vigastada ja hukuvad inimesed. Tänav ei talu meelevaldset käitumist.

Kõik järgnev on retsept, mis sobib kõigile, edaspidine aga oleneb juba tarbijast.

Head teed!

Autor

1. INIMENE, SÕIDUK, TEE

Esimene sõiduk, veoloomad
Teed, esimesed liiklusreeglid
Teele tuli auto
Autotranspordi osatähtsus
Kordamisküsimused

ESIMENE SÕIDUK, VEOLOOMAD

Kauges minevikus metsloomi jälitades sattus ürginimene laia jõe äärde. Vastaskalda aasal sõid metsloomad lopsakat rohtu. Ihaldatud jahisaak, kosutav toidupoolis oli pea-aegu et käes... Jõgi... Juba mitmendat päeva ei õnnestunud inimesel ühtegi looma tabada, nälg andis end teravalt tunda. Rahulikult voolas jõgi oma iidse sängis, rahulikult jalutasid vastaskaldal loomad, ürginimene luuras saaki, otsis toitu. Tühi kõht, nälg, võitlus olemasolu eest piitsutas inimest üha tagant. Ta püüdis jõge ületada ujudes, nagu oli näinud metsloomi tegemas. See ettevõtmine oleks võinud halvasti lõppeda. Vaevu õnnestus tal triivivast puutüvest kinni haarata, see päästis, kandis teda edasi...

Nii sai puutüvest inimese abiline. Hiljem juba põletati see seest õõnsaks ja oligi esimene sõiduk valmis. Siis lisandusid puutüvest meisterdatud paadile aerud ja puri. Nüüd võis inimene juba tasapisi mööda jõgesid ja teisi veekogusid liikuda. Seoses liiklusega jõel tekkisid ümbrusse inimasulad ja kaubalinnad.

Metsloomade kodustamisega said töö- ja sõiduloomadeks härjad, eeslid, kaamelid, jakid, muulad, hobused, koerad, põdrad, elevantid. Kui hobune hakkas vankrit vedama, sai temast maismaal inimese kõige hinnatavam abiline mitmefeks aastasadadeks.

TEED, ESIMESED LIIKLUSREEGLID

Inimesele nii hädavajalik sõidu- ja töövahend vanker ei tahtnud kuidagi pehmel ja konarlikul maal veereda. Ta nõudis kõva pinnast, teed.

Esimesed teed rajati juhuslikult teeliste endi poolt. Mitmekordsel läbisõidul kujuneski midagi teetaolist, mis lookles mööda metsi ja lagendikke. Suuremate teede äärde tekkisid postijaamad, kus puhati, vahetati hobuseid. Üha rohkem kohtusid teedel inimesed, järjest tekkis juurde uusi ja uusi teid. Eriti agarad teede rajajad olid sõdalased: nad liikusid suurtes voorides, tegid soodes isegi palkkattega teid, ehitasid sildu üle jõgede. Ikka ja jälle ristus üks tee teisega. Teede ristumiskohad tekitasid segadust. Missugust teed mööda minna, et jõuda soovitud kohta?

Tsaar Peeter I, kes oli tuntud reisimehe ja väepealikuna, käskis teede tähistamiseks nende ristumiskohtadesse puust postid üles seada. Alates 1817. aastast hakati teede äärde



verstaposte panema, mis näitasid kaugust ühest postijaamast teise. Telegraafi tarvituselevõtmisega hakati verstapostide numbreid kinnitama telegraafiliini postide külge.

Paremaks märkamiseks värviti need alt verstaposti moodi triibuliseks. Alates 1871. aastast seati üles metallist verstapostid, milleks olid tavaliselt vanad, kõlbatud raudteerööpad. Materjali puuduse tõttu tehti seda viie versta tagant.

Kitsukesel teel kohtusid teineteisele vastusõitvad teelised. Kõrvale hoida polnud võimalik, mistõttu tekkisid tülid ja arusaamatused. Kes peab teed andma? Kellel on õigus? Ja õigus oli...

Emalt teekäänaku tagant traavib välja mõisniku mitmehobusetõld. Juba kaugelt on kuulda ulja kutsari piitsaplaksatusi ja hõikeid: «Tee vabaks! Saksad sõidavad!» Nüüd pidi talumatsist teeline oma hobusekronuga kiiresti tee vabastama, muidu võis ennast ümberpaisatud koorma ja purunenud aisaga kraavist leida. Tee ja õigus olid sakste päralt. See oli kirjutamata seadus — liiklusreegel. Ka jalakäijast teelised said vahel oma turjal kutsarite piitsasähvatusi tunda, kui juhtusid liialt kauaks sõiduteele jääma või ei jõudnud õigel ajal mütsi peast kahmata ja kummardada, et kõrget härrat tervitada. Küllap võttis jalakäijate «piitsutamine» üha enam hoogu ja muutus moeasjaks, sest anti välja ukaas: «Suurtele valitsejatele on teatavaks saanud, et paljud sõidavad saanidega, kasutades pikki piitsu. Sõidavad ettevõtetamatult, peksavad piitsuga ka inimesi. Nüüdsest alates sõita nagu varem,» s. t. ilma piitsata.

3. jaan. 1683. a.
Peeter Aleksejevitsš.

See Peeter I ukaas oli esimene liiklust reguleeriv dokument Venemaal. Ilmselt ei muutunud asi paremaks. Inimestele pealesõitmisel jätkusid, liiklus hakkas üha enam ja enam ohvreid nõudma.

9. märtsil 1730 tehti teatavaks keisrinna Anna Ivanovna ukaas, mille kohaselt kihutajaid ja inimestele pealesõitjaid hakati kinni pidama. Karistuseks määrati kutsaritele ihu- nuhtlus, mõisnikele rahaträhv.

See ukaas pani nii mõnegi ulja kihutaja mõtlema. Kui alla- aetuks osutus pärisorjast talupoeg, jäid vitsad «tõsisemat» kuritegu ootama. Ohtlikuks kippus asi minema siis, kui sõi-

duki alla jäi mõni kõrgemast soost inimene. Kutsar sai siis oma teenitud viitsad.

Möödusid aastad. Teedele ilmusid esimesed mootorsõidukid — autod. Esialgu kutsuti neid «ilma hobuseta, roobasteta teel, mitte aurujõul veerev vanker». Autod kui vankrite «vanemad vennad» nõudsid omakorda: meie vajame teid, häid, siledaid ja sirgeid.

1920. aasta 10. juunil kirjutas V. I. Lenin alla dekreedile, mis määras kindlaks autode liiklemise korra Moskvas ning selle ümbruses. Autode ja mootorrataste suurimaks kiiruseks võis olla 25 versta tunnis (1 verst=1,0668 km). Autojuhtidelt nõuti rangelt sõitmist tee paremal poolel.

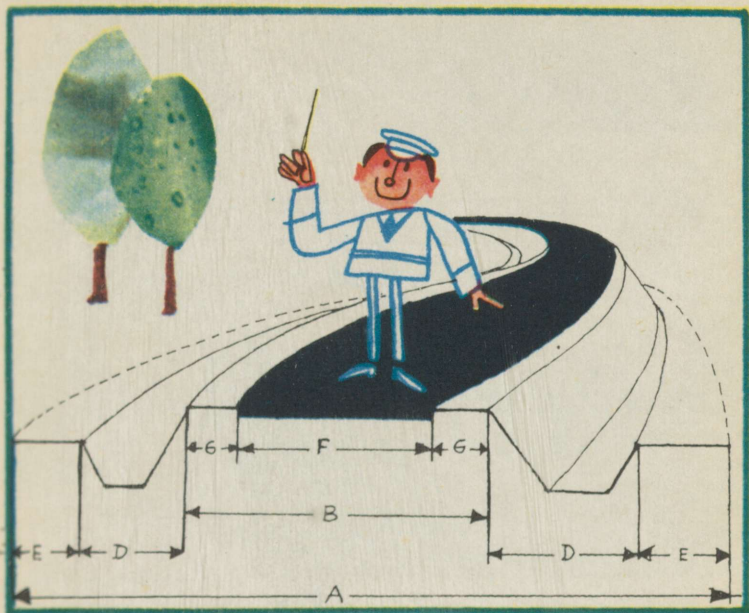
Praegu on meie maal enam kui poolteist miljonit kilomeetrit maanteid. Kui kõik need ühte ritta seada, saaksime niisuguse pika tee, mis ulatuks neli korda Maalt Kuule. Reisi-mees aga, kellel tuleks pähe kõik meie kodumaa teed sõiduautoga «Volga» läbi sõita, peaks puhkamata sõitma kolm aastat järgemööda 60-kilomeetrise tunnikiirusega. Jalgsi matkajal kuluks selleks tervelt 139 aastat, kui ta iga päev kõnnib 30 kilomeetrit.

Maanteid on mitmesuguseid. Nad jaotatakse viide klassi (kategooriasse). Teed, mis ühendavad suuri linnu ja tähtsaid majandusrajoone, kuuluvad I ja II klassi. Need on kõige paremad teed.

Tee elemendid:

A — tee vöönd, B — tee tamm, F — sõidutee, G — teepeenrad, D — kraavid, E — kraavi ääred.

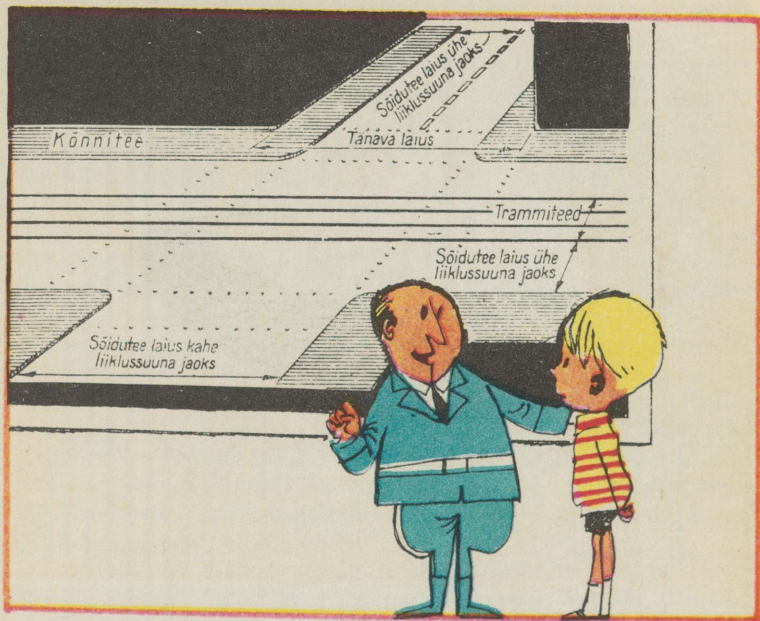
Teed jagunevad veel pea- ja kõrvalteedeks. Kõrvaltee on niisugune tee, mis suubub peateele. Kõrvaltee on peateest kitsam. Linnas nimetatakse teid tänavateks. Tänavaid ja teid kasutavad sõidukid ja jalakäijad. Jalakäijad liiguvad kõnniteedel, nende puudumise korral teepeenral. Sõidutee on sõidukite päralt. Sõidutee asetseb kahe kõnnitee (teepeenra) vahel. Kohta, kus kaks tänavat (teed) kohtuvad, nimetatakse ristteeks.



TEELE TULI AUTO

Palju on meie maal teid ja mitmesuguseid sõidukeid. Teedel sõidavad sõidu- ja veoautod, autobussid, trollibusid, trammid, mootorrattad, motorollerid, mopeedid, mootorjalgrattad, traktorid ja tavalised jalgrattad. Kõige rohkem on siiski autosid. Auto! Mida kujutas endast esimene auto, kuidas ta välja nägi?

See oli umbes 80 aastat tagasi (1888. a.), kui üks autoasjan-duse pioneer — Karl Benz — lõpetas esimese mootori jõul liikuva mootorkaessi (tõlla) ehitamise ja tegi esimest proovisõitu. Pikemale automatkale ta siiski ei riskeerinud minna. Palju ettevõtlikum aga oli tema naine Berta Benz. Mehe teadmata otsustas ta teha pikema proovisõidu koos kahe täisealise pojaga, kes tundsid hästi isa ehitatud sõidukit. Sõit algas. Vaevalt seda sõiduks nimetada võib. Teel tuli tegelda rohkem auto remontimisega. Algul läks kõik korda:



mootor mürises kõrvulukustavalt, paksud suitsupilved panid sõitjad läkastama. Teised teelised hoidusid aupaklikult eemale hirmuäratavast, suurte ratastega «elukast», koerad klähvisid hääle kähedaks, hobused traavisid hirnatades läikivate tõldadega mööda, jättes kaugele maha auto ja tema tahmased sõitjad. Teeäärse küla poisikesed jooksid autost ette, peatusid ja ootasid autot järele. Pole midagi imestada, auto sõitis siis 5—7 km tunnis.

Esimeseks äparduseks oli kütuse juurdevoolutoru ummistumine. Selle puhastamiseks kasutasid poisid ema kübaranõela. Täbaram lugu oli siis, kui hõõrdus katki süüteküünla juhtmestiku isolatsioon. Puudus tagavarajuhe. Siin tuli appi ema leidlikkus. Juhtme isoleerimiseks kasutati kummist sukapaela. Suurem remont tehti autole pärast kahekümnekilomeetrist läbisõitu. Esimeseks remontijaks oli — kingsepp! Auto piduriklotsid olid niivõrd kulunud, et need tuli vahetada. Kingsepalt osteti nahka ja meistri abiga löödi see klotsidele.



Kahel korral remonditi ülekandekette. Jõud kanti mootorilt ratastele üle peaaegu niisamasuguse ketiga nagu jalg-rattakett, mis oli muidugi tunduvalt tugevam. Sõidu ajal aga ketid «venisid» ja libisesid ratastelt maha. Hädalisi aitas sepp, kes mõned lülid veninud ketist kõrvaldas ja selle parajaks sobitas. Oli ka teistsuguseid äpardusi. Teetõusudel tõukasid sõitjad autot tagant. Bensiini ostmiseks pöörduiti apteekri poole, sest tol ajal müüdi bensiini apteegis.

Nüüd sõidavad autod sootuks kiiremini ja neid on palju rohkem. Enne Esimest maailmasõda (1914. a.) oli tsaar-Venemaal ligi 4000 mitmesugust autot. Nüüd sõidab Saaremaa teedelgi üle 6000 auto. Tallinna Rae registril oli 1918. aastal 300 voorimeest ja 120 mitmesugust mootorsõidukit. Kui nüüd kõik Tallinna mootorsõidukid seada üksteise järel ritta, siis see rivi ulatuks Tallinnast Leningradini. Rea ühest otsast teise minekuks kuluks aega üle kuu, kui iga päev käia 10 kilomeetrit.

AUTOTRASPORDI OSATÄHTSUS

Teedel sõidavad küll suured ja väikesed autod, küll järelevankritega ja ilma. Lääkiv «Volga» viib kuulsa teadlase kahe tunniga Tallinnast Tartusse tähtsale nõupidamisele. «Zaporožetsi» esiklaasil on nelinurk tähega «P» — see märk ütleb, et roolis on invaliid, võib-olla Suure Isamaasõja invaliid, kellelt sõda võttis jala, võib-olla koguni mõlemad. See spetsiaalselt temale kohandatud auto on antud talle tasuta.

Helekollane tsistern — veoauto toob kolhoosist linna piima. Tema ümaras «kõhus» jätkub piima 6000 lapsele, selles saaksid jooksu- ja söönuks 150 klassi (õ 40 last) õpilased. Autod, millele on peale kirjutatud «Toiduained», «Leib», «Liha», «Piim», veavad toiduaineid kauplustesse. Suured veoautod veavad toormaterjali tehastele, ehitusmaterjali ehitustele, kaupa kauplustesse. Valgevene autotehases ehitati autokallur BelAZ-549 (BelAZ — Valgevene autotehase lühendatud nimi), mille kandevõime on 75 tonni, s. ö. 1500 kotti (õ 50 kg) kartuleid. Auto ise kaalub 48 tonni, niisama palju kui 800 inimest. Vägilasel on 850-hobujõuline mootor, ratta läbimõõt 2,5 meetrit, sõita võib auto kuni 60 kilomeetrit tunnis.

Kaupa veavad peale autode veel rongid, laevad ja lennukid. Rong toob kauba jaama, laev sadamasse, lennuk lennuväljale — tarbijani aitab sellel jõuda jällegi auto. Ta ühendab omavahel kõik teised transpordivahendid. Auto juhtimine nõuab aga palju teadmisi ja oskust. Enne kui saada autojuhiks, peab oskama käia tänaval. Oskuslik liikumine nõuab igalt jalakäijalt teadmisi, oskust, enesevalitsemist ja distsipliini. Tänaval peab valitsema range kord.

Kordamisküsimused

1. Loetlege veoloomi.
2. Miks suuremad asulad ja linnad tekkisid veekogude äärde?
3. Millised sõidukid liiguvad meie teedel?
4. Kellel oli vanasti eesõigus teel sõita?
5. Kumb sõitis kiiremini: hobutõld või esimene auto?
6. Missugust teed nimetatakse sõiduteeks, missugust kõnniteeks?

7. Missugust teed nimetatakse peateeks, missugust kõrvalteeks?
8. Kes kirjutas alla esimesele dekreedile liikluse korraldamise kohta Moskvas ja selle ümbruses? Millal see oli?
9. Mis juhtuks, kui autojuhid sõidaksid ja jalakäijad kõnniksid tänaval nii, kuidas kellelegi meeldib?
10. Miks tänaval ei tohi mängida?
11. Mida nimetatakse ristteeks?
12. Mida tegi Peeter I liikluse paremaks korraldamiseks Venemaal?

2. MIDA NÄEME TÄNAVAL

Hoidu paremat kätt
Tänavatel ja teedel on range kord
Viidad, liiklusmärgid
Risttee
Mürgistusjooned sõiduteel
Kordamisküsimused

HOIDU PAREMAT KÄTT

Kõndides tänaval märkame, et kõik sõidukid: jalgrattad, autod, mootorrattad hoiduvad paremale poole ja annavad üksteisele teed. Liiklus tänaval võib olla ühe- või kahe-suunaline. Ühesuunalise liikluse korral sõidavad tänaval kõik liiklusvahendid ainult ühes suunas, vastassuunas sõitjaid ei ole. Kahe-suunalise liikluse korral on sõidutee mõtteliselt pooleks jagatud (sõitmine toimub parempoolsel sõidutee osal) ja tänaval on kaks teineteisele vastuliikuvat sõidukite rida. Olenevalt sõidutee laiuusest võib tänaval toimuda sõidukite liiklemine ühes, kahes, kolmes või enamas sõidureas — s. t. et sõidukid liiguvad ühes suunas kõrvuti. Nii-sugune mitmerealine liiklemine võib toimuda mõlemas suunas. Kui tänaval on ühes sõidusuunas kaherealine liiklemine, siis nimetatakse seda tänavat kaherealise liiklusega tänavaks, kui on kolmerealine liiklemine, siis kolmerealiseks jne.

Ka jalakäijad peavad hoiduma paremale kõnnitee poolele. Nii ei takista me vastutulijate liiklemist ega sega meist möödujaid.

Väga kauges minevikus lahutas asulaid mitusada kilomeetrit. Kitsad rajad viisid läbi tihedate metsapadrikute. Nii-sugustel teedel oli ohtlik relvata käia. Relvaks aga oli tavaliselt nui, hiljem juba mõök. Kui teelised kohtusid, andsid nad üksteisele teed, hoidudes tee paremale poole. Võõra poole jäi sel kombel kilbiga kaitstud vasakpoolne

kehaosa. Pikapeale muutus parempoolne liiklemine harjumuseks, mis kestab meil ja paljudes teistes maades tänapäevani.

Täiesti vastupidine on tänavapilt Inglismaal, Taanis, Küprosel, Birmas, Indias, Jaapanis, Indoneesias, Tseilonil, Pakistanis, Malais, Nepaalis, Jeemenis, Tailandis, Jamaikal, Trinidadis, Etioopias, Gaanas, Nigeerias, Ugandas, Somaaliimaal, Sudaanis, Tanganjikas, Lõuna-Aafrika Vabariigis, Austraalias ja Uus-Meremaal. Siin toimub vasakpoolne liiklus. Vasakpoolse liiklusega maade elanikkond moodustab 32⁰/₀ kogu maailma elanikkonnast ja ulatub üle miljardi inimese. Autode arv neis maades on ligi 24 miljonit, mis moodustab ligikaudu 10⁰/₀ kogu maailma autopargist.

Inglismaa on vanast ajast olnud suur mereriik. Thamesi jõe suudmesse, kus asub Inglismaa pealinn London, saabus iga päev palju laevu. Tol ajal puudusid nende liikumist reguleerivad seadused ja laevad sõitsid, kuidas kapten heaks arvas. Sageli põrkasid laevad kokku ja purunesid. Siis anti Inglismaal välja niisugune seadus, et laevad hoiuksid kohtumisel vasakule poole.

See seadus võeti hiljem aluseks tänavaliikluse reguleerimisel Inglismaal ja paljudes tema asumaades. Sealsetel autodel on rool paremal pool.

Ka Rootsis kehtis tänavatel vasakpoolne liiklus kuni 1967. aastani. Siis aga otsustati minna üle parempoolsele liiklusele. Mis tingis niisuguse liikluse ümberkorraldamise? Põhjuseks oli see, et väga palju oli liiklusõnnetusi rootsi juhtidega välismaa teedel ja välismaa juhtidega Rootsis. Kaaluti palju, enne kui langetati otsus. Liikluse ümberkorraldamise küsimus võeti valitsuses päevakorda 1954. aastal. Seda vaagiti, kaaluti, arutati, vaieldi ja viimaks ... kümme aastat hiljem, s. o. 1963. aastal võttis valitsus vastu seaduse parempoolse liikluse kehtestamise kohta riigis 1967. aastal. See kujutas täielikku revolutsiooni tänaval. Arvestati välja, et riigile läheb see maksmata üle 600 miljoni krooni. Kui arvestada ümber meie rahaks, siis selle eest oleks võinud ehitada 450 viiekorruselist 90 korteriga maja, osta 40 000 sõiduauto või 38 miljonit kilogrammi šokolaadikompekte.

Kõige kulukamaks läks maksmata autobusside ümberehitus. Siin tuli ju olemasolevad uksed vasakul pool sulgeda ja ehitada uued paremale poole. Niisugune ümberehitus läks maksmata 200 miljonit krooni. Peale selle tuli tänavate ja

teede paremale poole ehitada uued peatuskohad autobussidele, trammidele, taksodele.

Rootsi pealinnas Stokholmis aga likvideeriti trammiliiklus täielikult — see oli odavam kui tema ümberehitamine. Tohtu töö oli liikluskäikude ümbertöstmisega. Stokholmis tõsteti vasakult teeservalt ümber paremale poole üle 20 000 liikluskäigu. Linnas töötati välja sootuks uus liikluskäik.

Parempoolse liikluse kehtestamine nõudis ka inimese, see tähendab jalakäija ja sõidukijuhi «ümberseadmist», tema kohandamist uuele olukorrale. Kõikide liiklejate tavad ja harjumused pidid muutuma. Kogu maal korraldati autojuhtidele ja jalakäijatele spetsiaalsed kursused uute liikluseeskirjade õppimiseks. Koolides viidi sisse kohustuslik liikluseeskirjade õpetamine. Ettevalmistused olid tehtud, saabus kõige vastutusrikkam hetk — ülesõidu praktiline teostamine. See viidi läbi 3. septembri ööl 1967. aastal. Alates kella 1.00-st kuni 6.00-ni oli teedel liiklemine sõidukitele keelatud, erandina võisid liikuda ainult autobussid, kiirabi, tule-tõrje, politsei ja liikluse ümberkorraldamist teenindavad sõidukid. Teedel rauges liiklus viieks tunniks. Nüüd hakkasid spetsiaalsed komandod teedel ümber seadma liikluskäike ja teeviitasid, märgistama sõiduteed. Kell 4.50 peatusid kõik teedel olevad sõidukid kümneks minutiks. See oli omamoodi leinaseisak seni kehtinud vasakpoolsele liiklusele. Kell 5.00 algas uus liiklus — kõik sõidukid pöörasid paremale ja sõitsid ettevaatlikult üle tee telgjoone sõidutee teisele poolele ning jätkasid sõitu tee parempoolisel osal. Kell 6.00 avati liiklus kõigile. Liiklusõnnetuste ja arusaamatuste vältimiseks oli esimesel kolmel päeval sõidukiirus piiratud kuni 50 km/t. Peale selle pidid kõik sõidukid sõitma päeval täistuledega. Et kõik hästi laabuks, selleks abistas politseid enam kui 100 000 sõdurit. Liiklus kulges korrapäraselt, mõnevõrra küll aeglasemalt, kuid tõsisemate vahejuhtumiteta.

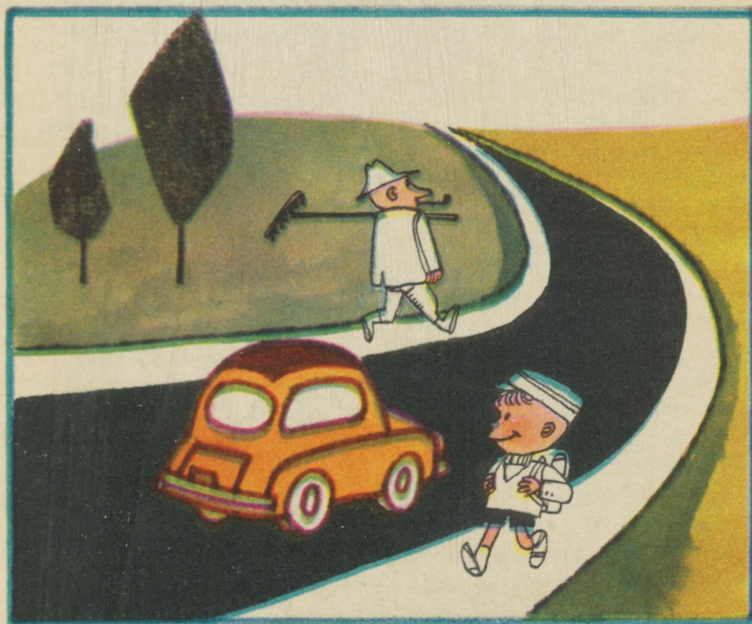
Oli saanud teoks tänapäeva suurim ümberkorraldus liiklusalal.

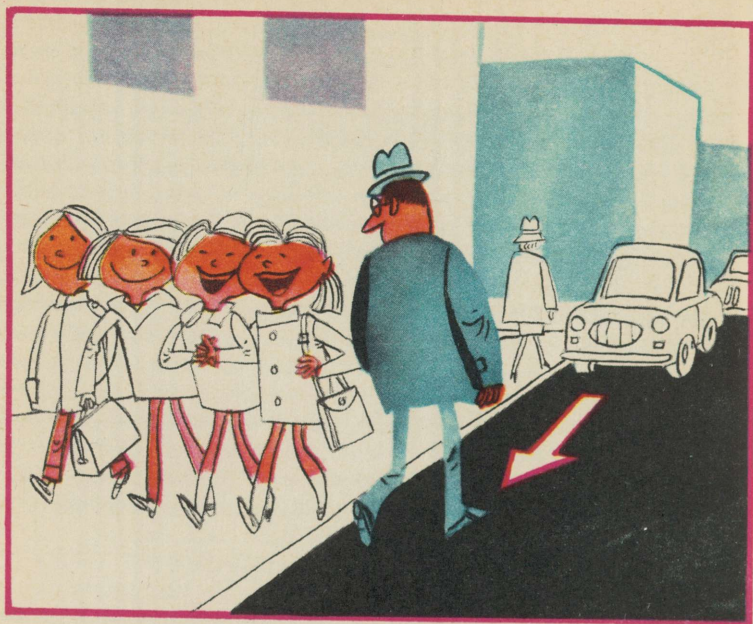
Rootslaste edust tiivustatuna otsustas vasakpoolsele liiklusele käega lüüa ka Island. See saareriik oli juba 1940. aastal võtnud nõuks minna üle parempoolsele liiklusele, mis pidi saama teoks uusaasta ööl 1941. aastal. Kavatsetud reformi teostamist segas Teine maailmasõda. Vastuvõetud otsuse täitmine lükati määramata ajaks edasi. See aeg kestis tervelt 27 aastat. Viimaks. 1968. aasta 26. mai hommikul kell

kuus sõitsid kõik sõidukid vasakult paremale poole. Üleminek laabus hästi. Seega kehtib Euroopas vasakpoolne liiklus veel Inglismaal ja Taanis.

Olgugi et meil on parempoolne liiklus, peavad jalakäijad siiski vahel hoiduma vasakule poole: kui maanteedel puuduvad jalakäijatele eraldatud rajad (kõnniteed). Vasakul pool kõnnime siis seepärast, et nii näeme hästi meile vastutulevaid autosid ja saame varakult teelt kõrvale astuda, kui mõni hooletu autojuht sõidab meist liiga lähedalt mööda. Vihmase ilmaga võib jääda porisaju alla. Viisakuseta mootorsõidukijuhtide puhul tuleb tingimata üles märkida sõiduki number, juhtumi koht ja aeg ning teatada autoinspeksiooni. Küllap niisuguseid hooletuid juhte korrale kutsutakse.

Kõnniteel on sobimatu liikuda, mitu inimest kõrvuti, võttes enda alla kogu kõnnitee laiuse. See sunniks vastutulijaid ja ka möödujaid astuma sõiduteele, mis pole aga alati ohutu. Viisakas inimene väldib alati vastastikust tõuklemist.





Kõnniteel lähtutagu igavesti õilsast reeglist: teeme vennalikult pooleks, s. o. pool kõnnitee laiuselt jäägu vastu-
tulijaile.

Kui kanname suuremõdulisi esemeid, tõukame või veame käru, kelku, lükkame käekõrval jalgratast, siis liigume ainult sõidutee ääres kõnnitee kõrval. Kasutades kõndimiseks sõiduteed, liigume selle vasakpoolsel serval. Õeldu ei kehti õige väikeste tüdrukute-poiste kohta, kes uudistavad sagimist tänaval lapsevankrist. Neile, jalakäija-eelikuile, anname kõnniteel eesõiguse. Kui sõiduteed ületatakse lapsevankriga, peaksid sõidukijuhid andma teed.

Lastegruppidega liigutakse ainult kõnniteel (vasakul teepool), kuid mitte rohkem kui kahekaupa reas. Saatjateks peab olema vähemalt kaks täiskasvanut. Õige väikeste mudilaste — algajate liiklejate puhul kasutavad kasvatajad nõõri, mis on kahe rea vahel ja lapsed hoiavad sellest kinni. Niiviisi lasterivi ei lagune ega veni ka ülemäära pikaks. Asja heaks küljeks on see, et lapsel on juba küllalt

konkreetne ülesanne — hoida nööri kinni. Kahtlemata on see kohustus, distsiplineerib, kasvatab korraarmastust.

Kui on vajadus liikuda kolonnis, s. o. enam kui kahekaupa, siis tuleb selleks kasutada sõiduteed (ainult täiskasvanute kolonn võib liikuda sõiduteel, lastekolonn peab liikuma kõnniteel). Liikuda võib paremal pool, mitte rohkem kui neljakaupa reas. Kolonni ees ja taga peavad olema saatjad punaste lipukestega, pimedal ajal ja udu korral peab ees-saatjal olema valge, tagasaatjal punane latern. Sõidutee või risttee ületamisel peavad kolonni saatjad lipukestega peatama sõidukid: tõstma käe lipuga üles, astuma keset sõiduteed ja sõidukid peatama. Juhtidele tuleb energiliselt lipuga märku anda, et juhid seda märkaksid ja peatumise signaali kohustusena võtaksid. Kui sõidukid on peatunud, võib suunata kolonni üle tee.

TÄNAVATEL JA TEEDEL ON RANGE KORD

Kirev ja mitmekesine on tänavapilt linnas. Tänaval liiguvad sõiduautod, mootorrattad, raskelt koormatud veoautod, autobussid, trammid, trollibussid. Kõnniteed on täis alati kuhugi ruttavaid jalakäijaid.

Pealiskaudsel vaatamisel tundub, et tegu on tohutu segadusega, tohutu virvarriga. Lugu pole siiski nii. Kogu liiklus tänaval toimub range korra kohaselt, seaduste ja tavade järgi. Tänav ja tee seaduseks on liikluseeskirjad. Liikluseeskiri määrab kindlaks sõidukite ja jalakäijate liiklemise korra. Liikluseeskirjade mittetundmine soodustab segadust liiklejate vahel, võib viia õnnetuseni.

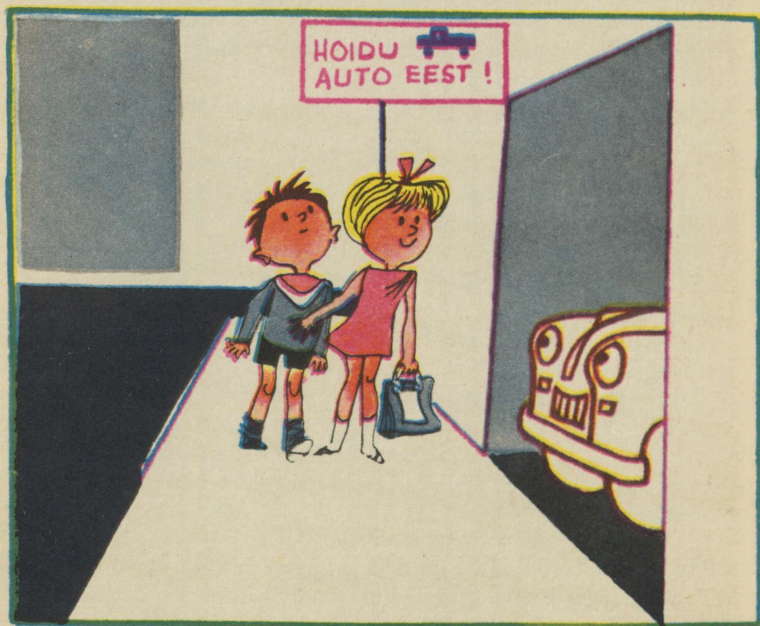
VIIDAD, LIIKLUSMÄRGID

Peale sõidukite näeme tänaval veel mitmesuguseid liiklusmärke. Sageli me neid ei märka, jätame tähele panemata. Samas kõnnitee servas on punase- ja kollasetriibuliseks värvitud posti küljes kollane nool punase ääri ja pealkirjaga «ÜLEKÄIK» («ПЕРЕХОД»). See noolekujuline viit juhatab jalakäijatele kätte sõiduteest ülemineku koha. Mõnedes kohtades on seatud posti otsa klaaskuplid, millel on pealkiri

«ÜLEKÄIK» («ПЕРЕХОД») ja mis on pimedas seestpoolt valgustatud. Autojuhid, märgates taolisi jalakäijate ülekäigu-kohtade tähistusi (märgistusi), vähendavad kiirust, on eriti tähelepanelikud. Jalakäijad on aga kohustatud ületama sõiduteed ainult selleks ettenähtud kohas.

Mõne hoovivärava kohal on silt pealkirjaga «Hoidu auto eest». See viit ütleb jalakäijale: sellest hoovist sõidab sageli välja auto. Jalakäija ja autojuht peavad siin mõlemad olema eriti tähelepanelikud.

Maal kohtame teede ääres sageli sinisel põhjal nelinurkset teeviita «Õpilaste kogunemine». See teeviit seatakse üles maal koolide juurde või siis nendes kohtadesse, kuhu õpilastel on sobiv koguneda kooli minekuks või koolist tulekuks. Pole halb, kui lähenevale autole antakse märku käe ülestõstmisega, kusjuures mingil juhul ei tohi astuda sõiduteele, vaid tuleb seista teepeenral. Veoauto kastis on õpilastel sõitmine keelatud, seepärast ärge pahandage, kui juht teid alati kaasa võtta ei saa.



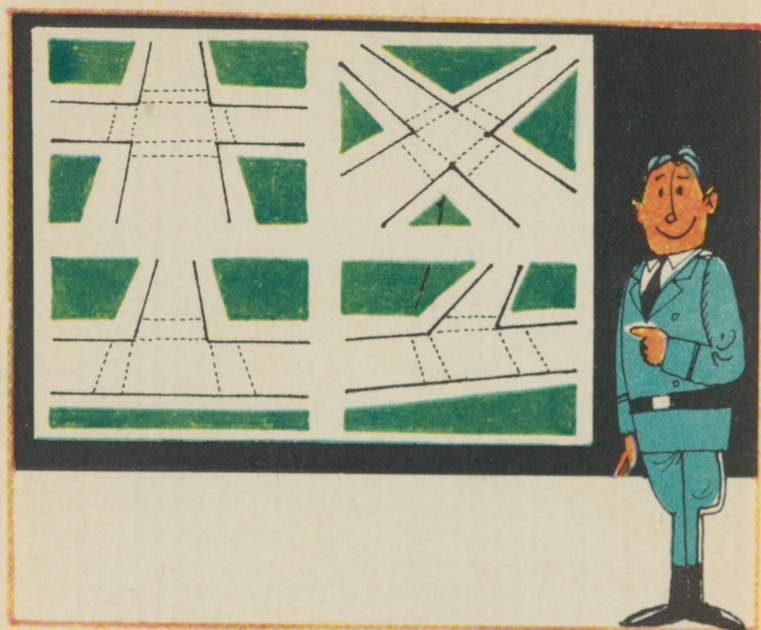
Tänaval näeme veel hulgaliselt mitmesuguse kujuga liiklusmärke. Nende valmistamisel kasutatakse kollast, punast, musta, sinist, rohelist, valget ja halli värvi (märgi tagakülje katmiseks). Liiklusmärgid on autojuhtide ja jalakäijate kõige paremad sõbrad. Igal märgil on oma nimi. Liiklusmärgid ütlevad liiklejale, milline on tee, kuidas tuleb sõita, mida tohib ja mida ei tohi teha.

Kolmnurksed märgid on HOIATAVAD: ole ettevaatlik, vähenda kiirust, ees on oht. Missugune oht? Ka seda ütlevad märgil olev kujutis. Märk «Risttee» teatab, et ees on teede ristumiskoht. Ristteel peab aga iga sõiduki juht olema eriti ettevaatlik, sest seal võib teise sõidukiga kokku põrgata. Märk «Looklev tee» teatab, et ees on oodata järske teekäänakuid, tuleb vähendada kiirust, muidu võib kurvis teelt välja paiskuda. Märgid: «Jalakäijad» ja «Lapsed» teatavad juhile, et siin võib oodata jalakäijate ja laste ilmumist sõiduteele. Iga sõiduki juht peab olema siin eriti tähelepanelik.

Ümmargused punase äärisega märgid kollasel põhjal on KEELAVAD. Kõige rangemaks märgiks on «Sissesõit keelatud». See märk ei luba ühelgi autol või mootorrattal sõita edasi. Autojuhid ütlevad selle märgi kohta: «Telliskivi! Sein on ees, edasi pole võimalik sõita.» Selle märgi alt võivad läbi sõita ainult marsruudil sõitvad auto- ja trollibusid ning sireeniga varustatud autod, kui nad on kiireloomuliste ülesannete täitmisel (kiirabi-, tuletõrje-, miilitsa- ja teised operatiivautod). Märk «Möödasõit keelatud» ei luba mööduda eessõitjast, kui see liigub kiiremini kui 20 km tunnis. Märk «Piiratud kaal» seatakse sildade ette. Kui näiteks märgil on näidatud kaal 7 tonni, siis ta keelab sõita edasi iga sugustel autodel, mille kogukaal (sõiduk+koorma kaal) on suurem kui märgil näidatud arv tonnides. Märk «Piiratud kiirus» lubab sõita mitte kiiremini kui märgil näidatud.

Ümmargused sinised märgid on KOHUSTAVAD. Need märgid ütlevad, kuhu on lubatud, kuhu peab sõitma. Kui märgil on nool, siis võib sõita ainult noolega näidatud suunas. Kui märgil on mingisuguse sõiduki kujutis, siis on lubatud liiklemine märgil kujutatud liiklusvahenditel. Erandina lubatakse teistel sõidukitel sõita märgi taga paiknevate objektide juurde ainult ühe kvartali ulatuses.

Nelinurksed sinised märgid on OSUTAVAD. Need märgid juhatavad teed sööklasse, telefonikõnepunkti, bensiinijaama, autode remonditöökohta, haiglasse, turistide laagrisse jne.

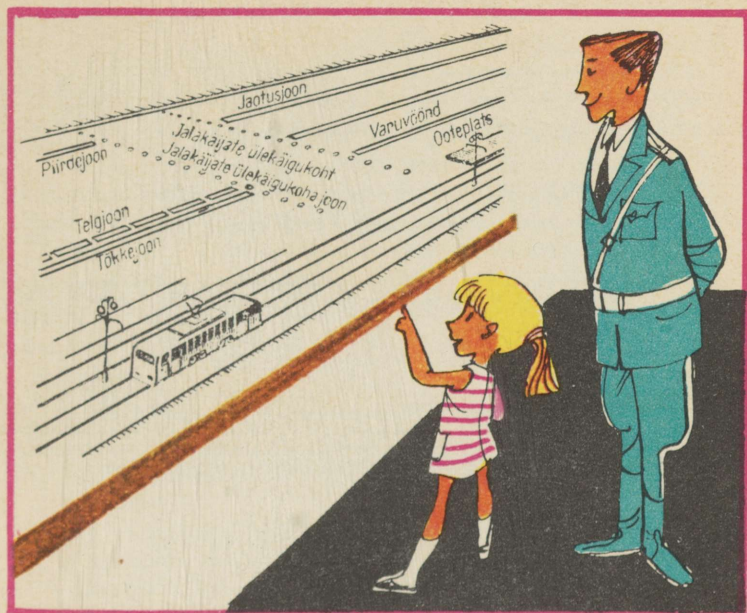


RISTTEE

Tänavate ristumis- või suubumiskohti nimetatakse ristteeks. Liiklustakistuste vähendamiseks ehitatakse tänavate ristumisi erinevates tasapindades, risttee on siis nagu mitmekor-ruseline.

Oma kujult jagunevad ristteed:

- 1) neljakülgsed, ristikujulised — tänavad ristuvad täis-nurga all;
- 2) neljakülgsed X-kujulised — ristumine toimub terav-nurga all;
- 3) kolmekülgsed T-kujulised — üks tänav suubub teisesse
- 4) kolmekülgsed Y-kujulised — üks tänav suubub teisesse teravnurga all;
- 5) hulkkülgsed — ristteest väljuvad enam kui 4 sõidu-teed.



Väljakuks nimetatakse ristteed, mis hõlmab suurema territooriumi.

Risttee piiriks nimetatakse ehitiste (hoonete) nurki ühendavat übermöödujoont.

MÄRGISTUSJONED SÕIDUTEEL

Sõiduteel on valged jooned. Mida see tähendab? Need jooned on sõiduteel niisama vajalikud kui liiklusemärgidki. Neid jooni nimetatakse märgistusjoonteks ning nad reguleerivad sõidukite ja jalakäijate liiklemist. Märgistusjooned tehakse tänavale värvi, metallkapslite, värvilise asfaldi või mõne teise hästi nähtava vahendiga.

Piki sõiduteed kulgeb valge joon. See on TELGJOON. Ta võib olla pidev või katkendlik. Ükski sõiduk ei tohi liikuda üle pideva telgjoone, üle katkendliku telgjoone aga

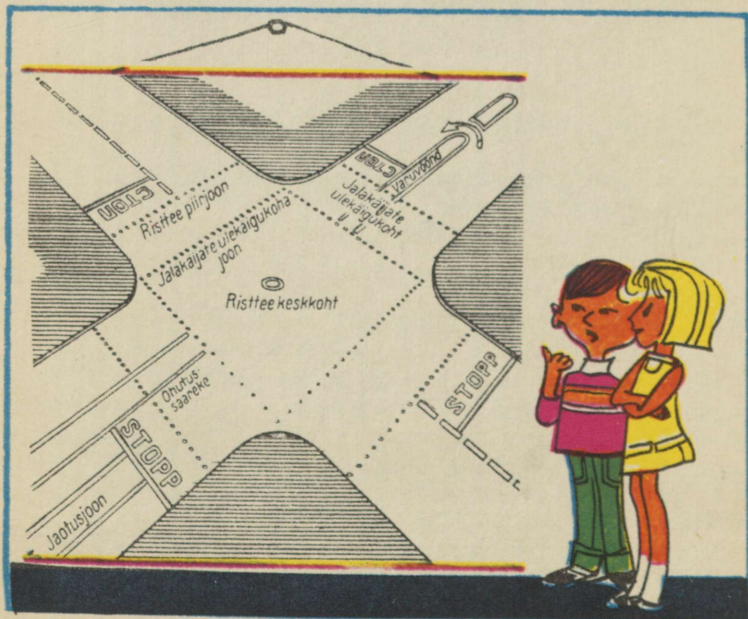
võib. Telgjoon väldib sõidukite sõitmise vasakule poole ja kokkupõrke võimaluse.

Jalakäijate üleminekukohad sõiduteel tähistatakse kahe paralleeljoonega. See on JALAKÄIJATE ÜLEKÄIGUKOHT. Paremaks tähistamiseks tõmmatakse joonte vahele veel põikjooned.

OHUTUSSAAREKE — see on jalakäijate peatumise koht sõiduteel, kui nad ei jõua sõiduteed ületada. Ükski sõidukijuht ei tohi sõita «Ohutussaarekesele».

OOTEPLATS kujutab endast sõiduteel asuvat pideva joonega piiratud ala, kus inimesed ootavad trammide, autobussi või trollibussi. Ka «Ooteplatsile» on sõidukite sõitmine keelatud.

STOPPJOON määrab ära koha sõidukite peatumiseks, kui edasisõit on keelatud valgusfoori signaali või reguleerija märguandega. Sõiduteele «Stoppjoone» taha võib olla ka kirjutatud STOPP.



Kordamisküsimused

1. Miks me hoidume paremat kätt?
2. Millal käime tee vasakul serval?
3. Miks peab hästi tundma ja täitma liikluseeskirju?
4. Millise kujuga liiklusemärgid olete näinud tänaval?
5. Kuidas nimetatakse kolmnurkse kujuga liiklusemärgid?
6. Millised on keelavad liiklusemärgid?
7. Näidata märgid: «Sissesõit keelatud», «Piiratud kiirus», «Lapsed», «Jalakäijad».
8. Kuidas näevad välja kohustavad liiklusemärgid?
9. Millised on osutavad liiklusemärgid?
10. Kuidas nimetatakse tänavate ristumiskohta?
11. Näidata neljakülgne risttee.
12. Näidata kolmekülgne risttee.
13. Kuidas näeb välja «Jalakäijate ülekäigukoht» tänaval?
14. Kuidas nimetatakse keset sõiduteed olevat pidevat valget joont?
15. Kas «Telgjoon» võib olla katkendlik?
16. Missugune on «Ohutussaarekese» ülesanne?
17. Missugune on «Ooteplatssi» ülesanne?
18. Mitme suunaline võib olla liiklus tänaval?
19. Selgitage mitmerealise liikluse olemust.

3. SÕIDUTEE ÜLETAMINE

Siit võib minna
Nii ei tohi
Enne vaata, siis astu
Reguleerimata risttee ületamine
Kordamisküsimused

SIIT VÕIB MINNA

Sõiduteel liiguvad mootorsõidukid ning jalakäijad käivad kõnniteel, kus aga kõnnitee puudub, vasakul teepeenral. Sõiduteele võib jalakäija astuda ainult siis, kui on tarvis seda ületada. Igati tuleb vältida asjatuid sõiduteele astumisi. Siit saab alguse konflikt jalakäija kui kõige kaitsetuma (mitte juriidilises mõttes), aga samal ajal kõige arvukama liiklusest osavõtja ja sõiduki vahel. Nende teed ristuvad ikka sõiduteel, tekib liiklusõnnetus, kus kannatajaks pooleks jääb jalakäija. Seepärast tuleb oma tervise, elu nimel olla ettevaatlik, tähelepanelik.

Mõned hooletud jalakäijad astuvad ettevaatamatult sõiduteele, otse läheneva sõiduki ette. See on jalakäijate seni parandamata «haigus». Ületada sõiduteed pole kuigi keeruline ülesanne. Korralikule, distsiplineeritud õpilasele ja täiskasvanule see raskusi ei tekita. Kiire jooksuga üle tee siin toime ei tule. Eelkõige peab teadma sõidutee ületamise korda. Paljud jalakäijad pole seda senini endale selgeks teinud. Hooletu sõiduteele tormamine ja sõidukite vahel ekslemine võib viia õnnetuseni.

Milles seisneb saladus?

Kõigepealt tuleb hästi meeles pidada, et sõiduteed võib ületada ainult teatud kohtades. Üle sõidutee on lubatud minna:

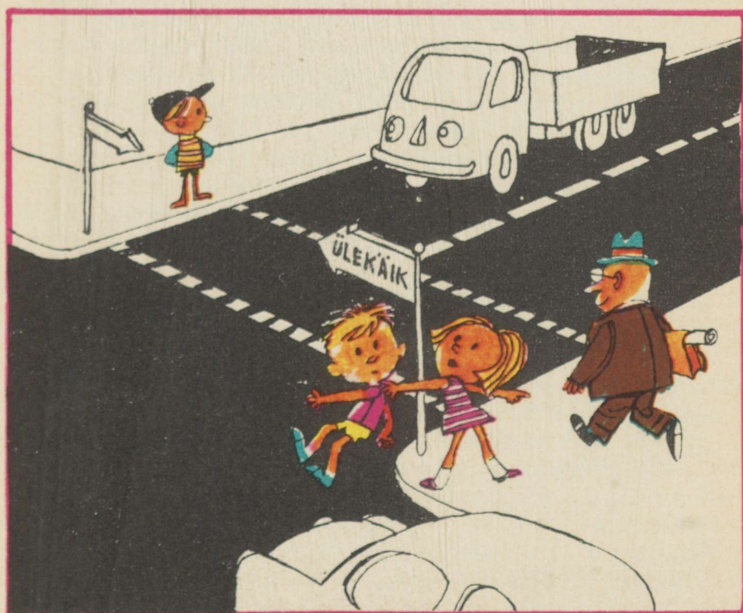
a) kohtades, kus jalakäijate ülekäigukoht on sõiduteel märgistatud joontega või viidaga «ÜLEKÄIK»;

b) kui märgistus puudub, siis tänavate ristumiskohtades, kõnniteede kulgemise suunas;

c) väljaspool asulaid võib autoteid ületada ainult kohtades, kus tee on hästi nähtav mõlemale poole.

Need on kõige ohutumad kohad sõidutee ületamiseks. Ükski jalakäija ärgu pidagu jalavaeva liigseks, et minna ülekäigukohani ja seal ületada sõidutee. Peamised ülekäigukohad on ristteel. Kui ristteedevaheline tänavaosa on pikk, siis jalakäijate ülekäigukoht võib olla kahe naaberristtee vahel. Sel juhul on ta tähistatud viida või ülekäigukoha märgistusega sõiduteel.

Enne sõiduteele astumist peab ilmtingimata peatuma kõnnitee serval. Eelkõige tuleb veenduda, kas koht sõidutee ületamiseks on sobiv, kas siit on lubatud üle minna. Kui on, siis palun... Nüüd algab kõige tähtsam, kõige vastutusrikkam periood jalakäija liikluses, algab sõidutee ületamine. Jaotame selle perioodi kaheks: esimeseks ja teiseks pooleks. Esimene pool kujutab endast sõiduteele astumist ja minekut



selle keskkohani (telgjooneni). Teine pool on sõidutee lõplik ületamine. Piltlikult võib sõiduteed kujutada ka mäena, mida tuleb ületada. Esimene pool oleks siis märke tõusmine, jõudmine mäe tippu. Teine pool — mäest laskumine. Mõistetavalt on tõusmine raskem laskumisest. Sama on kehtiv ka sõiduteel: raske on üleminekuks ohutu momendi valimine. Enne sõiduteele astumist tuleb vaadata vasakule. Kui vasakult pole sõidukeid lähenemas, siis võime alustada sõidutee ületamist. Jõudnud sõidutee keskkoha (mäe tippu), vaatame paremale, sest nüüd võivad sõidukid sealtpoolt läheneda. Kui tee on vaba, ületame sõidutee rahulikult kõndides. Mäest laskume vahel joostes, tänaval seda teha ei tohi. Sõidutee ületamise kord on lihtne, kuid nõuab enesedistsipliini, tähelepanu.

NII EI TOHI

Palav suvepäev, linn on leitsakus. Kõnniteel jalutavad kaks poissi. Aastaid võib neil olla 10—12. On näha, et tänaval nad liikuda oskavad. Üks poistest, suurest uudishimust ümbruse vastu, peaaegu pörkab kokku kõnnitee serval asuva punase-kollasevöödilise postiga, millele kinnitatud nool juhatab kätte tänava ületamise koha. See ju meie tuttav viit «ÜLEKÄIK». Järsku müksab üks poistest kaaslast, näitab käega teisele poole tänavat ja jookseb üle sõidutee. Teine tormab mõtlemata järele... Stopp! Kuhu te tormate! Nii tormatakse lausa rataste alla. Põhjust ei ole vaja kaugelt otsida, kõik on selgemast selgem — jäätis. See hõrgutav maiusroog sundiski poisse ennast unustama.

... Õnneks märkas suure veoauto juht jooksvaid poisse õigeaegselt ja pidurdas järsult. Auto peatus poolpõiki keset sõiduteed. Alati ei õnnestu juhil seda teha — autot pole ju võimalik koheselt peatada, ja siis... jäätis jääbki ostmata. Poisid pääsesid seekord ehmatusega, ka autojuht oli rõõmus, lõppes ju kõik hästi. Siiski — koorma üleandmisel leiti, et 12 tühjast piimapudelist olid järele jäänud killud: nad purunesid järsul pidurdamisel. Tekitatud kahju pidi autojuht hüvitama.

Kuidas poisid oleksid pidanud toimima? Rahvatarkus ütleb: «Enne mõõda, siis lõika.» Tänaval võiksime asendada selle ütlusega: «Enne vaata, siis astu.» Ka poisid oleksid

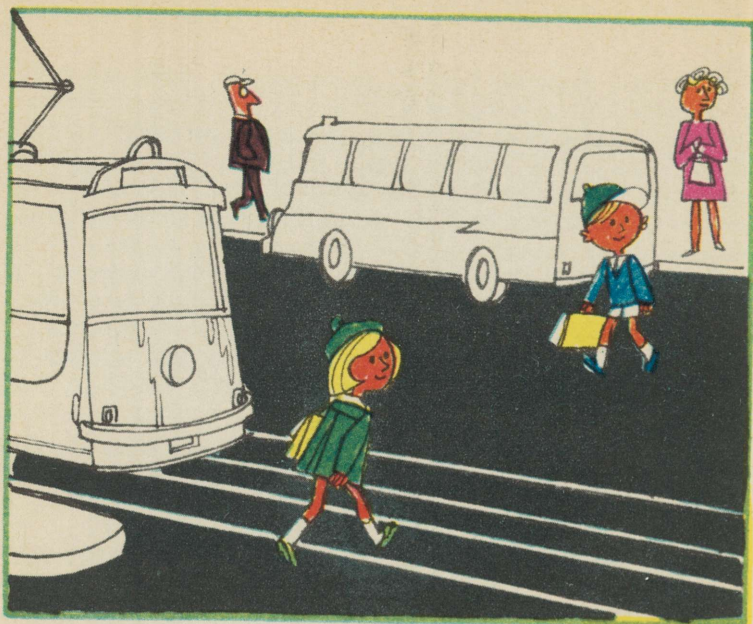
pidanud nii tegema. Igasuguses olukorras tuleb säilitada rahu, mitte lubada hetkelistel puhangutel end kaasa vedada. Meie kuulsate kosmoselendurite peamiseks juhtmõtteks ongi: rahu, rahulikkus; ärritumine segab asjalikku mõtlemist. Jääda rahulikuks, osata ennast valitseda keerulistes olukordades — see on inimese vajalikumaid omadusi. Mida keerulisem on olukord, seda rahulikum peab inimene olema. Igasuguses olukorras tuleb käituda ja tegutseda kaalukalt, arvestatult, ettevaatlikult. Mõned uljad noorukid demonstreerivad tänaval oma «rahulikkust» ja «külmaverelisust» kõndimisega sõiduteel, autode vahel. Autojuht ei sõida talle otsa tahtlikult, kuid vahel juhtub, ja siis on juba hilja...

ENNE VAATA, SIIS ASTU

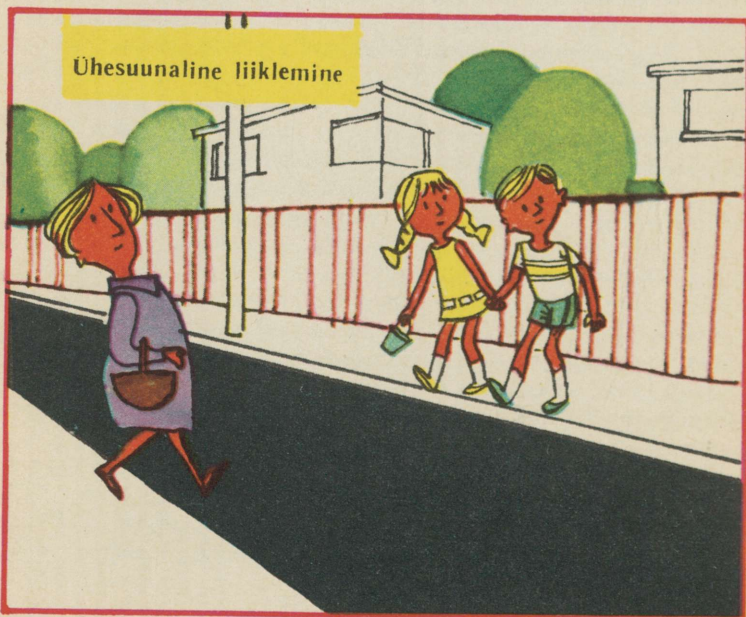
Poistel puudus rahulikkus, tasakaalukus, nad unustasid hindamast olukorda, millesse olid sattunud. Üle tänava minekul oleksid nad pidanud tulema kümnekond sammu tagasi neile juba tuttava vöödilise posti juurde, millel on noolega tähistatud «ÜLEKÄIK». Enne sõiduteele astumist oleksid nad pidanud vaatama hästi tähelepanelikult vasakule poole sõiduteele, kas pole lähenemas sõidukeid, ja siis minema rahulikult üle sõidutee. Jõudnud sõidutee keskele, on tarvis vaadata paremale poole, et jällegi veenduda, kas pole lähenemas sõidukeid paremalt poolt. Kui läheneb sõiduk, siis tuleb peatuda ja võimaldada sel mööduda. Seista tuleb rahulikult keset sõiduteed, mitte muutuda kärsituks. Seisvat inimest märkab kergesti iga autojuht ja ta on suuteline pealesõitu vältima. Hoopis raskem on aga juhil tegutseda siis, kui jalakäija kargleb sõiduteel edasi-tagasi. Kui liikluskeerises ei osata orienteeruda, käituda, siis tuleb jääda seisma, oodata, jälgida rahulikult kujunenud olukorda.

Vahel tundub, et lähenev sõiduk on meist veel kaugel, küllap jõuame minna üle sõidutee. Niisugune suhtumine on ennatlik. Siin võib kergesti eksida sõiduki kiiruse määramise ja kauguse hindamisega. Tänavale ei sobi mõte «Ehk ma jõuan!»

Ohtu tänaval ei tekita mitte ainult liikuvad sõidukid, vaid ka seal peatuvad autod, autobussid, trollibussid. Need liiklusele näiliselt «surnud» sõidukid pole mitte vähem ohtlikud oma veerevatest kaaslastest. Nende ohtlikkus seisneb eel-



Ühesuunaline liiklemine



kõige selles, et nad ei võimalda jalakäijal jälgida sõiduteed, jalakäija vaateväli on piiratud. Jalakäijad ei pööra sellele tähelepanu ja astuvad rahulikult sõiduteele sõiduki eest või tagant, nägemata, mis toimub sõiduteel. Sealt aga võib läheneda teine sõiduk. Ka möödasõitva sõiduki juhil on raske märgata seisva auto tagant ootamatult sõiduteele astuvat jalakäijat. Ongi tekkinud äärmiselt ohtlik olukord. Oht väheneb tublisti, kui ületame sõidutee sõiduki tagant. Seega saame takistamatult jälgida meist vasakul pool asetsevat sõiduteed. Kitsastel tänavatel on ohtlik ületada sõiduteed isegi seisva auto, trollibussi ja autobussi tagant. Siin sõidab ka paremalt poolt tulev sõiduk seisvast autost lähedalt mööda ja jalakäija vaatepiir halveneb. Sõiduteele võib astuda siis, kui see on mõlemale poole nähtav 50 meetri ulatuses.

Tänavatel, kus on kehtestatud ühesuunaline liiklemine, s. o. sõidukid sõidavad ainult ühes suunas, tuleb enne sõiduteele astumist vaadata mõnikord vasakule, mõnikord paremale. Kui oleme kehtestatud sõidusuuna suhtes tänava vasakpoolsel kõnniteel, siis enne sõidutee ületamist tuleb vaadata ainult paremale, vasakult pole ju sõidukeid siis lähenemas.

REGULEERIMATA RISTTEE ÜLETAMINE

Risttee on kõige levinum koht, kus jalakäijad ületavad sõidutee. Lähenedes ristteele, peab iga jalakäija ja sõiduki juht tegema endale selgeks, millise ristteega on tegemist, kas liiklust reguleeritakse või mitte. Kui ristteel pole valgusfoori (ripuvad risttee kohal või asetsevad kõnnitee serval tulpadel), kui liiklust ei reguleeri miilits, siis on tegemist reguleerimata ristteega. Reguleerimata risttee ületavad jalakäijad kõnniteede kulgemise suunas. Risttee ületamise eesõigus on sõidukeil, jalakäijad peavad neile teed andma. Hästi tähelepanelik peab olema jalakäija, kes ületab risttee otsesuunas ja on ristteele lähenenud mööda parempoolset kõnniteed. Enne sõiduteele astumist tuleb ikka ja jälle hetkeks peatuda kõnnitee serval, vaadata, kas vasakult pole lähenemas sõidukeid. Siin peab olema kahekordselt tähelepanelik, sest jalakäija selja tagant võib mööda sõiduteed läheneda paremale pöörduv sõiduk. Sõiduki parempoolse suunatule vilkumine signaliseerib sellest. Kui suunatuli ei vilgu, ei pruugi kiirustada, sest see võib ka rik-

kis olla. Ka vastassuunas lähenevat sõidukit tuleb jälgida, tema võib pöörata vasakule ja seejuures vilgub vasakpoolne suunatuli. Kõik need paremale ja vasakule pöörduvad sõidukid ristteel lähenevad jalakäijale ikkagi alul vasakult poolt. Kui vasakult pole lähenemas sõidukit, siis võib astuda sõiduteele, võib alustada tänava esimese poole ületamist. Teeme seda kiirustamata. Jõudes keset sõiduteed, jälgime paremalt poolt lähenevaid sõidukeid, sest neile anname ka teed.

Igasuguste «nurkade löikamine» (risttee ületamine diagonaalselt) üle risttee minekul on ohtlik, keelatud. «Nurga löikamist» esineb sagedasti haljasaladel ja parkides, kus «vaevatud» jalakäijad kõnnivad otse üle haljasala (muru). Jalakäijate tunnelite või sildade olemasolu korral peavad jalakäijad kasutama ainult neid.

Kordamisküsimused

1. Kuidas nimetatakse tänavaosa, mis asub kõnniteede vahel?
2. Millistes kohtades on lubatud sõiduteed ületada?
3. Kuidas on tähistatud jalakäijate ülekäigukohad?
4. Kuidas alustame sõidutee ületamist?
5. Kuidas ületada sõiduteed kahesuunalisel liiklemisel?
6. Kuidas ületada sõiduteed ühesuunalise liiklusega tänaval?
7. Mida peab jälgima, kui jõutakse keset sõiduteed?
8. Kuidas käitute siis, kui olete keset sõiduteed ja mõlemalt poolt lähenevad sõidukid?
9. Kuidas ületada sõiduteed seisva auto tagant?
10. Miks ei tohi minna üle sõidutee seisva auto eest?
11. Miks ei tohi astuda sõiduteele läheneva auto eest?
12. Miks sõiduteed ei tohi ületada joostes?
13. Kuidas oleksid poisid pidanud käituma?
14. Mida teha siis, kui kardetakse minna üle sõidutee?
15. Kuidas ületab jalakäija reguleerimata risttee?
16. Miks ei tohi minna üle risttee keskkoha?
17. Mida tähendab «nurkade löikamine»?
18. Miks tänaval peab käituma rahulikult?
19. Esitada õpilastele küsimusi erinevate olukordade kohta risttee ületamisel.
20. Praktiline risttee ületamine tänaval.

4. TRAMM, TROLLIBUSS, AUTOBUSS

Enne ja nüüd
Ootamine
Sisenemine
Käitumine vagunis
Väljumine
Keelatud on ...
Miks ma seda tegin
Kordamisküsimused

ENNE JA NÜÜD

Juba varased hommikutunnid puistavad tänavale jalakäijaid, sõidukeid. Linn ärkab, ärkab asula, küla, algab liiklus tänavail, teedel. Esimestena sõidavad marsruutidele (liinile) trammid, trollibussid, autobussid. Nende õlul on linna- ja maarahva viimine tööle, kooli, kauplustesse ... Trammid, trollibussid, autobussid, taksod on ainult inimeste käsutuses — neid nimetatakse üldkasutatavaks transpordiks.

Üldkasutatava transpordi kõige vanemaks esindajaks on meil tramm. Tallinna tänavaiile ilmus esimene tramm 1888. aastal. «Ristirahva Pühapäeva Leht» kirjutas selle suure sündmuse puhul: «12-ndal augustil (uue kalendri järgi 25. augustil) sai hobuse raudtee sõit Vene turult (Raekoja plats) Kadrintali (Kadriorgu) üles võetud ja esimesel päeval oli 3766 inimest selle tee peal sõitnud, pühapäeval 5000 inimest. 24 inimest ilma konduktori ja kutsarita võivad korraga vankris sõita ja üksainus hobune viib neid sileda raudteeroobastee peal kaunis kermesti edasi. Iga 10 minuti pärast lähevad Vene turult 2 vagonit ära ja niisamuti Kadrintalist. Vagonid jäävad paar korda tee peal seisma.

Nüüd saavad veel Vene turult Vana turu peale ja mööda Tarto maanteed roopad pandud.»

Roobastee oli ehitatud kivivundamendile, roopad olid puust ja üle löödud poole sentimeetri paksuse raudvitsaga. Vagunit vedas harilikult üks hobune, keda iga sõiduringi järel vahetati. Hiljem, kui avati Pärnu maantee liin (1902. a.),

siis rakendati Tõnismäelt üles sõites ette kaks hobust. Tao-
list trammi esivanemat kutsuti «konkaks». «Konka» püsis
liikluses üle 30 aasta.

1921. aastal asetati endistele «konkade» vagunitele beni-
siinimootorid. Konstruktsioon oli puudulik. Kui sõitjaid oli
vähe, siis vajus vaguni esimene ots mootori raskuse tõttu
alla, kui sõitjaid palju, kaalusid nad tagumise otsa alla ja
esiots kerkis üles. Siit ka rahvanali: «kui «konka» sõidab tüh-
jalt, siis on nina häbi pärast maas, kui aga täiskoormaga,
siis ajab nina uhkusest püsti.»

Üldiselt oli olukord küllaltki tõsine. Vagunid jooksid roo-
bastelt välja vähemalt 20—30 korda päevas. Tavaliselt upi-
tasid sõitjad ise vaguni roobastele. Olukorra parandamiseks
andis linnavalitsus loa võtta sel juhul, «kui vaguni nina liiga
üles kerkis», tasakaalustamiseks ette mootori juurde tasuta
reisijaid. Valgustuseks oli vagunis petrooleumilamp, mida
tuul alatasa kustutas.

Bensiinimootoriga trammid kurseerisid Kopli liinil kuni
1951. aasta novembrikuuni.

Praegu on Tallinna trammiliiklus täielikult elektrifitseeri-
tud. Enam kui 200 mugavat vagunit teenindavad inimesi.
Päevas kasutab trammi enam kui 220 000 inimest. Kui need
inimesed rivistada ühte viirgu, nagu tehakse koolis võimle-
mistunnis, siis sellise riviga võiks Tallinna piirata ümber 5—
6 korda.

Inglise parlament moodustas 1831. aastal komisiooni,
kes pidi tutvuma auru jõul liikuvate autobussidega.
Kuninglik komisjon tegi kindlaks, et autobuss sõidab kiiru-
suga 16 miili tunnis (1 miil = 1609 m \approx 1,6 km) ja võtab
peale 14 reisijat. Sõiduk võib ületada madalamaid tõuse, on
mugav ja ohutu reisijaile. Autobuss omab mitmeid eeliseid
hobutõldade ees.

Raudtee omanikele ei olnud see meelepärane, nad nä-
gid autobussis konkurenti ja oma kasumite vähenemist. Raud-
tee omanikud saavutasid seda, et 1865. aastal võeti Inglis-
maal vastu seadus, millega autobussil lubati sõita kiirusega
ainult 6 miili tunnis, kusjuures teenijaskonda pidi kuuluma
mitte vähem kui 3 inimest, autobussi ees pidi aga sõitma
ratsanik punase lipuga.

Osa seaduse rangetest nõuetest muudeti 11 aasta pärast.
Vajadus murdis rahameestest valitsejate tõlpluse.

Kõige enam on meil levinud autobussiliiklus. Moskvas
avati esimene autobussiliin 8. augustil 1924. Inglismaalt

ostetud 8 autobussi (Venemaal siis veel autobusse ei toodetud) alustasid regulaarselt kurseerimist Balti ja Valgevene jaamast Kolantsevski tänavale. Nüüd on Moskvast üle 2500 autobussi, 1400 trollibussi ja enam kui 5000 taksot.

Tallinnas veab inimesi iga päev 271 liiniautobussi. 1938. aastal oli Tallinnas üldse 77 autobussi, 1969. a. oli neid aga 887 (kaasa arvatud asutuste ja maaliinide autobussid). Ka maal on elav autobussiliiklus. Kui 1938. aastal oli autobusside maaliinide üldpikkus 5805 km, siis praegu on see 49 200 km. Autobussiliinide rohkuse ja tiheduse poolest 1 km²-le on meie vabariik NSV Liidus ja isegi Euroopas esikohal.

Kõige nooremaks sõidukiks Tallinna tänavail on trollibuss. Ta liigub elektri jõul nagu trammgi. Erinevus on ainult selles, et ta ei liigu roobastel. Trollibuss ei tekita sõites müra, ei saasta õhku väljaheitetegaasidega. Esimene trollibuss alustas Tallinnas liiklust 1965. aasta suvel liinil teater «Estonia» — Hipodroom.

OOTAMINE

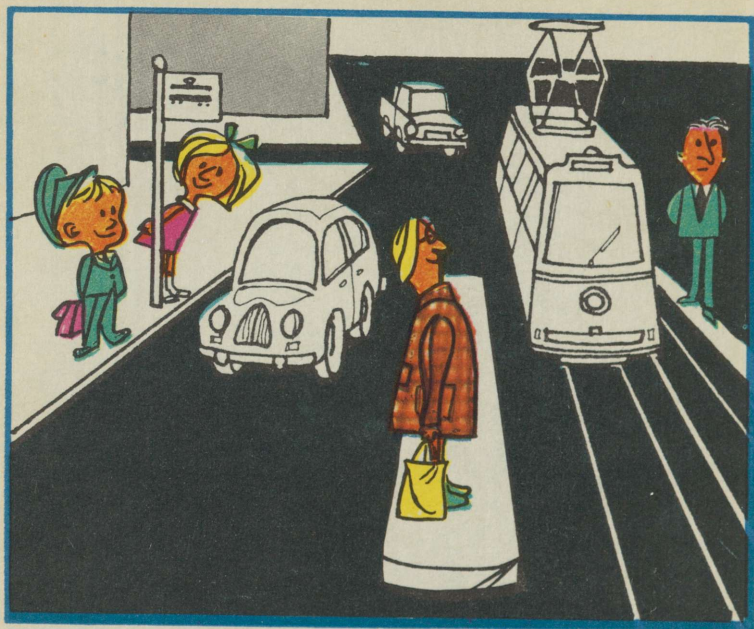
Reisijate sisenemiseks ja väljumiseks peatuvad trammid, autobussid ja trollibussid kindlaksmääratud kohtades, mida nimetatakse peatusteks. Nad on tähistatud viidaga, millele on märgitud marsruudi (liini) number. Trammi, autobussi ja trollibussi tuleb oodata ooteplatsidel või peatuskoha juures kõnniteel (teepeenral), takistamata teiste inimeste liiklust kõnniteel. Sõidutee lähedale pole soovitav hoiduda, sõiduki lähenemisel peatusesse võib libastuda ja sattuda selle rataste alla. Eriti ohtlik on see talvel libedaga.

Trammile minekuks tuleb ületada sõidutee. Olenevalt rööbastee paiknemisest ja sõidukite liikumissuundadest tänaval esineb siin erinevaid olukordi.

1. Rööbastee ja trammipeatus on sõidutee keskel.

Enne sõiduteele astumist peab jälgima vasakult lähenevaid sõidukeid — sõidutee esimese poole ületamine. Sama kehtib siis, kui trammitee on tänavavastpoolle, sõiduteel aga on ühesuunaline liiklus suunaga vasakult paremale.

2. Rööbastee ja trammipeatus on tänavavastpoolle.



vastasservas, sõiduteel on kahesuunaline liiklemine.

Nüüd peame ületama sõidutee täies ulatuses, peame mine-
ma üle tema mõlemast pooldest. Enne astumist sõiduteele
vaatame vasakule; sõidutee keskkohal paremale.

3. Rööbastee ja trammipeatus on tänava vas-
tasservas, sõiduteel on ühesuunaline liiklemine
suunaga paremalt vasakule (võrreldes liiklussuunaga
asub jalakäija vasakpoolsel kõnniteel). Sõidukid lähenevad
siin ainult paremalt poolt — enne sõiduteele astumist vaa-
tame paremale. Tõsi, sõidukite juhid on trammipeatustes
kohustatud mööda laskma jalakäijaid, kes lähevad trammile
või väljuvad sellest, kuid alati ei saa jääda lootma teisele —
oma silm on kuningas, ettevaatlikkus pole kunagi üleliigne.
Kui trammipeatuse ees pole viita «Peatumine kohustuslik»,
siis sõidukijuhtidel ei tarvitse peatuda trammipeatuses: nad
võivad aeglaselt peatusest mööduda, andes eesõiguse
trammi sisenejaile või sealt väljaajaile.

SISENEMINE

Autobussi sisenetakse reeglipäraselt tagumisest ja väljutakse esimesest uksest. Mõningatel suurematel autobussidel (löötsühendusega) on kolm ust. Siin toimub sisenemine keskmisest uksest, väljumine aga esimesest ja tagumisest uksest. Lõpp-peatuses võib siseneda ja väljuda kõikidest udest. Maaliinidel kurseerivad ka ühe uksega autobussid. Sisenemine on siin lubatud pärast reisijate väljumist.

Autobussi võivad siseneda eesuksest: inimesed, kellega on kaasas eelkooliealised lapsed, invaliidid, raugad, algklasside õpilased (I—IV klassini), kirjakandjad postipaunaga ja personaalpensionärid.

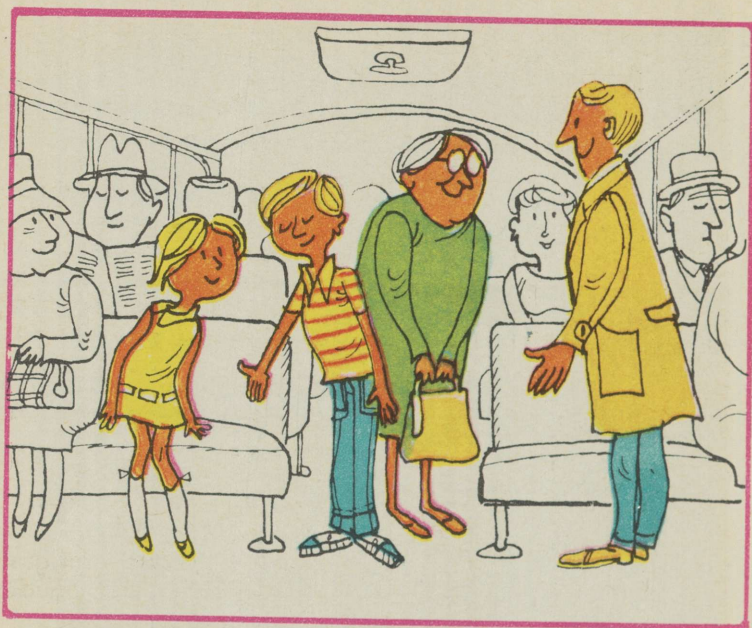
Trammi sisenetakse pärast sõitjate väljumist kõikidest udest, v. a. esimese vaguni esimene uks. Trollibussi sisenetakse ainult tagumisest uksest.

Trammi ja trollibussi võivad eesuksest siseneda: kodanikud, kellel on selleks vastav kaart või tõend; raugad ja inimesed, kellega on kaasas kuni 7 aasta vanused lapsed.

Mõned inimesed arvavad, et eesuksest sisenemise õiguse annab ka juhilt pileti lunastamine paraja sõiduraha puudumisel. See on aga vale.

Autobussi, trammi ja trollibussi sisenemine peab toimuma korrapäraselt. Ilmtingimata tuleb täita eespool toodud nõudeid. Mitte selleks ettenähtud uksest sisenemine-väljumine, trammis aga sisenemine enne väljujaid, põhjustab trügimist ja rüselemist, reisijate korrapärane peale- ja mahaminek on häiritud, sõidukil kulub peatuses seismiseks rohkem aega. Õige ajaks järgmisse peatusse jõuda, peab juht kiiremini sõitma. Kõigil autobussidel, trammidel, trollibussidel on oma sõidugraafik. Nad peavad täpselt ettenähtud ajaks jõudma peatusse ja sealt hilinemata väljuma. Prugib ühel trammil sõiduga takerduda, kui kõik teised ootavad tema järel. Kui aga reisijad oma halva käitumisega kutsuvad viivituse esile, siis on liiklus häiritud.

Valest uksest sisenemist-väljumist püütakse tavaliselt õigustada: sõiduk on rahvast puupüsti täis, teisiti polevat võimalik talitada. See pole muidugi õige, hea tahtmise juures saab alati korrast kinni pidada.

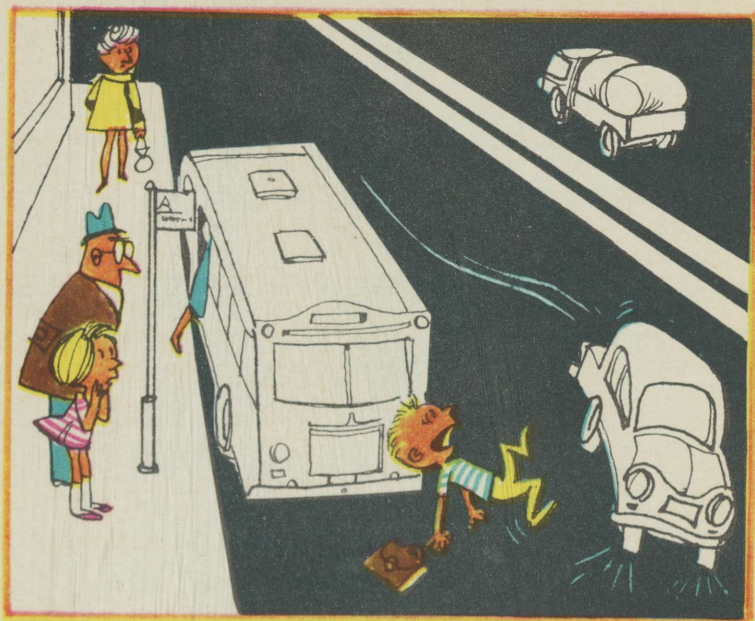


KÄITUMINE VAGUNIS

Olemegi sisenenud sõidukisse. Nüüd on jalkäijast saanud reisija. Vagunis tuleb kohe liikuda edasi ukse poole, kust väljutakse. Tarvitseb ainult ühel inimesel ukse lähedale peatuma jääda, kui juba on häiritud sõidukisse sisenemine. Vahel püüab juht korraldada sisenemist-väljumist sellega, et hüüab läbi valjuhääldaja: «Kodanikud reisijad, liikuge vagunis edasi!» Millegipärast ei võeta seda hüva nõuannet kuulda, ei liiguta edasi, mõeldakse: mina olen peal, saagu teistest mis saab...

Pileti lunastamine ei tohi takistada reisijate sisenemist vagunisse. Seda võib teha hiljem, sõidu ajal. Kui kassa juurde pääs on takistatud, tuleb anda raha edasi teiste reisijate kätte ja paluda, et teile võtaks pileti keegi kassa läheduses olija.

Elmüügist ostetud sõidupilet tuleb kassas komposteerida. Sõitjad, kellel on kuu- või kvartalikaart või tasuta sõidu tõend,



on kohustatud seda üles tõstes näitama konduktorile, juhile või kaassõitjale. Sõitjad, kellel on kaasas pagas, mille mõõtmed on $50 \times 30 \times 30$ cm, peavad trammis ühe pagasikoha eest tasuma 3, trollibussis 2 sõidupiletiga. Muusikariistade ja suuskade vedu on tasuta.

Pole üleliigne meenutada, et õpilane pakub sõidukis istet endast vanemale, poisid tüdrukule, meesterahvas naisterahvale.

VÄLJUMINE

Peatus. On aeg väljuda. Kui reisijad on korraarmastajad, siis ei tekita väljumine raskusi. Kui teist eespool on reisijaid, kelle käitumisest pole võimalik järeldada, kas inimene väljub või mitte, siis pole üleliigne küsida: «Kas Teie väljute?» See väldib asjatuid möödatrügimisi ja te palute kaudselt luba eesreisijast möödumiseks.

Väljumine läks hästi. Pole üleliigne juhti tänada. Kasutatud sõidupiletit maha ei visata.

Jällegi olete kõnniteel, reisijast on saanud jalakäija. Paha tihti siit see kõige ohtlikum, kõige halvem ja kurvem alguse saabki. Autobuss, tramm, trollibuss on toonud inimese sihtkohale lähemale, tõtatakse tööle, kooli, koju, kinno... Hili netakse, kiirustatakse. Kärstitus on vallanud inimese meeled. Vaevalt on jõutud sõidukist väljuda, kui eneselegi aru andmata astutakse seisva sõiduki eest otse sõiduteele (väljuti ju esimesest uksest) kavatsusega minna teisele poole tänavat. Tihti tehakse seda joostes, märkamata autobussi või trollibussi tagant lähenevaid sõidukeid. Nii käitudes on õnnetus peaaegu vältimatu. Niisuguseid õnnetusi oli 1968. aasta ligemale 100.

Sõiduteed võib ületada ainult seisva autobussi või trollibussi tagant, sest siit saame jälgida lähenevaid sõidukeid.

Vastupidine olukord on trammiga. Trammi rööbastee üle tatakse trammi eest, sest siis nähakse hästi vastassuunast lähenevat trammi. Trammi tagant sõidutee ületamine on väga ohtlik. (Vt. lk. 32.)

Pärast autobussist, trammist, trollibussist väljumist on kõige ohutum oodata seni, kuni sõiduk on peatusest lahkunud. Siis on sõidutee igale poole hästi nähtav.

KEELATUD ON...

Trammis, autobussis ja trollibussis on keelatud sõita:

- a) kodanikel, kes on ilmselt joobnud;
- b) kodanikel, kellel on kaasas kergesti süttivaid või mürgiseid aineid ja esemeid, mille mõõtmed ületavad $100 \times 60 \times 60$ cm (trammis), $100 \times 50 \times 30$ cm (autobussis);
- c) kodanikel, kelle riietus või kaasasolevad esemed võivad määrada või rikkuda kaassõitjate rõivaid, trammi sisustust.

Sõitjatel on keelatud:

- a) suitsetamine, prahi mahaviskamine jne.;
- b) sõiduki peatamine märguandesignaali andmisega, välja arvatud avarii, õnnetusjuhtumite korral;
- c) laste istmele seisma asetamine;
- d) sõitmine sõiduki välisosadel, uste ja akende avamine ilma juhi loata ning neist väljakummardamine, uste sulgemise takistamine;

- e) sõidukisse sisenemine ja väljumine sõidu ajal;
- f) vedada katmata otstega suuski ja suusakeppe.

MIKS MA SEDA TEGIN

Paljud noorukid peavad üle tee jooksmist, sõidukilt liikumise ajal mahahüppamist jne. uljuseks, vapruseks, kangelaslikkuseks. On see kangelaslikkus?

Nõukogude Liidu kangelane lendur Valeri Tškalov rääkis kangelaslikkusest: «Meie kodumaa vajab julgeid ja vapraid inimesi, kuid mehisust ei kasvatata mitte trammist astmelaudadel, vaid suusatades, uisutades, ujudes — sportides. Trammist astmelaudadel sõitmine ei tee kellestki kangelast, vaid pigemini vigase sandi.»

Ikka arvatakse: ega minuga midagi ei juhtu, see tühine asi...

Rein ja Urmas elavad naabermajades, on pinginaabrid. Kooliteed on nad käinud neli aastat, õppimisega on seni hästi toime tulnud. Koos õpitakse, mängitakse, kui aga läheb lahti suusatamiseks, uisutamiseks või jalgpallimänguks, pole poistel klassis vastast.

...see talvehommik ei erinenud millegagi mitmest eelmisest. Nagu ikka oli Rein ka seekord jätnud õpikute ja vihkute valmispaneku hommikuks. Ka voodist tõusmisega polnud poisil kiiret — küllap jõuan. Mõttes tegi poiss plaani: pesemine ja voodi korrastamine — 4 minutit; õpikute ja vihkute valmisseadmine — 2 minutit; riietumine — 3 minutit; söömine... Kiirustada pole kusagile, aega küll... ning otsustas veel 5 minutit põõnata. Pole laita: kavandada, plaanida on alati kasulik, kuid täitmiseta pole sellel mingit tähtsust. Selle kohta ütleb ka rahvatarkus: «Lubaja teeb suure linna, tegija ei kärbsesepesagi.» Ka Reinu hommikused plaanid ei tahtnud kuidagi tegudeks saada, ajahäda oli poisi iga-hommikuseks kaaslasena ning siit algas kiirustamine ja alatine tormamine. Juba kostiski väljast Urmase tuttav vile, mis oli poiste kokkuleppesignaal — tule juba, on aeg! Nüüd oli veel tea kuhu kadunud matemaatika vihik — see veel puudus! Kiiruga haaras Rein varnast mütsi, käigu pealt upitas selga palitu ja hõlmade lehvides tormas toast välja tänavale. Oligi viimane aeg, sest tänavakäänaku tagant lähenes nende tramm. Nüüd tuli jalgadele valu anda, et õigeaks ajaks peatusse jõuda. Viimasel hetkel pääsesid poisid vagunisse. Võis

rahulikult hingata, hilinemist polnud enam karta. Veel paar peatust, ja ongi koolimaja. Rein piilub midagi jäätunud ukseklaasi vahelt, avab ukse, hüüab Urmasele: «Tule, hüppame, jõuame kiiremini...»

«Rein, ära...» Kuid sõber oli juba uksest kadunud. Samas kostsid kohkunud hüüded, tramm peatus järsu nõksatusega, nii et Urmas koos reisijatega paisati ettepoole. Kõik trügisid välja. Rahvas oli kogunenud tagumise vaguni juurde. Keegi hüüdis: «Arsti! Ruttu kiirabi...»

Urmas mõistis, et oli juhtunud midagi hirmsat. Inimeste vahelt piiludes nägi ta sõpra maas lamamas. Reinu jalad olid trammil all, nägu verine, silmad kinni. Üks onu kummardus Reinu kohale ja ütles, et ta hingab, elab... Peagi saabus kiirabi. Rein tõsteti raamile ja sireeni uilates kihutas punase triibuga auto minema.

Teadvusele tuli Rein haiglas. Ümberringi oli ebatavaliselt vaikne. Imelik. Koolis ju nii vaikne pole... ja voodid. Kus ma olen? Poiss uudistas ruumi valget lage, hele valgus sundis silmi sulgema, pea valutab... Mis minuga juhtus? Tasapisi hakkas meenuma: tramm, kool, Urmas. Ta sõitis trammis, tahtis hüpata, komistas trammil astmelaua, korraga pöörlesid kõik majad, inimesed tänaval ja siis vajus midagi suurt, halli, ränkrasket talle peale... Rohkem Rein meenutada ei suuda, nii tahaks magada, silmalaud on finarasked, vajuvad kinni. Tuim valu peas ja allpool põlve annab tunda. Rein proovib ettevaatlikult liigutada varbaid, valu suureneb, jalg aga ei liigu...

«Ema...!»

Magamata öödest ja pidevast valvamisest poja voodi juures on ema hetkeks tukastanud. Poja nõrk sosin peletab rammestuse, ta astub lähemale, kohendab tekki. Suured kohkunud lapsesilmad uudistavad ema.

«Ema... ema, ma kogemata, ära riidle... ema, ära nuta. Minul ei ole valus, ära nuta, ema...»

Vaikides silitab ema poja pead.

«Ema, kus on minu uued suusad? Need, mis isa mulle näärdeks ostis? Ütle isale, et ta paneks sidemed külge, meil koolis varsti suusapäev, sõidame kogu klassiga, on võistlused, meie Urmasega...»

Veelgi õrnemalt, lausa sulgpehmelt silitab ema käsi poja ruugeid juukseid, kõrvalepööratud nägu ei suuda varjata seda tohutu suurt ja rasket valu. See on kohutav. Ta pojal pole jalga...

Möödusid päevad. Rein paranes. Ikka ja jälle meenus talle see kohutav hommik. Nüüd ei saa ma enam kunagi joosta, suusatada, ei saa mängida jalgpalli, ei saa... Miks ma küll hüppasin? Ma ju teadsin, et tänaval ei tohi joosta, ei tohi hüpata liikuvale trammile, autobussile või sealt maha. Sellest on ju räägitud koolis, seda on alati tuletanud meelde isa ja ema. Miks ma küll seda tegin! Ka Urmas hüüdis!... Miks ma seda tegin?...

Kordamisküsimused

1. Millised sõidukid transpordivad inimesi linnas?
2. Kus oodatakse autobussi, trollibussi, trammist?
3. Kuidas liikus esimene tramm?
4. Kuidas sisenetakse autobussi, trollibussi?
5. Kuidas sisenetakse trammist?
6. Miks sisenetakse autobussi, trollibussi tagumisest uksest ja väljutakse esimesest uksest?
7. Õpilase tegevus trammis, autobussis?
8. Kuidas minnakse trammist ooteplatsile?
9. Kuidas lunastada pilet?
10. Tegevus pärast autobussist, trollibussist väljumist?
11. Tegevus pärast trammist väljumist?
12. Miks ei tohi minna üle sõidutee seisva autobussi eest?
13. Miks trammis, autobussis, trollibussis ei tohi sõita määratud riietega?
14. Mida ei tohi teha, sõites üldkasutatava transpordiga?
15. Kust saab alguse kiirustamine?
16. Mida rääkis kangelaslikkusest lendur Tškalov?
17. Miks Rein hüppas maha liikuvalt trammist?

5.

JUHTIDE HOIATUSSIGNAALID JA MÄRGUANDED

Valgus- ja helisignaaliid
Valgustusseadmetega antavad
signaalid
Käega antavad signaalid
Helisignaaliiga antavad märguanded
Kordamisküsimused

VALGUS- JA HELISIGNAALID

Signaalide, s. t. vastastikku mõistetavate leppemärkide abil märguandmine on niisama vana kui inimkond. Inimese kõne, mõtete, kavatsuste edasiandmine väljapoole kuuldekaugust on möödapääsmatu vajadus. Sajandite kestel on kõige enam inimest teenindanud valgus- ja helisignaaliid: esimest võtab inimene (adressaat) vastu nägemise, teist kuulmise teel.

«Ühel pilvisel ööl — see oli jüriöö — peatus üksik ratsamees kõrgel künkal, umbes poolteist penikoormat Tallinnast. Ratsanikul oli pikk talupojakuub õlgade ümber ja pehme kaabu sügavale silmile tõmmatud...

Ratsamees... võttis siis kuue alt tõrvalondi välja, lõi tuld, pistis londi põlema ja hoidis ta kui künla püsti. Leek lõken-
das tuule käes kõrgele.

Imelik oli, mis nüüd sündis.

Ümberringi, nii kaugele kui silm ulatas, välkusid pimeduses tulesilmad üles, mis paar silmapilku põlesid ja jälle kust-
tusid.

Mees männi all hoidis tulelonti ikka kõrgel, seda aeg-ajalt pea ümber keerutades. Selle aja sees vilkusid ja kadusid üksikud tulukesed ikka edasi. Siis jäi kõik mõneks ajaks jälle pimedaks; viimaks kustus ka tulelont mäekingul.

Kuid nüüd tõusis ühes kohas uus tuli, mis enam ei kustunud... Üks mõis põles.»

Nii kirjeldab Eduard Bornhöhe «Tasujas» 1343. aasta keva-

del alanud eesti talupoegade ülestõusu algust saksa ja taani mõisnike vastu. Süüdatud tõrvik oli ülestõusu alguse signaaliks.

Ürgmetsade põliselanikud Aafrikas kasutavad signaali andmiseks trumme.

Signaalide keel on tänapäeval kõikjal levinud. Teda kasutatakse maal, merel ja õhus. Rongid, laevad, lennukid, autod ei tule toime signaalideta. Laevale näitab teed vilkuv tule torn, rongide liiklust korraldavad semaforid, lennukite maandumise rada tähistavad märgid ja signaaltuled, teedel on liiklusmärgid. Ka kool ei tule toime signaalita. Koolikell — eks seegi ole helisignaal, mille abil teatatakse õpilastele ja õpetajatele tunni algust ja lõppu. Aga äratuskell kodus? See annab hommikul signaali ülestõusmiseks. Palju kasutatakse signaale tänaval. Liikluskeerises on see hädavajalik. Peavad ju transpordivahendite juhid liikluskeerises teineteist hästi mõistma, teadma, mida üks või teine sõidukijuht kavatseb teha, millises suunas sõita. Ka jalakäija peab tundma auto-



juhtide omavahelist «tumma keelt». Tänaval on signaalide andjateks valgusfoorid, liikluse reguleerija, liiklusemärgid ja eranditult kõik transpordivahendite juhid. Signaalide vastuvõtjateks on kõik liiklejad, sõidukite juhid ja jalakäijad. Sõidukite juhid signaliseerivad teistele juhtidele ja jalakäijatele oma kavatsusest teha manöövrit: alustada või aeglustada liikumist, pöörata paremale, vasakule, tagasisuunas või koguni peatuda. Seda tehakse eelkõige sellepärast, et õigeaegselt hoiatada teisi juhte ja vältida sõidukite kokkupõrkeid. Juhid annavad hoiatussignaale: stoppsignaali, suunatule, esilaternate, käe ja helisignaali.

VALGUSTUSSEADMETEGA ANTAVAD SIGNAALID

Igal autol on ees laternad, mille ülesandeks on valgustada teed pimedal ajal. Auto esituled peavad valgustama teed mitte vähem kui 100 meetri ulatuses. Alati aga pole niisugust tugevat valgust vaja, sest see pimestab vastassuunas sõitvate autojuhtide silmi: nad ei näe teed ja võivad sõita teelt kõrvale, kraavi. Selle pahe vältimiseks on auto esilaternad ehitatud nii, et tulesid võib ümber lülitada kaugja lähituledeks. Lähituled peavad valgustama teed mitte vähem kui 30 meetri ulatuses. Peale esitulede on autodel veel gabariittuled, mida kasutatakse auto parkimisel pimedal ajal.

Gabariittulesid on autol neli: ees kaks valget ja taga kaks punast, mis paiknevad võimalikult auto külgedes pool. Gabariittuledega ühes laternas on ka suunatuled. Suunatuled on ees valged, taga punased või kollased. Kui suunatuli põleb, siis ta vilgub. Taga peab autol olema veel tuli numbri valgustamiseks ja stoppsignaali. Tulefõrje-, kiirabi- ja miilitsaautode katusel on veel eriline latern, mis samuti vilgub. See on signaaliks teistele sõidukijuhtidele, et nendel on kiire. Pimedas võib ju iga autojuht ja jalakäija kuulda sireeni, aga milline auto seda annab, pole teada, juhid ei tea, missugusele sõidukile teed anda. Vilkuv majak auto katusel aitab sellest üle saada.

Kõige rohkem annavad autod stoppsignaali. See on nii ehitatud, et kui autojuht vajutab piduripedaalile, süttib auto tagaosas punane signaal. Seega hoiatab eessõitja aegsasti taga sõitvaid juhte. Stoppsignaali punane tuli teatabki neile: mina vähendan kiirust, peatun, ole ettevaatlik, ära tagant

otsa sõida. Siit ka selle signaali nimetus — stoppsignaali. Stopp — peatu, ees on oht! See on peatumise signaal. Pidurdada sõidukit ja anda samal ajal signaali on tülikas, vahel võib aga juht signaali andmise koguni unustada, see pärast ongi stoppsignaali ühendatud jalgpäiduriga.

Kui auto sõidab ühtlase kiirusega mööda teed otse, siis ei tekita ta ohtu teistele liiklejatele. Muudab ta aga sõidusuunda paremale või vasakule, aeglustab järsult sõidukiirust, kui kohe tekib oht teiste sõidukitega kokkupõrkamiseks. Ka jalakäijad peavad teadma, kuhu kavatseb auto sõita või pöörata. Jällegi on tarvis informeerida teisi liiklejaid. Seda tehakse suunatudega. Autol on neid kaks: parem- ja vasakpoolne. Suunatudede kasutamisega on lugu palju täbaram kui stoppsignaali. Siin ei toimu see automaatselt, sest juht peab ise lülitama käsitsi sisse vastava suunatud vähemalt 5 sekundit enne manöövri tegemist.

Mida teatab vasakpoolne suunatud?

Meil peatuvad autod tavaliselt tänava parempoolisel serval. Enne liikumise alustamist peab juht lülitama sisse vasakpoolse suunatud. Kui seisval autol vilgub vasakpoolne suunatud, siis see teatab: alustan sõitu, kohe liigun edasi! Enne edasisõitu peab ta aga mööda laskma kõik tagantpoolt lähenevad sõidukid. Niisuguse auto eest ei tohi jalakäija minna üle sõidutee, seisva auto tagant võib ju mööda kihutada teine sõiduk, pealegi hakkab kohe ka liikuma vasakut suunatud vilgutav auto. Jalakäijale — stopp, peatu!

Kui autojuht lülitab sisse vasakpoolse suunatud, siis ta pöörab vasakule, tagasisuunas või alustab möödasõitu eesliikujast. Möödasõit eesliikujast on üheks ohtlikumaks manöövriks. Sageli on ta vajalik, kuid mitte kunagi kohustuslik. Juhid peavad olema ettevaatlikud möödasõidul, mida võib teha ainult siis, kui selleks on olemas vastavad tingimused: vaba ja sirge tee, hea nähtavus, et möödasõidust oleks teadlik ka eessõitja. Enne möödasõidu alustamist peab juht andma hoiatussignaali, lülitades sisse vasakpoolse suunatud. See signaal on määratud nii ees- kui ka tagasõitjale. Tagasõitjale ta keelab alustada möödasõitu, kutsub ettevaatusele, teatab, et ees on oht. Eessõitjalt aga palub teed, palub hoiduda paremale poole. Eessõitja, võtnud vastu tagant läheneva signaali möödumiseks, on kohustatud möödasõitu mitte takistama, vaid lülitama sisse parempoolse suunatud ja juhtima oma sõiduki võimalikult paremale. Midagi taolist kasutavad võistlustel ka suusasportlased. Kui tagant lähenev

võistleja on jõudnud eessõitjale «kandadele» ja tahab sel-
lest mööduda, siis ta hüüab: «Rada vabaks!» Selle signaali
peale annab eessõitja viivitamatult teed möödasõitjale.

Kui aga tagant tuleva auto möödasõit on ohtlik, takistatud,
siis eessõitja lülitab sisse vasakpoolse suunatule, teatades, et
mööda sõita ei tohi, on ohtlik. Pimedal ajal kasutatakse peale
suunatulede abil signaliseerimise veel esitulesid, lülitades
kaugtuled vaheldumisi ümber lähituledele. Seda moodust
võib kasutada ainult siis, kui pole vastassuunas lähenevaid
sõidukeid. Sagedane tuledega vilgutamine pimestab vastas-
suunas sõitvat juhti ja võib muutuda ohtlikuks.

Täiendavaks signaaliks möödasõidul võib olla helisignaali
andmine väljaspool asulaid ja linnu.

Mida teatab parempoolne suunatuli?

Kui auto on peatunud tänava vasakul serval (teedel seda
teha ei tohi), siis enne liikumise alustamist lülitab juht sisse
parempoolse suunatule. Sellega ta teatab: alustan liikumist,
kohe sõidan edasi! Nüüd on auto tagant üle sõidutee minek
eriti ohtlik, vasakule on meie vaatepiir varjatud, sealt aga
võib läheneda sõiduk. Jalakäijale — stopp! Kindlam on üle
sõidutee minna siis, kui auto on ära sõitnud.

Enne paremale pööramist või enne peatumist lülitab juht
sisse parempoolse suunatule. Paremale pööramise suunda
peab juht näitama ka siis, kui ta möödasõidul eesliikujast
on jõudnud mööda ja sõidab tee paremale poolele.

Transpordivahendi juht peab igal juhul informeerima
teisi igasugusest manöövrist, s. o. sõidusuuna muutmisest.
Suunda peab näitama ka siis, kui lähedal pole teisi sõidu-
keid. Suunanäitamisega informeerib juht ka jalakäijaid.
Hoiatussignaali andmine lõpetatakse kohe pärast pööret.
Mõned juhid unustavad seda tegemast ja nii sõidabki täna-
val vilkuva suunatulega auto, mis kuhugi ei pööra. Veelgi
halvem on lugu siis, kui suunatuli on unustatud välja lüli-
tamata ega sõideta antud signaali kohaselt. Kui näiteks autol
põleb vasakpoolne suunatuli ja samal ajal juht sõidab otse,
siis juhi niisugune tegevus on äärmiselt ohtlik. Suunatuli ju
teatab teistele juhtidele ja jalakäijatele, et auto pöörab
vasakule. Ta ütleb: minge rahulikult minu eest üle sõidutee,
mina pööran vasakule, mind ei tarvitse karta. Ta ütleb küll
nii, aga teeb vastupidi, ta petab. See pealtnäha tühine auto-
juhi hooletus lausa tõukab jalakäija rataste alla, viib sõidu-
krite kokkupõrkamiseni. Taoliste «unustamiste» vältimiseks
on moodsamad autod varustatud mehhanismiga, mis pärast

pööret lülitab suunatule ise välja. See on autojuhi hea abimees.

Sugugi vähem ohtlik pole auto, mille hooletu juht on unustanud andmast signaali pöördeks. Andmatajäänud signaal teatab jalakäijale, et see auto sõidab edasi otse ja seega pakub jalakäijale head võimalust sõidutee ületamiseks koos temaga. Siis aga teeb korraga pöörde jalakäija poole...

Tänav on täis ootamatusi ja pole võimatu, et niisugune «vale» signaaliga auto satub ka Teie tee ja peibutab oma vilkuva silmaga, kutsub sõiduteed ületama, ise aga... Muidugi ei tee ükski autojuht seda tahtlikult, vaid lihtsalt hooletusest, kogemata. Seepärast: enne astumist sõiduteele veenduge, kuhupoole auto sõidab. Oma silm on kuningas.

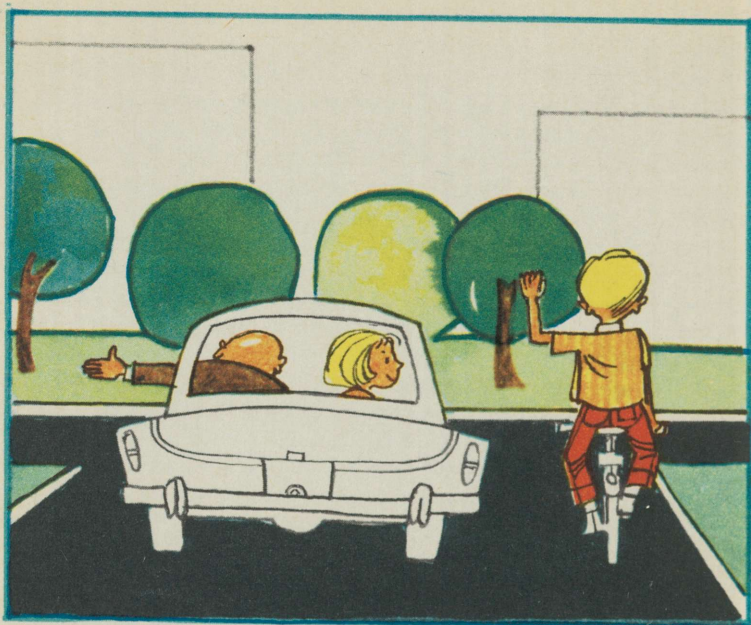
KÄEGA ANTAVAD SIGNAALID

Kui suunatuli või stoppsignaali on rikkis või transpordivahendil need üldse puuduvad (mootorrattad, mopeedid, jalgrattad, hobuveokid, kärud jne.), siis annavad juhid signaali käega. Selle mooduse kõige paremaks omaduseks on see, et juht ei unusta kunagi signaali «välja lülitamast». Teiste liiklejate petmist ja peibutamist peaaegu ei esine. Küll aga antakse siin signaali vahel arusaamatult, isegi lohakalt, nii et antav leppemärk pole arusaadav. Ka see on ohtlik.

Käega antakse signaale järgmiselt:

- a) pöörde eel vasakule sirutatakse vasak käsi horisontaalselt kõrvale või parem käsi küünarnukist kõverdatusena üles;
- b) pöörde eel paremale sirutatakse parem käsi horisontaalselt kõrvale või vasaku käe küünarnukist kõverdatusena üles;
- c) pidurdamise eel sirutatakse käsi kõrvale ning liigutatakse seda perioodiliselt üles-alla; mootorrattaste, mopeedide ja jalgratate juhid võivad käe ainult üles tõsta.

Käega signaali andmise kestus on samuti vähemalt 5 sekundit, signaali andmise võib lõpetada 5 meetrit enne pööret.



HELISIGNAALIGA ANTAVAD MÄRGUANDED

Helisignaali kasutavad juhid erandjuhtudel jalakäijate ja teiste sõidukijuhtide hoiatamiseks. Kuni 1958. aasta 1. septembrini kehtis kord, kus helisignaali andmine oli meelevaldne. Juht võis helisignaali kasutada seal, kus heaks arvas. Tuututamine andis lisa niigi kärarikkale tänavale. Autojuht hoiatas helisignaaliga üht hooletut jalakäijat, võpatasid ja olid häiritud aga kümned lähedalolijad. Müra suurlinnas läks nii suureks, et see takistas töötamist, rääkimata puhkusest. Nüüd on helisignaali andmine täielikult keelatud linnades ning sanatooriumide ja puhkekodude vahetus läheduses. Teistes asulates on helisignaali andmine keelatud öösel, s. o. kella 00-st kuni 06-ni hommikul. Erandina on lubatud helisignaali anda tiheda udu, lumetuisu, paduvihma ajal, kui nähtavus on alla 20 meetri. Siis peavad juhid perioodiliselt andma helisignaali ja sõitma tuledega.

Kui auto jääb seisma raudtee-ülesõidukohale ja teda pole

sealt võimalik eemaldada, siis kutsub juht teisi inimesi appi, andes üldalarmi signaali — üks pikk ja kolm lühikest heli. Raudteerongi peatamise signaaliks on ringikujuliste liigutuste tegemine käega enda ees või mistahes hästi märgatava esemega, pimedal ajal süüdatud laterna või tõrvikuga.

Kordamisküsimused

1. Miks sõidukite juhid annavad signaale?
2. Miks jalakäijad peavad jälgima sõidukite signaale?
3. Mida tähendab see, kui autol vilgub parempoolne suunatuli?
4. Mida tähendab see, kui autol vilgub vasakpoolne suunatuli?
5. Kui kaua peab signaali andma?
6. Kuidas annab jalgrattur signaali pöördeks paremale?
7. Kuidas annab mootorrattur signaali pöördeks vasakule?
8. Kuidas annab mootorrattur märku, kui ta kavatseb peatuda?
9. Kuidas annab signaali autojuht, kui auto on peatunud raudtee-ülesõidukohal?
10. Kuidas antakse signaali raudteerongi peatamiseks?
11. Mis võib juhtuda, kui sõidukijuht annab kogemata vale signaali või unustab selle välja lülitamata?

6.

JALAKÄIJA JA SÕIDUK REGULEERIMATA RISTTEE

Risttee — tõeline liikluskeeris
Jalakäija reguleerimata ristteel
Sõidukid reguleerimata ristteel
Kuidas ületada reguleerimata risttee
Kordamisküsimused

RISTTEE — TÕELINE LIIKLUSKEERIS

Iga tänav saadab oma sõidukite- ja inimestevoolu ristteele. Siin ristuvad tuhandete transpordivahendite ja jalakäijate teed. Risttee on kohaks, kus toimub liiklusvoolude ristumine, hargnemine ja liitumine. Siin võivad transpordivahendid sõita otse üle risttee, pöörata paremale, vasakule või tagasi. Ka jalakäijad valivad ristteel vajaliku liikumissuuna: nad võivad minna otse, paremale ja vasakule. Tagasi-pööramine pole jalakäijale probleemiks, selleks pruugib pöörata ümber ja minna tuldud teed tagasi, hoidudes ikka kõnnitee paremale poolele.

Rohkete liiklusvoolude ristumise tõttu nimetatakse ristteed veel liiklussõlmeks. See nimi õigustab end igati, sest olenevalt sõidutee laiuusest võivad transpordivahendid ristteele läheneda erinevatest tänavatest korraga ja mitmes sõidureas. Tallinnas Võidu väljaku — Pärnu maantee — Estonia puiestee ristumiskohta läbib suvepäeval, kõige elavama liiklusega tunnil ligikaudu 2400 sõidukit ja 8000 jalakäijat. Keskväljakut ületab ca 1800 sõidukit. Lauristini tänav — Suvorovi puiestee ristumiskohta läbib 1400 sõidukit ja 4000 jalakäijat. Risttee oma rohkete sõidukite ja jalakäijatega ei tohi aga kedagi kohutada, paanikaks puudub igasugune põhjus. Liiklus ristteel toimub korrapäraselt, iga liikleja peab teadma, mida tohib ja mida ei tohi teha.

Liikluseeskirju teadvale inimesele ei tekita ristteel vuravad sõidukid hirmu, hirm on jalakäijale kõige ohtlikumaks kaaslaseks, hirmul on väledad jalad — kiirustamist, jooksmist, tormamist aga tänav ei salli. Korrapärane käitumine peletab ohu. Mõned inimesed arvavad, et jalakäijatel on kõige sobivam ja ohutum ületada sõiduteed väljaspool ristteed. Asi pole siiski nii. Väljaspool ristteed sõidavad autod kiiremini, ka autojuhid pole seal nii tähelepanelikud. Kui aga iga jalakäija astuks sõiduteele seal, kus temale meeldib ja heaks arvab, siis autode liiklus oleks takistatud. Sõidutee ületamine on kõige ohutum siiski ristteel, siin sõidavad transpordivahendid palju aeglasemalt ja ettevaatlikumalt. Liiklusreegleid teadev jalakäija võib edukalt ületada risttee «sõiduki kaitse» all, selleks aga peab ta olema tuttav sõidukite liiklemise korraga.

JALAKÄIJA REGULEERIMATA RISTTEEL

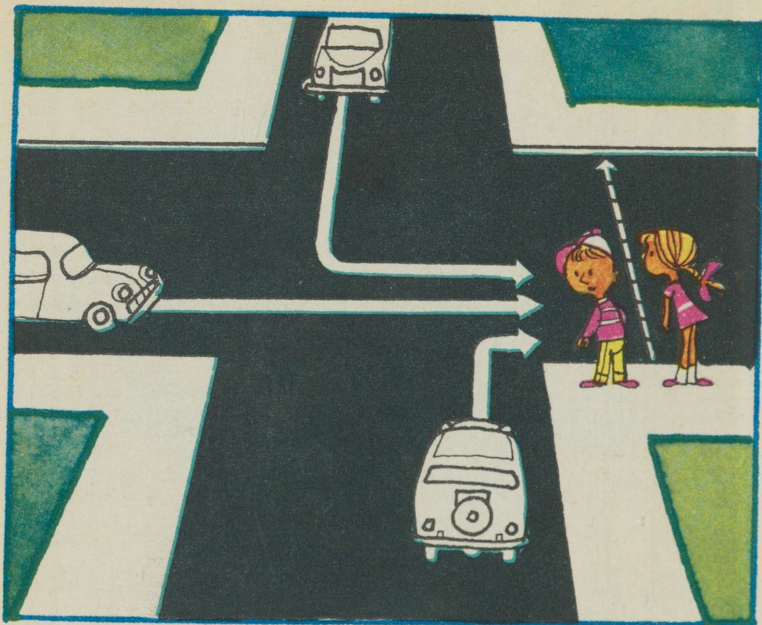
Jalakäijad ületavad risttee kõnniteede kulgemise suunas, kusjuures nad peavad andma eesõiguse kõikidele sõidukitele. Ristteele võib jalakäija läheneda mööda parempoolset või vasakpoolset kõnniteed. See tühisena näiv pisi-asi omab risttee ületamisel suurt tähtsust, mis määrabki kindlaks jalakäija tegevuse ristteel.

Niisiis:

1. Lähenedamine ristteele mööda parempoolset kõnniteed.

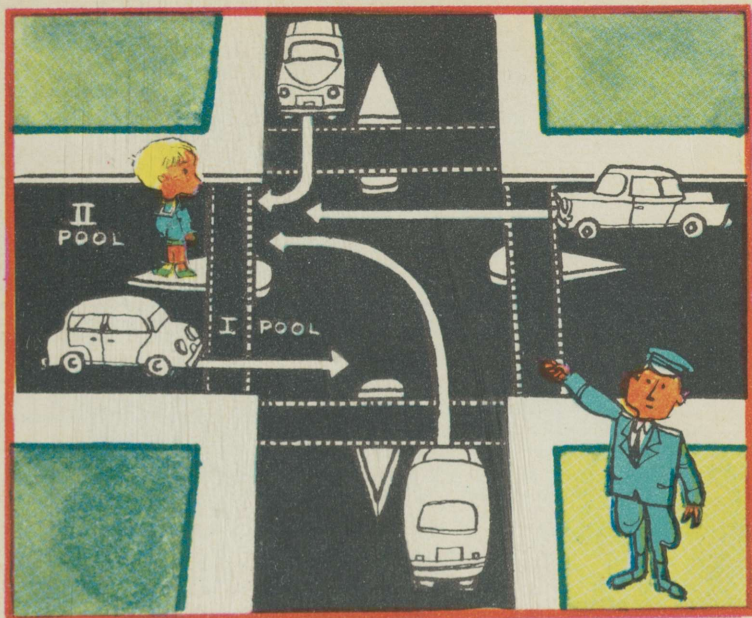
Jõuame sõidutee servani. Stopp! Enne sõiduteele astumist seisatame kõnniteel, veendume, kas võime alustada sõidutee ületamist. Kõigepealt vaatame vasakule. Meist vasakult võivad ilmuda sõidukid kolmest suunast. Alustame nende jälgimist ohtlikkuse järgi. Kõige halvem on märgata seda sõidukit, mis läheneb ristteele meiega ühes suunas ja pöörab paremale. See sõiduk keerab jalakäija poole peaaegu tema selja tagant. Niisuguse sõiduki jälgimine ongi seepärast raskendatud ja jalakäija peab olema siin mitmekordselt tähelepanelik.

Teine sõiduk võib läheneda vastassuunas ja pöörata vasakule, s. t. jällegi jalakäija poole. Pöörduvat sõidukit tunneme kergesti ära, sest sellel vilgub parem- või



vasakpoolne suunatuli või juht annab pöördeks käega märku.

Kolmas sõiduk võib läheneda vasakult mööda ristuvat tänavat ja ületada risttee otsesuunas. Kõiki neid sõidukeid peame märkama veel siis, kui oleme kõnniteel. Kui vasakult lähenevaid sõidukeid pole, alustame kiirustamata sõidutee ületamist. Kui meie tagant tulev sõiduk liigub otse üle risttee, siis ta sulgeb tee kahele teisele sõidukile, millised võivad meie poole läheneda vasakult, ja nii ületamegi sõidutee kõige ohtlikuma osa auto kaitse all. Jõudnud sõidutee keskkohtale, jälgime ainult paremalt lähenevaid sõidukeid, sest nüüd asub oht meist paremal. Neid sõidukeid on aga kerge jälgida, sest nad tulevad kõik ühest suunast, «salakavalaid» sõidukeid siin pole. Ka paremalt lähenevatele sõidukitele peab jalakäija teed andma, peatudes keset sõiduteed või «Ohutussaarel». Sõidukite möödudes lõpetame risttee ületamise.



2. Lähenevine ristteele mööda vasakpoolset kõnniteed.

Jällegi peatume enne sõiduteele astumist, võtame abiks vasakule vaatamise reegli, jälgime vasakult lähenevaid sõidukeid. Siin on esimese poole sõidutee ületamine võrratult lihtsam, sest puuduvad «salakavalad», nurga tagant pöörduvad sõidukid — kõik nad tulevad ainult vasakult. See teeb sõidutee esimese poole ületamise lihtsaks. Jõudes sõidutee keskkohani, alustame teise poole ületamist, mis on ohtlikum. Nüüd tuleb jälgida paremalt lähenevaid sõidukeid, mis võivad kohale vurada kolmest suunast: a) paremalt mööda ristuvat tänavat läheneja; b) vastassuunas sõitja, kes teeb pööret paremale, ja c) selja tagant (teiselt poolt tänavat) lähenev sõiduk, mis pöörab vasakule. Kõigi nende sõidukite teed ristuvad jalakäija omaga sõidutee teisel poolel. Pööret teostavaid sõidukeid tunneme ära jällegi suunanäitaja vilkumise või juhi poolt antud märguande järgi. Olukord on küllaltki keeruline, aga rahulikult käi-

tudes pole ka siin midagi kohutavat. Siin on jalakäijale suureks abiliseks vastassuunas otse sõitev sõiduk, ka tema sulgeb tee jalakäija poole pööravatele sõidukitele, tema «kaitse all» on jalakäijal hõlbus minna üle risttee.

SÕIDUKID REGULEERIMATA RISTTEEL

Ristteel on jalakäijast sootuks raskemas olukorras sõidukijuht. Kõigepealt peab ta hästi tähelepanelikult jälgima jalakäijaid, vaatama, kas neist mõni ei astu sõiduki ette. Veel peab ta jõudma selgusele, kas liiklust reguleeritakse või mitte. Kui ei, siis: kas ristuvad eri- või üheliigilised tänavad? Kas sõidukijuht on pea- või kõrvaltänaval? Ta peab jälgima ristteele lähenevaid teisi sõidukeid. Autojuht peab kiiresti, n.-ö. «sõidu pealt» reageerima. Olukord, nagu näha, on keeruline, eksida ei tohi. Ristteele lähenemine ja selle ületamine on igasuguse sõiduki juhtidel kõige vastutavam, kõige raskem. Tormata siin ei tohi. Sõidukeid läheneb ristteele mitmes suunas. Kellel on eesõigus? Siin peab iga sõidukijuht teadma oma kohta, järjekorda ja sellest rangeft kinni pidama. Vaheletrügijaid siin ei tohi olla, nagu neid sagedasti võime näha järjekordades kooli einelauas, kauplustes jne.

Sõit ristteel koosneb kahest etapist (osast):

- 1) väljasõidust ristteele — see on algus, peamine;
- 2) ärasõit ristteelt — see on risttee ületamise lõpp.

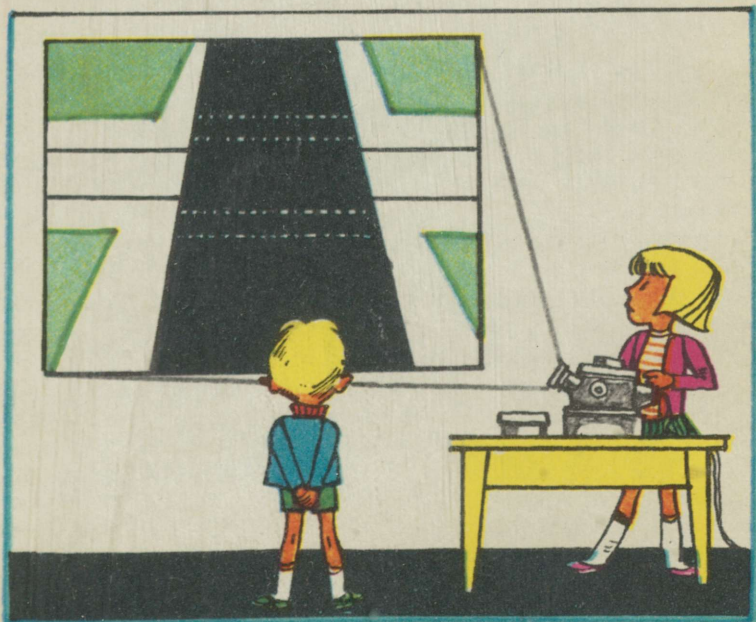
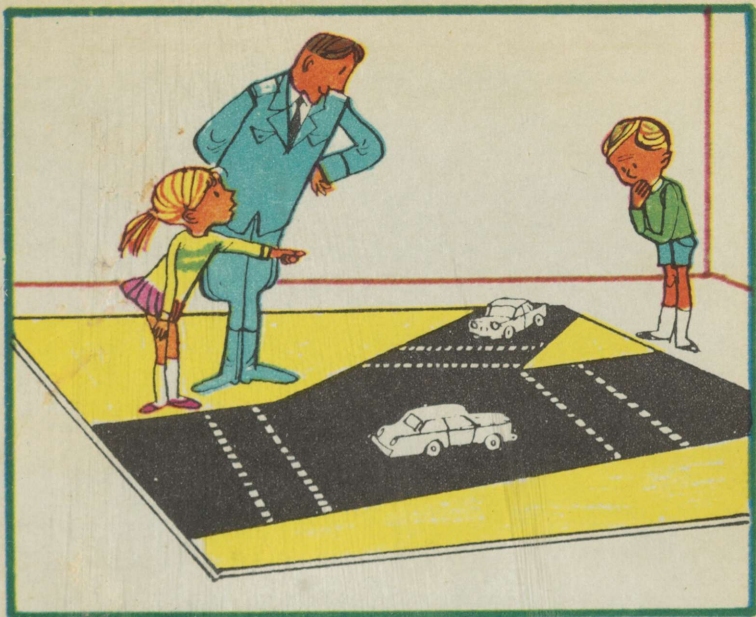
Ristteele väljasõidu reeglid on:

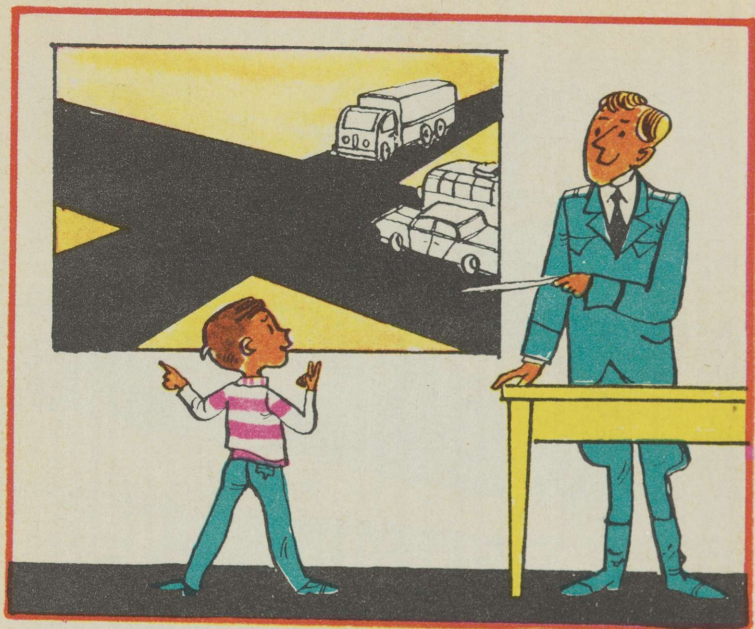
1. Eriliigiliste tänavate ristumiskohal on liikumise eesõigus peatänaval (teel) olevatel sõidukitel.

See on igati mõistetav, sest peateel liigub ikkagi rohkem sõidukeid ja igasugune viivitus kutsub esile sõidukite asjatu kogunemise, liiklus ristteel takerdub.

Peatänavaks loetakse:

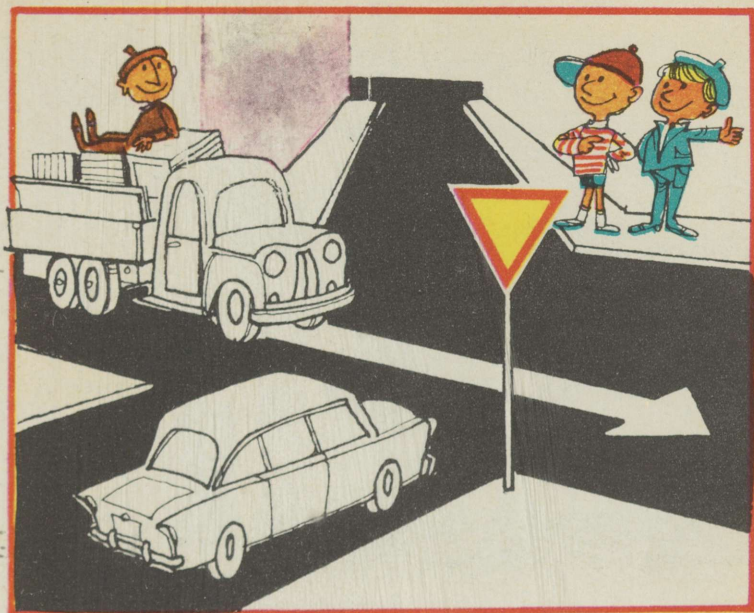
- a) tänavat kolmekülgsel ristteel, mis jätkub ristteest mõlemale poole;



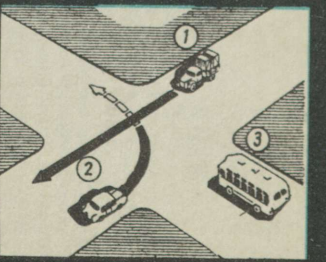
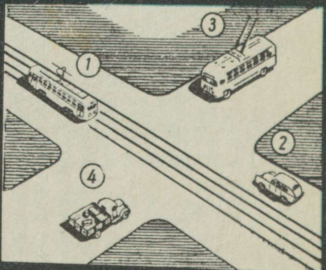
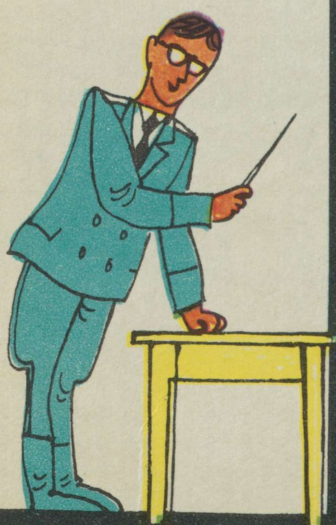
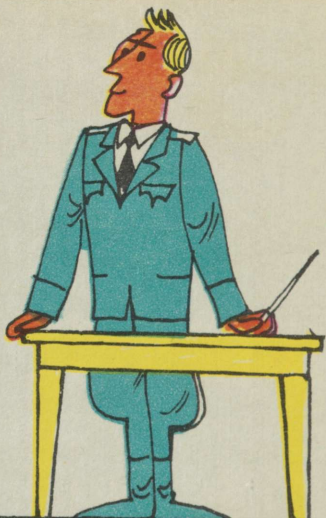
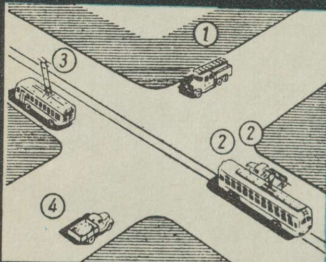
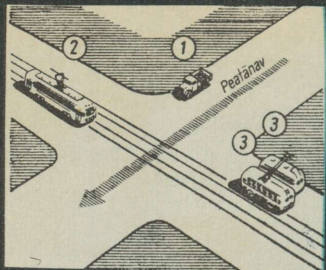


- b) tänavat neljakülgisel ristteel, millel on kate (sillutis), tänava suhtes, millel kate puudub;
- c) tänavat, kus autode liiklemine mõlemas suunas on võimalik kahes või enamas reas üherealise liiklusega tänava suhtes (trammitee loetakse üheks sõidureaks). Tänavate eriliigilisust võimaldab määrata ka ülesseatud liiklusemärk «Ristumine peatänavaga või peateega».

2. **Üheliigiliste tänavate ristumiskohal peavad transpordivahendite juhid pidama kinni ristteele väljasõitmise järjekorrast.** Sõidutee ületamise eesõigus on trammil, millele peavad andma teed kõik sõidukid. Tramm kuulub kõige kõrgemasse gruppi. Madalamasse gruppi kuuluvad kõik mehaanilised sõidukid, nagu trollibuss, autobuss, kõik autod, traktorid, mootorrattad, mopeedid ja invaliidi mootorsõidukid. Viimases järjekorras ületavad risttee hobuveok, jalgrattur ja käru-mees.



3. Kui üheliigiliste tänavate ristumiskohale lähenevad ühte gruppi kuuluvad sõidukid, mis omavad võrdse õiguse ristteele väljasõitmiseks, siis sõidab esimesena ristteele see liiklusvahend, millel puudub takistus (sõiduk) paremal pool. Juhid ütlevad: «Sõidab esimesena see, kelle parem külg on vaba.» Samasugune ristteele väljasõitmise ja ületamise kord kehtib ka siis, kui nähtavus on alla 20 meetri (tihe udu, lumesadu, paduvihm). Niisuguses olukorras pole juhtidel võimalik määrata kindlaks teise sõiduki ja tänava liiki ning seepärast on see igati põhjendatud reegel.
4. Üheaegselt transpordivahendiga, mis omab ristteele väljasõidu eesõiguse, võivad liikuda ka mistahes gruppi kuuluvad vastuliikuvad ja samas suunas liikuvad transpordivahendid. Seda õigust võivad kasutada ainult need sõidukid, mis olid risttee piiril või jõudsid sinna väljasõidu ajaks. Hilisemad lähenejad ristteele sõita ei tohi,



nad peavad ootama seni, kuni risttee on sõidukeist vabanenud, ja seejärel sõitma välja ristteele. Niisugune liikluse korraldus on äärmiselt vajalik, sest see võimaldab lühikese aja (minuti) vältel sõita üle risttee suuremal arvul sõidukeil. Risttee läbilaskevõime suureneb mitmekordselt.

5. **Väljaspool igasugust järjekorda sõidavad ristteele välja ja ületavad selle spetsiaalse helisignaaliga «Sireen» varustatud operatiivautod (tuletõrje, kiirabi, miilits jt.).** Seda eelist võivad nad kasutada ainult siis, kui sõidavad väljakutse kohaselt ja annavad sireeni. Kõik teised sõidukid, isegi trammid, peavad neile teed andma. Seda peavad tegema ka jalakäijad. Sõidutee tuleb vabastada viivitamatult, sest need autod tõttavad alati inimestele appi, neid päästma.

Ristteelt ärasõitmise reeglid.

Ristteelt ärasõitmise kord on lihtsam. Otsesuunas liikuvatele sõidukitele ei tekita see mingisuguseid raskusi. Pahandusi ja arusaamatusi võib tekkida pöörete tegemisel. Kõige ohtlikum on pööre vasakule, sest siin ristub sõidutee vastassuunas sõitjaga. Reegel on lihtne: pöördeks vasakule või tagasi on juht kohustatud läbi laskma kõik vastassuunas otse ja paremale sõitjad, tagasipöörde lõpetamisel on eesõigus külgsuunast paremale pöörajal (vt. lk. 64).

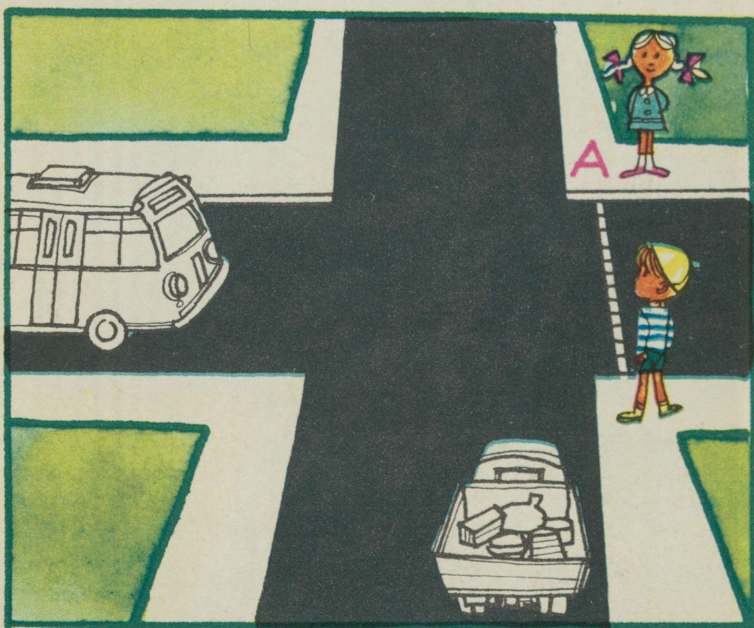
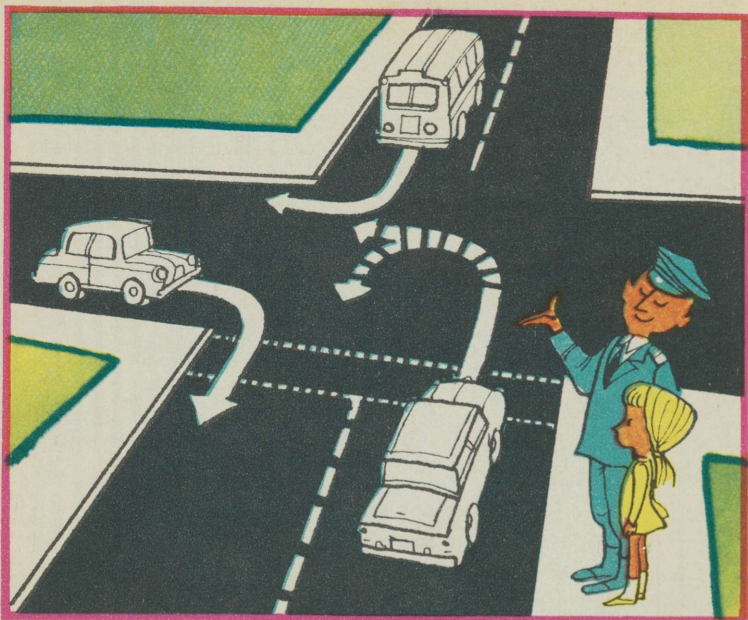
Risttee ületamise järjekorda peavad sõidukite juhid rangelt täitma. Seda peavad tegema ka jalakäijad. Teades sõidukite ületamise korda ristteel, võib jalakäija oskuslikult ja ohutult ületada risttee, kasutades seejuures sõidukite poolt antavat abi. Üksteise mõistmine ristteel on hädavajalik, see väldib arusaamatusi, õnnetusjuhtumeid.

KUIDAS ÜLETADA REGULEERIMATA RISTTEE

Ülesanne nr. 1

Üheliigiliste tänavate ristumiskohale jõudsid üheaegselt veoauto, autobuss ja jalakäija — poiss.

Milline sõiduk omab ristteele väljasõidu õiguse ja kuidas ületab poiss risttee, et jõuda punkti A?



Vastus

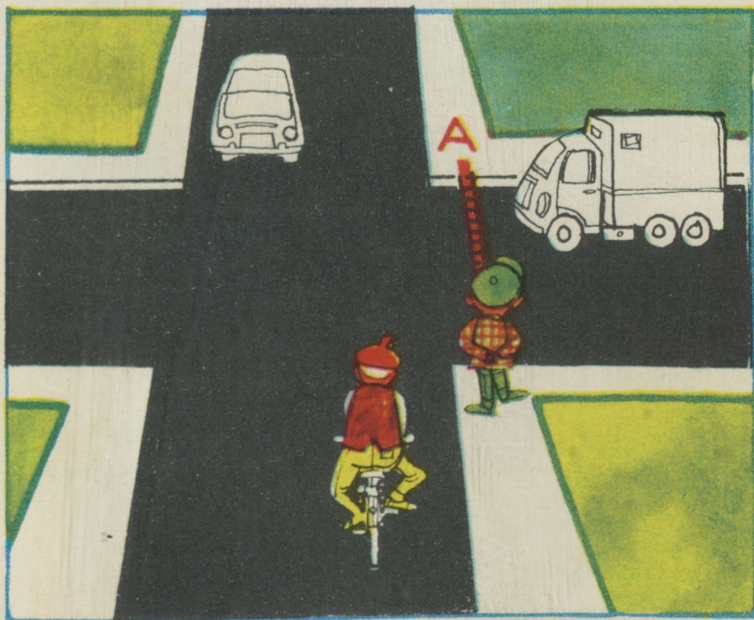
Mõlemad sõidukid kuuluvad ühte gruppi, ristteele välja sõidu eesõigus on veoautol, sest temal puudub paremal pool takistus. Veoauto sõidab ilmselt otse, sest suunasignaali pole sisse lülitatud.

Jalakäija (poiss) peatub kõnniteel ja veendub, et veoauto sõidab otse. Seega puudub oht vasakult. Poiss astub sõiduteele ja veoauto kaitse all ületab esimese poole sõiduteest. Tee keskkohas vaatab poiss paremale ja seejärel ületab lõplikult sõidutee.

Ülesanne nr. 2

Üheliigiliste tänavate ristumiskohale jõudsid üheaegselt sõiduauto, veoauto, jalgrattur ja jalakäija — poiss.

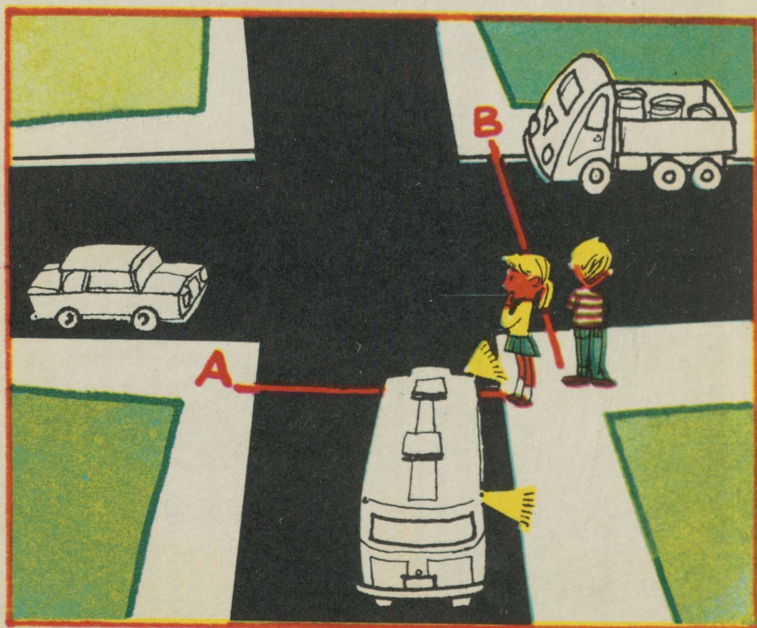
1. Millises järjekorras sõidavad ristteele sõidukid ja ületavad selle?
2. Kuidas ületab poiss risttee, et jõuda punkti A?



Vastus

1. Sõiduauto ja veoauto kuuluvad ühte gruppi, jalgrattur aga kuulub madalamasse gruppi. Sõiduautol puudub takistus paremal pool. Seega on temal ristteele väljasõidu eesõigus ja ta alustab liikumist. Sõiduautol pole suunatud sisse lülitatud, ta sõidab otse. Sõiduauto annab ristteele väljasõidu õiguse ka jalgratturile kui vastassuunas liiklejale. Pärast sõiduauto ja jalgratturi ärasõitu liigub ristteele veoauto.

2. Poiss vaatab vasakule ja veendub, et sõiduauto ei pööra vasakule, s. o. tema poole ja et paremale ei pööra ka selja taga olev jalgrattur. Seega puudub oht vasakult ning poiss alustab sõidutee ületamist n.-ö. sõiduauto ja jalgratturi kaitse all. Tee telgjoonel poiss peatub, andes teed veoautole. Pärast veoauto ärasõitu ületab poiss lõplikult sõidutee.



Ülesanne nr. 3

Üheliigiliste tänavate ristumiskohale jõudsid üheaegselt veoauto, autobuss, sõiduauto ja jalakäijad — poiss, tüdruk.

1. Millises järjekorras sõidavad ristteele sõidukid ja ületavad selle?
2. Kuidas ületab tüdruk risttee, et minna punkti A?
3. Kuidas ületab poiss risttee, et minna punkti B?

Vastus

1. Kõik sõidukid kuuluvad ühte gruppi. Ristteele välja sõidu eesõigus on veoautol, sest temal puudub takistus paremal pool. Samaaegselt veoautoga alustab liikumist ka sõiduauto kui vastassuunas liikleja. Mõlemad autod sõidavad otse, sest nad ei anna pöördeks märku suunatulega. Pärast liikluse lakkamist sõidab ristteele autobuss. Autobussil vilgub parempoolne suunatuli: ta pöörab paremale.

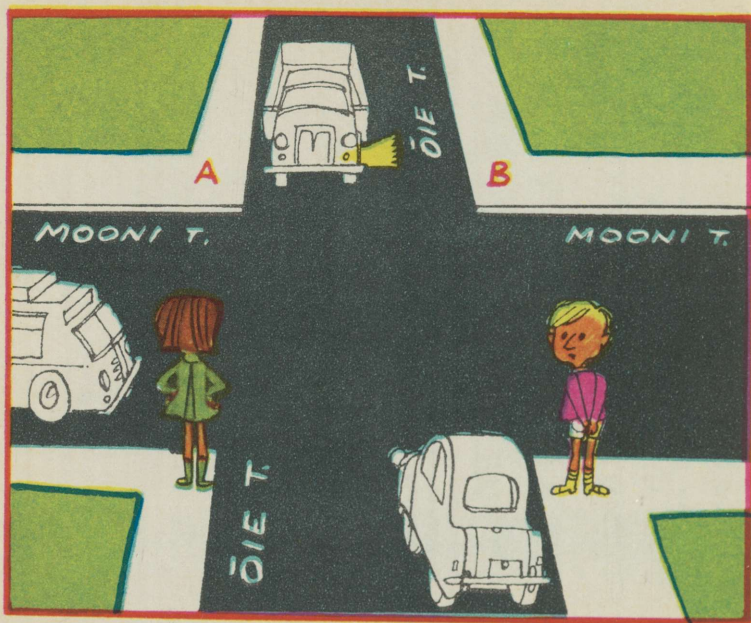
2. Tüdruku kõndimise suund ühtib sõidu- ja veoauto sõidusuunaga. Enne sõiduteele astumist vaatab ta vasakule ning seejärel, kui autobuss on peatunud, astub sõiduteele ning ületab selle veoauto ja sõiduauto kaitse all. Jõudes tee keskkohale, veendub tüdruk, kas paremalt poolt pole lähenemas teisi sõidukeid, ning seejärel lõpetab risttee ületamise.

3. Poisi kõndimise suund on risti veoauto ja sõiduauto liikumissuunaga. Üle tänava minek on keelatud. Peatudes kõnniteel, vaatab ta vasakule — sealt läheneb sõiduauto. Stopp! Pärast seda kui veoauto ja sõiduauto on ära sõitnud, peab poiss veel kord veenduma, et vasakult poolt pole lähenejaid. Siiski on. Tema selja tagant alustab nüüd liikumist autobuss. Autobussi parempoolne suunatuli vilgub: ta pöörduv paremale. Jälle stopp! Poiss võib astuda sõiduteele ja minna üle risttee alles siis, kui autobuss on ära sõitnud.

Ülesanne nr. 4

Üheliigiliste tänavate ristumiskohale jõudsid üheaegselt autobuss, veoauto, sõiduauto ja jalakäijad — poiss, tüdruk.

1. Millises järjekorras sõidavad ristteele välja sõidukid ja ületavad selle?
2. Kuidas ületab tüdruk risttee, et minna punkti A?
3. Kuidas ületab poiss risttee, et minna punkti B?



Vastus

1. Kõik sõidukid kuuluvad ühte gruppi. Ristteele väljasõidu eesõigus on sõiduautol, sest temal puudub takistus paremal pool (Mooni t.). Liiklus toimub mööda Õie tänavat. Samaaegselt sõiduautoga sõidab ristteele ka veoauto kui vastassuunas liikleja. Veoautol vilgub vasakpoolne suunatuli: ta pöörab vasakule. Vasakut pöört teeb veoauto pärast sõiduauto möödumist. Pärast sõidu- ja veoauto ärasõitmist liigub ristteele autobuss.

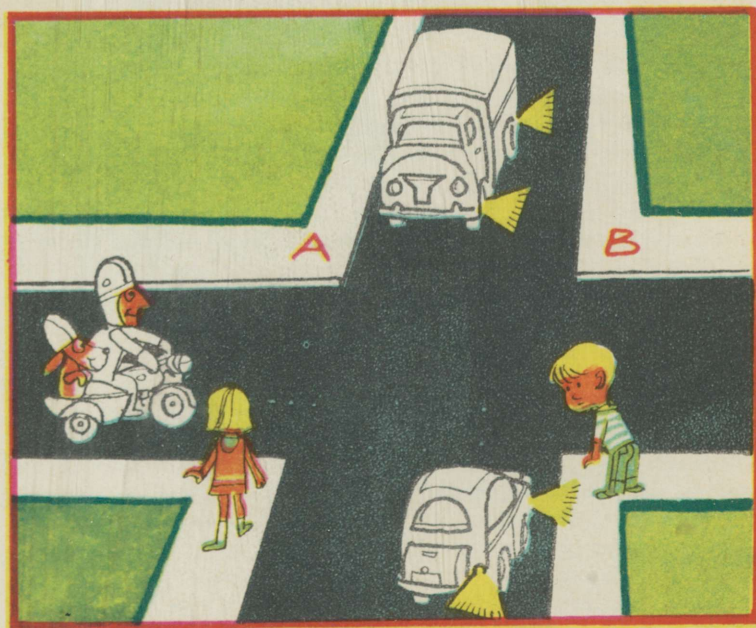
2. Tüdruku kõndimise suund kulgeb mööda Õie tänavat, ta asub vasakpoolisel kõnniteel. Tüdruk peatub kõnniteel ja veendub, et ristteele väljasõidu eesõigus on sõiduautol ja see sõidab otse. Temast vasakul pool oleval autobussil ei ole ristteele väljasõidu õigust: seega puudub oht vasakult. Tüdruk astub rahulikult sõiduteele ja ületab selle. Tänavas keskkohas vaatab paremale, seal kaitseb teda veoauto, mis on hetkeks peatunud ristteel, et

lasta mööduda sõiduautol. Ohtu pole ka paremal pool, risttee ületamist võib jätkata ja selle edukalt lõpetada.

3. Poisi kõndimise suund kulgeb samuti mööda Õie tänavat, ta asub parempoolsel kõnniteel. Peatunud kõnniteel ja veendunud, et ristteele väljasõidu eesõigus on sõiduautol ja et see liigub otse, astub poiss rahulikult sõiduteele ja ületab selle esimese poole sõiduauto kaitse all. Sõiduauto sulgeb ju tee vasakul olevale autobussile ja vasakule (poisi poole) pööravale veoautole — ohtu vasakul pole. Jõudnud tee keskohta, vaatab ta paremale — sealt pole sõidukeid lähenemas. Seejärel lõpetab risttee ületamise, veoauto aga pöörab vasakule tema selja tagant.

Ülesanne nr. 5

Üheliigiliste tänavate ristumiskohale jõudsid üheaegselt veoauto, sõiduauto, mootorrattur ja jalakäijad — poiss, tüdruk.



1. Millises järjekorras sõidavad ristteele sõidukid ja ületavad selle?
2. Kuidas ületab tüdruk risttee, et minna punkti A?
3. Kuidas ületab poiss risttee, et minna punkti B?

Vastus

1. Kõik sõidukid kuuluvad ühte gruppi. Ristteele väljasõidu eesõigus on sõiduautol, sest temal puudub takistus paremal pool. Samaaegselt sõiduautoga sõidab ristteele ka veoauto kui vastassuunas liikleja. Sõiduautol vilgub parempoolne, veoautol vasakpoolne suunatuli. Pöörde teostamise eesõigus on paremale pööraval, s. o. sõiduautol. Seejärel pöörab vasakule veoauto. Pärast nende ärasõitu sõidab ristteele mootorrattur.

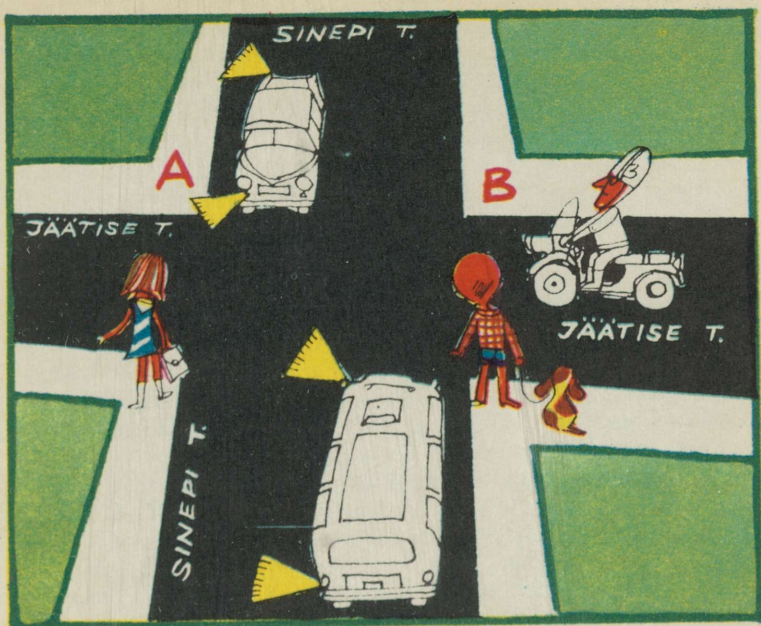
2. Tüdruk asub vasakpoolisel kõnniteel. Tüdruk peatub kõnniteel ja veendub, et ristteele väljasõidu eesõigus on sõiduautol ja see pöörab paremale. Vastassuunas sõitev veoauto pöörab vasakule ja seega on mootorratturil väljasõit ristteele keelatud. Vasakul puudub oht, tüdruk astub rahulikult sõiduteele ja ületab selle. Tänav keskkoas vaatab paremale — seal pole ohtu, teda kaitseb veoauto, mis pöörab vasakule. Tee on vaba, ohutult võib minna üle tee.

3. Poiss asub parempoolisel kõnniteel. Peatunud kõnniteel, peab ta veendumata, kas vasakult pole lähenemas sõidukeid. Stopp! Poisi selja tagant pöörab paremale sõiduauto, see on kõige varjatum ja salakavalam oht. Poiss annab sõiduautole teed, pärast sõiduautot keerab poisi poole veel vastassuunast tulev veoauto, poiss peab ka selle mööda laskma. Seejärel aga alustab liikumist ja sõidab ristteele mootorrattas. Nii tuleb veelgi oodata ega tohi astuda sõiduteele. Pärast sõidukite möödumist ületab poiss risttee.

Ülesanne nr. 6

Üheliigiliste tänavate ristumiskohale jõudsid üheaegselt autobuss, sõiduauto, mootorrattur ja jalakäijad — poiss ja tüdruk.

1. Millises järjekorras sõidavad ristteele sõidukid ja ületavad selle?



2. Kuidas ületab tüdruk risttee, et minna punkti A?
3. Kuidas ületab poiss risttee, et minna punkti B?

Vastus

1. Kõik sõidukid kuuluvad ühte gruppi. Ristteele väljasõidu eesõigus on sõiduautol, sest temal puudub takistus paremal pool (Jäätise t.). Samaaegselt sõiduautoga sõidab ristteele ka autobuss kui vastassuunas liikleja. Sõiduautol vilgub parempoolne, autobussil vasakpoolne suunatuli, mõlemad nad pööravad Jäätise tänavale. Pöörde teostamise eesõigus on paremale pöörajal, s. o. sõiduautol ja tema järel pöörab vasakule autobuss. Pärast nende ärasõitu liigub ristteele mootorrattur, kes sõidab otse.

2. Tüdruku kõndimise suund kulgeb mööda Sinepi tänavat vasakpoolsel kõnniteel. Tüdruk peatub kõnniteel ja veendub, et ristteele väljasõidu eesõigus on vastassuunas paremale pöörduval sõiduautol. Vasakult poolt ei ole tüdru-

kule lähenemas teisi sõidukeid ja ta võib alustada sõidutee esimese poole ületamist. Jõudnud sõidutee keskkohale, vaatab tüdruk paremale ja peatub, sest tema selja tagant mööda Sinepi tänavat läheneb autobuss, mis pöördub vasakule. Pärast autobussi möödumist peab tüdruk veel kord vaatama paremale — sealt läheneb mootorrattur. Edasi minna ei tohi. Jälle stopp! Pärast mootorratturi ärasõitu võib tüdruk jätkata sõidutee teise poole ületamist.

3. Poisi kõndimise suund kulgeb samuti mööda Sinepi tänavat, parempoolsel kõnniteel. Peatunud kõnniteel, peab poiss veenduma, kas pole vasakult poolt lähenevaid sõidukeid. Vasakul ohtu pole. Selja taga Sinepi tänavas olev autobuss pöörab vasakule. Seega võib poiss rahulikult astuda sõiduteele ja ületada selle esimese poole autobussi kaitse all. Sõidutee keskkohal vaatab poiss paremale. Seal on oht, mootorrattas ootab järjekorda ristteele väljasõiduks. Kui autobuss pole veel jõudnud vasakule pöörduda, võib poiss jätkata sõidutee teise poole ületamist seisva mootorratta eest. Viimase väljasõit ristteele on ikkagi veel keelatud. Kui vasakule pöörduv autobuss enam poisile kaitset ei paku ja Sinepi tänav on sõidukeist vaba, peab poiss andma teed mootorratturile ning pärast selle möödumist lõpetama sõidutee ületamise.

Ülesanne nr. 7

Kolmekülgsel ristteele jõudsid üheaegselt autobuss, sõiduauto, jalgrattur ja jalakäijad — poiss, tüdruk.

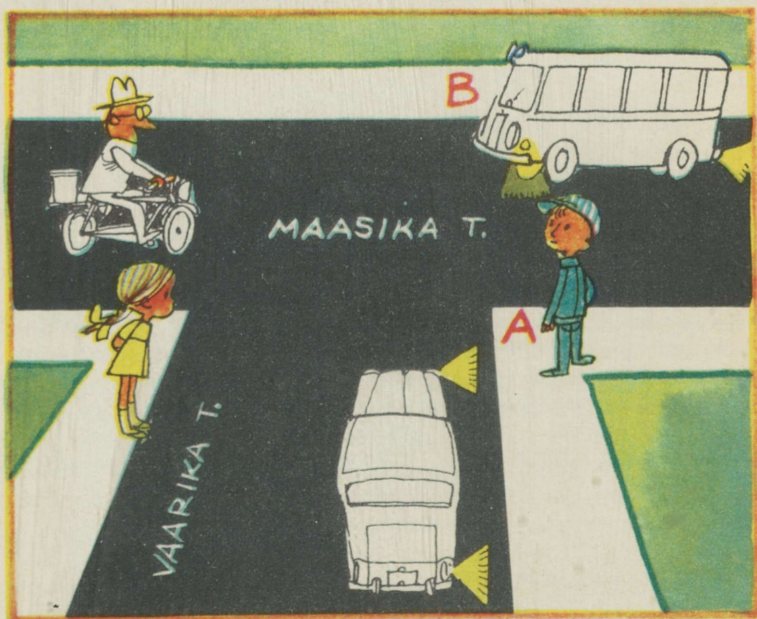
1. Millises järjekorras sõidavad ristteele välja sõidukid ja ületavad selle?
2. Kuidas ületab tüdruk Vaarika tänavat, et jõuda punkti A?
3. Kuidas ületab poiss Maasika tänavat, et minna punkti B?

Vastus:

1. Maasika tänav on peatänav, asub mõlemal pool ristteed. Seega on liiklemise eesõigus peatänaval sõitvatel transpordivahenditel, olenemata nende grupist. Ristteele väljasõidu õigused on võrdsed jalgratturil ja autobussil. Autobussil vilgub vasakpoolne suunafuli, ta pöörab vasakule, Vaarika tänavale. Ristteelt ärasõidu reeglite kohaselt peab

autobuss enne vasakule pööramist laskma mööda vastasuunas liikleja — jalgratturi. Viimasena sõidab ristteele sõiduauto ja pöörab paremale, ta parempoolne suunatuli on sisse lülitatud.

2. Tüdruku kõndimise suund kulgeb mööda Maasika tänavat, mööda peatänavat, parempoolsel kõnniteel. Tüdruk peatub kõnniteel, veendub, et vasakult poolt ei ole lähemas sõidukeid: jalgrattur sõidab otse ja vasakule, tüdruku poole pöörduv autobuss on eelnevalt kohustatud laskma mööduda jalgratturil. Tüdruk astub sõiduteele ning jalgratturi kaitse all ületab esimese poole Vaarika tänavast. Sõidutee keskkohal vaatab paremale — seal on sõiduauto. Temale peab tüdruk andma teed ristteele sõiduks, sest jalgrattur on juba ära sõitnud ja autobuss pöörab nüüd vasakule tüdruku selja tagant. Samal ajal võib alustada liikumist ka sõiduauto. Seejärel lõpetab tüdruk Vaarika tänavat teise poole ületamise.



3. Poisi kõndimise suund kulgeb risti Maasika tänavaga, peatänavaga. Peatunud kõnniteel, vaatab poiss vasakule. Sealt läheneb jalgrattur, sõiduteele astuda ei tohi. Pärast jalgratturi möödumist peab poiss veel kord veenduma, et vasakult pole lähenemas sõidukeid. Stopp! Poisi selja tagant, Vaarika tänavast, pöörab paremale sõiduauto. Ka temale peab poiss teed andma. Pärast sõiduauto möödumist sammub poiss üle Maasika tänavaga. Selle keskkohal vaatab paremale, kas sealt pole lähenemas sõidukeid, ja ületab tee.

Ülesanne nr. 8

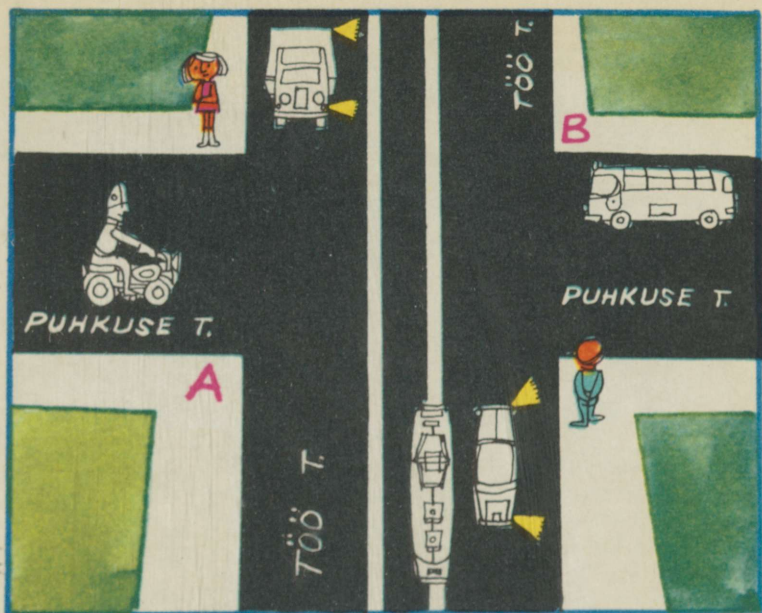
Reguleerimata ristteele jõudsid üheaegselt autobuss, sõiduauto, tramm, mootorratas, veoauto ja jalakäijad — poiss, tüdruk.

1. Millises järjekorras sõidavad ristteele välja sõidukid ja ületavad selle?
2. Kuidas ületab tüdruk Puhkuse tänavaga, et jõuda punkti A?
3. Kuidas ületab poiss Puhkuse tänavaga, et jõuda punkti B?

Vastus

1. Töö tänav on peatänav, sest tema sõidutee on laiem ja seal on ka trammitee, s. o. sellel tänaval toimub kaherealine liiklemine. Liiklemise eesõigus on peatänaval sõitvatel transpordivahenditel, olenemata nende grupist. Võrdsed õigused ristteele väljasõiduks on sõiduautol, trammil ja veoautol. Sõiduautol vilgub parempoolne, veoautol vasakpoolne suunatuli, nad pööravad Puhkuse tänavale. Kõik kolm sõidukit sõidavadki üheaegselt ristteele. Tramm sõidab otse, sõiduauto pöörab paremale, veoauto, olles sõitnud ristteele, peatub, laseb mööda trammil ja paremale pöörava sõiduauto ning alles seejärel pöörab vasakule. Pärast liikluse lakkamist peatänaval sõidavad ristteele mootorrattur ja autobuss.

2. Tüdruku kõndimise suund kulgeb mööda Töö tänavat, parempoolsel kõnniteel. Tüdruk peatub kõnniteel ja veendub, et vasakult pole lähenemas ohtu: autobuss ristteele sõita ei tohi, kuivõrd liikumise eesõigus on peatänaval olevatel sõidukitel, tüdruku selja taga olev veoauto aga pöörab vasakule. Tüdruk ületab rahulikult sõidutee. Tänavaga keskkohas vaatab

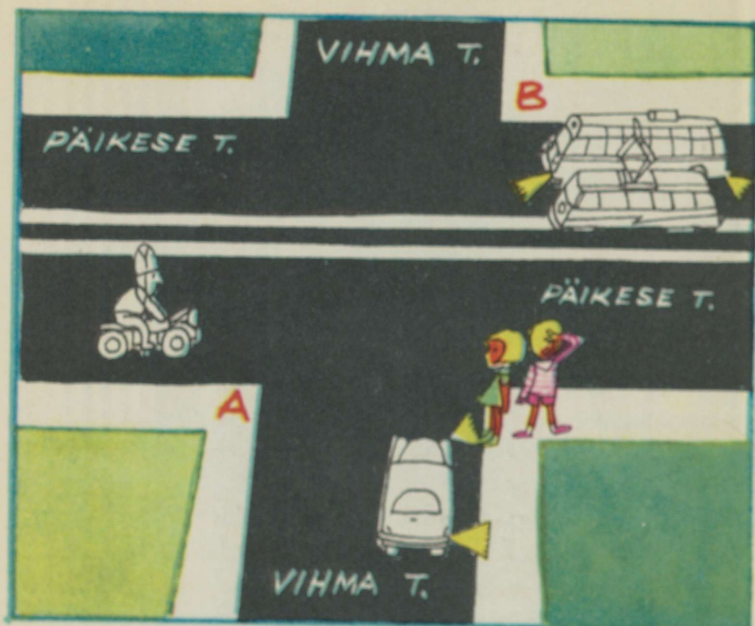


paremale, seal on mootorratas, mis ristteele sõita ei tohi, sest peateel pole veel liiklus lakanud. Tüdruk võib lõpetada sõidutee ületamise.

3. Poisi kõndimise suund kulgeb samuti mööda Töö tänavat, parempoolsel kõnniteel. Peatunud kõnniteel ja veendunud, et sõiduauto pöörab paremale, laseb poiss sellel mööduda. Tramm kui aeglasem ja pikem liiklusvahend pole selle ajaga jõudnud ristteed ületada ning poiss läbib trammikaitse all esimese poole sõiduteest. Tänavakeskkohal vaatab paremale, seal on autobuss, mis ei tohi alustada liikumist, sest veoauto on ristteel ja keerab vasakule. Poiss võib ületada rahulikult ka teise poole sõiduteest.

Olesanne nr. 9

Reguleerimata ristteele jõudsid üheaegselt autobuss, tramm, sõiduauto, mootorratas ja jalakäijad — poiss ja tüdruk.



1. Millises järjekorras sõidavad ristteele välja sõidukid ja ületavad selle?
2. Kuidas ületab tüdruk Vihma tänava, et jõuda punkti A?
3. Kuidas ületab poiss Päikese tänava, et jõuda punkti B?

Vastus

1. Päikese tänav on peatänav, sest tema sõidutee on laiem, seal on trammitee, s. o. sellel tänaval toimub kaherealine liiklemine. Liiklemise eesõigus on peatänaval sõitvatel transpordivahenditel, olenemata nende grupist. Võrdsed õigused ristteele väljasõiduks on autobussil, trammil ja mootorrattal. Need kolm sõidukit sõidavadki üheaegselt ristteele. Tramm ja mootorratas sõidavad otse. Autobussil vilgub vasakpoolne suunatuli, ta keerab Vihma tänavale. Enne pööret vasakule peatub autobuss ristteel, laseb mööda trammil ja

vastassuunas sõitva mootorratta. Pärast liikluse lakkamist peateel sõidab ristteele välja ja pöörab paremale sõiduauto, sest temal vilgub parempoolne suunatuli.

2. Tüdruku kõndimise suund kulgeb mööda Päikese tänavat, vasakpoolsel kõnniteel. Peatunud kõnniteel ja veendunud, et vasakult pole lähenemas ohtu — sõiduauto ei oma õigust ristteele väljasõiduks —, võib tüdruk koos trammiga ületada sõidutee. Tee keskkohal vaatab ta paremale: ka seal pole lähenemas sõidukeid, sest tramm sulgeb autobussile vasakule pöördeks tee, mootorratas aga sõidab otse. Tüdruk ületab ka teise poole sõiduteest.

3. Poisi kõndimise suund kulgeb mööda Vihma tänavat, mis on risti Päikese tänavaga, peatänavaga. Peatunud kõnniteel, vaatab poiss vasakule. Sealt läheneb mootorratas, sõiduteele ei tohi astuda. Pärast selle möödumist peab poiss veel kord veenduma, et vasakult pole lähenemas sõidukeid. Stopp! Poisi selja tagant Vihma tänavalt pöörab paremale sõiduauto, ka temale peab poiss teed andma. Pärast sõiduauto möödumist võib poiss minna üle sõidutee, tänava keskkohal aga vaatab paremale — seal sõidukeid pole, sest tramm ja autobuss sõitsid üle risttee esimeses järjekorras. Tee on ületamiseks vaba.

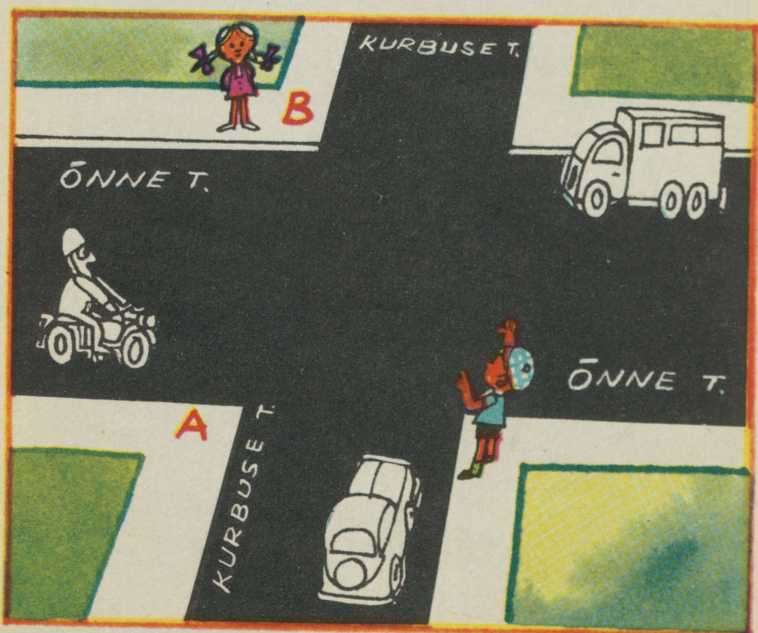
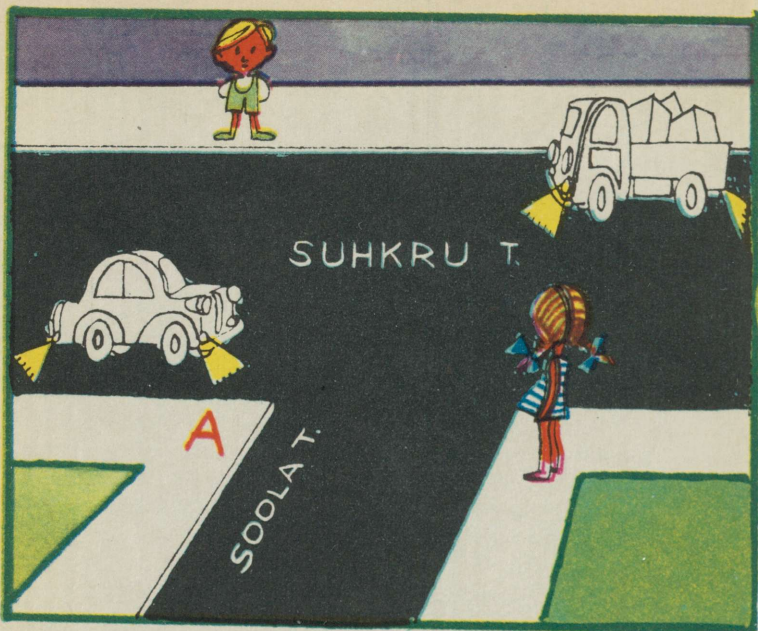
Ülesanne nr. 10

Kolmekülgsele ristteele jõudsid üheaegselt veoauto, sõiduauto ja jalakäijad — tüdruk, poiss.

1. Millises järjekorras sõidavad ristteele välja sõidukid ja ületavad selle?
2. Kuidas ületab tüdruk Soola tänavat, et jõuda punkti A?
3. Kuidas ületab poiss Suhkru tänavat, et jõuda punkti A?

Vastus

1. Suhkru tänav on peatänav, sest ta kulgeb mõlemale poole ristteed. Seega on liiklemise eesõigus peatänaval sõitvatel transpordivahenditel, olenemata nende grupist. Ristteele väljasõidu õigus on võrdne veoautol ja sõiduautol. Veoautol vilgub vasakpoolne, sõiduautol parempoolne suunatuli, mõlemad pööravad Soola tänavale. Ristteelt ärasõidu reeglite kohaselt peab veoauto enne vasakule pööramist



laskma pöörata paremale sõiduautol ja pärast selle ärasõitu keerab veoauto vasakule Soola tänavale.

2. Tüdrukü kõndimise suund kulgeb mööda Suhkru tänavat. Peatunud kõnniteel ja veendunud, et vasakult poolt ei ole lähenemas sõidukeid, ületab tüdruk esimese poole Soola tänava sõiduteest. Tee keskkohal vaatab ta paremale: sõidutee ei ole vaba, sealt on lähenemas sõiduauto ja veoauto. Tüdruk peatub, laseb neil mööduda ja seejärel ületab teise poole sõiduteest.

3. Poisi kõndimise suund kulgeb risti Suhkru tänavaga. Peatunud kõnniteel, vaatab poiss vasakule, kust läheneb vasakule pöörduv veoauto, mis poissi ei ohusta. Poiss ületab esimese poole Suhkru tänava sõiduteest. Tee keskkohal vaatab paremale, kust pole sõidukeid lähenemas, sest sõiduauto on juba ära sõitnud — poiss ületab teise poole sõiduteest ja kohutubki tüdrukuga punktis A.

Ülesanne nr. 11

Reguleerimata ristteele jõudsid üheaegselt veoauto, sõiduauto, mootorratas ja jalakäija — poiss. Kuidas pääseb poiss ohutumalt ja kiiremini üle risttee, et tüdrukuga kohtuda punktis B?

Vastus

Kõik sõidukid kuuluvad ühte gruppi, ristteele väljasõidu eesõigus on veoautol: temal puudub paremal, Kurbuse tänaval, takistus. Poiss, olles peatunud kõnniteel ja veendunud, et ristteele väljasõidu eesõigus on veoautol ja mootorrattal, alustabki risttee ületamist mööda Õnne tänavat. Ta läheb punkti A. Vasakul olev sõiduauto poissi ei häiri, sest temal on väljasõit ristteele keelatud. Poiss ületabki Kurbuse tänava sõidutee esimese poole. Tee keskkohal vaatab paremale — sealt ei ole sõidukeid lähenemas. Seega võib rahulikult minna ka üle sõidutee teise poole. Poiss jõudis punkti A. Siin vaatab ta vasakule, mootorratas ja veoauto on ära sõitnud, ristteele sõidab välja sõiduauto, mis sõidab otse. Vasakult poolt poisile lähenevaid sõidukeid ei ole, ta ületab Õnne t. sõidutee esimese poole, keskkohal vaatab paremale: sõidutee on vaba: Ta ületab sõidutee teise poole, jõuab punkti B, kus kohtub tüdrukuga.

Kordamisküsimused

1. Millises suunas võivad transpordivahendid sõita ristteel?
2. Miks peab jalakäija ületama sõidutee tänavate ristumiskohal?
3. Kuidas teeme kindlaks, et liiklust ristteel ei reguleerita?
4. Millises suunas ületab jalakäija risttee?
5. Selgitage sõidutee esimese ja teise poole mõistet.
6. Kuidas ületab jalakäija risttee, kui ta läheneb ristteele mööda parempoolset kõnniteed? Millisel sõidutee poolel on oht suurem?
7. Kuidas ületab jalakäija risttee, kui ta läheneb ristteele mööda vasakpoolset kõnniteed? Millisel sõidutee poolel on oht suurem?
8. Miks peab enne sõiduteele astumist peatuma kõnniteel?
9. Miks enne sõiduteele astumist vaatame vasakule, sõidutee keskkohal aga paremale?
10. Miks ei tohi ületada sõiduteed joostes?
11. Miks ei tohi ületada ristteed diagonaalselt, s. o. «lõigata nurki»?
12. Millised tänavad on peatänavad?
13. Milline on sõidukite järjekord väljasõitmisel ristteele üheliigiliste tänavate ristumiskohal?
14. Milline sõiduk omab üheliigiliste tänavate ristumiskohale väljasõidu õiguse, kui nad kuuluvad ühte gruppi?
15. Miks omab ristteele väljasõidu õiguse ka vastassuunas liikleja?

7. REGULEERITUD RISTTEE

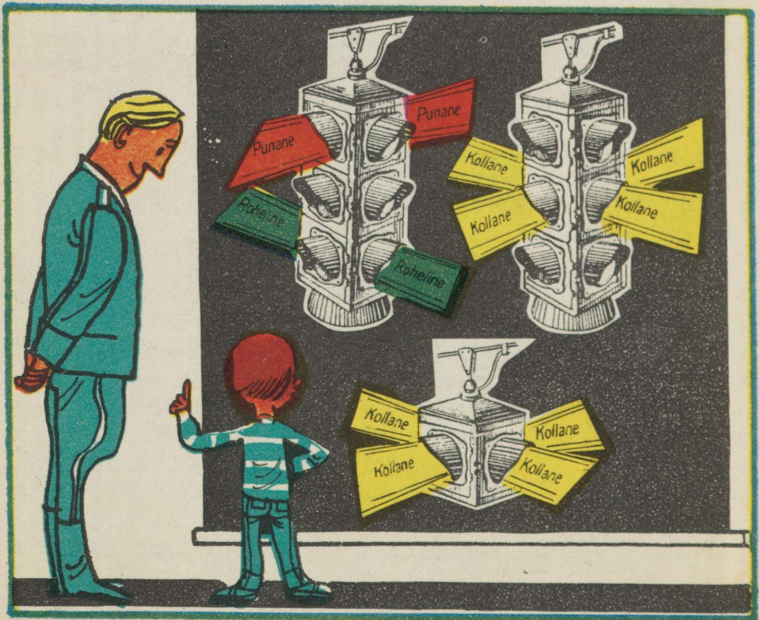
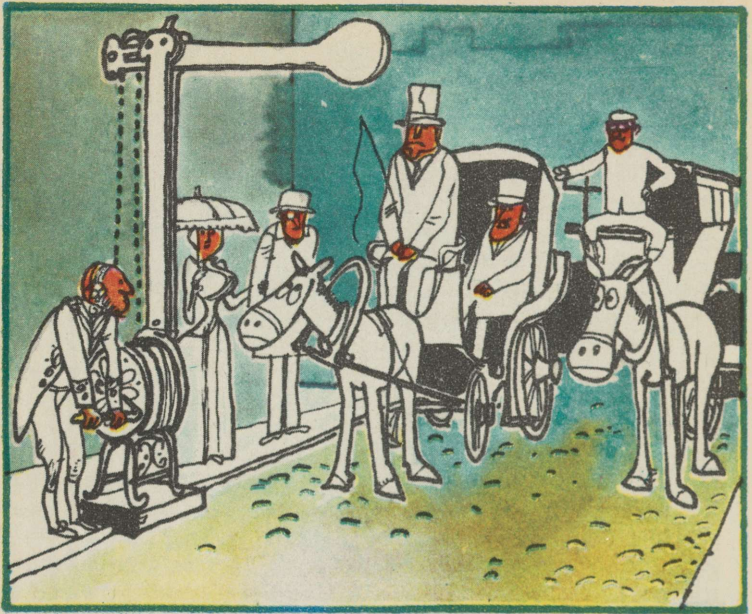
Targad aparaadid
Roheline-kollane-punane
Liiklust reguleerib miilits
Kuidas ületada reguleeritud risttee
Kordamisküsimused

TARGAD APARAADID

Ristteele läheneb üks, kaks, kolm... kümme sõidukit. Juhid teevad raskuseta kindlaks läbisõidu eesõiguse: ühed sõidavad üle risttee, teised ootavad oma järjekorda — sõiduki-juhid reguleerivad ise risttee ületamist. Hästi laabub kõik seni, kuni ristteel on vähe sõidukeid. Kui neid aga läheneb ristteele igast tänavast kümnete kaupa: üks tahab sõita otse, teine vasakule, kolmas paremale, neljas koguni tagasi-suunas, siis on risttee sõidukeist üle koormatud, on tekkinud liiklusummik. Sellise «sasipuntra» tekkimist on võimalik vältida liikluse reguleerimisega ristteel.

Vajadus liikluse reguleerimise järele tänavatel tekkis üsna kauges minevikus, juba siis, kui veel autosid ei olnudki, kui linnade tänavatel «peremehetsesid» hobused. Esimene katse liikluse reguleerimiseks mehhanismi abil tehti Inglismaal. 1868. aastal seati Londonis parlamendihoone ette tänavale üles raudtee semafor, mille õla otsas oli suur värviline ketas. Semafori juurde pandi ametisse uhkes livrees teener, kes siis suurt vänta keerates tõstis semafori üles ja laskis vajaduse korral alla. Vända edasi-tagasi keerutamine oli ütlemata raske ja kurnav töö, pealegi võttis tänav «avamine» ja «sulgemine» palju aega, mis kutsus esile jalakäijate, eriti aga kutsarite meelepaha. Semafori tõstemehhanismi keti metalne krigin pani vahel ka hobused perutama ja kutsaritel oli tegu nende ohjeldamisega.

Raudtee semafor ennast tänaval ei õigustanud ja tema



asemele seati liiklust reguleerima linna korraldajad, kellel olid laternad käes ja kes andsid märku eriliste pasunatega. Käsitsi liikluse reguleerimist rakendatakse enamikus maades veel tänapäevalgi. Reguleerijal on nüüd käes musta-valgevöödilise kepp, mida nimetatakse sauaks, või heledad kindad.

Esimesed käsitsi töötavad elektrilised valgusfoorid võeti tarvitusele Ameerikas 1918. aastal. Valgusfoorid õigustasid end igati ja praegu pole liiklemise korraldamine enam üldse mõeldav ilma valgusfooride abita. Kui ristteed ületab tunni jooksul 1200—1300 sõidukit, siis on valgusfoor ristteel igati vajalik, ilma temata ei saa korrapäraselt üle risttee sõita.

Tavaliselt kujutab valgusfoor endast laternat, mis näitab kolme signaali: rohelist, kollast, punast. Nüüd kasutatakse valdavas enamuses automaatselt töötavaid valgusfoore, mille kõige hinnatavamaks vooruseks on see, et ta «oskab anda» luba läbisõiduks sellele tänavale, kuhu on rohkem kogunenud sõidukeid. Taolised «õpetatud ja targad» valgusfoorid töötavad juba Moskva, Leningradi ja teiste suurlinnade tänavatel. Valgusfoorid on nii ehitatud, et nad annavad õiguse väljaspool järjekorda ületada risttee kiirabi-, tule-
tõrje- ja miilitsaautodel. Valgusfoor ei unusta ka jalakäijaid. Kui sõidukeid ja jalakäijaid on ristteel palju ja sõidukid aina «nõuavad» risttee ületamist, siis valgusfoor laseb 40—50 sekundi tagant üle sõidutee minna jalakäijail. Kui aga valgusfoori «südamega», s. o. aparatuuriga midagi peaks juhtuma, siis ta ise teatab sellest oma hooldajatele ja kutsub välja remontbrigaadi. Tark ja leidlik on valgusfoori küberneetiline aju, ristteel aga vilgub tavaliselt ikka roheline-kollane-punane.

ROHELINE-KOLLANE-PUNANE

Tuttavlikult pilgutab sõidukijuhtidele ja jalakäijatele silma valgusfoor. See väsimatu töömees oma kolmevärvilise silmaga on liiklusvahendijuhtide ja jalakäijate kõige parem sõber ja abiline ristteel. Siin maksavad tema käsud ja korraldused. Valgusfoor ei tunnista sõidukite «klassivahesid» ristteel, temale on kõik sõidukid võrdsed: trammil pole rohkem eesõigusi kui hobuveokil või jalgratturil. Sõidukijuhtidele ja jalakäijatele meeldib kõige enam roheline silma süttimine.

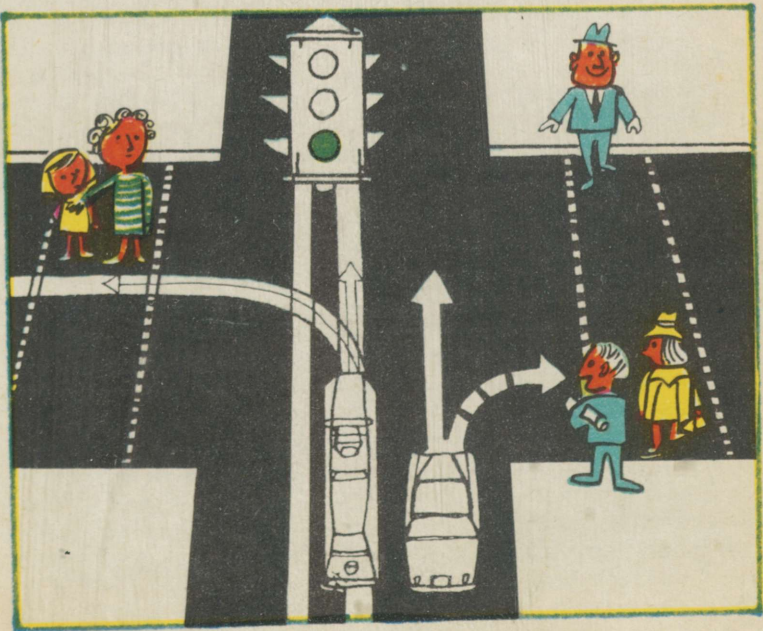
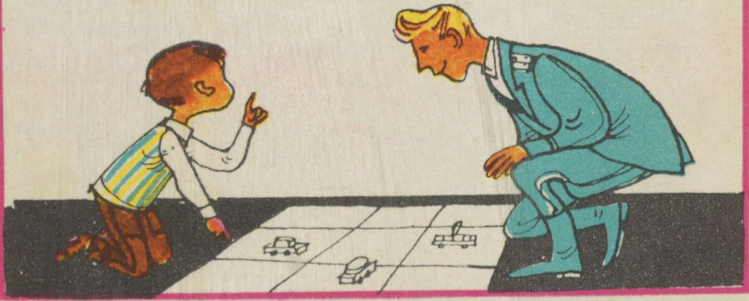
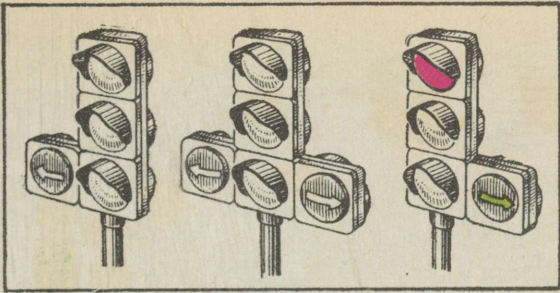
Roheline signaal lubab sõita, ta ütleb, et tee on vaba. Rohelise signaali poolne tänav on töötav. Tramm võib seejuures liikuda ainult otse ja vasakule, kõik teised sõidukid võivad sõita aga igas suunas, s. o. otse, paremale, vasakule või tagasisuunas. Roheline signaal on eelkõige jalakäijate signaal, ta annab jalakäijale õiguse risttee ületamiseks. Kõik sõidukid peale trami peavad andma risttee ületamise eesõiguse jalakäijale. Rohelise tule poolt sõitev paremale pöörduv sõidukijuht on kohustatud andma teed jalakäijale. Seda peab tegema ka vastassuunas sõitev vasakule pöörduv sõiduk. Paljud autojuhid pahatihti ei pea sellest korrast kinni. Nagu öeldud: jalakäijal on rohelise signaali ajal täielik õigus astuda sõiduteele. Ettevaatlik tuleb siiski olla. Sõidukijuht võib eksida ja õnnetuse põhjustada.

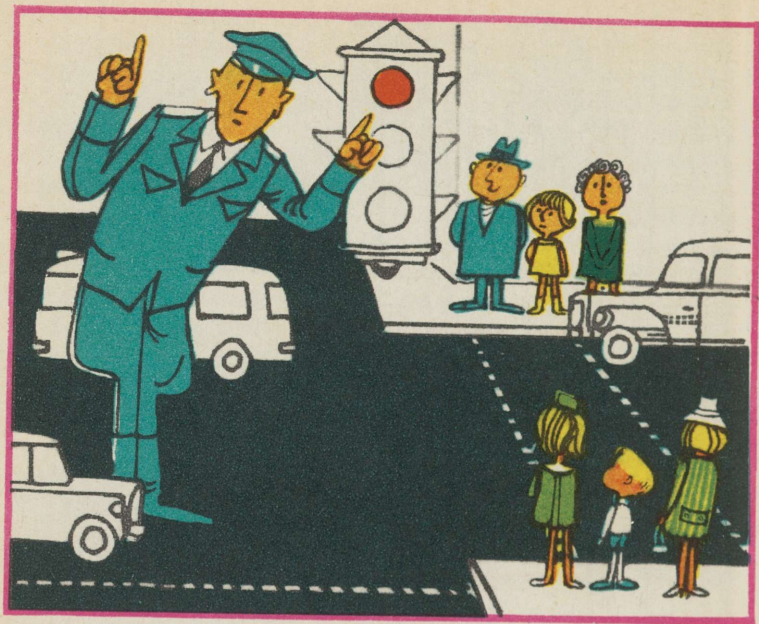
Vahepeal on punane signaal kogunud ristuvale tänavale pika rea sõidukeid, kärsitult ootavad nad järjekorda risttee ületamiseks. Punase tule ajal peavad kõik sõidukid seisma. Ta on häiresignaal, teatab, et ees on oht, igasugune liikumine on keelatud. Punane tuli on kõigis maades häiresignaal, ta peatab kõik autod, raudteerongid, lennukid, suured ookeanilaevad, ütleb kõigile: «Stopp!»

Ka jalakäijad peavad tunnistama punast signaali, nad ei tohi astuda sõiduteele ka mitte siis, kui ei ole lähenevaid sõidukeid. Seda ei täida paljud jalakäijad: ühed teevad seda teadmatusest, teised peavad lihtsalt tühiseks nõudeks.

Nüüd süttibki valgusfooris kollane signaal, tema silmad vaatavad korraga igale poole, kõigile ristteele suubuvatele tänavatele. Ta ütleb: «Tähelepanu!» Peale selle teatab ta seni rohelise tule poolt sõitjatele liiklemise lõpetamisest; sõidukid ja jalakäijad, kes on aga ristteel, peavad selle viivitamata vabastama. Teistel sõidukeil väljasõit ristteele ja jalakäijatel sõiduteele astumine on keelatud. Kui sõiduteel olnud jalakäija ei jõudnud ka kollase signaali ajal lõpetada risttee ületamist, siis tuleb peatuda sõidutee kesk kohal või «Ohutussaarel», oodata järjekordselt rohelise signaali süttimist ja alles seejärel lõpetada tänava ületamine.

Punase tule taga seisnud sõidukeile teatab ta, et ristuvale tänavale lõpeb liiklemine, kohe antakse teile luba edasisõiduks, valmistuda stardiks... Kustus kollane, süttis roheline signaal. Start! Sõidukid liiguvad edasi, kuid ristuvale tänaval peatas samal ajal punane signaal kõik liiklejad.





Niisiis:

- Roheline signaal** — lubab kõigil liikuda. «Palun!»
Punane signaal — keelab igasuguse liiklemise. «Stopp!»
Kollane signaal — käsib vabastada risttee. «Tähelepanu, vaadake, milline signaal süttib, ja vastavalt sellele tegutsege!»

Mõnede valgusfooride juures näeme neljanurgelist karp, mille üks sein on klaasist ja see on pööratud kõnnitee poole. Seal süttivad kordamööda sõnad «Seiske» ja «Minge» («Стойте», «Идите»). Siin on tegemist jalakäijate valgusfooriga, kusjuures «Seiske» kiri on jällegi punane, «Minge» aga roheline. Siin peavad jalakäijad tegema nii, nagu käsib kiri, olenemata valgusfooride signaalidest.

Vahel vilgub valgusfooris ainult kollane signaal, punane ja roheline signaal üldse ei süttigi. Siin pole tegemist tehnilise rikkega. Kui elav liiklus ristteel raugneb, muutub kolme-sektsiooniline valgusfoor liikluse takistajaks. Autojuhid sõi-

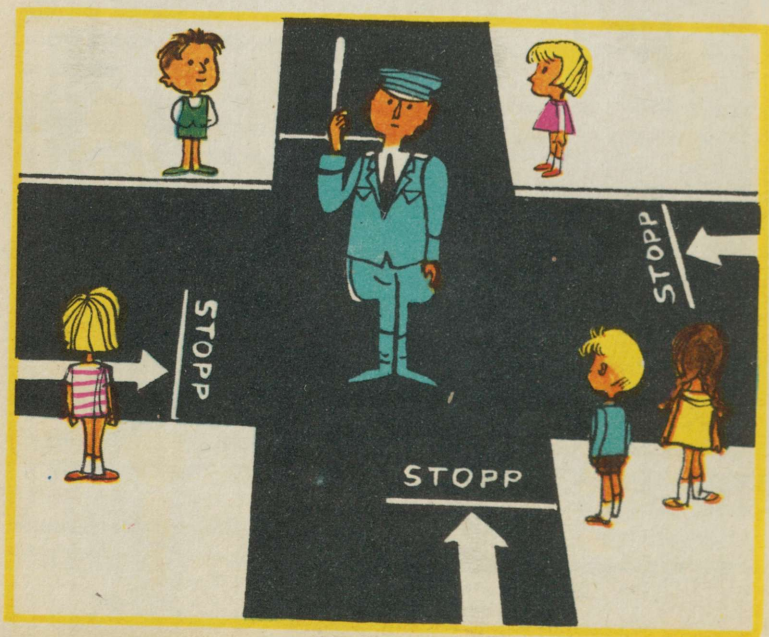
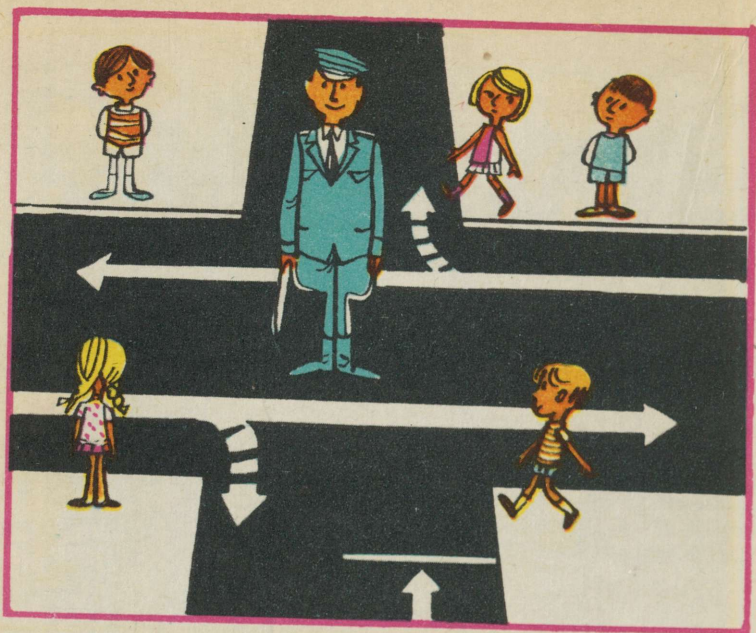
davad siin vastavalt reguleerimata risttee ületamise eeskirjadele, jalakäija peab andma läbisõidueesõiguse kõigile sõidukeile.

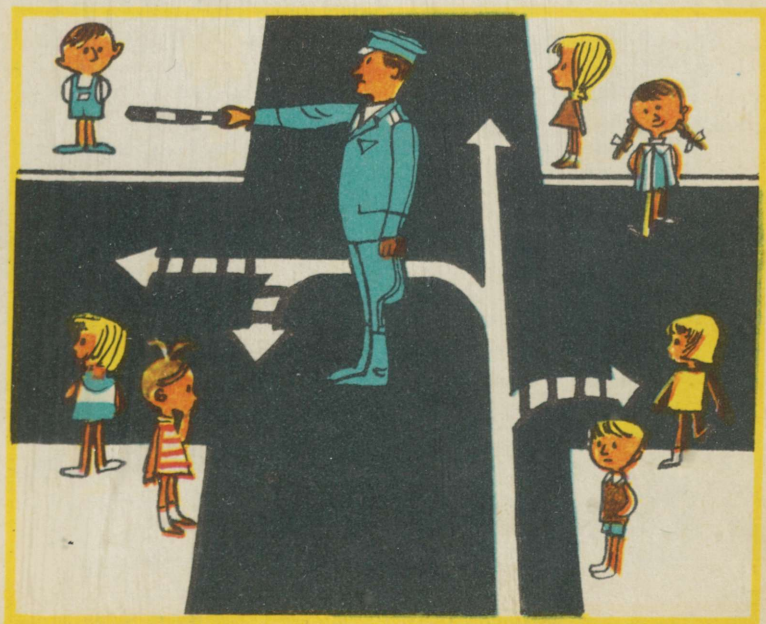
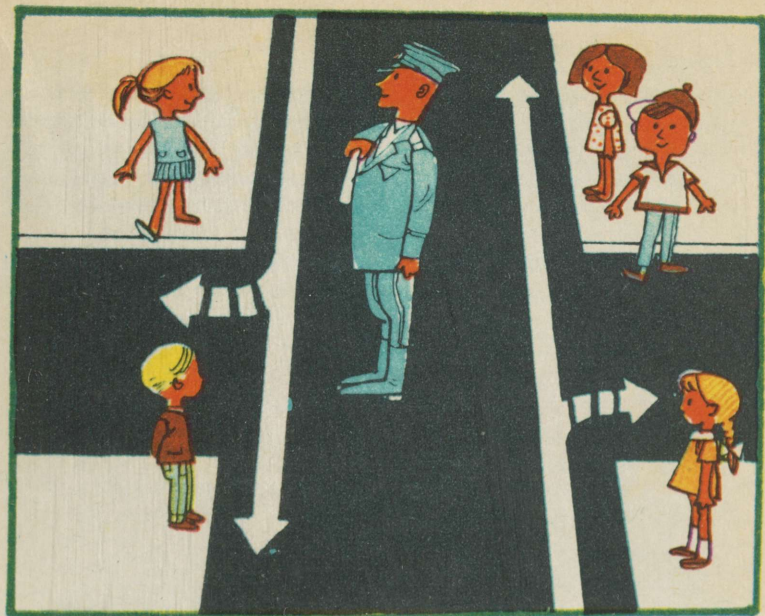
Eriti elava liiklusega ja laiadel ristteedel liiklemise paremaks korraldamiseks kasutatakse valgusfooride juures veel lisasektsioone, millel vahetevahel süttib «noole» kujutis. Lisasektsioonid asetatakse valgusfoori paremale või vasakule poole. Nool võib näidata «otse», «paremale» ja «vasakule» või isegi mitmele poole korraga. «Noole» signaalid on sõidukijuhtidele, jalakäijad peavad jälgima ikkagi valgusfoori kolme põhisignaali.

LIIKLUST REGULEERIB MIILITS

Vahel seisab keset ristteed miilits, ta pöörab end kord paremale, kord vasakule, tõstab käe üles, sirutab ette, asetab rinnale või laseb alla, sõidukid aga liiguvad... Muidugi pole miilits sattunud kõige elavamasse liikluskeerisesse kogemata ega tea, mida teha sõidukitevoolus. Miilits reguleerib liiklust, ta abistab sõidukijuhte ja jalakäijaid risttee ületamisel, teda nimetatakse liikluse reguleerijaks. Niiviisi reguleeritakse liiklust niisugustes kohtades, kus valgusfoor ei tule toime oma ülesannetega. Tõsi, miilitsal pole küll kaasas punast, kollast ega rohelist laternat, millega võiks juhtidele märku anda, see-eest on tal käes sau. Selle «võlukepiga» annabki ta juhtidele märku ja näitab, kuidas ja kuhu tuleb sõita või minna. Reguleerija peab kõigepealt hästi tähelepanelikult jälgima ristteele lähenevaid sõidukeid, tegema kindlaks, kuhu keegi tahab sõita, ja olenevalt sellest suunabki ta osa sõidukeid otse, osa paremale, vasakule, osa aga peatab. Reguleerija töö on väga raske ja pingeline. Kui kõik ristteele lähenevate sõidukite juhid jälgivad liikluse reguleerijat, siis reguleerija peab jälgima kõiki sõidukeid, temal peab jätkuma silmi ette ja taha, paremale ja vasakule. Arusaadavalt pole see lihtne, on vaja teadmisi, oskust, pealegi on see ohtlik. Reguleerija töö on väga vastutusrikas: tema vastutab ristteel korrapärase liikluse kulgemise eest, tema eksimine võib põhjustada sõidukite kokkupõrkamisi, õnnetusi.

Reguleerija korraldab liiklemist oma kehaasendi muutmisega ja parema käe liigutusega.





Millised on reguleerija märguanded?

1. Reguleerija seisab juhi ja jalakäija (Teie) poole küljega (seejuures võib tal parem käsi olla tõstetud rinnale või lastud alla):
 - jalakäijal on lubatud astuda sõiduteele ja seda ületada reguleerija mõlema külje poolt. See asend on jalakäijale roheliseks signaaliks (vt. lk. 88);
 - rööpmeteta transpordivahenditel on lubatud liikuda otse ja paremale, paremale pöördujad peavad andma teed jalakäijatele;
 - tramm võib sõita ainult otse.
2. Reguleerija on käe üles tõstnud:
 - jalakäijatel on keelatud astuda sõiduteele, sõiduteel olijad peavad vabastama risttee. See märguanne vastab valgusfoori kollasele signaalile (vt. lk. 88);
 - sõidukitel on keelatud väljasõit ristteele, ristteel olijad jätkavad sõitu.
3. Reguleerija seisab juhi ja jalakäija (Teie) poole rinnast või seljaga (vt. lk. 89):
 - stopp! jalakäija ei tohi astuda sõiduteele;
 - kõikidel transpordivahenditel, välja arvatud tramm, on liikumine keelatud.
4. Reguleerija seisab selja või parema küljega ja ettesirutatud parema käega juhi ja jalakäija (Teie) poole:
 - jalakäijal ja kõikidel sõidukitel liikumine keelatud, reguleerija ettesirutatud parem käsi kujutab endast «tõkkepuud», siit läbisõitu pole, selg on aga reguleerija igasuguse asendi puhul «punane signaal», selja poolt on igasugune liikumine keelatud (vt. lk. 89).
5. Reguleerija seisab vasaku küljega ja ettesirutatud parema käega juhi ja jalakäija (Teie) poole:
 - jalakäijal on lubatud astuda sõiduteele risttee ületamiseks, kusjuures jalakäijal on eesõigus rööpmeteta transpordivahendite suhtes, trammile tuleb teed anda;
 - trammil on lubatud pöörata ainult vasakule;
 - teised sõidukid võivad liikuda igas suunas, s. o. otse, paremale, vasakule ja tagasisuunas.
6. Reguleerija seisab rinnaga ja ettesirutatud parema käega juhi ja jalakäija (Teie) poole:
 - jalakäijal sõiduteele astumine keelatud;
 - kõik sõidukid võivad teha pööret paremale.

Reguleerija võib kasutada ka teisi juhtidele ja jalakäijatele arusaadavaid märguandeid. Kui ristteel reguleerivad liiklust valgusfoor ja reguleerija üheaegselt, siis täidetakse reguleerija märguandeid ja korraldusi.

Liikluse reguleerija on omamoodi «dirigendiks» ristteel, kes «vöödilise taktikepiga» näitab kõigile liiklejatele kätte suuna või siis käsib peatuda. Peale selle jälgib ta veel, et ristteel toimuks kõik korrapäraselt, et sõidukite juhid ja jalakäijad teeksid nii, nagu neil on kästud teha, nagu on lubatud sõita ja kõndida. Paraku eksitakse vahel «mängureeglite» vastu, siis aga kõlab vile ja liikluse reguleerijast on saanud «vahekohtunik». Spordivõistlustel on kohtuniku ülesandeks jälgida, et võistlejad täidaksid võistlusreegleid, mille vastu eksimise korral määratakse karistuslöökk, antakse vabavise; hokimängijaid karistatakse trahviminutitega; viie veaga korvpallur langeb koguni mängust välja, eriti rängalt eksinud sportlasi karistatakse aga võistluskeeluga mitmeks mänguks või pikemaks ajaks. Ka tänav ja risttee on omamoodi võistluskohaks, ainult et siin on «mängust» osavõtjaid võrratult rohkem. Võistlustel on sportlaste juhtmõtteks: kiiremini, kaugeemale, kõrgemale! Iga inimese, iga liikleja juhtmõtteks tänaval peab olema: targu, teadlikult, tähelepanelikult.

Liiklusreeglite vastu eksimine tänaval toob kaasa karistuse, «trahvilöögid», mis on vägagi karmid. Kui autojuht eksib aasta jooksul kaks korda rängalt liiklusreeglite vastu ja tema juhiloa talongi on tehtud kaks auku, siis järgmise eksimuse korral samal aastal võetakse temalt juhiload kuni üheks aastaks ära. Kui aga autorooli taga istub joobnud juht, siis tema juhiload võetakse ära 6 kuust kuni ühe aastani või korduval juhul isegi kuni 3 aastani. Eksinud jalakäijaid võidakse karistada kohapeal rahatrahviga kuni üks rubla. Sõidutee ületamise ja teiste liikluseeskirjade rikkumise eest võib jalakäijat karistada isegi kuni 10 rublaga. See on raske ja karm karistus. Peale selle teatatakse juhtunust veel töökohta või kooli, mis on samuti ebameeldiv. Ja meeldiv pole seegi, kui miilits tänaval vilistab, kutsub eksinud jalakäijat korrale. Mõni arvab, et ega vile pole piits, mis lüües jätab jälje järele... Alandav ja solvav on see siiski. Teadlik ja korralik jalakäija ei anna kunagi põhjust vilistamiseks. Loodame, et reguleerija «relvastusest» kaob vile peagi.

KUIDAS ÜLETADA REGULEERITUD RISTTEE

Ülesanne nr. 1

Reguleeritud ristteele jõudsid üheaegselt autobuss, sõiduauto ja jalakäijad — tüdruk, poiss. Valgusfooris on süttinud: Tuisu t. — roheline, Äikese t. — punane signaal.

1. Missugune tänav on töötav? Millisel sõidukil on ristteele väljasõidu õigus?
2. Kuidas ületab poiss risttee, et jõuda punkti A?
3. Kuidas ületab tüdruk risttee, et jõuda punkti A?

Vastus

1. Õigus liikuda on Tuisu tänaval olevatel sõidukitel, sest siin on süttinud roheline signaal. Ristteele väljasõidu õigus on seega autobussil.
2. Poisil on rohelise signaaltule poolt sõidutee ületamise eesõigus ja ta ületabki rahulikult kõndides sõidutee.
3. Tüdruk peatub, punase signaali poolt on risttee ületamine keelatud. Ta ootab rohelise signaali süttimist.

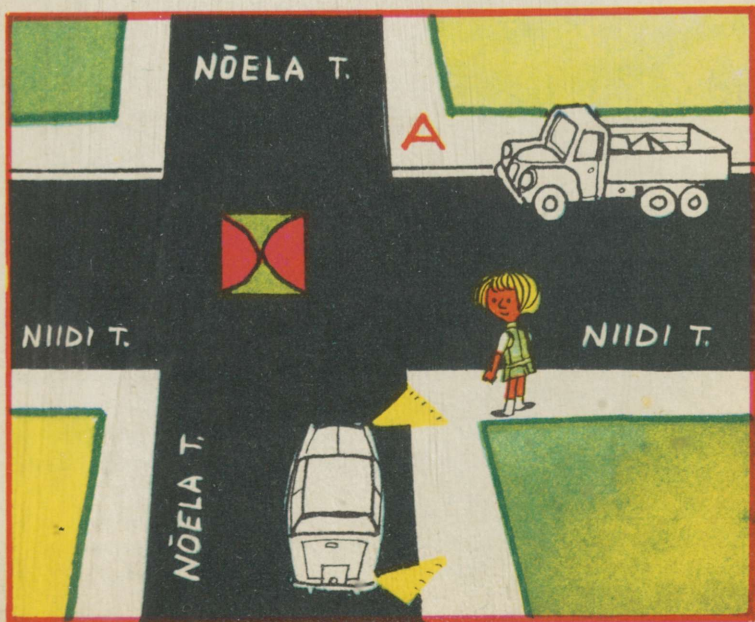
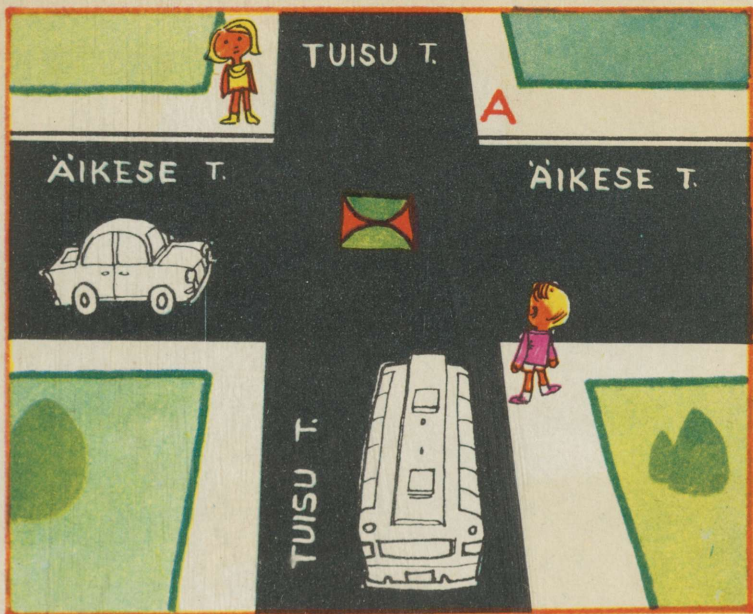
Ülesanne nr. 2

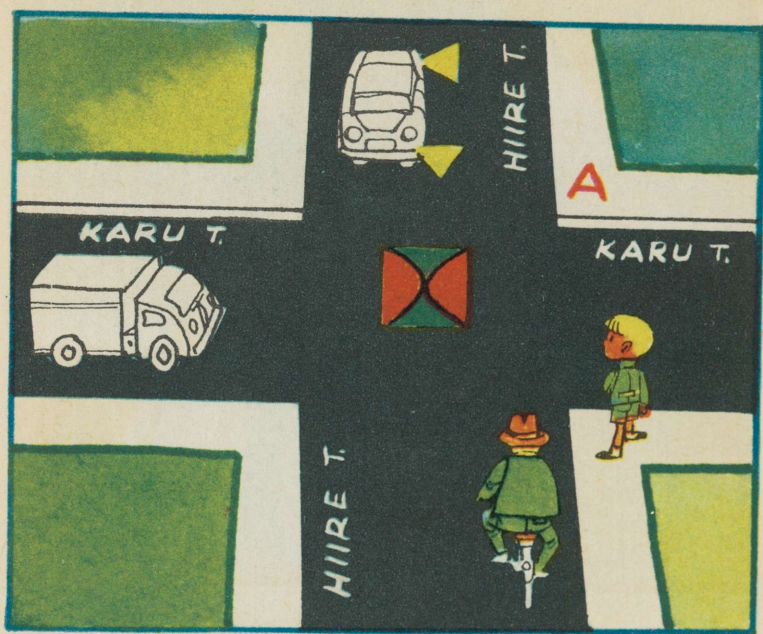
Reguleeritud ristteele jõudsid üheaegselt veoauto, sõiduauto ja jalakäija — tüdruk. Valgusfooris on süttinud: Nõela t. — roheline, Niidi t. — punane signaal.

1. Missugune tänav on töötav? Missugusel sõidukil on ristteele väljasõidu õigus, kuidas ta ületab risttee?
2. Kuidas ületab tüdruk risttee, et jõuda punkti A?

Vastus

1. Õigus liikuda on Nõela tänaval olevatel sõidukitel, sest siin on süttinud roheline signaal. Ristteele väljasõidu õigus on seega sõiduautol. Temal vilgub parempoolne suunatuli — ta pöörab paremale, Niidi tänavale. Pöördel peab sõiduauto mööda laskma tüdruku.
2. Tüdrukul on rohelise signaaltule poolt Niidi tänava ületamise eesõigus. Enne sõiduteele astumist, enne sõidutee esimese poole ületamist pole siiski üleliigne vaadata vasakule ja veenduda, et paremale pöörduva sõiduauto juht on tüdrukut märganud ja võimaldab tal ületada sõidutee. Sõidutee teise poole ületab tüdruk seisva veoauto ees, sest viimasel ei ole ristteele väljasõidu õigust.





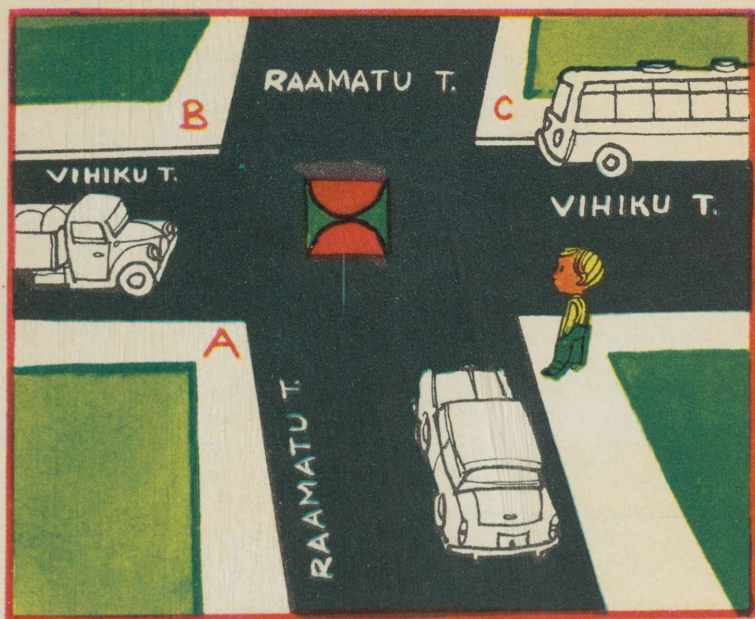
Ülesanne nr. 3

Reguleeritud ristteele jõudsid üheaegselt jalgrattur, veoauto, sõiduauto ja jalakäija — poiss. Valgusfooris on süttinud: Hiire t. — roheline, Karu t. — punane signaal.

1. Missugune tänav on töötav? Missugused sõidukid võivad sõita ristteele ja kuidas nad selle ületavad?
2. Kuidas ületab poiss risttee, et jõuda punkti A?

Vastus

1. Õigus liikuda on Hiire tänaval asuvatel sõidukitel, sest siin on süttinud roheline signaal. Ristteele võivad sõita jalgrattur ja sõiduauto. Sõiduautil vilgub vasakpoolne suunatuli: ta keerab vasakule, Karu tänavale. Pöördel peab ta mööda laskma jalgratturi ja ka jalakäija.
2. Poisil on rohelse signaali poolt risttee ületamise eesõigus. Enne sõiduteele astumist, enne sõidutee esimese



poole ületamist pole siiski üleliigne vaadata ka vasakule ja veenduda, et sealt läheneva, s. o. vasakule keerava sõiduauto juht on poissi märganud ja võimaldab tal ületada sõidutee. Veendunud sõidutee ületamise ohutuses, liigub poiss rahulikult kõndides punkti A.

Ülesanne nr. 4

Reguleeritud ristteele jõudsid üheaegselt autobuss, sõiduauto, veoauto ja jalakäija — poiss. Valgusfooris on süttinud: Vihiku t. — roheline, Raamatu t. — punane signaal.

1. Missugune tänav on töötav? Missugused sõidukid võivad sõita ristteele?
2. Kuidas ületab poiss risttee, et minna punkti B?

Vastus

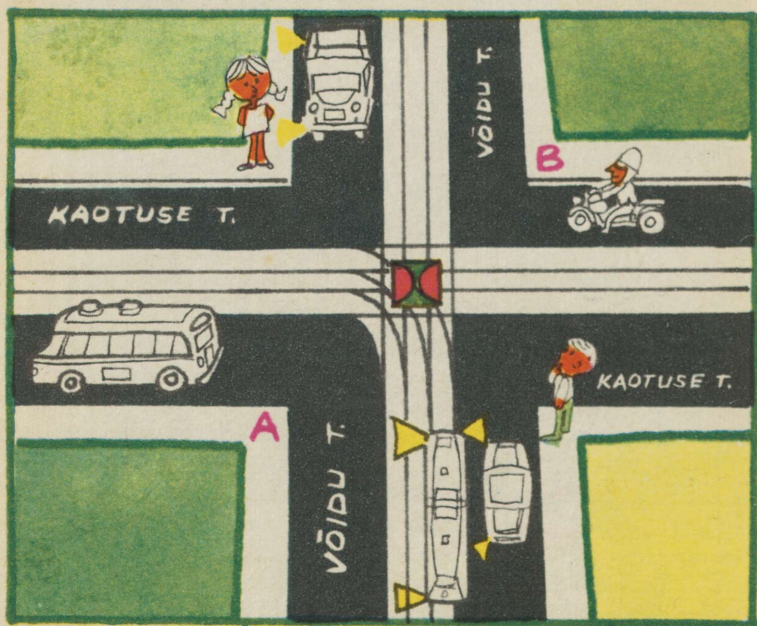
1. Õigus liikuda on Vihiku tänaval asuvatel sõidukitel, sest siin on süttinud roheline signaal. Ristteele võivad sõita

- autobuss ja veoauto, nad sõidavad mõlemad otse. Sõiduauto peatub, tema edasisõidu keelab punane signaal.
2. Poiss, jõudnud ristteele, vaadanud valgusfoori ja veendunud, et liiklemiseks on vaba Vihiku tänav, pöörab vasakule, ületab Raamatu tänava ja jõuab punkti A. Siin peab ta ootama seni, kuni süttib roheline signaal ja ta võib minna punkti B.

Ülesanne nr. 5

Reguleeritud ristteele jõudsid üheaegselt mootorratas, sõiduauto, tramm, veoauto ja jalakäijad — tüdruk, poiss. Valgusfooris on süttinud: Võidu t. — roheline, Kaotuse t. — punane signaal.

1. Missugune tänav on töötav? Missugused sõidukid võivad sõita ristteele ja kuidas nad selle ületavad?
2. Kuidas ületab tüdruk risttee, et jõuda punkti A?
3. Kuidas ületab poiss risttee, et jõuda punkti B?



Vastus

1. Õigus liikuda on Võidu tänaval asuvatel sõidukitel, sest siin on süttinud roheline signaal. Ristteele võivad sõita sõiduauto, tramm ja veoauto. Sõiduautil ja trammil vilgub vasakpoolne suunatuli, nad pööravad vasakule, veoauto pöörab paremale, temal on sisse lülitatud parempoolne suunatuli. Näidatud suunas sõidavadki need transpordivahendid ristteelt ära, kusjuures pöördel peab veoauto andma teed tüdrukule. Sõiduauto peab vasakule pöörates andma teed veoautole ja tüdrukule. Mootorratas ja autobuss peatuvad, nende edasisõitu keelab punane signaal.
2. Tüdrukul, kes on veendunud, et ta asub töötaval tänaval, on rohelise signaali poolt sõidutee ületamise eesõigus kõigi rööpmeteta transpordivahendite ees. Enne sõiduteele astumist, enne sõidutee esimese poole ületamist pole siiski üleliigne vaadata vasakule ja veenduda, et selja tagant paremale pöörava veoauto juht on teda märganud ja võimaldab tal esmajärjekorras sõidutee ületada. Enne trammiteed peab tüdruk peatuma ja laskma mööda vasakule pöörduva trammi, seejärel ületama rahulikult sõidutee teise poole seisva autobussi eest.
3. Poisil on rohelise signaali poolt sõidutee ületamise eesõigus kõigi rööpmeteta transpordivahendite ees. Enne sõiduteele astumist vaatab ta vasakule — seal pole lähenevaid sõidukeid ja ta ületab sõidutee esimese poole ning seejärel kogu tänava. Paremal seisev mootorratas teda ei häiri, sest tema liikumise keelab punane signaal.

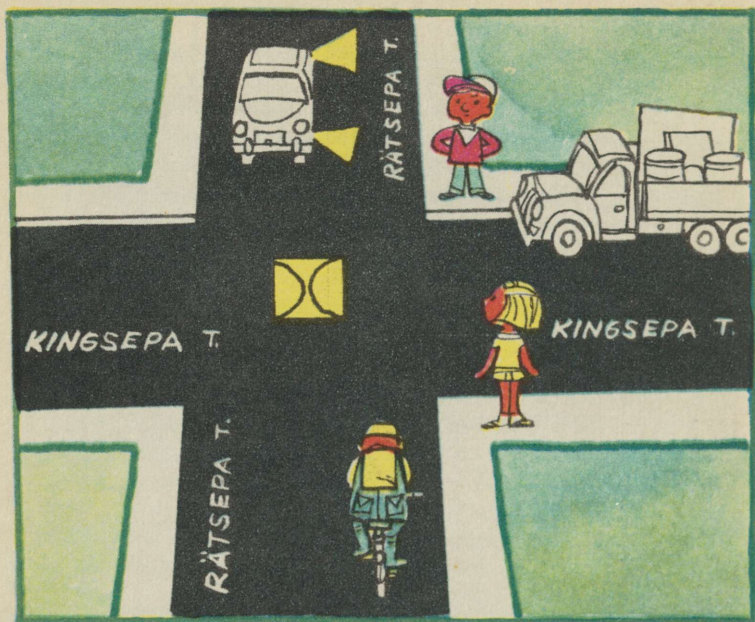
Ülesanne nr. 6

Reguleeritud ristteele, mille valgusfooris on sisse lülitatud kollane vilkuv signaal, jõudsid üheaegselt veoauto, jalgrattur, sõiduauto ja jalakäijad — tüdruk, poiss.

1. Missugune tänav on töötav? Missugune sõiduk omab ristteele sõidu õiguse ja kuidas nad ületavad risttee?
2. Kuidas ületab Kingsepa tänava tüdruk?
3. Kuidas ületab Kingsepa tänava poiss?

Vastus

1. Kui valgusfooris plingib kollane signaal, siis toimub liikumine reguleerimata risttee ületamise reeglite kohaselt. Veoauto ja sõiduauto kuuluvad ühte gruppi, nad



kuuluvad jalgratturist kõrgemasse liiki. Sõiduautol puudub takistus paremal pool (Kingsepa t.) — seega on temal ristteele väljasõidu õigus. Samaaegselt sõiduautoga liigub ristteele ka jalgrattur. Liiklus hakkab kulgema mööda Rätsepa tänavat. Sõiduautol vilgub vasakpoolne suunatuli: ta pöörab vasakule. Enne pööret peab sõiduauto aga laskma mööda jalgratturi. Pärast sõiduautot ja jalgratturit alustab liikumist veoauto.

2. Tüdruku kõndimise suund kulgeb mööda Rätsepa tänavat. Tüdruk peatub kõnniteel ja veendub, et ristteele väljasõidu eesõigus on sõiduautol, et see pöörab vasakule. Kuid enne pööret peab läbi laskma otse sõitva jalgratturi, seega puudub tüdrukul oht vasakult ja jalgratturi «kaitse» all ületab ta sõidutee esimese poole. Sõidutee keskel vaatab paremale, seal on veoauto, tüdruk peatub. Pärast veoauto ärasõitu ületab ta teise poole sõiduteest.
3. Poisi kõndimise suund kulgeb samuti mööda Rätsepa tänavat. Kõigepealt veendub poiss, et ristteele väljasõidu

õigus on sõiduautol ja jalgratturil, et vasakul olev veoauto ei tohi ristteele sõita, puudub oht vasakult ja seisva veoauto eest ületab ta esimese poole sõiduteest. Sõidutee keskkohal vaatab paremale, sealt teeb vasakut pööret sõiduauto. Poiss peatub ja annab teed pöörduvale sõiduautole. Pärast selle ärasõitu ületab teise poole sõiduteest.

Kordamisküsimused

1. Kuidas tuntakse ära reguleeritud risttee?
2. Missugused on valgusfoori signaalide värvid?
3. Mida tähendab roheline märktuli?
4. Mida tähendab kollane märktuli?
5. Mida tähendab punane märktuli?
6. Mida tähendab kollane vilkuv märktuli?
7. Missuguse signaali ajal on jalakäijal lubatud ületada risttee?
8. Jalakäija käitumine risttee ületamisel, kui ta on sõiduteel ja süttib kollane tuli.
9. Kuidas ületada ristteed, kui süttivad sõnad «Seiske», «Minge»?
10. Missugune reguleerija asend on jalakäijale valgusfoori roheliseks signaaliks?
11. Missugusele signaalile vastab reguleerija asend, kui ta on käe üles tõstnud?
12. Mida ei tohi teha jalakäija, kui reguleerija seisab jalakäija poole rinna või seljaga?
13. Kuidas ületab jalakäija risttee rohelise signaali ajal?
14. Kellel on õigus ristteele väljasõiduks, kui rohelise tule poolt lähenes ristteele jalgratas, punase tule poolt veoauto?
15. Kui ristteel reguleerivad liiklust valgusfoor ja miilits üheaegselt, kelle märguandeid siis täidetakse?

8

LIIKLUSMÄRGID

HOIATAME, KEELAME, KOHUSTAME, OSUTAME

Seda raamatut oskavad lugeda kõik
Meie hoiatame
Meie keelame
Meie kohustame
Meie osutame
Liiklusmärkide lisatahvleid
Viidad
Teeviidad
Liiklúsmärkide vaenlased
Kordamisküsimused

SEDA RAAMATUT OSKAVAD LUGEDA KÕIK

Kui ürginimene kaapis terava kivikilluga koopaseinale esemete kohmakaid kujutisi, millel oli oma kindel tähendus, otstarve, siis sellega ta jäädvustas sinna tükikese oma mõttest. Hiljem kasutati selleks siledaid kiviplaate, puutahvleid, pargitud loomanahku, papüürust ja lõpuks paberit. Kohmakatest kujutustest said ajapikku märgid. Nad kujutasid häälikuid, mida me nimetame kirjatähtedeks. Tähtedest koosnevad sõnad, sõnadest laused, lausetest mõtted. Ka teedel liikudes on autojuhile vaja edasi anda teateid, eelkõige on vaja teda informeerida ees olevatest teeoludest. Seada teeveerde üles tahvel ja kirjutada sellele, et tee on konarlik ja libe, sõita on ohtlik, oleks küllalt keeruline töö ja vaevalt autojuht jõuakski seda lugeda, kui ta sõidab 60-kilomeetrise tunni kiirusega mööda teed. Pimedal ajal on aga täiesti võimatu midagi lugeda, olgugi et autolaternad valgustavad teed 100 m kaugusele. Pealegi, missuguses keeles kirjutada? Teedel sõidab ju paljudest rahvustest autojuhte. Üks juht saab aru eesti, teine läti, kolmas vene, neljas leedu, viies saksa keelest jne. Teel ainuüksi kirjamärkidega toime ei tule. On vaja, et iga juht, iga inimene mõistaks ja saaks aru, mida tahetakse teelisele öelda. Mitte väga kauges minevikus kirjutati suurtele plakatitele, kuidas teel sõita. Siis aga leiti, et palju otsarbekamalt saab sellesama mõtte ära öelda märkide abil. Teede äärde postide otsa hakati üles seadma erilisi märke, mida nimetati liiklusmärkideks. Ka see oli veel poolik lahen-

du. Iga riik mõtles välja ja võttis kasutusele oma märgid, mis olid erineva kuju ja värviga, erineva tähendusega. Jällegi häda: neid märke tundsid ja teadsid ainult selle riigi autojuhid, võõras autojuht nende märkide tähendust ei teadnud, ta ei osanud neid lugeda. Küpses vajadus niisuguste märkide loomiseks, mida tunneksid kõikide maade autojuhid. Selleks moodustati Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni juurde alaliselt tegutsev rahvusvaheline komisjon, kelle ülesandeks on tegelda liiklusprobleemidega, sealhulgas ka ühsete liiklusmärkide väljatöötamisega. Valiti välja erinevates maades kasutuselolevatest märkidest kõige paremad, kõige ilmekamad. Need märgid võetigi tüüp märkide aluseks ja soovitati võtta tarvitusele kõikides maades. Alates 1964. aastast kehtestati meil uued liiklusmärgid, mis vastavad rahvusvahelistele nõuetele. Seega kehtestati autojuhtidele meie teedel rahvusvaheline keel. Meie külalistel-autojuhtidel välismaalt on nüüd hea ja ohutu sõita, kui aga sõidame ise välismaale külla, siis oleme nende teedel nagu kodus.

Üldiselt on meil kasutusel 66 liiklusmärki, peale selle veel mitmesugused viidad.

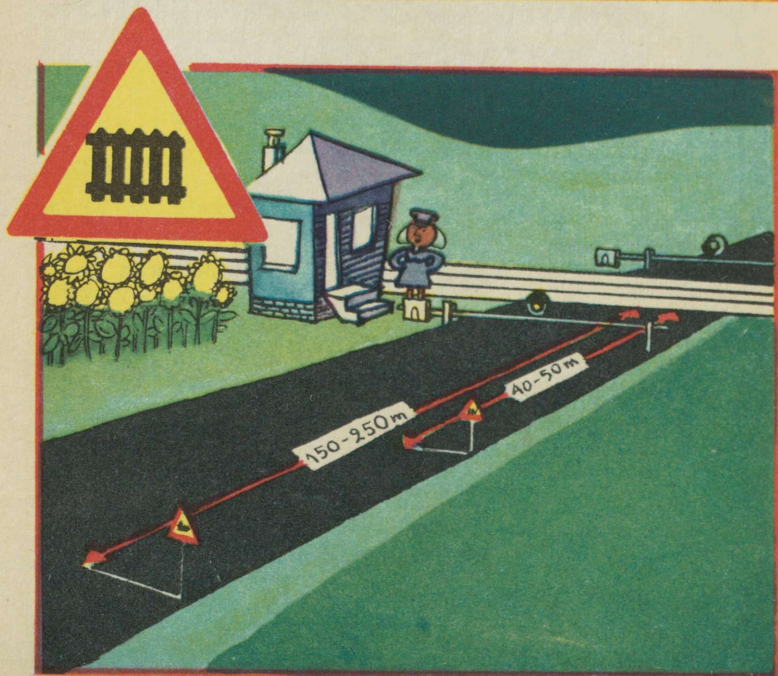
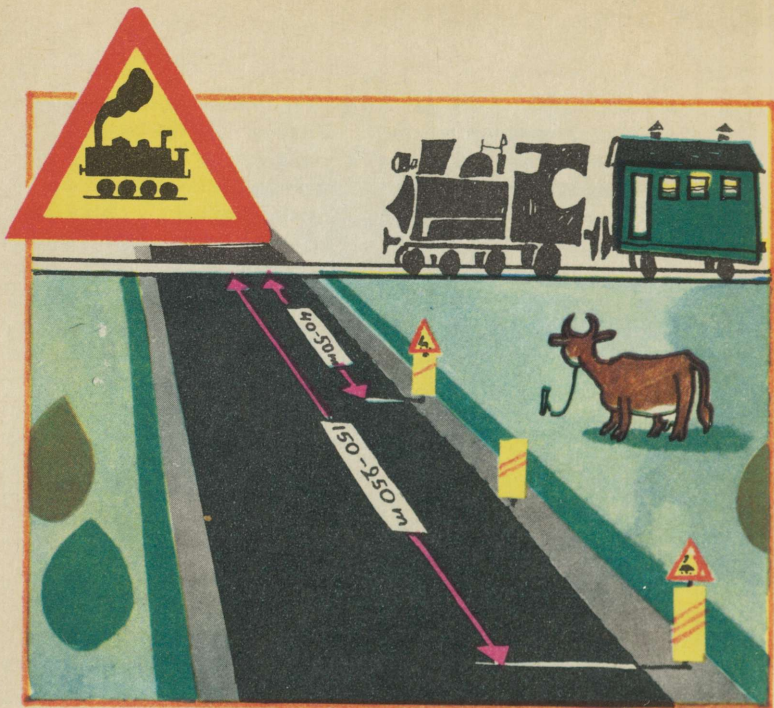
Märkide paremaks mõistmiseks on nad jaotatud gruppidesse otstarbe ja tähtsuse järgi.

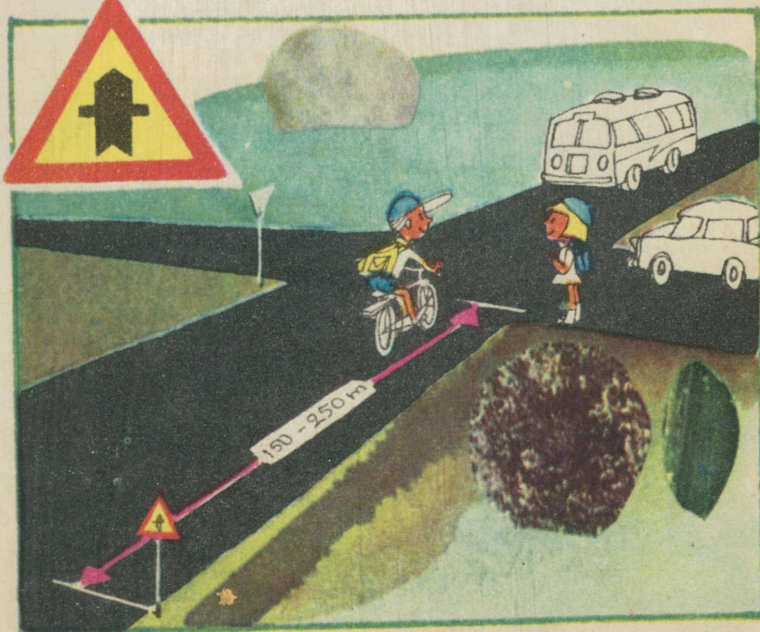
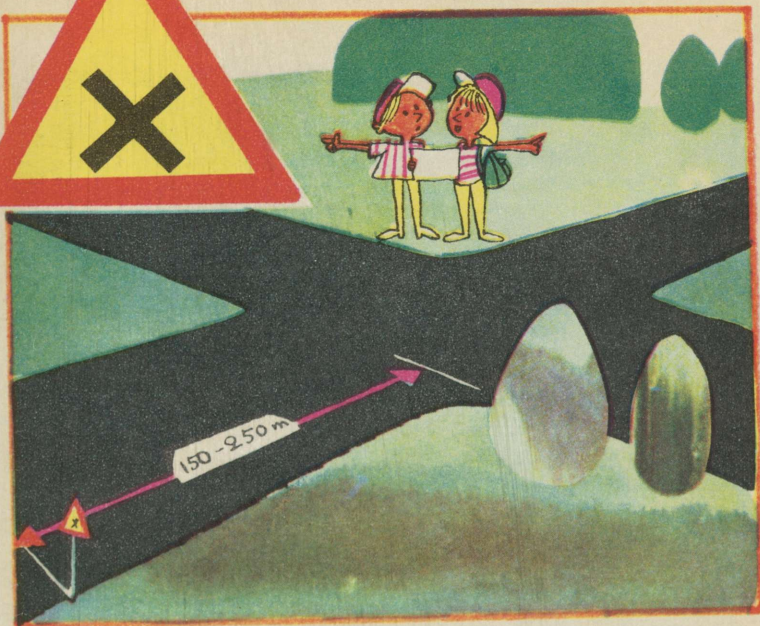
Liiklusmärgid liigitatakse: hoiatavateks, keelavateks, kohustavateks ja osutavateks.

MEIE HOIATAME

Hoiatavad liiklumärgid on võrdkülgse kolmnurga kujulised. Kui asetame kolmnurga nurkadesse tähed O, H, T, saame märgi tähenduse. Nii nagu punane värv signaliseerib ohust, teeb seda ka kolmnurkne märk. Kolmnurkne hoiatav liiklusmärk seatakse teedel üles nendesse kohtadesse, kus on ohtlik sõita, kus sõidukijuhti on tarvis hoiatada, kutsuda ettevaatusele. Märgid on kollast värvi, ääristatud punase triibuga, märgi kollasele põhjale on musta värviga kantud ohu kujutis, s. o. missugune oht juhti ees ootab. Märgid seatakse teeveerde üles 150—250 meetri, linnades ja asulates 40—50 meetri kaugusele enne ohtlikku kohta. Seda tehakse sellepärast, et sõidukijuhid jõuaksid õigel ajal vähendada kiirust.

Hoiatavaid märke on 21, igaühel neist on oma nimi, oma tähendus. Tutvume nendega.





1. Tõkkepuuta raudtee-ülesõidukoht

Märgil on kujutatud vedur. See tähendab, et maantee ristub raudteega ja puuduvad tõkkepuud. Autojuhil on viimane aeg kiirust vähendada. Siin peab juht vaatama mõlemale poole, et vältida rongiga kokkupõrkamist. See märk teatab juhile kõige suuremast ohust. Et sõiduki juht oleks kindlasti ohust informeeritud, seatakse enne raudtee-ülesõidukohta üles kaks märki. Möödasõit eesliikujast on raudtee-ülesõidukohas ja 100 m piires sellest keelatud (vt. lk. 102).

2. Tõkkepuuga raudtee-ülesõidukoht

Märgil kujutatud tõkkepuu ütleb, et siin on raudtee-ülesõidukoht varustatud tõkkepuuga. Kui tegemist on automaat-tõkkepuudega, s. o. lähenev rong lülitab tööle mehhanismi ja tõkkepuu sulgub, siis enne hakkab ülesõidukohal vilkuma punane tuli ja kell heliseb. See signaal teatab, et rong on lähenemas ja varsti sulguvad tõkkepuud. Ka siin kasutatakse kahte märki ja märkide vahel kollaseid lisatahvlaid 1, 2, 3 kaldtriibuga. Ühe triibuga lisatahvel asetatakse teise, ülesõidule lähema märgi alla; teine, kahe triibuga lisatahvel esimese ja teise märgi vahele, kolmas esimese märgi alla (vt. lk. 102).

3. Risttee

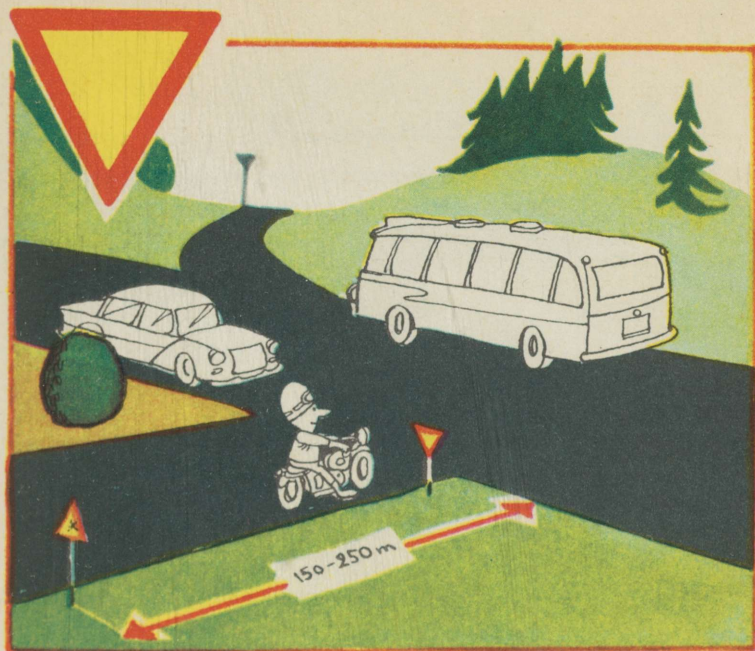
Must kaldrist kujutab teede ristumist. Siin peab juht täitma risttee ületamise nõudeid, vähendama kiirust, ohu tekkimisel olema valmis viivitamatuks peatumiseks (vt. lk. 103).

4. Ristumine madalamaliigilise teega

Laiem noolekujuline joon ütleb juhile, et ta sõidab peateel, ees on aga ristumine madalamaliigilise teega. Läbisõidu eesõigus on küll peateel liikujal, kuid ohu vältimiseks peab ta võtma tarvitusele abinõud. Ristteel juhtub ikkagi kõige rohkem õnnetusi, mispärast pole üleliigne igasugune ettevaatus (vt. lk. 103).

5. Ristumine peatänavaga või peateega

Märk kujutab endast kollast kolmnurka punase äärisega. Erinevalt teistest hoiatavatest märkidest seatakse ta üles vahetult enne tänavate või teede ristumist, terava tipuga



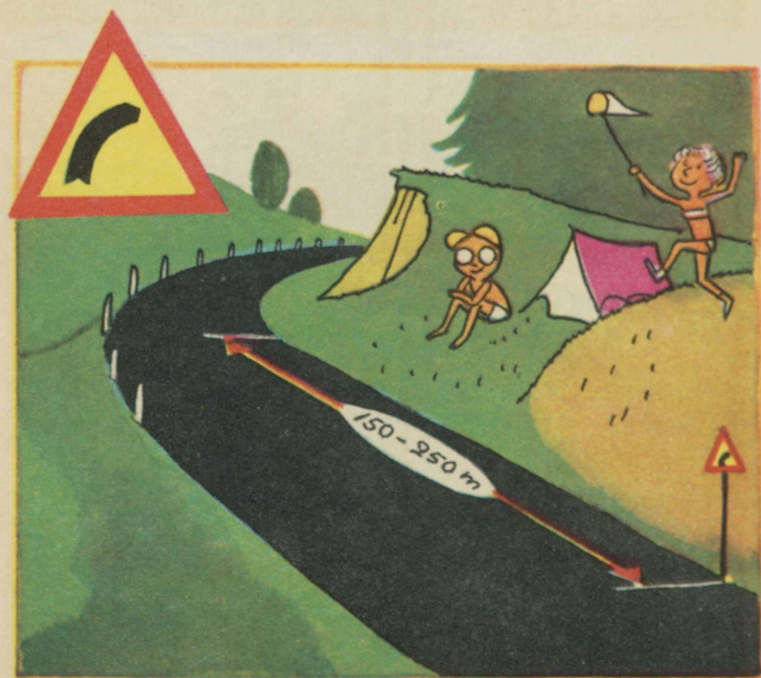
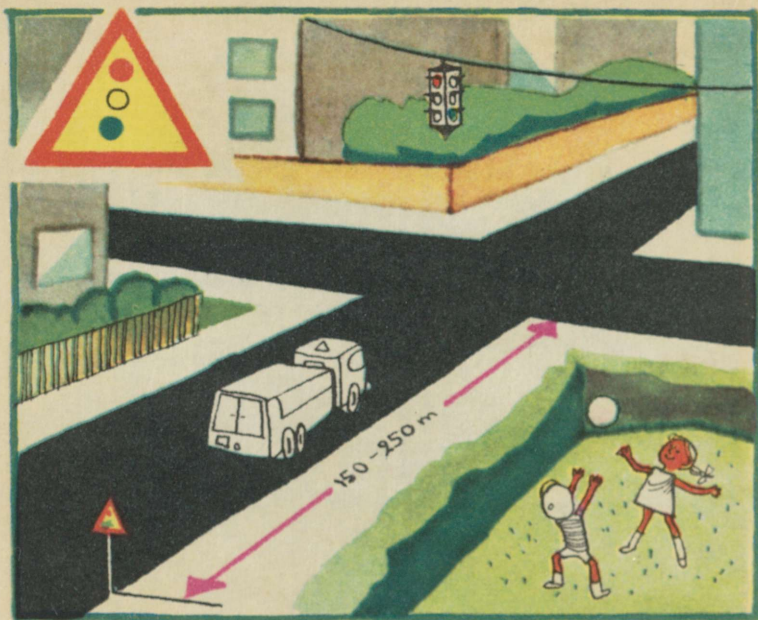
allapoole. Märk ütleb juhile, et see on ristumine peateega, millel liikujatel on läbisõidu eesõigus. Kõrvalteelt sõitev juht on kokkupõrke puhul süüdlane. Kõik transpordivahendid peavad andma läbisõidu eesõiguse peateel sõitjale, ka jalgrattureile (vt. lk. 105).

6. Reguleeritud risttee [teelõik]

Märkil on valgusfoori signaalide kujutised. Märk hoiatab varakult juhte, et järgmisel ristteel reguleeritakse liiklust, tuleb jälgida valgusfoori signaale või reguleerija märguandeid (vt. lk. 106).

7. Teekäänak paremale, teekäänak vasakule

Märkil olev painutatud noole kujutis näitab tee kulgemise suunda. Tee teeb käänaku, ees on kurv. On viimane aeg vähendada kiirust ja hoiduda rangelt paremale poole. Tee

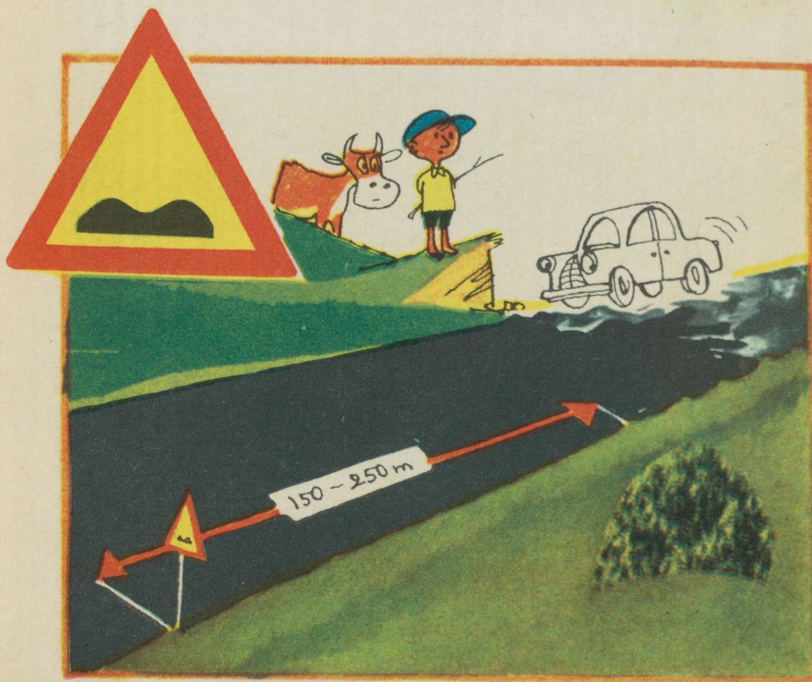
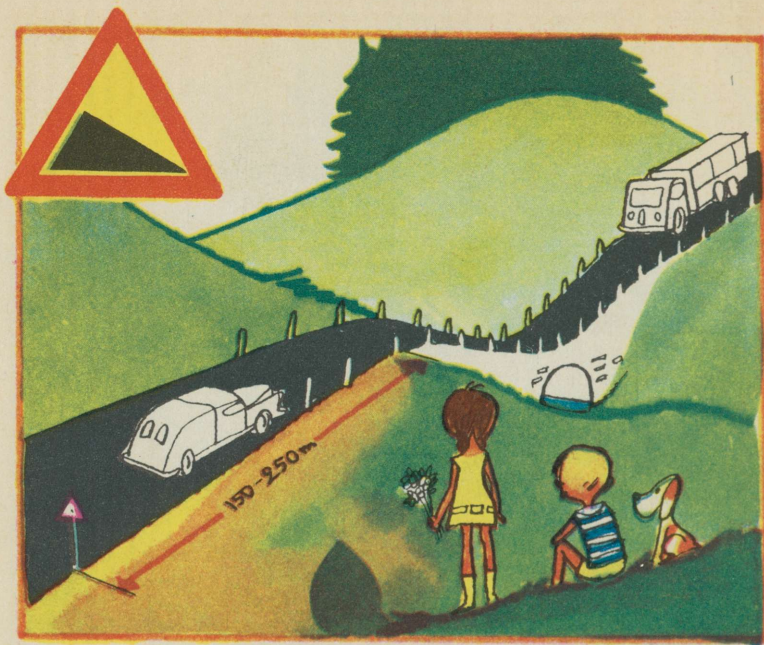


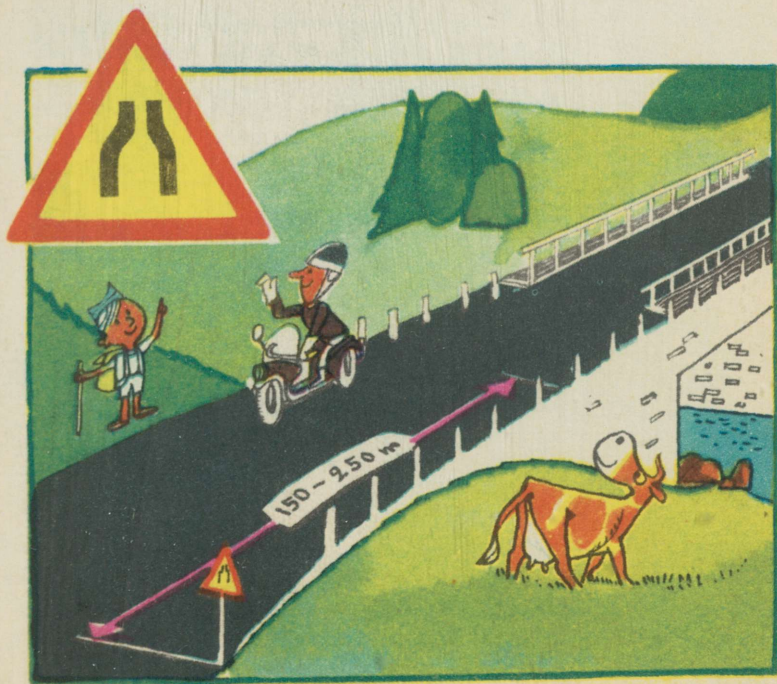
vastaspoolele on sõit keelatud. Paljud autojuhid ja ka jalgratturid armastavad «lõigata» vasakut kurvi, s. o. sõidetakse vastassuunalisse liiklusvööndisse. See on halb harjumus. Möödaskõigata on mõistetavalt keelatud, kui selleks peab sõitma üle tee telgjoone (vt. lk. 106).

8. Looklev tee

Märgil on siksaki kujutis: ühele teekäänakule järgneb kohe teine, vastupidine käänak, seega on tegemist kahe või enama üksteisele järgneva «S»-kurviga. Selline teelõik on eriti ohtlik, ta lausa petab autojuhti. Olles läbinud õnnelikult esimese käänaku, lisab juht rahulikult kiirust, samas on aga vastupidine käänak. Nüüd on juba kõik juhi meelikkusest. Isegi mootorisportlased peavad võidusõidurajal «S»-kurvi kõige ohtlikumaks, mis nõuab head sõiduki valitsemist (vt. lk. 107).







9. Järsk teelang

Märgi alumine pool on värvitud mustaks: see kujutab endast vertikaalselt läbilõigatud mäge. Mäest alla sõita on küll mõnus, aga samuti ohtlik. Esmajoones vähendatakse kiirust, hoidutakse paremale, märke tõusjale antakse teed, tõus on ju raskem kui laskumine (vt. lk. 108).

10. Ebatasane tee

Märgil on kujutatud laineline joon. See märk ütleb juhile, et ees on auklik tee: külmakerked, lagunened kate. See on väga vajalik hoiatus. Kui kogu tee on auklik ja halb, siis muidugi märki üles ei seata. Märk on vajalik siis, kui hea tee muutub ootamatult halvaks. Sõites suure kiirusega auklikule teele, võib sõiduk ümber paiskuda. Eriti ettevaatlikud peavad olema mootorratturid. Ootamatud augud teel on neile kõige ohtlikumad (vt. lk. 108).

11. Libe tee

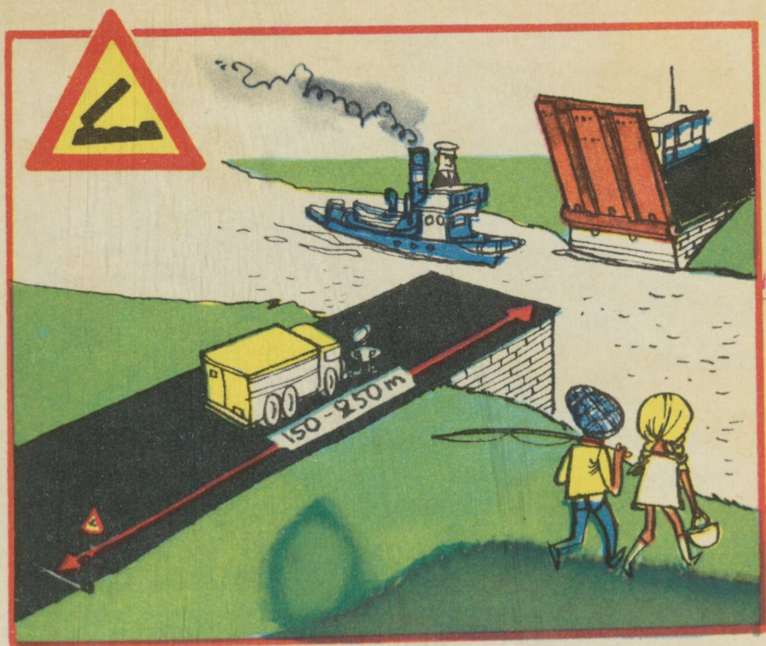
Märgil on ohtlikult küljele kaldunud sõiduauto libisemisjälgedega. Talvel seatakse märk üles jääga kaetud teelõikude ette. Ka suvel on libedaid teelõike: kuuma ilmaga kattub asfalttee vahel õhukese nafta- või õlikorruga. Märk hoiatabki juhti, et see on suhteliselt libedam teelõik. Viivitamatult tuleb vähendada kiirust, pidurdamisega peab olema äärmiselt ettevaatlik. Suvel on libe teelõik eriti ohtlik mootor- ja jalgrattureile (vt. lk. 109).

12. Tee kitsenemine

Kaks musta triipu kujutavad plaanis (ülalt) vaadatuna tee serva, mis ülaosas teineteisele lähenevad, s. o. tee muutub kitsamaks. Märk hoiatab juhti tee kitsenemise eest. Kiirust peab juht vähendama kuni peatumiseni, sest vastassuunas sõitjast on möödumine raskendatud, möödasõit on keelatud (vt. lk. 109).

13. Lahtivõetav sild

Märgi kujutis meenutab ülestõstetud silda, laineline joon jõge. Märk seatakse üles enne lahtivõetavaid sildu või seal, kus ühendus üle veekogu toimub praamiga. Juht peab



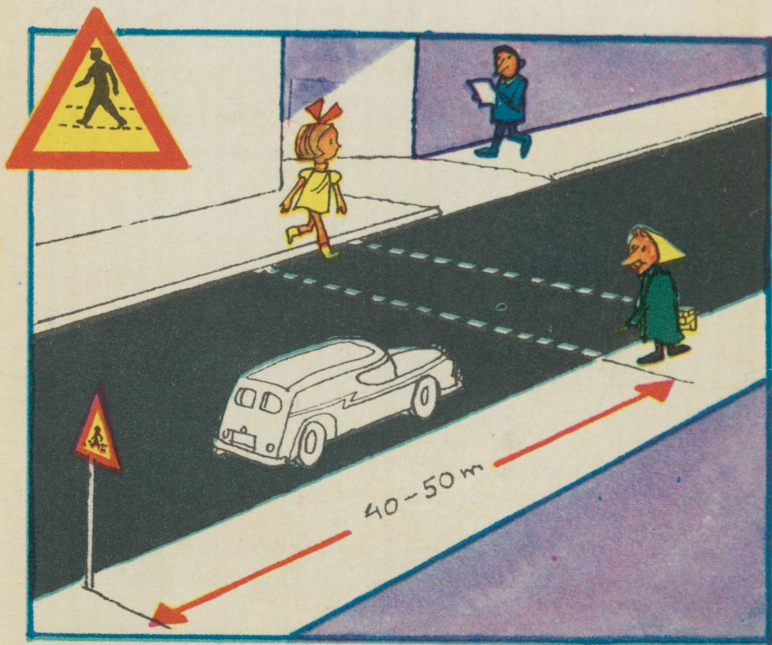
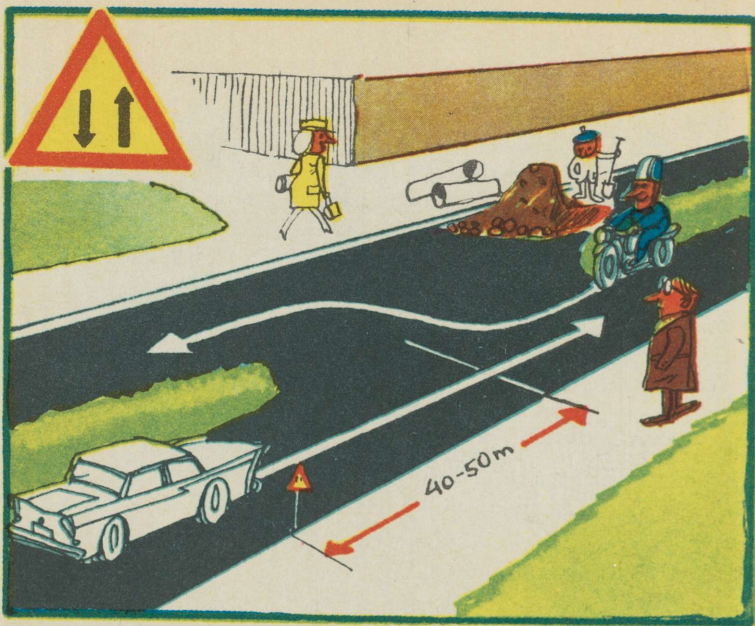
valima niisuguse sõidukiiruse, mis võimaldab sõiduki kohest peatamist, vastasel korral võib sulpsatada vette koos sõiduki ja koormaga (vt. lk. 111).

14. Kahesuunaline liiklemine

Märgil on kaks noolt: üks näitab alla, teine üles. See märk seatakse üles ühesuunalise liiklemisega tänavale, kus on lubatud ka vastassuunaline liiklemine (näiteks autobussi-liiklus). Märk käsib hoiduda võimalikult paremale (vt. lk. 112).

15. Jalakäijad

Märgil on kõndiva inimese kujutis. Märk seatakse üles jalakäijate võimalike sõiduteele kogunemise kohtade, jalakäijate ülekäigukohtade, teatrite, staadionide, turgude jms. ette. Märk nõuab juhtidelt kiiruse vähendamist piirini, mis võimaldab transpordivahendi õigeaegset peatamist. Märk



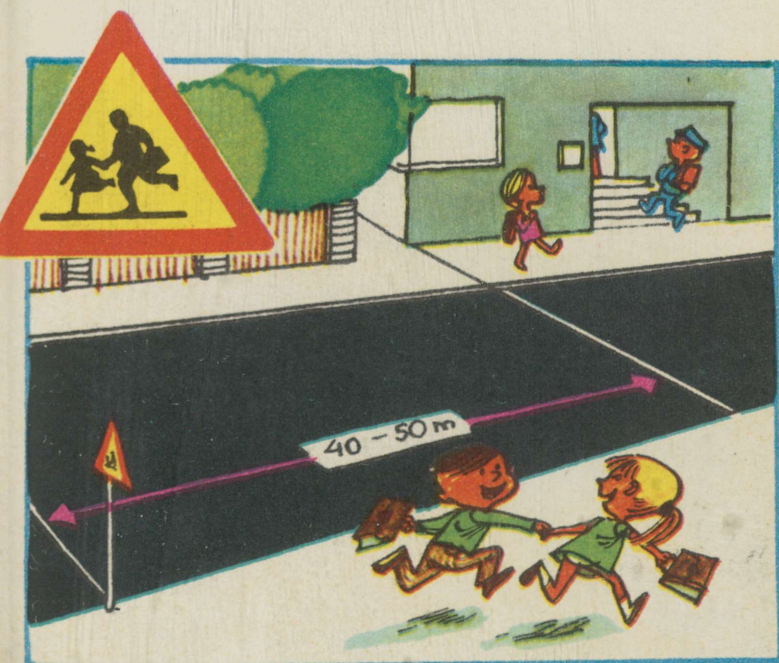
ütleb juhile: «Jalakäija — ole ettevaatlik!» Sellisel ohtlikul teelõigul on keelatud sõita tagurpidi, sõita mööda eesliikujast väljasõiduga vastassuunalisse liiklusvööndisse, parkida sõidukit. Jalakäijatele sõidutee ületamise eesõigust märk ei anna, vaid tuleb jälgida lähenevaid sõidukeid, olla vastastikku tähelepanelik (vt. lk. 112).

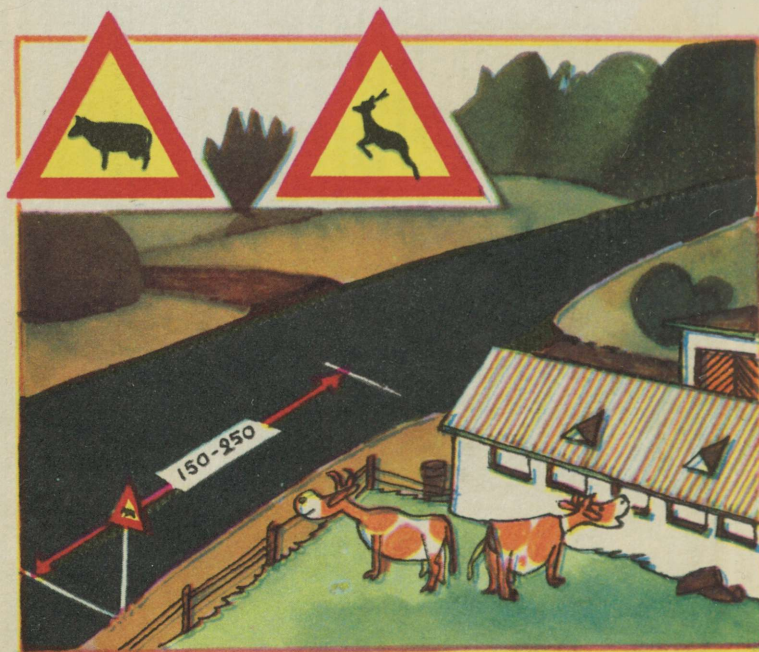
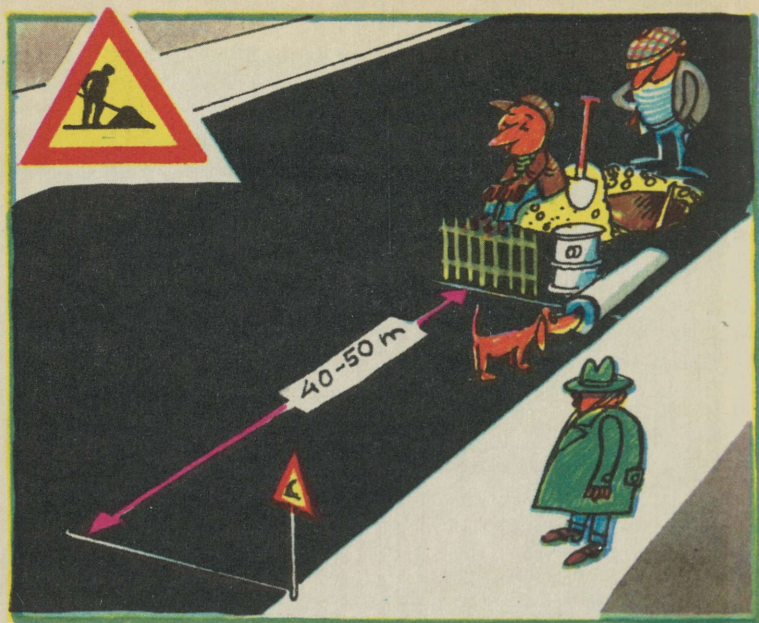
16. Lapsed

Märgil on kujutatud jooksvad lapsed. Märk seatakse üles laste võimaliku sõiduteele ilmumise koha ette (koolid, lasteaiad, lastepargid, mänguväljakud). Märki nõuded on samad mis märgil «Jalakäijad». Juhid peavad olema veelgi ettevaatlikumad (vt. lk. 113).

17. Remonttööd

Märgil on kaevava inimese kujutis. Märk teatab juhile, et eespool tehakse teeremonti, viivitamata tuleb vähendada kiirust kuni peatumiseni. Märk tagab teetöölisele ohutu töötamise (vt. lk. 114).





18. Loomad teel

Märgil on lehma või metskitse kujutis. Lehma kujutisega märk seatakse teedele väljaspool asulaid loomade üle tee käimise koha ette. Metskitse kujutisega märk seatakse neisse kohtadesse, kus on võimalik metsloomade teeilmumine. Nii uskumatu kui see ka pole, on isegi metsloomadel välja kujunenud üle tee käimise kohad. Hoiatus pole iseenesest üleliigne. Aastate praktika on näidanud, et igal aastal jääb auto alla kümnekond põtra, hulgaliselt metskitsi ja mets-sigu. Sageli on õnnetuste tagajärjeks purustatud sõidukid, vigastatud inimesed, hukkunud loomad. Mingil juhul ei tohi autojuhid neid märke ignoreerida. Kiirust tuleb vähendada kuni peatumiseni. Möödasõit on keelatud vastassuunalisse liiklusvööndisse väljasõiduga. Eriti ettevaatlik peab olema videviku saabudes (vt. lk. 114).

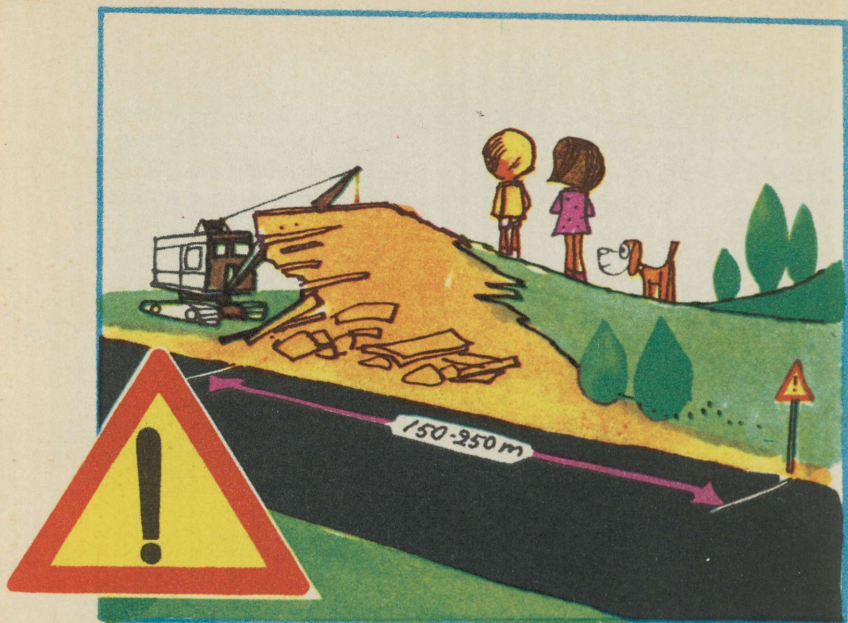
19. Muud ohud

Märgil hüüumärgi kujutis. Märk teatab juhile ohtlikest kohtadest, mis pole tähistatud teiste hoiatavate märkidega. Niisugusteks kohtadeks võivad olla puude langemine teele, teel peatunud sõiduk, tee vajumine jms. Juhi tähelepanu peab olema siin suurenenud ja ta peab vähendama kiirust, sest pole ju teada, milline oht ees on. Hoiatavate märkide ülesanne on õigeaegselt hoiatada sõidukijuhti teel valitsevast ohust. Tähelepanelikkus, ettevaatlik, mõõdukas sõit pole siin kunagi üleliigne (vt. lk. 116).

MEIE KEELAME

Keelavad märgid aitavad korraldada liiklust tänavatel ja teedel: nemad teatavad juhile, mida ei tohi teha. Oma kujult on nad ümmargused, valdavas enamuses kollase põhja ja punase äärisega. Märgi keskel on musta värviga kujutatud märgi tähendus. Keelavate märkide abil piiratakse liiklust üksikutel tänavatel ja teelõikudel. Keelavaid märke on 23.

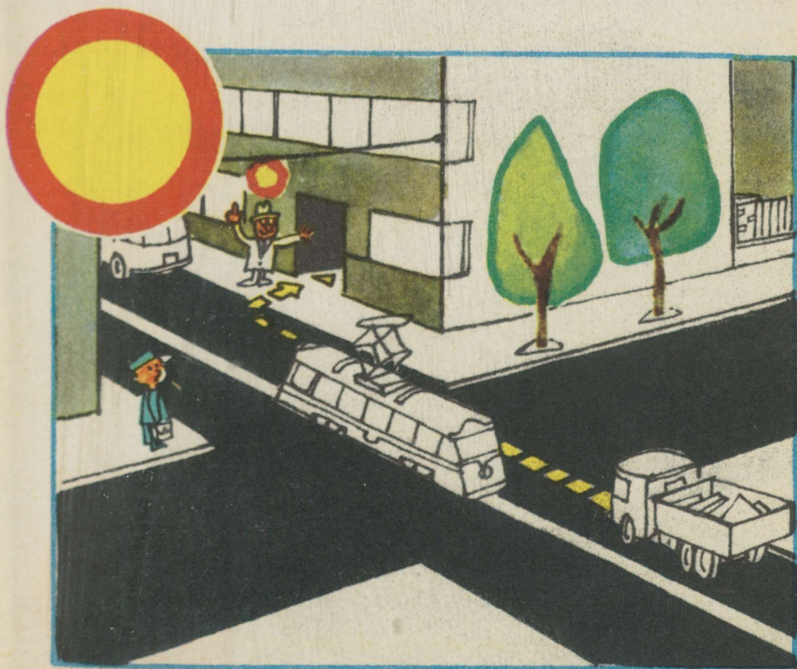
1. **Sissesõit keelatud** — punane sõõr kollase triibuga. See on kõige autoriteetsem märk. Märgi alt on keelatud läbisõit iga liiki transpordivahenditel, välja arvatud trammid, trollibussid ja üldkasutatavad autobussid, mille marsruut



kulgeb mööda märgistatud tänavat. Ka jalgratturitel on märgi alt sissesõit keelatud, märgi taga asuvasse sihtkohta võib minna jalgratast käekõrval tõugates. Märk seatakse üles tänava algusse, võlvialuse või õue sissesõidu ette, vahel seatakse ka risttee ette — siis on väljasõit ristteele keelatud (vt. lk. 116).

2. **Liiklemine keelatud** — kollane sõõr punase äärisega. Kui märk on asetatud tänava algusse, s. o. risttee taha, siis ta keelab läbisõidu kõikidele transpordivahenditele peale trammi, trollibussi, marsruutautobussi. Erandina on teistel transpordivahenditel lubatud märgi alt läbi sõita objekti juurde jõudmiseks, kui see asub märgi taga ühe kvartali ulatuses. Väljasõit on lubatud igas suunas. Kui märk on seatud risttee ette, siis ta mõju ulatub ristuvale tänavale, otsesuunas on liiklemine lubatud (vt. lk. 117).

3. **Autode liiklemine keelatud** — kollasel sõõril sõiduauto must kujutis. Kui märk on seatud üles tänava algusse, s. o. risttee taha, siis ta keelab läbisõidu iga tüüpi autodele,



traktoritele ja iseliikuvatele mehhanismidele (mootorrattad, motorollerid, abimootoriga jalgrattad, mopeedid, invaliidisõidukid), välja arvatud trammid, trollibussid ja marsruut-autobussid. Juurdesõit märgi taga asuvatele objektidele on erandina lubatud ühe kvartali ulatuses. Väljasõit võib toimuda igas suunas. Risttee ette asetatud märgi mõju ulatub ristuvale tänavale, otsesuunas on liiklemine lubatud (vt. lk. 119).

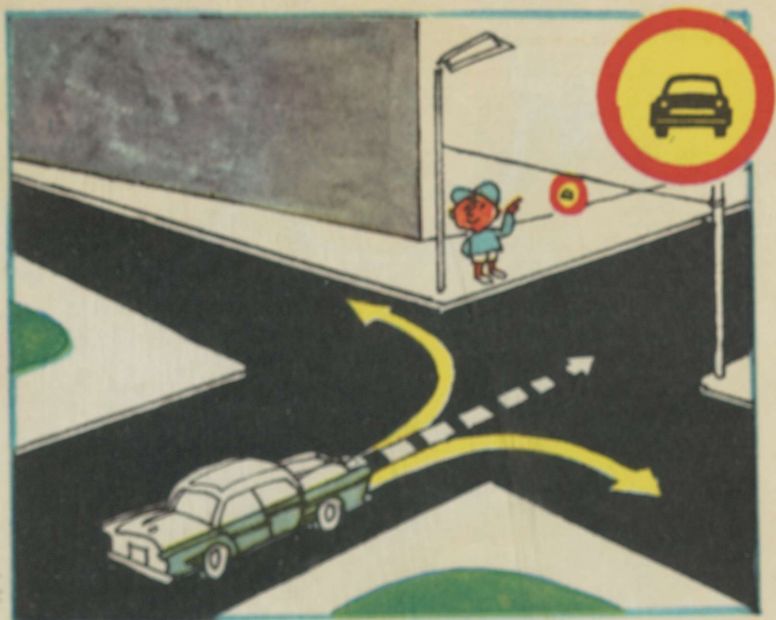
4. Veokite liiklemine keelatud — kollasel sõõril veoauto must kujutis. Märgil võib olla ka kandejõudu tähistav number ja täht «T» (tonnid). Märk keelab liiklemise veokitel, sõltumata sellest, kas nad sõidavad koormaga või ilma. Kui märgil on ka kandejõudu tähistav number, siis on keelatud liiklemine veoautodel, mille kandejõud on suurem märgil näidatust. Märgi taga asuva objekti juurde pääsemiseks on lubatud kohalik sissesõit kvartali ulatuses, väljasõit võib toimuda igas suunas. Takistuseta läbisõidu õiguse omavad sõiduautode baasil valmistatud transpordivahendid, inimesi vedavad veoautod, veotaksod, avarii- ja meditsiiniteenistuse autod, sideautod, mille küljeluukidel on valged diagonaalsed triibud. Risttee taha ülesseatud märk mõjub järgmise ristteeni, risttee ette ülesseatud märk ristuvale tänavale, otsesõit on lubatud (vt. lk. 119).

5. Mootorrattaste liiklemine keelatud — kollasel sõõril mootorratturi must kujutis. Märk keelab läbisõidu mootorrattastele, motorolleritele ja mopeedidele. Märgi paigaldamise kord ja mõju on sama kui märgil «Liiklemine keelatud».

6. Veoloomadega liiklemine keelatud — kollasel sõõril hobuse pea must kujutis. Märk keelab läbisõidu hobuveokitele, liiklemise saduldatud ja löa otsas talutatavate loomadega, kariloomade ajamise. Märgi paigaldamise kord ja mõju on samasugused kui märgil «Liiklemine keelatud».

7. Traktorite liiklemine keelatud — kollasel sõõril traktori must kujutis. Märk keelab iga tüüpi traktorite läbisõidu. Märgi paigaldamise kord ja mõju on samasugused kui märgil «Liiklemine keelatud».

8. Jalgratastel liiklemine keelatud — kollasel sõõril jalgratta must kujutis. Märk keelab sõitmise iga tüüpi jalgratastega, sealhulgas ka abimootoriga jalgrattaga. Kui märk



a



b



c

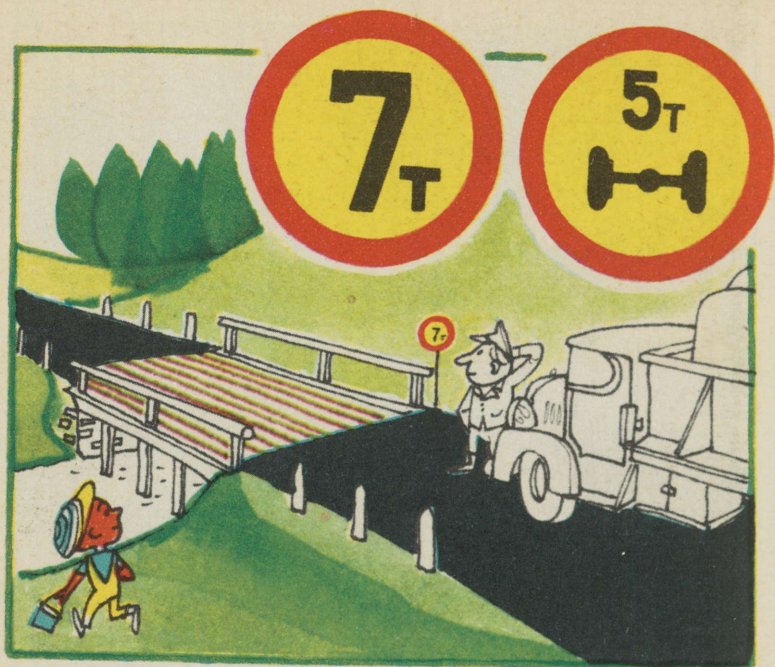


d



e

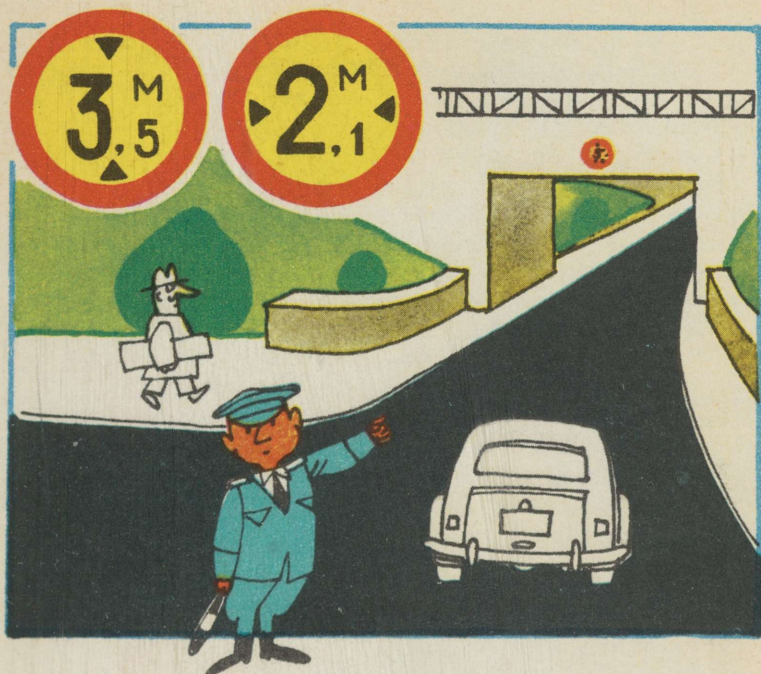




on asetatud tänavalõigu algusesse, s. o. risttee taha, siis tema mõju on kehtiv järgmise ristteeni. Märki taga paikneva objektini jõudmiseks tuleb jalgratast lükata käekõrval. Risttee ees olev märk keelab liikuda ristuväljal tänaval, otsesuunas sõitmine on lubatud.

9. **Piiratud kaal** — kollasel sõõril on number ja täht «T» (tonnid), mis näitab liiklemiseks lubatud maksimaalse transpordivahendi kogukaalu (transpordivahendi kaal ja koorma kaal kokku). Märk seatakse sildade, estakaadide, nõrga kattega tänavaosade ette, kus on vaja keelata liiklemine rasketel transpordivahenditel. Märki ülesanne on vältida sildade, estakaadide jne. purunemist tema ülekoormamise tõttu (vt. lk. 120).

10. **Piiratud teljekoormus** — kollasel sõõril on auto silla (rataste) must kujutis, mille kohal on arv ja täht «T» (tonnid). Niisugune märk seatakse tavaliselt nõrga kattega teelõigu



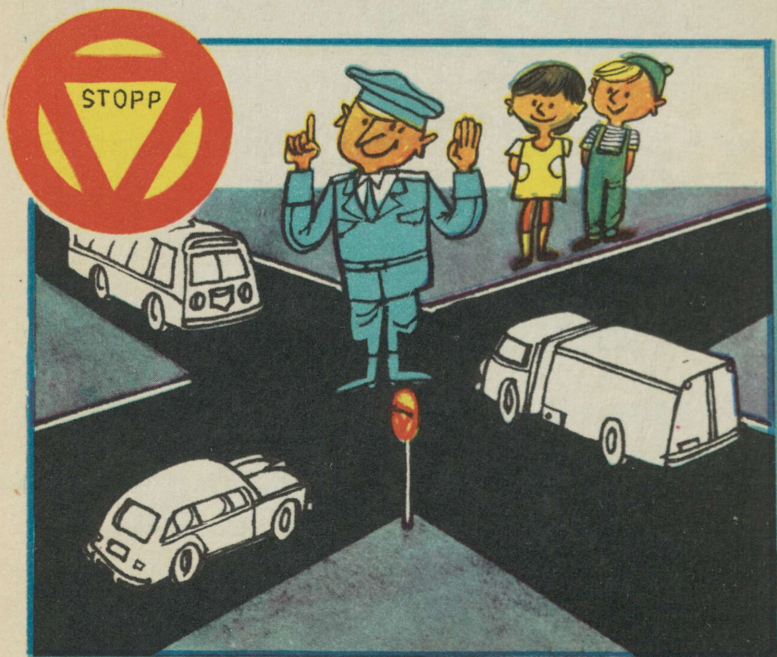
ette. Märki «Piiratud teljekoormus» ei tohi segi ajada märgiga «Piiratud kaal». Mitmeteljelisel raskel veoautol on teljekoormus sageli väiksem kui väikese tonnaažiga veoautol. Niisugune auto ei purusta nõrga katttega teed, kuid tema raskusele (kogukaalule) ei pea vastu iga sild. Veoautodel langeb koormaga auto kogukaalust ligikaudu $\frac{1}{3}$ esisillale (esiratastele) ja $\frac{2}{3}$ tagasillale. Mitmeteljeliste autode juures on aga telgede koormus peaaegu võrdne.

11. **Piiratud kõrgus** — kollase sõõri üla- ja allosas on väikesed mustad kolmnurgad, mille vahel on number koos tähega «M», mis tähistab transpordivahendi kõrgust koos koormaga, arvates sõidutee pinnast. Märk seatakse viaduktide, tunnelite, katusealuste ette, kust kõrgema koormaga kui märgitud läbi ei pääse. Kahtluse korral peab juht sõitma takistuse alt läbi suure ettevaatlikkusega, väikese kiirusega. Korid ei pääsenud autojuht kõrge koormaga Tallinnas Tartu maantee viadukti alt läbi, kõorem oli 4—5 sentimeetrit kõr-

gem kui viadukti ava. Leidlik autojuht laskis kummidest osa õhku välja ja pooltühjade kummidega sõites pääses veoauto viadukti alt läbi, pärast viadukti pumpas kummid uuesti täis ja sõitis edasi (vt. lk. 121).

12. **Piiratud laius** — kollase sõõri külgedel on kaks väikest musta kolmnurka, mille vahele on kirjutatud number ja täht «M», mis tähistab läbisõiduks lubatud laiust meetrites. Märk seatakse tunneli, võlvialuse, värava, kitsa tänavalõigu jms. ette, kus on vajalik piirata transpordivahendite laiust.

13. **Läbisõit peatuseeta keelatud** — kollasel sõõril on punane kolmnurk tipuga allapoole, kolmnurga keskel on musta värviga kirjutatud «Stopp». Märk asetatakse ristteede ja ka üksikute tänavaosade ette, kus ohutu liiklemise eesmärgil on vajalik, et transpordivahendid peatuksid. Risttee ette asetatuna nõuab märk transpordivahendi peatamist, juhid on kohustatud andma läbisõidu eesõiguse ristuvale tänaval liikle-

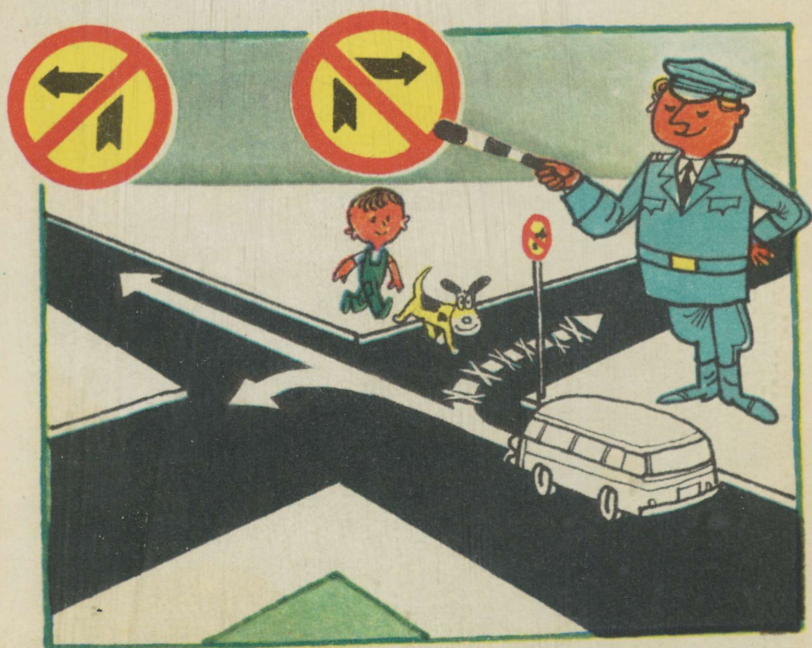


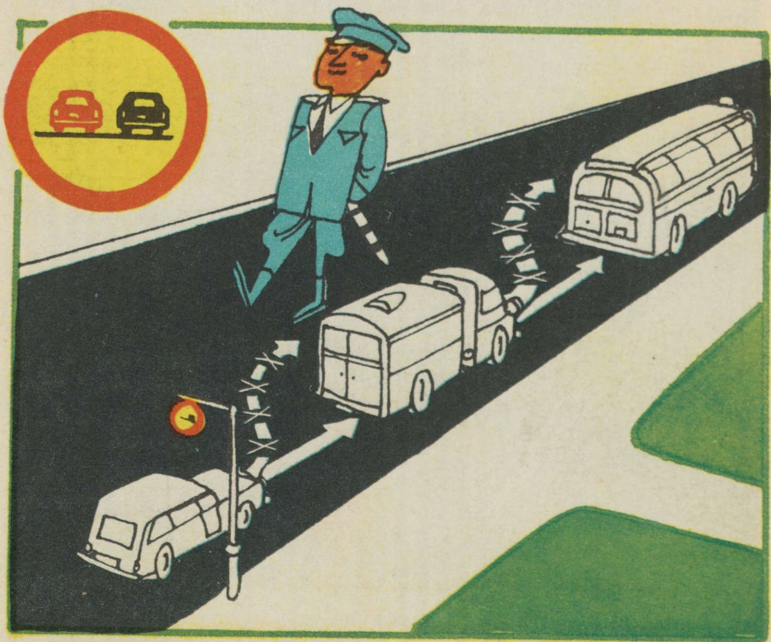
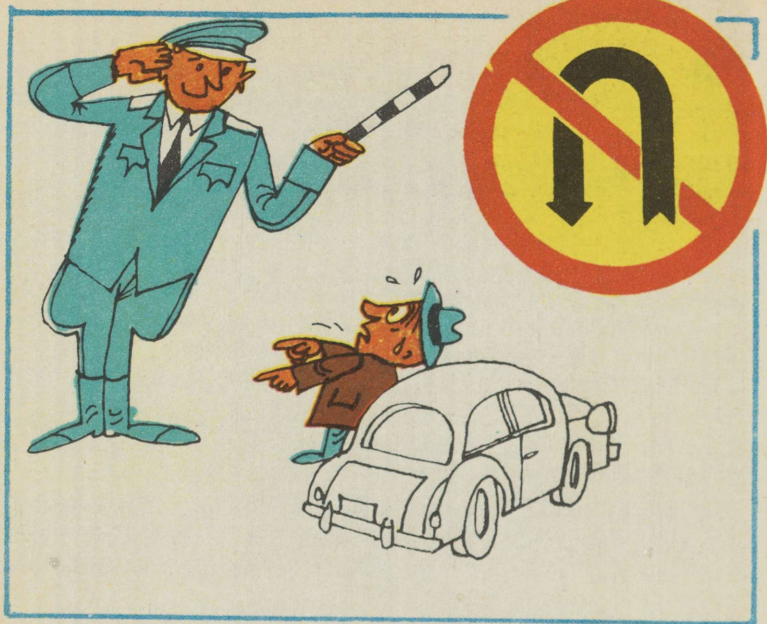
jaile. Seda peab tegema isegi siis, kui nad on ristumiskohast kaugel. Tee kitsenemise korral tuleb peatuda ja anda läbi sõidu eesõigus vastassuunas lähenevale sõidukile. «Stopp» käsib peatuda. Liikumist võib alustada siis, kui on tagatud täielik ohutus (vt. lk. 122).

14. **Pööre vasakule keelatud** — kollasel sõõril on vasakule painutatud täisnurkne must nool, mida läbib 45° nurga all punane triip. Risttee ette seatuna keelab ta ristteel pöörata vasakule ja tagasisuunas. Väljakul on tema mõju kõige lähemal asuvale transpordisuundade ristumiskohale.

Pööre paremale keelatud — kujult sarnaneb eelmise märgiga, ainult et nool näitab paremale. Paigaldamise kord ja mõju on samasugused kui märgil «Pööre vasakule keelatud» (vt. lk. 123).

15. **Pööre tagasisuunas keelatud** — kollasel sõõril hobuserauakujuline, teravikuga alla suunatud must nool, mida läbib punane kaldtriip. Vasakule pöörata ja otse sõita on

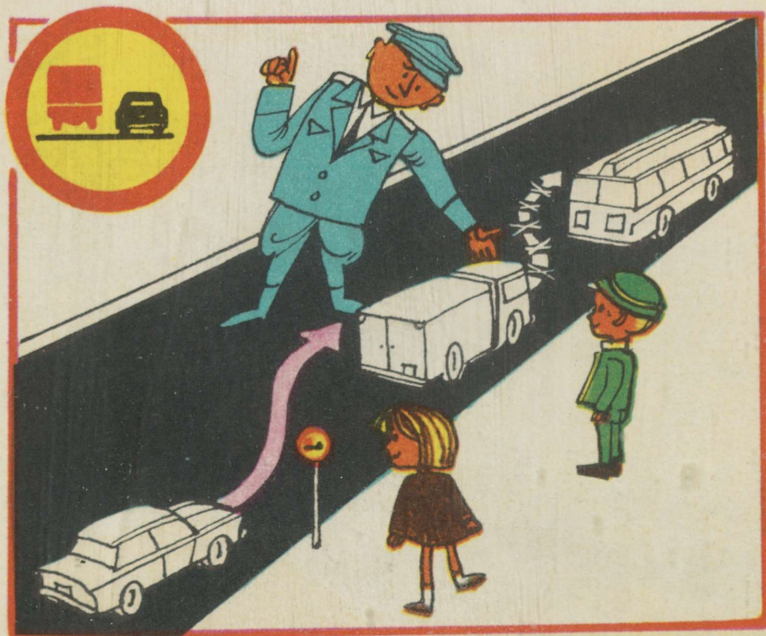


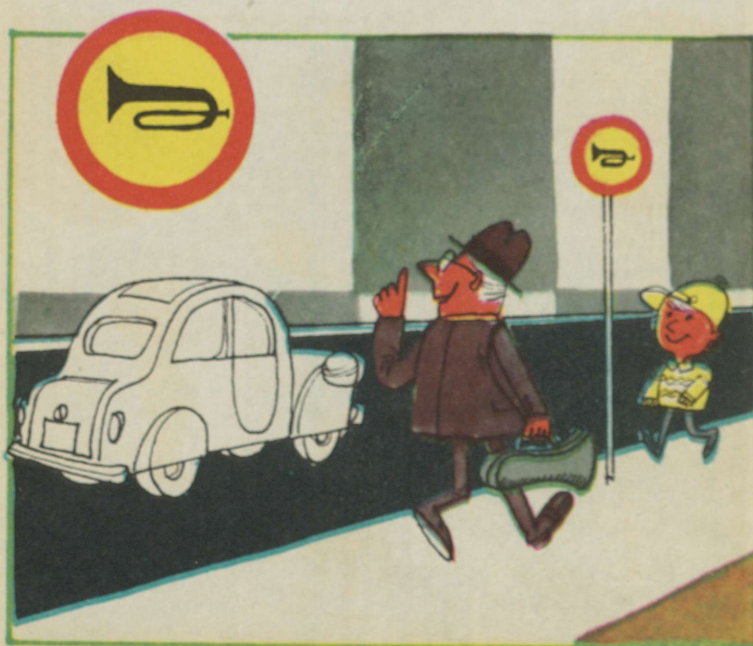
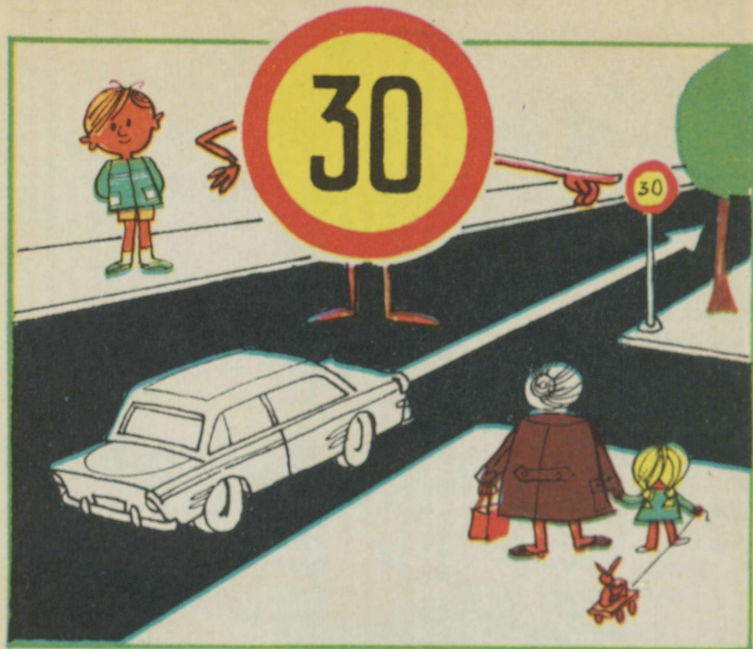


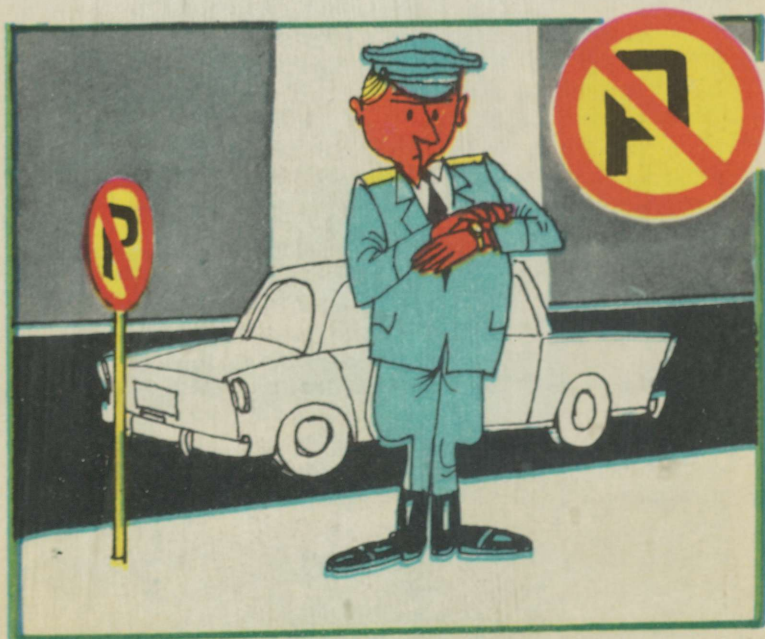
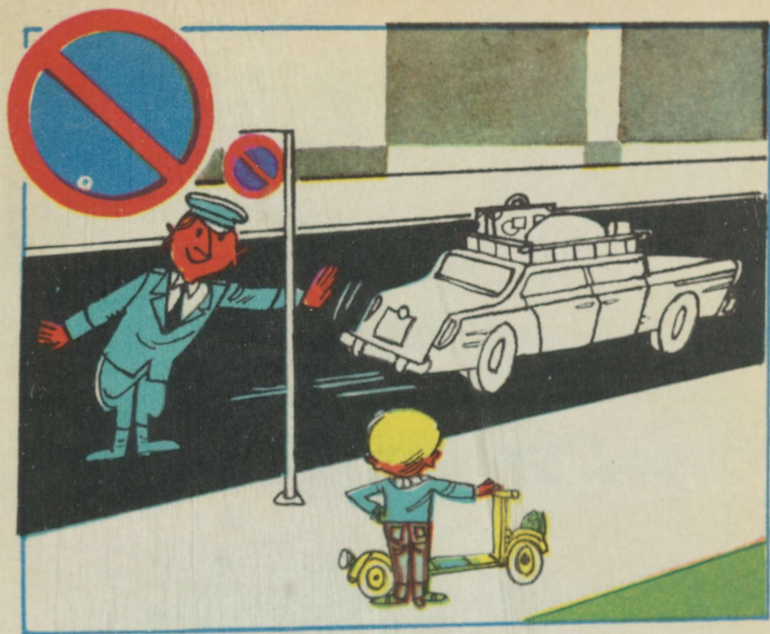
lubatud. Märk, asetatuna risttee ette, mõjub ristteele. Kui märk on üles seatud väljapoole ristteed, siis ta mõjub ainult paigaldamise kohale (vt. lk. 124).

16. Möödasõit keelatud — kollasel sõõril on kahe kõrvuti asetseva sõiduauto must ja punane kujutis. Märk lubab liikuda ainult ühes sõidureas. Mööda võib sõita ainult nendest sõidukitest, mille liikumiskiirus ei ületa 20 km/t. Märgi mõju ulatub kauguseni, mis on näidatud märki alla paigutatud lisatahvlil, või kuni märgini «Piiramiste lõpp». Nende puudumisel on märki mõju kuni lähima ristteeni, asulates kuni asula lõpuni.

17. Möödasõit veoautodel keelatud — kollasel sõõril on veoauto punane ja sõiduauto must kujutis. Märk kohustab veoautode juhte liikuma ainult esimeses sõidureas (kõnniteepoolne) ja keelab neil igasuguse möödasõidu, v. a. sõidukid, mis liiguvad vähem kui 20 km/t. Märki paigaldamise kord ja mõju on samasugused kui märgil «Möödasõit keelatud» (vt. lk. 125).







18. **Piiratud kiirus** — kollasel sõõril on arv, mis näitab liikumiskiiruse lubatud piiri kõikidele transpordivahenditele. Liikuda suurema kiirusega kui märgil näidatud on keelatud. Märgi mõjupiirkond on samasugune kui märgil «Möödasõit keelatud» (vt. lk. 126)

19. **Helisignaali andmine keelatud** — kollasel sõõril on pasuna kujutis. See seatakse üles haiglate, sanatooriumide jne. ette, kus on müra vältimine vajalik. Märgi mõjupiirkond on samasugune kui märgil «Möödasõit keelatud» (vt. lk. 126).

20. **Peatumine keelatud** — erinev sõsarmärkidest, helesinisele sõõrile on tõmmatud punane kaldtriip. Märk keelab kõikidel transpordivahenditel peatumise. Isegi taksod ei oma õigust peatuda reisijate pealevõtmiseks või mahalaskmiseks. Märgi mõjupiirkond on samasugune kui märgil «Möödasõit keelatud», mis kehtib ainult sellele tänava- või teepoolele, kus ta on paigaldatud. Autobussid ja trollibussid võivad peatuda tähistatud peatuskohtades (vt. lk. 127).

21. **Parkimine keelatud** — kollasel sõõril on must täht «P», mida läbib kaldnurga all punane triip. Märk keelab küll parkimise, aga ei keela peatumist. Parkimiseks loetakse transpordivahendi peatamist kauemaks kui 5 minutit. Märgi mõjupiirkonnas on autodel lubatud parkida kauemaks kui 5 minutit koorma peale- või mahalaadimiseks, tingimusel, et see ei sega normaalset liiklemist, sisselülitatud taksomeetriga taksodel, invaliidiautodel ja -mootorsõidukitel, avarii- või medteenistuse tunnusmärkidega autodel. Märgi mõjupiirkond on samasugune kui märgil «Peatumine keelatud» (vt. lk. 127).

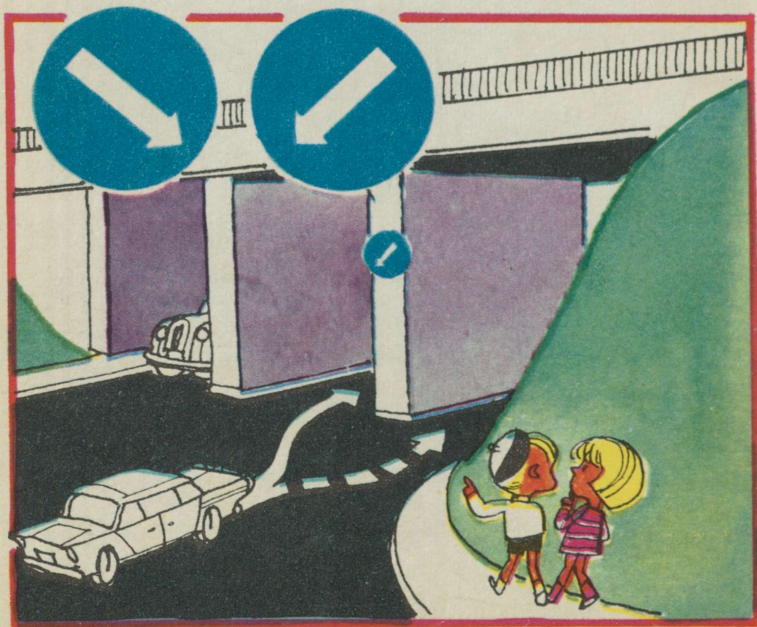
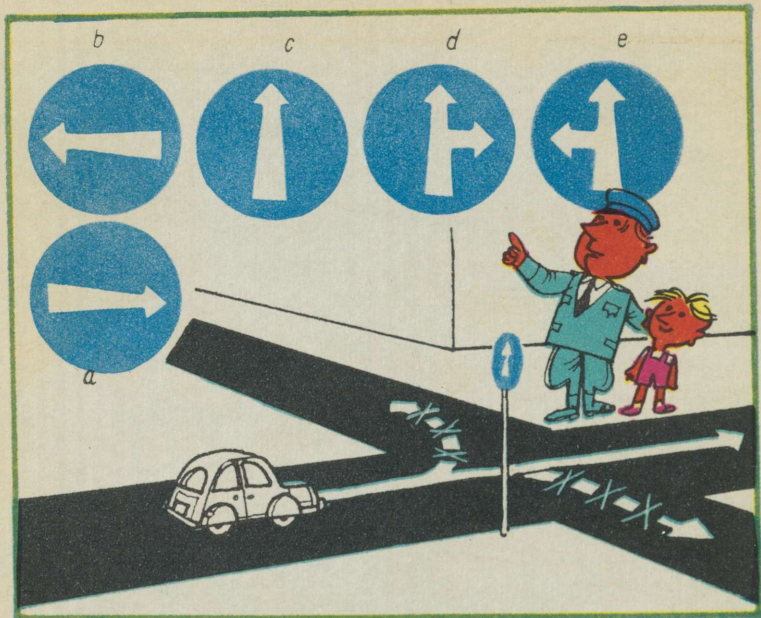
22. **Piiramiste lõpp** — kollane sõõr musta kaldtriibuga. Keelavad märgid: «Möödasõit keelatud», «Möödasõit veoautodele keelatud», «Piiratud kiirus», «Helisignaali andmine keelatud», «Peatumine keelatud» ja «Parkimine keelatud» omavad mõjupiirkonda, s. t.: nende mõju kehtib teatud tee lõigule. Loetletud märkidega kehtestatud kitsendus ulatub kuni lähima ristteeni; asulates autoteedel asula lõpuni; kauguseni, mis on näidatud märgi alla paigutatud lisatahvli; kohani, kus on märk «Piiramise lõpp».



MEIE KOHUSTAME

Kohustavad märgid on ümmargused, sinist värvi, valge kujutis märgil määrab tema tähenduse. Kohustavad märgid näitavad lubatud sõidusuunda, kohustavad juhti sõitma nii, nagu nõuab märk. Seega on kohustavate märkide otstarve ligilähedane keelavate märkidega: ka nemad teatavad juhile, mida tohib ja mida ei tohi teha. Kohustavaid märke on 12.

1. **Lubatud liikumissuund** — märgil on valge nool, mis näitab lubatud liikumissuundi. Sii «perekonda» kuulub viis märki, igaüks erineva otstarbega. Liikumine on lubatud ainult noolega näidatud suunas, kas siis paremale, vasakule, otse, otse ja paremale ning otse ja vasakule. Risttee ette seatud märk mõjub ainult ristteele. Risttee taha või tänava sügavusse seatud märk, mis kohustab liikuma ainult otse, mõjub lähima ristteeni, kuid ei keela hoovi sõitmiseks pöörata pare-

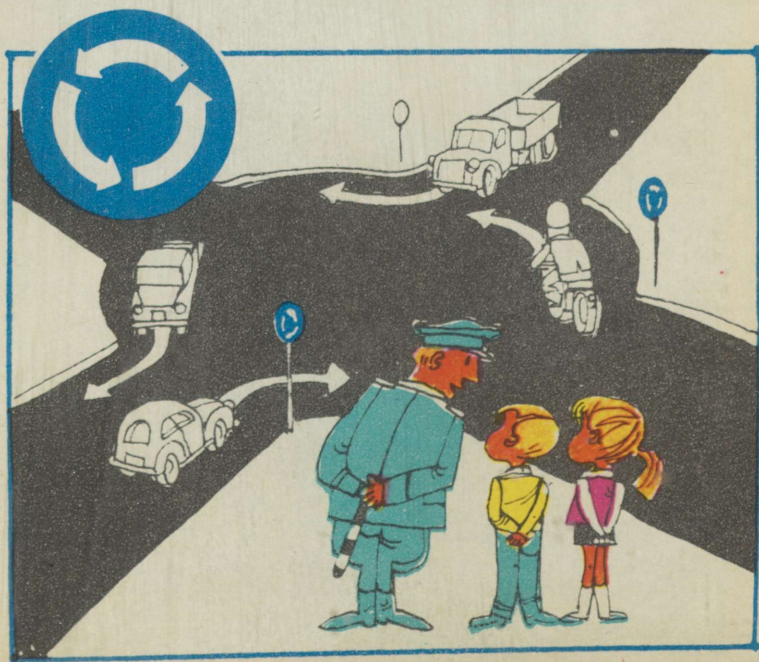


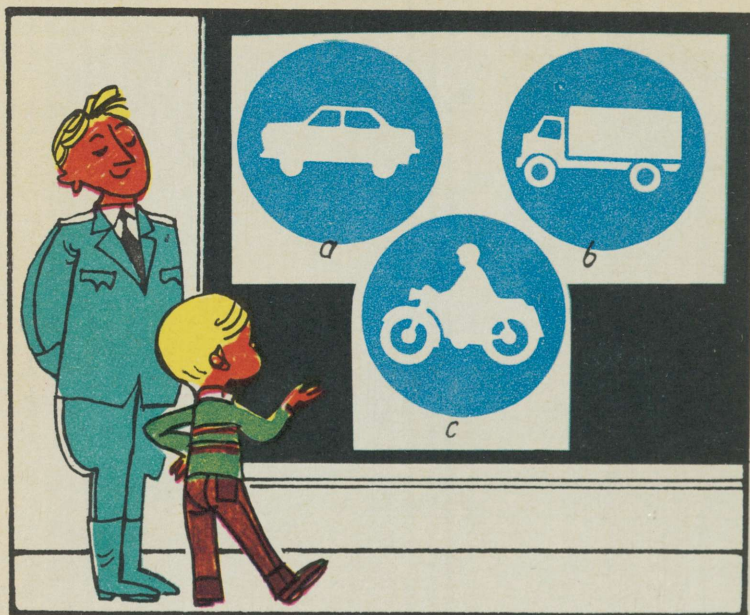
male. Väljakule seatud märk mõjub vahetult sellele ristumiskohale väljakul, mille ette ta on seatud (vt. lk. 130).

2. **Takistusest möödasõidu suund** — poolpõiki valge nool teravikuga allapoole näitab märgil paremale või vasakule. Seega on ühenimelisi märke kaks. See märk seatakse takistuste (sammast, liiklussaar jt.), ta nõuab takistusest möödasõitu ainult noolega näidatud poolelt. Märgi mõju on vahetult selle takistuse juures, mille ette ta on seatud (vt. lk. 130).

3. **Ringliiklus** — märgil on teravikkudega vastu kellaosuti liikumise suunda kolm osutavat kumerat joont. Märk seatakse ristteede või väljakute ette, milliste ületamine peab toimuma ringikujuliselt noolte poolt näidatud suunas. Märgi mõju ulatub väljakule või ristteele (vt. lk. 131).

4. **Sõiduautode liiklemine** — märgil on sõiduauto valge kujutis. Ta lubab liikuda ainult sõiduautodel. Teistel transpordivahenditel on lubatud erandina sõita märgi taga paiknevate objektide juurde ainult ühe kvartali ulatuses. Väljasõit



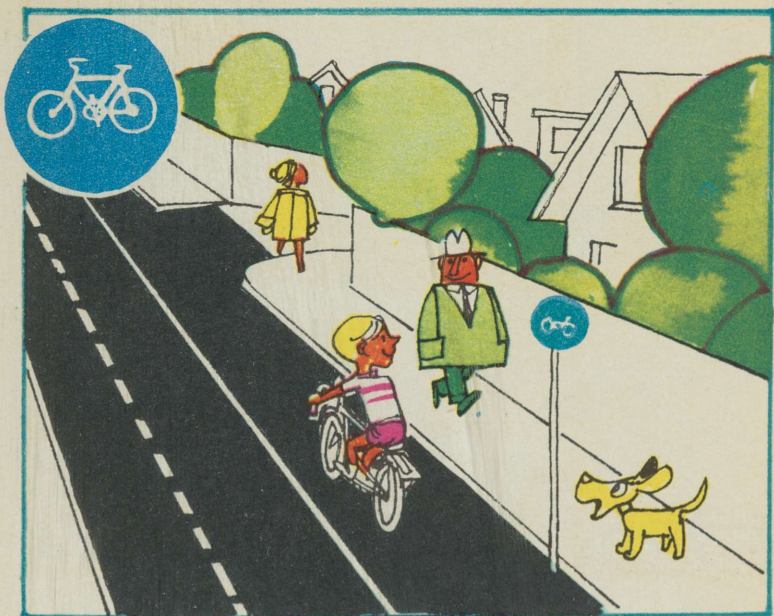


on lubatud igas suunas. Kui märk on seatud risttee taha, s. o. tänavalõigu algusse, siis tema mõju ulatub järgmise ristteeni. Kui märk asetseb risttee ees, siis tema mõju ulatub ristuvale tänavale, liikumine otsesuunas ei ole piiratud (vt. lk. 132).

5. **Veoautode liiklemine** — märgil on veoauto valge kujutis. Märk lubab ainult veoautode liiklemist. Tema paigaldamise kord ja mõju on samasugused kui märgil «Sõiduautode liiklemine».

6. **Mootorrataste liiklemine** — märgil on mootorratta valge kujutis. Märk lubab ainult mootorrataste, motorollerite ja mopeedide liiklemist. Tema paigaldamise kord ja mõju on samasugused kui märgil «Sõiduautode liiklemine».

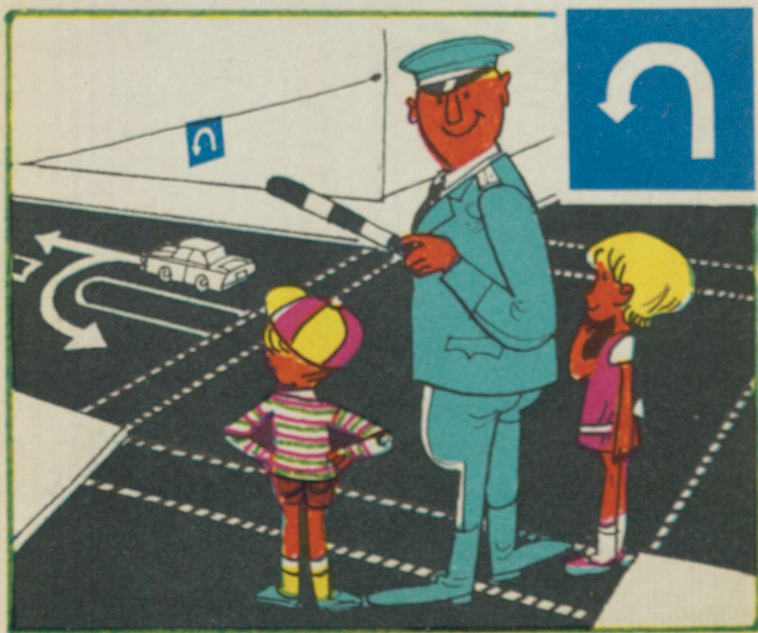
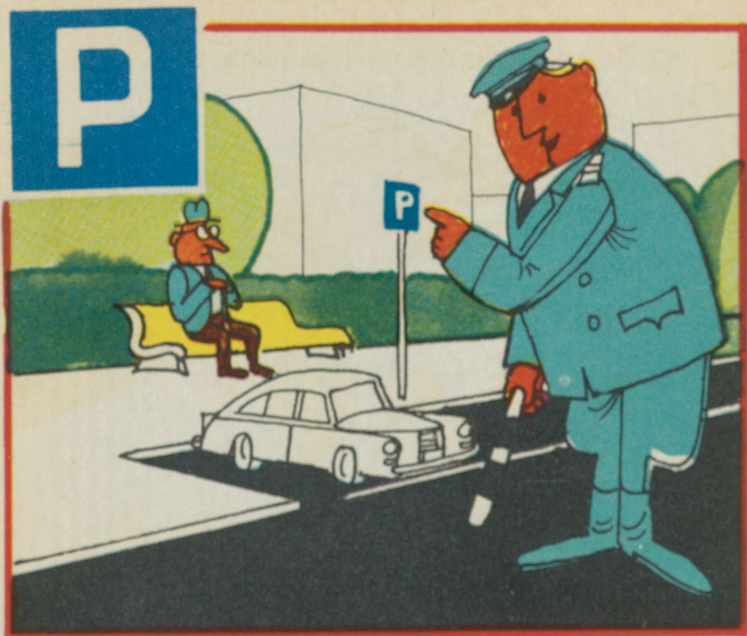
7. **Jalgrataste liiklemine** — märgil on jalgratta valge kujutis. Märk seatakse kohta, kus ühes suunas liikumiseks on



kaks või mitu sõiduteed. Jalgratturid (ka abimootoriga jalgratastel) on kohustatud sõitma ainult sellel sõiduteel, mille kohal on märk. Teiste transpordivahendite liiklemine on jalgratturite rajal keelatud (vt. lk. 133).

MEIE OSUTAME

Osutavad märgid ei keela ega kohusta transpordivahendite juhte millekski, kuid siiski on nad äärmiselt hädavajalikud igale juhile. Märkide otstarve on anda teelistele teenindava iseloomuga informatsiooni ja selgitusi, s. o. juhatada kätte asukohad sõidukite parkimiseks, autoturistidele laagri ööbimiseks, abivajajatele meditsiinilise abi punkti, toitlustamiskoha, autode remonditöökoja, telefoni ja bensiinijaama. Osutavad märgid teevad sõitmise teedel mugavaks, nad hoolitsevad teeliste heaolu eest.

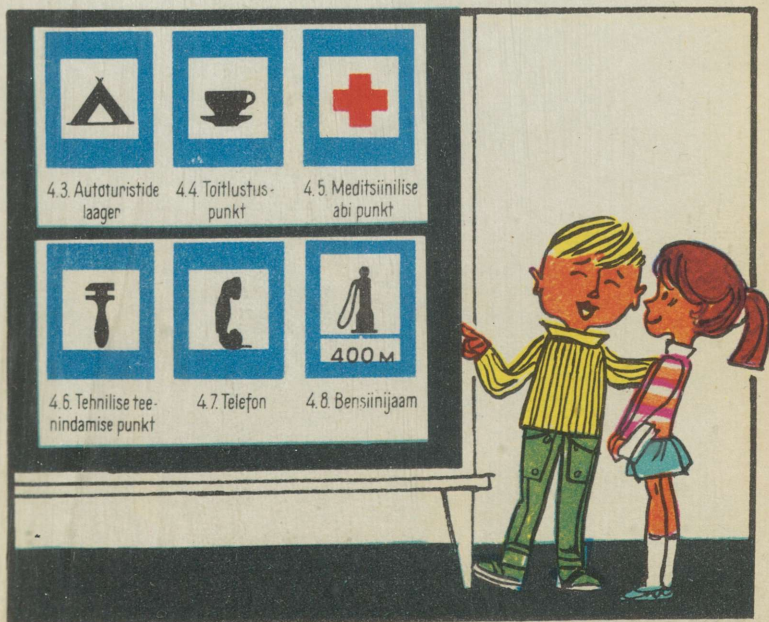


Osutavad märgid on helesinist värvi, ruudu- ja ristkülikukujulised. Märgil olev kujutis annab edasi tema tähenduse ja otstarbe. Osutavaid märke on 10.

1. **Parkimiskoht** — ruudukujulisel märgil on täht «P». Märk näitab kohta, mis on eraldatud sõidukite parkimiseks, ta seatakse vahetult parkimiskoha ette. Niisuguses kohas pole parkimine ajaliselt piiratud (vt. lk. 134).

2. **Tagasipöörde koht** — ruudukujulisel märgil on teraviku alla poole hobuserauakujuline valge nool. Märk seatakse tänava või tee telgjoone kohale ja näitab kohta, kus on lubatud pöörata liikumiseks tagasisuunas (vt. lk. 134).

3. **Autoturistide laager** — ristkülikukujulisel märgil on valge ruut, millel on telgi must kujutis. Märk näitab autoturistide laagri asukohta ja seatakse tee äärde vahetult laagri ette või märgi allosas näidatud kaugusele sellest. Kui laager asub teelt kõrval, siis seatakse märk tee hargnemiskoha ette. Sel juhul on märgi all laagri paiknemise suunda näitav nool ja kaugus laagrini (vt. lk. 135).



4. **Toitlustuspunkt** — ristkülikukujulisel märgil on valge ruut, mille keskel on tassi must kujutis. Märk näitab ühiskondliku toitlustamise asukohta. Märgi allosale kantakse kaugus ja noolega näidatakse suund toitlustuspunkti.

5. **Meditsiinilise abi punkt** — ristkülikukujulisel märgil on valge ruut, mille keskel punane rist. Märk osutab haigla või meditsiinilise abi punkti asukohta. Märgi allosale kantakse kaugus haiglani, nool näitab suunda sinna.

6. **Tehnilise teenindamise punkt** — ristkülikukujulisel märgil on valge ruut, mille keskel reguleeritav mutrivõti. Märk seatakse vahetult teenustöökoja ette või märgi allosas näidatud kaugusele sellest. Kui teenustöökoda asub teest eemal, siis on märgil ka suunda näitav nool ja kaugus sellest.

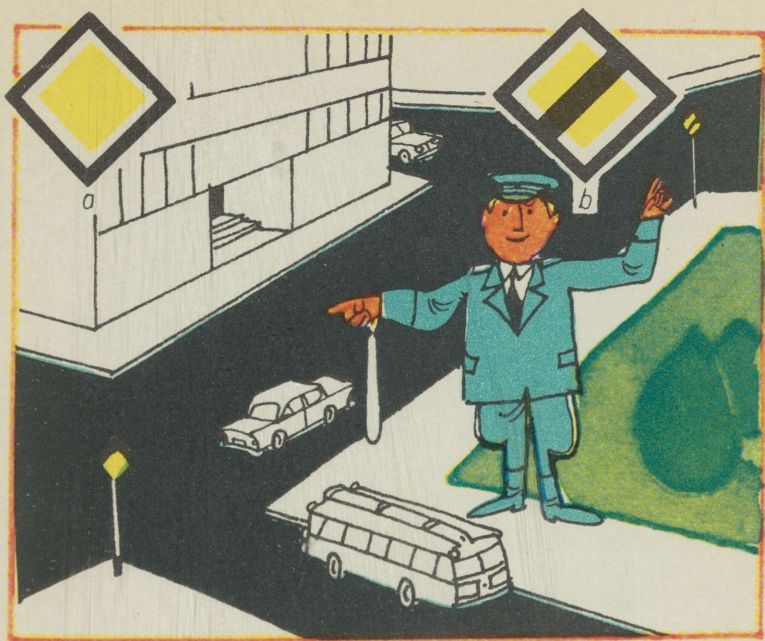
7. **Telefon** — ristkülikukujulisel märgil on valge ruut, mille keskel on telefoni kõnetoru. Märgi ülesseadmise nõuded on samasugused kui märgil «Tehnilise teenindamise punkt».

8. **Bensiinijaam** — ristkülikukujulisel märgil on valge ruut bensiniautomaadi kujutisega. Märgi ülesseadmise nõuded on samasugused kui märgil «Tehnilise teenindamise punkt».

9. **Peatänav või -tee** — kitsa musta äärisega ruut, mille keskel valgel taustal on kollast värvi ruut. Märk teatab juhile läbisõidu eesõigusest ristuvate tänavate või teede suhtes. Kui hoiatav liiklusmärk «Ristumine peatänavaga või peateega» teatab autojuhile, et ristuv tänav on peatee, kus liiklejal on läbisõidu eesõigus, siis osutab märk «Peatänav või -tee» teatab juhile, et tema asub peatänaval (teel), et temal on läbisõidu eesõigus. Märgi puudumisel on peateel liiklejail raske orienteeruda, sest nendele pole ju nähtavad ristuvatel tänavatel asuvad liiklusmärgid. Märgi mõju ulatub kohani, kus on paigaldatud märk «Peatänav või -tee lõpp» (vt. lk. 137).

10. **Peatänav või -tee lõpp** — samasugune märk kui «Peatänav või -tee», kuid musta põiktriibuga märk tähistab läbisõidu eesõigusega tänavaga või tee lõppu.

Vahel on ühte kohta seatud üles mitu erinevat liiklusmärki. Ega siin midagi väärilt ole. Niisugusel juhul üks märk ei välista tema kõrvale seatud märkide mõju. Kui näiteks on kõrvuti märgid «Veautode liiklemine keelatud» ja «Mööda-



sõit keelatud», siis need märgid teatavad juhtidele, et sellel tänaval on möödasõit iga liiki transpordivahenditele keelatud ja peale selle on keelatud ka veoautode läbisõit.

Seoses sportlike üritustega, rongkäikudega tuleb tänavatel ajutiselt liiklus ümber korraldada. Niisugustel juhtudel seatakse tänava sõiduteele madalatele tugeledele täiendavad liiklusmärgid ilma olemasolevaid märke maha võtmata. Niisugustel juhtudel peavad kõik juhid juhinduma ajutiste märkide nõuetest, mida tuleb teha isegi siis, kui nende tähendus ei sobi kokku alaliselt paigaldatud märkidega. Kui näiteks tänava ette on seatud alaline märk «Liiklemine keelatud», sõiduteel on aga ajutine märk «Lubatud liikumissuund», siis tuleb liikuda näidatud sõidusuunas, jättes täitmata «Liiklemine keelatud» märgi nõuded.

LIIKLUSMÄRKIDE LISATAHVLEID

Liiklusmärgid on autojuhtide «väsimatud» abilised. Tänavale ülesseatud liiklusmärk «töötab» 24 tundi päevas. Vahel on aga tarvis, et märgi mõju oleks kehtiv ainult päeval, ainult kõige elavama liiklusega tundide ajal, või et märgi mõju kehtiks ainult erinevatele sõidukitele. Märgi mahavõtmine ja ülesseadmine tunniks-paariks on tülikas. Märkide mõju piiravad liiklusmärkide lisatahvlid, mis kinnitatakse märkide alla (vt. lk. 139 ja 140).

1. **Märgi mõjupiirkond** — must arv kollasel tahvlil näitab märgi mõju ulatust, ta asetatakse keelavate märkide «Möödasõit keelatud», «Möödasõit veoautodele keelatud», «Pii-ratud kiirus», «Helisignaali andmine keelatud», «Peatumine keelatud» ja «Parkimine keelatud» alla.

2. **Kaugus objektini** — sinisel tahvlil olev valge arv näitab objekti kaugust, mis asub eespool või teest kõrval. Teest kõrval oleva objekti kaugust näitab tahvel, mille ots on noolekujuliselt terav ja suunatud objekti poole.

3. **Märgi kehtimisaeg** — kollasel tahvlil on märgitud kellaeg või nädalapäevad. Tahvlit kasutatakse keelavate märkide juures, ta aitab otstarbekamalt liiklust korraldada. On ju teada, et ristteel takistavad kõige enam liiklust vasakule pöördujad, sest nad peavad esiteks laskma läbi kõik vastasuunas liiklejad. Peatudes ristteel takistavad nad tagant tulevaid liiklejaid, sest kitsas tänav ei võimalda liikuda kahes reas ja seega on möödumine seisvast autost võimatu. Liiklus ristteel on häiritud. Olukorra lahendab vasakule pöörde keelamine ristteel, milleks seatakse üles keelav märk «Pöörde vasakule keelatud». Täielikult vasaku pöörde keelamist pole vaja, seda on tarvis teha ainult päeval, kui ristteed ületab palju sõidukeid. Olukorra lahendabki tahvlike, millele on märgitud kellaeg 8—17-ni. Ülejäänud ajal on vasaku pöörde teostamine lubatud.

4. **Ümbersõidu suund** — kollasel noolel must kiri «Ümbersõit». Tahvel näitab suunda ümbersõiduks suletud tänava pärast.

MÄRKIDE LISATAHVLIID

100 m

1. Märgi mõjuvöötkond

300 m

a

2. Kaugus objektini

1 km

b

KI 8-17

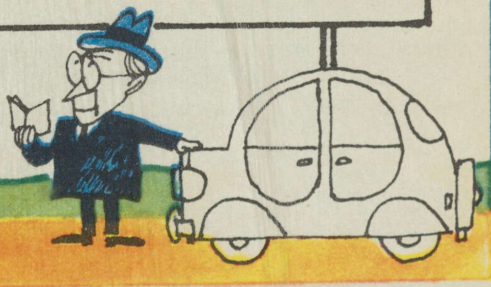
3. Märgi kehtivusaeg

ÜMBERSÕIT

4. Ümbersõidu suund



5. Transpordivahendi liik

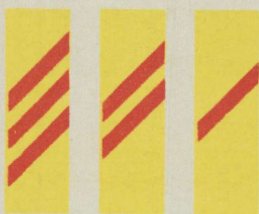


5. **Transpordivahendi liik** — kollasel tahvil on transpordivahendi must kujutis. Näitab transpordivahendi liiki, mille kohta märk kehtib. Kasutatakse keelavate märkide juures.

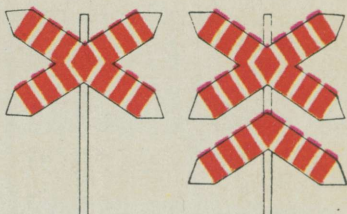
6. **Ohtlik raudtee-ülesõidukoht** — komplekti kuulub kolm kollast lisatahvlit, millel on 1—2—3 punast kaldtriipu. Tahvlid asetatakse püsti, eriti ohtliku raudtee-ülesõidukoha ette kahe hoiatava märgi vahele võrdsetele kaugustele.

7. **Hoidu rongi eest** — tahvel seatakse tõkkepuuta raudtee-ülesõidukoha ette. Ühe rööpapaariga raudtee ees koosneb tahvel kahest ristuvast, punaste triipudega valgest liistust, rohkem kui ühe rööpapaariga raudtee ees on tahvil täiendavalt veel kaks nurga all ühendatud liistu.

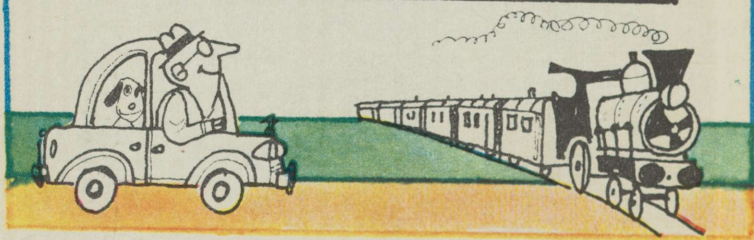
MÄRKIDE LISATAHLID



a
b
c
6. Ohtlik raudtee-ülesõidukoht



a
b
Viidad „Hoidu rongi eest“



VIIDAD

Erinevalt liiklusmärkidest pole viitadel standardset suurst ega tinglikke kujutisi (siluette). Viidad on kollast värvi, millel on hästi loetavad musta värviga kirjad, nad on riskülikukujulised, v.a. «Ülekäik» ja «Ühesuunaline liikumine». Viidad on väga vajalikud liiklemise korraldamisel tänavatel ja teedel, nad omavad liiklusmärkide jõu, s.t. kõik liiklejad on kohustatud ja peavad nende nõudeid täitma. Tänavatel võib sageli kohata järgnevaid viitasid.

1. **Ülekäik** — tähistab jalakäijate ülekäigukohta tänaval. Viit valmistatakse tavaliselt noolekujulisena, mille teravik näitab ülekäigu suunda. Meil ülesseatud viitadel on eesti- ja venekeelne kiri «Ülekäik», «ПЕРЕХОД». Viit seatakse üles kõnnitee äärelle, ta juhatab jalakäijatele kätte sõidutee ületamise koha väljaspool ristteed. Viida olemasolu ristteedel

pole nõutav, sest seal ületatakse sõidutee kõnniteede kulgemise suunas.

2. **Stopp** — tähistab kohta transpordivahendi peatamiseks edasiliikumist keelava valgusfoori signaali või reguleerija märguande korral, samuti märgi «Läbisõit peatusega keelatud» juures. Viit on eriti vajalik talvel, kui sõidutee on kaetud lumega ja sõiduteele kantud «Stoppjoon» pole nähtav.

3. **Ühesuunaline liikumine** — noolekujuline märk, keelab liiklemise vastu noole poolt näidatud suunda. Viit seatakse põiktänavast ühesuunalise liiklemisega tänavale väljasõitmise koha ette, et teatada juhtidele liiklemise korda tänaval. See viit on ka suureks abimeheks jalakäijatele, sest ta ütleb, kummal poolt on oodata sõiduki lähenemist sõidutee ületamisel. Jalgrattur võib noolega näidatust vastupidises suunas liikuda ainult jalgsi, tõugates jalgratast käekõrval.

4. **Sõiduridade arvu viit** — määrab kindlaks sõiduridade arvu, kusjuures viidal olevad suunavad nooled näitavad juhtidele lubatud sõidusuunad vastavast reast. Viit omab suurt tähtsust risttee kiiremaks vabastamiseks.

5. **Peatumine kohustuslik** — keelab rööbasteta transpordivahenditel peatusega möödaskõikude peatuskohas seisvast trammist reisijate sisenemise ja väljumise ajal. Viit on vajalik ohutuse tagamiseks jalakäijatele trammipeatustes.

6. **Õppesõit keelatud** — keelab läbisõidu iga liiki transpordivahenditele, millel toimub praktiliselt juhtimise õppimine.

7. **Hoidu auto eest** — valgusviit sõidukite halva nähtavusega väljasõidukohtades õuedest ja külgtänavatest. Viit nõuab juhtidelt ja jalakäijatelt suurendatud ettevaatlikkust.

Ka viitade mõju võib olla ajaliselt ja sügavuti (kaugus) piiratud, millest teatatakse ülesseatud lisatahvilil või märgitakse vahetult viidale.

On lubatud rakendada ka teisi viitasid, mis on vajalikud liiklemise ohutuse tagamiseks.

TEEVIIDAD

Teeviitade kuju pole piiritletud, nad on helesinist värvi, nooled, numbrid ja kirjad neil on valget värvi. Teeviitade ülesandeks on abistada juhte õige tee leidmisel: teatada asulate, linnade, järvede, jõgede, kolhooside jne. nimesid, teatada kaugusi asulate vahel, näidata suundi asulasse. Teeviidad abistavad juhte kõige otsema tee leidmisel, nad väldivad eksimisi. Teeviidad ei kohusta millekski, neil pole mõju- piirkonda, kuid juhtidele on nad väga vajalikud abilised.

1. **Kohanime viit** — seatakse asulate piirile, teatab linna, küla, asula, raudteejaama, jõe, järve jne. nime.

2. **Suuna viit** — seatakse ristteele ja ta näitab suunda ja kaugust märgitud kohani.

3. **Vahekauguste viit** — näitab kaugusi viidal märgitud kohtadeni. Kaugemal asuvate kohtade nimetused on ülal- pool. Viidale ei märgita üle kolme kohanime.

4. **Eelnev suunaviit** — näitab eelnevalt liikumissuundi koh- tadeni. Viidal olevate noolte asetus vastab teede ristumis- koha kujutusele. Viit seatakse 50—400 m risttee ette.

5. **Marsruudi märk** — näitab marsruudi numbrit. Liikle- mise hõlbustamiseks on hakatud maanteid marsrutiseerima, s. t. neile on antud number. Näiteks Tallinn—Tartu—Võru maanteele on antud marsruudi number 2. Juhil tuleb teel olles ainult jälgida ristteedel viita nr. 2 ja sõita antud suunas. Seega jääb ära keeruliste kohanimedega lugemine ja nende veelgi raskem meelespidamine. Pealegi on numbrid arusaadavad igast rahvusest inimesele.

6. **Kilomeetri viit** — rahvas kutsub teda tänaseni «kilo- meetripostiks». See viit näitab kaugust kilomeetrites tee (marsruudi) algusest lõpuni ja ka vastupidi. Ta on üles seatud teeveerde iga kilomeetri lõppu.

Liiduvabariikides kasutatakse viitadel pealiskirju rahvus- ja vene keeles, või vene keeles ladina tähtedega kirju- tatult.

LIIKLUSMÄRKIDE VAENLASED

Juba kaugelt paistab igale liiklejale silma kirendav liiklusmärk. See tema ülesanne ongi, et õigeaegselt informeerida sõidukijuhte valitsevast ohust ja liiklemistingimustest. Pole aga head halvata. Märgi eredad värvid meelitavad ligi ka vaenlasi.

See juhtum leidis aset Tallinnas.

Kõnnitee servas seisab naine, ta piidleb paremale, vasakule, heidab kärsitu pilgu kellale — ilmselt ta kiirustab kuhugi, ootab taksot. Viimaks ometi sõidab kõrvaltänavast helehäll takso rohelise tulukesega katusel. Auto peatub. Paukudes sulgub autouks, naine nõjatub kergendatult istme pehmele seljatoele, ütleb juhile aadressi. Kõik on korras, nüüd pole enam hilinemist karta, jõuab õigeks ajaks...

Kunderi ja Hermani tänava risttee. Takso läheneb ristteele, samale ristteele läheneb kõrvaltänavalt veoauto. Üks autodest peaks nüüd peatuma, andma teisele teed risttee ületamiseks. Midagi taolist ei toimu. Viimasel hetkel küll märkasid juhid, et kokkupõrge tuleb, pidurdasid — hilja... Ootamatult katkes sõit, äsja taksoisse istunud naine ei jõudnud sihtkohta. Õnneks ei saanud inimestest keegi tõsisemalt vigastada, kuid sõidukid purunesid.

Mis oli õnnetuse põhjuseks? Nagu asja uurimine näitas, põhjustas õnnetuse liiklusmärgi puudumine. Õieti oli õnnetuse peasüüdlaseks üks paljudest liiklusmärkide tundmatutest vaenlastest. «Kangelane» oli paari tabava viskega purustanud märgi «Ristumine peatänavaga või -teega». Märgi puudumine viiski segadusse veoauto juhi. Lähenedes ristteele ta ei näinud liiklusmärki (ei saanudki näha), ta pidas ristteed ühelliigiliste tänavate ristumiskohaks ja vastavalt liiklusreeglitele jälgis ta paremalt poolt lähenevaid sõidukeid. Samal ajal taksojuht, kes lähenes ristteele veoauto suhtes vasakult poolt, teadis, et ta sõidab peatänaval ja võib liikuda. Oma arvestustes eksisid mõlemad juhid, vaatamata sellele, et nad ületasid ristteed vastavalt reeglitele. Mõlemal oli õigus. Segadust tekitas liiklusmärgi puudumine.

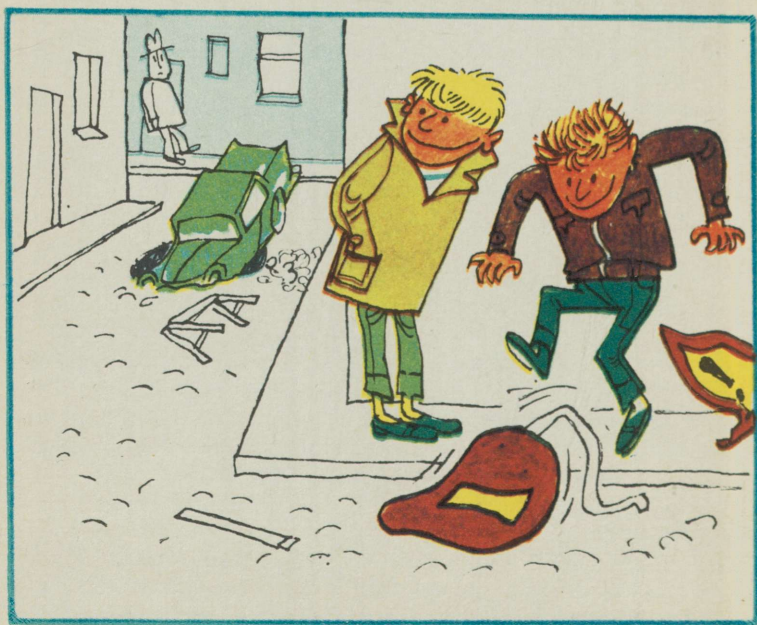
Nii pani liiklusmärgi tundmatu vaenlane mõtlematult ohtu nelja inimese elu. Nagu näha, pole kividega liiklusmärkide pildumine, nende rikkumine tühipaljas süütu vallatus, see pole mitte ainult huligaansus, see on k u r i t e g u. Autos oleks sama hästi võinud sõita sinu ema, isa, õde, vend, sõber, sina

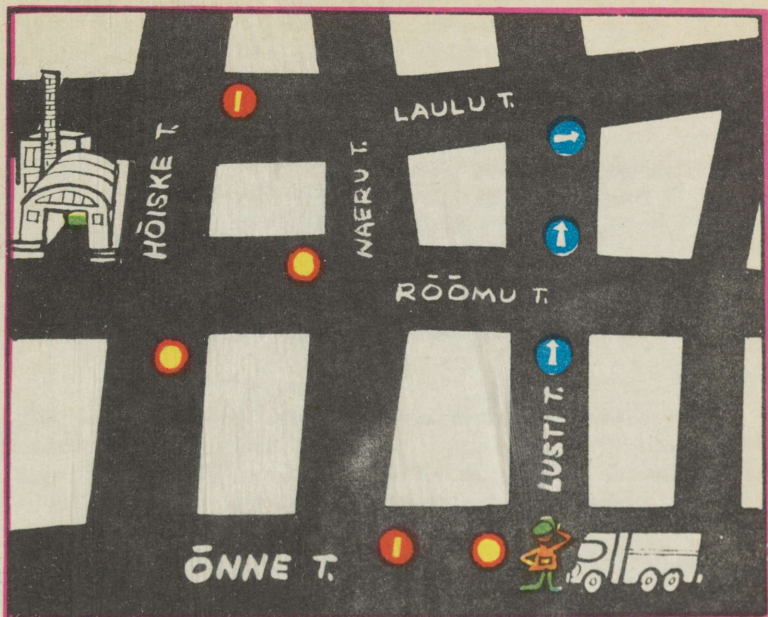
ise... Osavasti visatud ja liiklusmärki tabanud kivi võib surmata korraga mitu inimest. See ei ole lihtsalt hoop plekitüki, vaid eelkõige inimese pihta.

Eriti kütkestavad möödujate tähelepanu ja nakatavad tegutsema ajutiselt ülesseatud liiklusmärgid, mis on kinnitatud ajutistele alustele. Siin ollakse agarad määrke ümber tõstma. Kuritegev agarus on siin seletatav sellega, et märgi asendi muutmine ei nõua erilist vaeva. Märk pööratakse lihtsalt ümber ja ta näitab teed vastupidises suunas, mõnikord tõstetakse märk eemale, visatakse teekraavi.

Tartu maantee 62. kilomeetril põrkasid kokku sõidu- ja veoauto. Tagajärg oli kohutav: surma sai 4 ja vigastada 7 inimest. Ka siin oli liiklusmärk saladuslikul kombel sattunud maanteekraavi.

Veel kord: igasugune liiklusmärkide meelevaldne ümberseadmine kõrvaliste isikute poolt ja nende rikkumine on äärmiselt ohtlik — see võrdub kuriteoga.





Ülesanne

Veoauto sõidab tehasesse. Teel kohtub ta liiklusmärke: «Liiklemine keelatud», «Lubatud liikumissuund», «Sissesõit keelatud». Läheduses pole autoinspektorit, kellelt küsida luba enam kui ühe kvartali läbisõiduks.

Kuidas jõuab juht sihtkohta liiklemiseeskirju rikkumata?

Vastus:

Esimene tee

Õnne tänaval olevad liiklusmärgid «Liiklemine keelatud» ja «Sissesõit keelatud» teevad läbisõidu võimatuks. Sel tänaval puudub ka võimalus tagasipöördumiseks. Juht pöörab paremale, Lusti tänavale. Kohustav liiklusmärk «Lubatud liikumissuund», asetatuna risttee ette, kohustab juhti sõitma otse üle Rõõmu tänava. Sama märk risttee taga

keelab juhile tagasipöörde ja väljasõidu Rõõmu tänavale. Juht sõidab edasi järgmise ristteeni, kus märk «Lubatud liikumissuund» kohustab juhti pöörama paremale, Lauulu tänavale. Juht sõidab ümber kvartali ja jätkab liikumist mööda Rõõmu tänavat tehase suunas. Jõudes Naeru tänavani, on risttee taga märk «Liiklemine keelatud». Juht pöörab vasakule ja jõuab mööda Naeru tänavat Õnne tänavale. Õnne tänavalt teeb pöörde paremale ja läheneb tehasele mööda Hõiske tänavat. Hõiske ja Rõõmu tänavast risttee ees on märk «Liiklemine keelatud». Siit võib juht erandina sõita välja ristuvale, s. o. Rõõmu tänavale ühe kvartali piires, et sõita objektini. Juht sõidabki tehase väravast sisse.

Teine tee

Pärast paremale pööret Lusti ja Lauulu tänavast ristteel võib juht Lauulu tänavalt tagasi pöörata. Tagasisuunas, mööda Lauulu tänavat liigub auto kuni Naeru tänavani, sealt pöörab vasakule ja jätkab sõitu tehasesse vastavalt esimesele teele.

Kordamisküsimused

1. Liiklusmärkide otstarve, nende ülesanne.
2. Missugustesse gruppidesse märgid jaotatakse?
3. Millist kuju omavad hoiatavad, keelavad, kohustavad ja osutavad liiklusmärgid?
4. Milline erinevus on liiklusmärkide ja viitade vahel?
5. Mille poolest erinevad viidad teeviitadest?
6. Mida tähendab liiklusmärk «Jalakäijad»?
7. Mida tähendab liiklusmärk «Lapsed»?
8. Mida tähendab viit «Ühesuunaline liiklemine»?
9. Näidata märki «Sissesõit keelatud».
10. Näidata märki «Liiklemine keelatud».
11. Näidata märki «Ristumine peatänavaga või -teega», selgitada märgi tähendust.
12. Lisatahvlite otstarve.
13. Näidata märki «Jalgratastel liiklemine keelatud». Kuidas jõuab jalgrattur sihtkohta, kui see asub märgi taga?
14. Mida peab tegema õpilane, kui ta näeb, et liiklusmärk on maha kukkunud?

9.

SÕIDUKIIRUS, AUTO PEATUMINE

Auto sai hoo sisse
Oleme roolis, poiss jookseb teele . . .
Sõidukiirus ja ohtlik tsoon
Transpordivahendi kaal ja ohtlik tsoon
Teekatte seisukord ja ohtlik tsoon
Kui kiiresti võib sõita
Kordamisküsimused

AUTO SAI HOO SISSE

Autode ja mootorrattaste peamiseks vooruseks on nende suur liikumiskiirus. Mida suurem on sõidukiirus, seda pikema vahemaa läbib sõiduk ühe ajaühiku (sekundi, minuti, tunni) vältel. Kiiremini kõndides, kiiremini sõites jõuab ka kiiremini pärale. Kui kaugele keegi tunni ajaga jõuab?

Inimene kõndides	— 4—5 km
Hobuveok	— 8—12 "
Jalgratas	— 15—20 "
Mootorratas	— 60—90 "
Veoauto	— 50—70 "
Autobuss	— 60—70 "
Sõiduauto	— 60—120 " kaugusele.

Et läbida 60 kilomeetri pikkune tee, peab inimene kõndima kolm päeva (igaüks aga polegi selleks suuteline), auto viib aga ühe tunniga kohale. Sõidukite abil jõuavad kiiremini sihtkohta reisijad, kaup, ehitusmaterjalid ja igasugused veosed — seda kõike mootorsõidukeilt nõutaksegi, inimene selleks nad enda tarvis loonud ongi. Kõik oleks hästi, kui autojuht istuks autorooli taha, käivitaks mootori ja alustaks sõitu Tallinnast Tartu poole ning teel ei pruugiks kordagi pidurdada ega vähendada kiirust. Head pole aga halvata. Autojuht peab teel õige sagedasti pidurdama, sest siin kohtab ta igasuguseid ohte. Eemal mustendabki teekattes auk,

sõiduteele astus ettevaatamatu jalakäija — kõike seda peab juht varakult märkama, et aegsasti pidurdada. Peatama autot momentaanselt pole ükski inimene suuteline. Milles peitub saladus?

Paigalt hakkab auto liikuma aeglaselt. Raskelt koormatud veok kogub pikaks teekonnaks endasse vaevaliselt jõudu. Iga meetriga muutub liikumine kergemaks, mootori undamine aga vaiksemaks. Tavaliselt öeldakse: «Auto võttis hoogu, ta sai hoo sisse.» Igal liikuval esemel, igal sõitval autol, mootorrattal, jalgrattal ja kõndival inimesel on oma hoog, oma energia, mis oleneb tema kaalust ja liikumiskiirusest. Mida raskem on auto kaal, mida suurem on tema liikumiskiirus, seda suurem on ta hoog, seda suurem on ta energia hulk. Et aga sõitvat autot peatada, on vaja hoost üle olla, tuleb tekitada autorataste ja tee vahele niisugune hõõrdejõud, mis oleks hoost tugevam ning peataks auto. Kui me lülitame auto mootori välja, siis endasse kogunud hoovarudega liigub see veel teatud maa edasi, seni kuni tema hoog on raugenud. Kui aga tahame autot enne peatada, siis on vaja aeglustada rataste pöörlemist, mida teeb juht piduripedaalile vajutamiseega. Mida tugevamini juht pedaalile vajutab, seda aeglasemalt pöörlevad rattad, seda suurem on hõõrdumine kummi ja teekatte vahel. Järsul pidurdamisel on kuulda iseloomulikku läbilõikavat kriuksumist, vahel isegi tõuseb kummide alt suitsu, asfaldile aga jääb must jälg, asfalt sulab üles. See on soojusest, mis tekib hõõrdumisel. Olgu pidurdamine nii kiire ja tugev kui tahes, auto liigub ikkagi veel mingisuguse vahemaa edasi. Öeldut võib igaüks hõlpsasti kontrollida ja selles veenduda. Proovige paigalt jooksma hakata. Läbinud mõnikümmend meetrit, saate alles õige hoo sisse, s. o. selle ajaga kogunes energia jooksjasse. Nüüd proovige järsult peatuda. See on võimatu. Keha tahab iseenesest edasi liikuda. Seismajäämiseks kulub jooksjal õige mitu sammu. Miks? Ka siin on tegu hoo ja hõõrdejõu omavahelise võitlusega. Inimese hoog on küll võrdlemisi väike, kuid ka siin ei tule tee pinnase ja inimese jalatalla vahel tekitatud hõõrdumine hoo kohese pidurdamisega toime, jooksja ei suuda järsku seisma jääda, isegi mitte siis, kui ta seda igati tahaks.

Nii polegi olemas niisugust jõudu, mis silmapilkselt saaks jagu hoost ja koheselt peataks liikuva auto. Pärast pidurdamise algust kuni peatumiseni liigub ta ikkagi teatud maa edasi. Seda vahemaad nimetatakse pidurdusteeks (P).

OLEME ROOLIS, POISS JOOKSEB TEELE...

Oletame, et kõigil meil on juhiloa, oleme autojuhid. Istume sõiduauto rooli taha, käivitate mootori, alustame sõitu. Sõidame mööda linnatänavat. Ilm on selge, asfalt sõiduteel kuiv, enesetunne, tuju ja meeleolu hea. Me pole uljad kihutajad, oleme tavalised kogenud autojuhid. Auto kiirusemõõtja osuti liigub väärdes 20-le, 30-le, 40-le. Nii sõidamegi 40 kilomeetrit tunnis — see on küllaldane ja mõõdukas kiirus sõiduautole linnas sõitmiseks. Pole laita: päris tore on istuda roolis ja juhtida autot. Majad, jalakäijad ja teised autod libisevad nagu iseenesest meist mööda ja jäävad seljataha. Mõned väledad taksoautod kihutavad meist mööda, aga see meid ei häiri. Peab ütleva, et ka jalakäijad käituvad täna kuidagi korralikumalt. See võib meile aga lihtsalt nii tunduda seepärast, et enamus õpilasi on praegu koolis, tänaval on ruttajaid ja jooksvaid poisse-tüdrukuid vähem. Sõidame tähelepanelikult, jälgime sõiduteed ega lase silmist ka kõnniteed: siit võib mõni hooletu jalakäija astuda sõiduteele. Korraga tormab üks poiss joostes sõiduteele, otse meie auto ette. Välkkiirelt vilksatab peas mõte: nüüd peab pidurdama. Surume piduripedaalile... Ohu märkamise momendist kuni vajutamiseni piduripedaalile kulub teatud aeg, mida nimetatakse juhi reageerimisaegaks (R_A). See aeg on küll väga lühike, isegi tühisena näiv, kuid omab määratu suurt tähtsust. Tervel inimesel on see keskmiselt 0,8 sekundit. Seni kui inimese peaju «telefoneerib» ja annab jalale käsu pidurdamiseks, liigub auto edasi. Reageerimisaja kestel läbitud maad nimetatakse reageerimisteedeks (R_T).

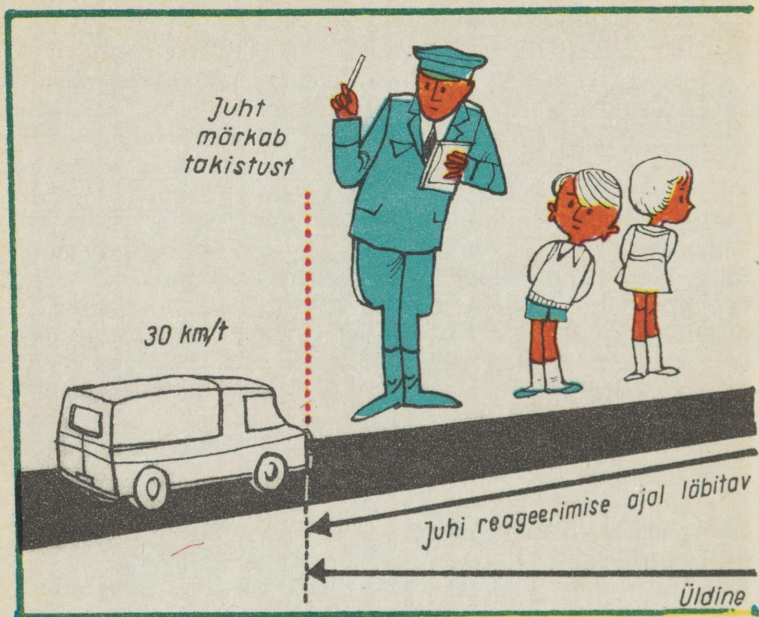
Pärast vajutamist piduripedaalile aeglustavad rattad pöörlemist, nad jäävad isegi seisma, auto aga liigub lohisedes edasi. Hõõrdejõud pole veel hoost võitu saanud. Lõpuks auto peatub. See on pidurdustee (P_T).

Vahemaad teel oleva ohu märkamise momendist kuni auto peatumiseni nimetatakse peatumisteedeks (P_{TL}).

Seega:

auto lõplik peatumistee (P_{TL}) = reageerimistee (R_T) + pidurdustee (P_T).

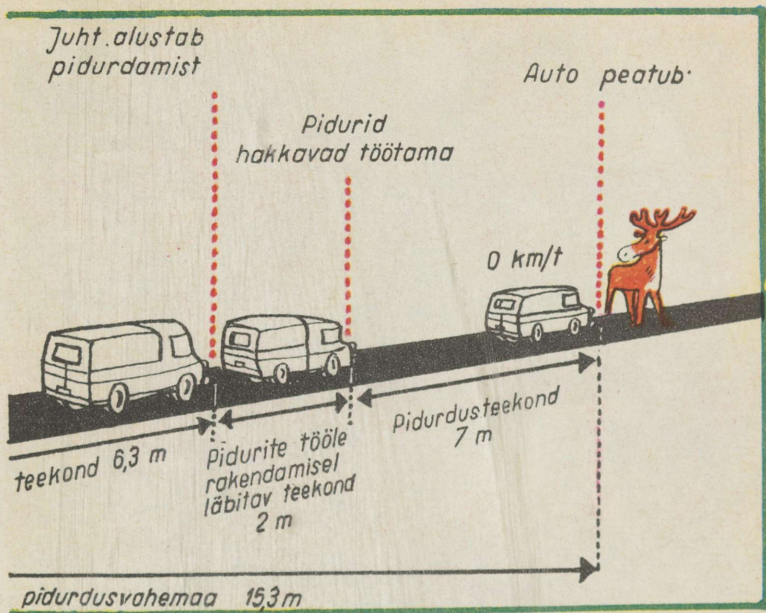
Õnneks oli poiss saanud autolt tühise müksu. Suurest ehmatusest oli poisi nägu kaame ja nutt varaks. Hea, et kõik nii läks. Seni kui autojuht rääkis poisiga, oli keegi pealtnägijaist



juba helistanud kiirabisse (telefon 03) ja miilitsasse (telefon 02) ning peagi lähenes tänava käänaku tagant sireeni uulates kiirabiauto ja seejärel ka autoinspektor. Arst vaatas poisit üle, kompas käsi ja jalgu — luud-kondid terved, isegi kriimustusi polnud kusagil. Poisi ülevaatuse lõpetanud, läks arsti murelik nägu märgatavalt rõõmsamaks, ütles, et see mees elab nende abita veel sada aastat... ainult tänaval olgu ettevaatlik.

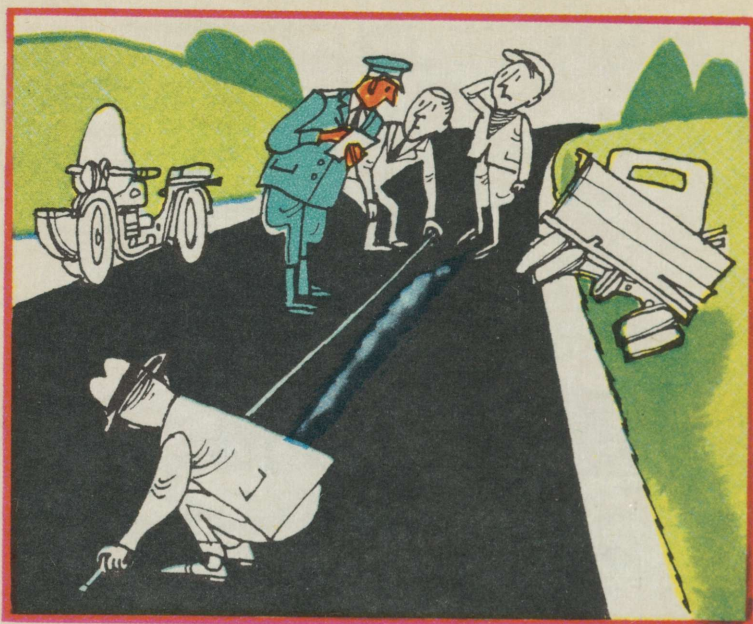
Autoinspektor kirjutas poisit nime, kooli ja koduse aadressi üles. Rahustuseks patsutas poisile õlale ja lisas: «See õppetund jäägu sulle eluks ajaks meelde — tänaval ei tohi joosta. Nüüd aga mine ilusasti koju, see ju siin lähedal, ainult mõni maja edasi.» Poiss pühkis varrukaga näolt viimase pisararaasu, palus kogeldes, et ärgu miilitsaonu isale-emale ja kooli sellest teatagu... «Ma enam kunagi tänaval ei jookse...»

Kõik oleks aga võinud lõppeda teisiti. Kuidas? (Õpilased, loetlege ise tagajärgi.)



Poiss oleks võinud saada vigastada, oleks võinud jääda invaliidiks. Poisile otsasõidu vältimiseks oleks autojuht võinud pöörata rooli paremale või vasemale, ning suutmata autot peatada, sõita kõnniteele, kus vigastanuks teisi jalakäijaid. Autojuht oleks võinud pöörata kõrvale, sõita vastu maja või posti ja saada ise vigastada jne.

Autoinspektori töö õnnetuskohal polnud sellega veel lõppenud, see alles algas. Tuleb ju kindlaks teha, millise kiirusega auto sõitis, kas mitte autojuht pole rikkunud liikluseeskirjade nõudeid? Esmalt möödab autoinspektor ära pidurdusjälje pikkuse. See on liiklusõnnetuse uurimisel kõige tähtsam, sest see ütleb, millise kiirusega auto sõitis. Iga õnnetuseosaline autojuht ja pealtnägija peab esmajärjekorras osutama abi kannatanule, teatama juhtunust kiirabisse ja miilitsale, seejärel mitte liigutama paigast autot, tegema kõik pidurdusjälje säilitamiseks. Teised autod võivad ju sealt üle sõita ja jälje- sootuks kustutada. Samasuguse pahandusega võivad hakkama saada ka sündmuskohale kogunenud uudishimulikud



jalakäijad: nad tahavad näha ja teada, mis juhtus, trügi-
vad auto ümber, kõnnivad pidurdusjäljel, seda tead-
matult kustutades. Kui jälg on asfalteel, siis selle säilitamise
lihtsamaks mooduseks on see, kui kivikilluga kaapida jälje
algusse jooned, et hiljem oleks teda võimalik mõõta.

Pidurdusjälje pikkus oli 12 meetrit. See on pidurdus-
tee, mille auto läbis pidurdamise algusest kuni peatu-
miseni. Seejärel võttis autoinspektor mapist tabeli ja
arvutas, võrdles ja ütles autojuhile, et ta sõitis kiirusega
40 kilomeetrit tunnis. Poissi aga nägi teele jooksmas
20—25 meetri kauguselt. Kuidas sai autoinspektor seda
teada? Arvutame. Tuletame meelde, et pidurdustee (P_T) +
reageerimistee (R_T) = peatumistee (P_{TL}). Pidurdustee pik-
kus on teada, see on 12 meetrit. On tarvis leida reageerimis-
tee. Võtame juhi reageerimisajaks 1 sekundi. Mitu meetrit
sõidab auto 1 sekundi kestel, kui tema sõidukiiruseks on 40
kilomeetrit tunnis? Tunnis on 60 minutit, 1 minutis 60 sekun-
dit ja tunnis $60 \times 60 = 3600$ sekundit.

Kilomeetris on 1000 meetrit, seega 40 kilomeetris 40 000 meetrit.

$40\,000:3600=11,1$ meetrit, mis ongi reageerimistee (R_T) pikkus.

Peatumistee (P_{TL}) pikkuseks on:

$$12\text{ m} + 11,1\text{ m} = 23,1\text{ meetrit.}$$

Nii kaugelt nägi juht poisi jooksmist teele. Kui ta oleks teda märganud lähemalt kui 23 meetri kauguselt, oleks otsust poisile olnud täiesti vältimatu, tagajärjed oleksid olnud kurvemad. Sõites tasasel kuival asfaltteel kiirusega 40 kilomeetrit tunnis, on sõiduauto juht pärast ohu märkamist suuteline autot peatama 23 meetri järel. Seda vahemaad nimetatakse ohtlikuks tsooniks, siia ei tohi keegi sattuda. Igal liikuväl sõidukil on oma ohtlik tsoon sõiduki ees, mille pikkus oleneb: sõidukiirusest, sõiduki kaalust, sõidutee profiilist (tasane, tõus, kallak) ning teekatte ja kummide protektori seisukorrast.

SÕIDUKIIRUS JA OHTLIK TSOON

Mida kiiremini sõidab auto, seda pikema tee ta läbib ühe sekundi vältel. Kiiruse suurenemisega suureneb eelkõige vahemaa, mille läbib auto juhi reageerimisajal. Mida suurem on kiirus, seda suurem on auto hoog ja seepärast pikeneb ka pidurdustee, üldkokkuvõttes aga ohtlik tsoon.

Ohtliku tsooni pikkus meetrites kuival asfaldil sõiduauto erinevate kiiruste juures

Kiirus km/t	Reageerimistee juhi reageerimisaja ühe sekundi juures (R_T)	Pidurdustee (P_T)	Ohtlik tsoon (P_{TL}) ($R_T + P_T$)
10	2,8	0,8	3,6
30	8,3	7,2	15,5
50	13,9	19,6	33,5
60	16,7	28,4	45,1
80	22,2	43,2	65,4
100	27,8	78,7	106,5
120	33,3	113,0	146,3

Kiiruse suurenemisega kahekordselt suureneb ohtlik tsoon kolmekordselt. See aga tähendab seda, et läheneva sõiduki eest üle sõidutee minna on ohtlik. Kunagi ei tohi mõelda: «Ma ehk jõuan...» ja seejärel astuda kiirustades sõiduteele. Kui näiteks sõiduauto läheneb 60-kilomeetrise tunnikiirusega, on üle sõidutee minek 50 meetri kauguselt riskantne, sest siis ollakse juba ohtliku tsooni piiril. Ohutult võib sõiduteed ületada läheneva auto ees siis, kui ta on eemal vähemalt kaks ohtliku tsooni pikkust. Loomulikult on jalakäijal raske täpselt kindlaks määrata eemalt läheneva auto sõidukiirust ja arvutada välja ohtliku tsooni pikkust. Seda pole ükski jalakäija suuteline tegema, mispärast tulebki «eksida» enda ja läheneva auto vahemaa määramisel ikka rohkem — see on kõige parem retsept ja ohutuse tagatis.

Eriti raske on hinnata läheneva auto kaugust ja selle ligilähedast sõidukiirust videvikus, pimedal ajal, uduse ilmaga, vihma- ja lumesajus. Nähtavus on siis halb. Kogu ümbrus on kuidagi hajunud, maastikul puudub sügavus, inimese ruumilisuse taju on järsult halvenenud. Läheduses olevad puud, hooned, telefonipostid, sõidukid ja inimesed paistavad petlikult kusagil kaugemal, tegelikult on nad aga palju lähemal. Niisugune peibutus on igale liiklejale äärmiselt ohtlik. Näha lähenevat autot kaugemal kui ta on, kutsub jalakäijat sõiduteed ületama, meelitab teda astuma ohtlikku tsooni, otse auto ette.

Halb on näha autosid, mis sõidavad videvikus või pimedal ajal halvasti valgustatud tänavatel. Ka gabariittuledega tunduvad nad olevat kaugemal. Igasuguse «pettuse» ja pahanduste vältimiseks on kõige mõistlikum oodata ära ka kaugel oleva sõiduki möödumist ja seejärel minna üle sõidutee.

TRANSPORDIVAHENDI KAAL JA OHTLIK TSOON

Mida raskem on sõiduk, seda rohkem hoogu on ta endasse liikumisel kogunud. Nii ongi ühesuguse sõidukiiruse juures erinevatel sõidukitel erinev pidurdustee (P). Veoautode juures omab tähtsust ka koorma kaal, tühja veoautot on kergem peatada kui koormatut.

Erinevate sõidukite ohtliku tsooni pikkus meetrites kiiruse juures 60 km/t (normaalsed sõidutingimused):

Sõiduki nimetus	Reageerimistee juhi reageerimisaja 1 sek. juures (R_T)	Pidurdustee (P_T)	Ohtlik tsoon (P_{TL}) ($R_T + P_T$)
sõiduauto	16,7	28,4	45,1
veoauto (4 tonni) tühi	16,7	33,0	49,7
veoauto (4 tonni) koormaga	16,7	42,5	59,2
veoauto (8 tonni) tühi	16,7	37,7	54,4
veoauto (8 tonni) koormaga	16,7	47,1	63,8
autobuss	16,7	47,1	63,8

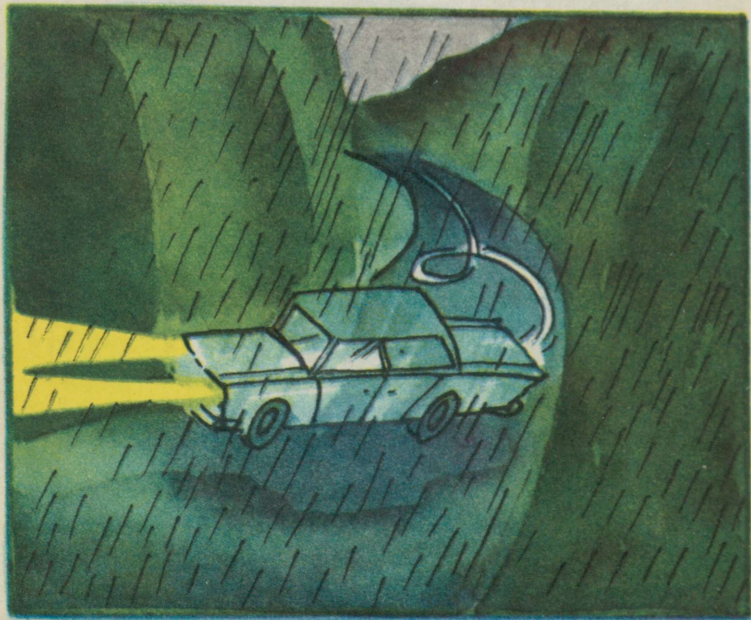
Nagu tabelist nähtub, suurendab koorem veoauto pidurduste peaaegu kolmandiku võrra. Pealegi võib järsul pidurdamisel raske koorem nihkuda ettepoole ja muljuda puruks autokabiini. Pidurdamisel on uskumatult «nobedad» ettepoole libisema märjad ja jäätunud palgid. Niisuguse ettenägematu pidurdamise võib aga esile kutsuda hooletu jalakäija, kes astub sõiduteele läheneva auto ette. Sütuna näiv samm võib aga veoauto kabiinis olijaile väga kurvalt lõppeda.

TEEKATTE SEISUKORD JA OHTLIK TSOON

Kõige enam avaldab mõju pidurdustee pikkusele teekatte seisukord. Mida karedam on tee pinnas, seda paremini sisetuvad sõiduki rattad teega, ja kui pidurdusel aeglustub rataste pöörlemine, siis ei teki libisemist. Auto pidurdamisel on see kõige tähtsam. Hea tee kõige paremaks omaduseks on tema karedus. Meil kaetakse teid asfaltbetooniga, asfaldiga, kivikillustikuga ja kruusaga. Neil kõigil on

erinev kareduse aste. Autojuhtidele meeldib kõige paremini kivi-killustikuga kaetud asfalttee. Tunduvalt halvem on sile asfalt. Neid kahte teekatet võib piltlikult võrrelda nagu liivapaberit tavalise vihikulehega. Proovige tõmmata sõrmedega üle liivapaberi kareda pinna. Kuidagi iseenesest sidaduvad sõrmeotsad paberiga. Sootuks teine on lugu sileda paberiga, sõrmed libisevad kergelt üle paberi, sidadumine on tunduvalt halvem. Samasugune on olukord sõiduki rataste veeremisel mööda erinevaid teekatteid.

Uskumatult suurt mõju teekattele avaldab ilmastik. Kõige parem on sidadust kuival teekattel. See halveneb tunduvalt märjal teel. Eriti petlik ning suurt ohtu sõidukitele ja jalakäijatele teeb vihmajärg algus. Teele langenud esimesed vihmapiisad segunevad teel oleva tolmuga, kattes selle õhukese ligase kelmega. See halvendab järsult sidadust rataste ja teekatte vahel, auto juhtimine on raskendatud, teekäänakutel võib kaotada juhitavuse, ka kõige väiksem rooli pööre võib esile kutsuda külglisemise. Vihmajärg algus paneb



kõige suuremasse ohtu mootorratturid. Kaherattalisi sõidukeid on siis raske juhtida, sõiduk võib kergesti libiseda ja kukkumine on möödapääsmatu. Mõne aja pärast uhub vihmasadu teelt ligase kelme, rataste sidestus teega mõnevõrra paraneb, kuid ta on ikkagi tunduvalt halvem kui kuival teel. Miks?

Kogu pahandus peitub selles, et sõiduki ratas ei jõua pöörlemisel täielikult välja suruda vett teekatte ja kummi protektori vahelt. Ratta ja teepinna vahele jääb õhuke veekile, ratta kummi protektori (mustrit) ja teekatte vahel tekivad nn. veepadjad, mis tasapisi kiigutavad sõidukit, muutes tema püsivuse teel halvaks. Kiiresti sõites tundub, nagu «ujuks» auto teel. Seda nähtust nimetatakse akvalibiseamiseks. Oma olemuselt on ta sarnane veesuusatamisega. Uskumatult suur jõud on näiliselt tühisel vihmapiisal teel. Ta paneb liuglema isegi kõige raskemad veoautod. Libisemise oht suureneb järsult kulunud kummide korral.

Märjast teest on mitu korda ohtlikum lumine, eriti aga jäätunud tee. Pidurdustee suureneb siin äkki (vt. lk. 158).

Vihm, lumi ja tee jäätumine pole autojuhile soovitud teekaaslasteks. Vastavalt sellele suurenevad pidurdustee ning ka ohtlik tsoon lumisel teel kahekordselt, kiilasjääl korral aga peaaegu viiekordselt. Auto peatamine talvel on tohutult raskem kui suvel. Pealegi kaotab auto libedal teel pidurdamisel juhitavuse, ta liigub «kelguna» edasi, alati ei õnnestugi juhil autot teel hoida ja see paiskub kraavi.

Palju meeleshärmi ja pahandust tekitavad autojuhtidele just ettevaatamatud jalakäijad. Nad arvavad, et talvel on niisama lihtne autot peatada kui suvelgi. Eespool veendusime, et see siiski nii ei ole. Ohtlik tsoon auto ees on nüüd mitmekordselt suurenenud. Hooletu jalakäija, kes aga ei pea seda asjaolu miskiks ja astub enda arvates veel küllalt kaugel oleva auto eest üle sõidutee, kutsub autojuhis esile instinktiivse tegutsemise. Juht vajutab pidurile ning kuivõrd rataste ja tee vahel on sidestus halb, siis auto rattad jäävad küll seisma, aga auto liigub libedal teel «kelguna» edasi, allumata roolimisele. Iga jalakäija peab mõistma ja pidama meeles seda, et tema tegevus, isegi kõige tühisemana tunduv, loob ohtliku olukorra. Vahel ehmatab ka auto jalakäijat. Taolised vastastikused «viisakused» on enam kui eba-meeldivad, nad on ohtlikud. Neist hoiduda on üpris kerge — olgem tõeliselt viisakad. Ka liikluskeerisesse sobib suurepäraselt sõna «palun». Juurutagem seda ühiselt tegudes.

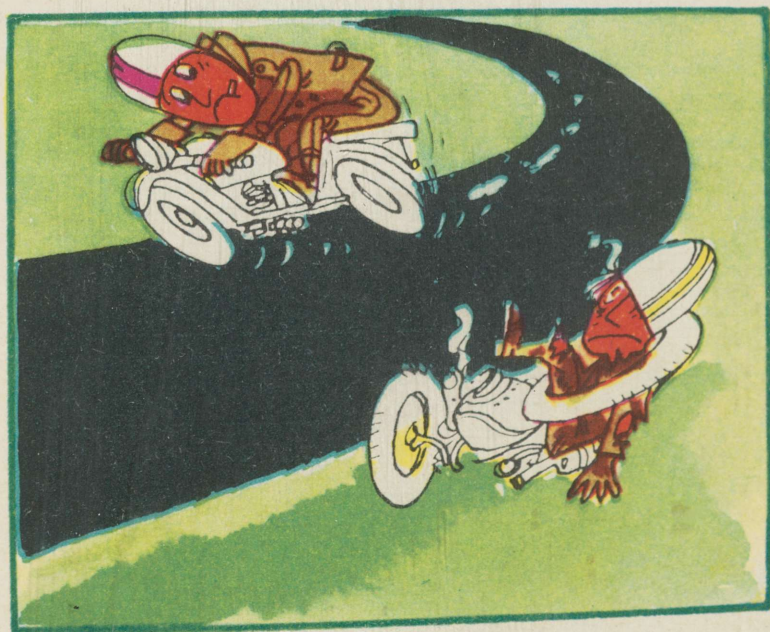
Sõiduauto ohtliku tsooni pikkus meetrites olenevalt teekatte seisukorrast

Sõidukiirus km/h	Reaageerimis- tee (R_T)	Kuiv asfalt		Märja asfalt		Lumine asfalt		Kiilasjääl	
		Pidurdus- tee (P_T)	Ohtlik tsoon ($R_T + P_T$)	Pidurdus- tee (P_T)	Ohtlik tsoon ($R_T + P_T$)	Pidurdus- tee (P_T)	Ohtlik tsoon ($R_T + P_T$)	Pidurdus- tee (P_T)	Ohtlik tsoon ($R_T + P_T$)
10	2,8	0,8	3,6	1,2	3	1,6	4,4	3,9	6,7
30	8,3	7,2	15,5	10,6	18,9	14,2	22,5	35,1	43,4
50	13,9	19,6	33,5	29,5	43,4	39,3	53,2	97,5	111,4
60	16,7	28,4	45,1	42,5	59,2	56,7	73,4	142,4	159,1
80	22,2	43,2	65,4	75,5	97,7	101,0	123,2	249,6	271,8

KUI KIIRESTI VÕIB SÕITA

Õige, s. t. niisuguse sõidukiiruse valimine, mis tagaks ohutu liiklemise igasuguses olukorras, on kõige suuremaks ja tähtsamaks probleemiks liikluses. Roolis oleval inimesel peab olema välja kujunenud ohutu kiiruse tunnetamise tajus, instinktiivselt peab ta ette nägema ohtliku olukorra tekkimist, et õigeaegselt seda vältida. Kihutamise haigust põevad eriti noored. See pisik on põue pugenud pisikesele poisipõnnile juba siis, kui ta alustab sõidukijuhi teed tavalisel tõukerattal. Nii mõnigi vops ja muhk on kiire ja ettevaatamatu sõidu palgaks. See ununeb peagi. Tõukeratta «juhist» saab jalgrattur. Jalgrattasadulas püütakse proovida enda ja ratta võimeid — palju võtab? Hea on, kui seda tehakse vastavas kohas, tänav on selleks täiesti sobimatu.

Jalgratturist sirgub peagi nooruk — mootorrattur. Uljus on kasvanud hulljulguseks. Nii üks kui teine pole mootorratturile sobivad «teekaaslased». Siin enam tühiste vopsude ja kriimustustega toime ei tule. Uljast pead ei kaitse ka kõige



tugevam kiiver. Kaugemale jõuab aga kindlasti see, kes sõidab aeglasemalt.

Kui pole üles seatud kiirust piiravaid liiklusmärke, siis maanteedel, s. o. väljaspool linnu ja asulaid ei ole sõidukiirus piiratud. See aga ei tähenda seda, et tee on kihutajate päralt. Iga sõidukijuht peab arvestama teel kujunenud olukorra iseärasusi: teetingimusi, nähtavust, vaatepiiri, teiste sõidukite ja jalakäijate liiklemist, sõiduki ja veetava koorma iseärasusi jne. Kiirus peab olema mõõdukas, vastav kujunenud olukorrale. Reisijate veol veoautoga ei tohi liikumiskiirus ületada 50 km tunnis.

Linnades ja asulates võivad sõiduautod, autobussid ja mootorrattad sõita kiirusega kuni 60 km tunnis. Kõigi ülejäänud sõidukite kiirus ei tohi ületada 50 km tunnis. Siia kuuluvad: trammid, trollibussid, traktorid, jalgrattad, mopeedid.

Sõidukiiruse valikul ei tohi esineda «praaki», mille kurvaks tagajärjeks on lõppkokkuvõttes ikkagi õnnetus. Meil on iga liiki liiklusõnnetusi põhjustanud ülemäära suur sõidukiirus.

Kordamisküsimused

1. Miks autot ei saa koheselt peatada?
2. Mida nimetatakse pidurdusteks?
3. Mida nimetatakse reageerimisteks?
4. Mida nimetatakse ohtlikuks tsooniks?
5. Üks auto sõidab 10 km tunnis, teine 30 km tunnis. Kumb peatub enim, kui juhid pidurdavad üheaegselt?
6. Miks ei tohi joosta läheneva auto eest üle sõidutee?
7. Millal on kergem autot pidurdada: suvel või talvel, kuival või märjal teel?
8. Miks autorattad kriuksuvad pidurdades?
9. Mis tekib hõõrdumisel?
10. Kas jalakäijal ja jalgratturil on ka pidurdustee?
11. Kumb peatub pärast pidurdamist enne, kas veo- või sõiduauto, kui nad liiguvad ühesuguse kiirusega?
12. Kui kiiresti võib sõiduautoga sõita maanteel, linnas?
13. Kui kiiresti võib jalgrattaga sõita linnas?
14. Mitu korda suureneb ohtlik tsoon pidurdamisel talvel, võrreldes kuiva teega suvel?
15. Tallinnast Narva on 216 km. Mitu tundi kulub mootorratturil selle vahemaa läbimiseks, kui ta sõidab kiirusega 60 km/t (minutis läbib 1 km)?
16. Miks kiire sõit on ohtlik?

10. ET SAADA JALGRATTURIKS

Tänavale ilmus jalgratas
Ettevaatus peletab ohu
Dokumendid ja jalgratas korda
Möödasõit, pöörded
Need nõuded kehtivad igasugusel
ristteel
Reguleerimata risttee ületamine
Reguleeritud risttee ületamine
Jällegi tänav, keelatud on...
Kordamisküsimused

TÄNAVALE ILMUS JALGRATAS

1867. aastal Pariisis korraldatud tööstusnäitusel demonstreeriti kaasaegsele jalgrattale üsna sarnast sõiduriista. Küllaltki lihtne konstruktsioon tegi jalgratta valmistamise jõukohaseks kohalikele meistritele. Tõsi: jalgrattast sai algul küll rohkem moe- ja lõbuasi, kuid aastatega tema praktiline tähtsus kasvas. Uudne sõiduriist levis kiiresti üle maailma.

See oli 1880. aastal. Ühel ilusal suvepäeval aeti Moskva linna politsei sõna tõsises mõttes jalule, anti üldine häire. Ratsahobustel kihutati sündmuskohale. Mis juhtus? Midagi kohutavat ei olnud, ainult et rahvas oli ummistanud ühe peatäna, uhked mitmehobusetõllad veelgi uhkemate sõitjatega olid sunnitud peatuma. Kutsarid vandusid, sajatasid rahutuid hobuseid ohjeldades. Daamid ja härrad tõldades piilusid aknakardinate vahelt tänavale, nõudsid tee vabastamist. Samas aga võttis uudishimu ka nende üle võimust ja imestunult jäädi vaatama, mis tänaval toimub. Üldises saginas uudistati imelist sõiduriista, millel oli ees suur ja taga väiksem ratas, mis olid omavahel ühendatud poolkövera, otstest hargneva raamiga. Raami keskkohas oli värviliste tupsudega iste, millel istus triibulises särgis, allapoole põlvi ulatuvates spordipükses mees ja tallas jalgadega esiratta küljes olevaid pedaale. Sõiduk veeres edasi ja pealtvaatajate suureks imestuseks ei kukkunud see pikuti «poolekslõigatud» kahe rattaline vanker ümber. Mees isegi lehvitas rahvale käega ja sõtkus uhkelt pedaale, käratsev rahvasumm kobaras tema kannul. Kui



esimesest imestusest toibuti, arvati, et see on artist, tsirkus on tulnud tänavale. Linna politseimeister kutsus viivitamatult kokku nõupidamise ja keelas senitundmatu sõiduriistaga tembutamise, s. o. sõitmise Moskva tänavatel — hobuseid ja rahulikke inimesi ei tohi siiski hirmutada, korralgedusel olgu lõpp.

ETTEVAATUS PELETAB OHU

Õeldakse: «Hobune komistab neljal jalal, inimene kahel.» Ütlus viitab küll rohkem inimeste tegudele, püüab mõnevõrra õigustada eksimusi, kuid pole ka uudiseks see, et targu kõndides komistab inimene vähem kui rutates, joostes. Joostes pruugib tühise konaruse või ebatasasuse taha komistada, kui oledki juba ninali, põlved marraskil ja verised. Ka jalgrattal on ainult kaks ratast, mis küll hästi veerevad, veelgi

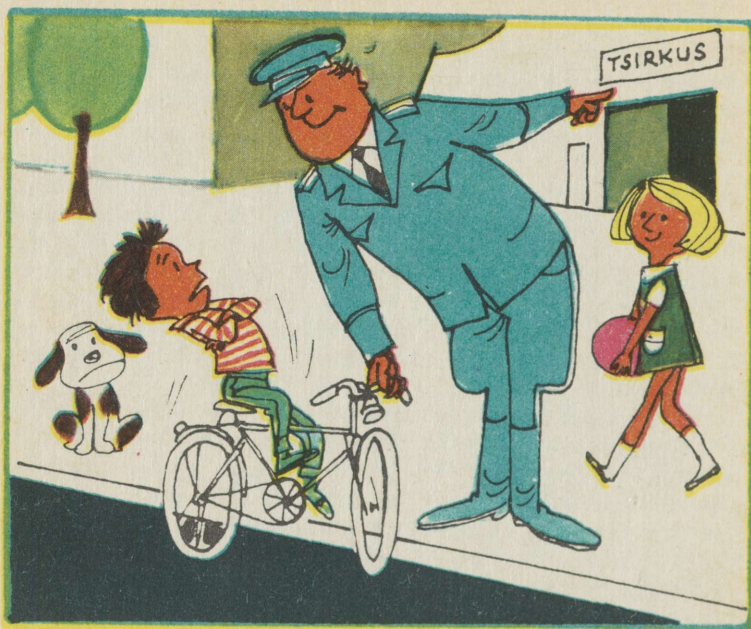
kergemini aga pillavad. Jalgratas on kõige ebastabiilsem, kõige ohtlikum sõiduriist. Ootamatu konarus või auk teel, lähedalt mööduv teine sõiduk, järsk pidurdus — kõik nad panevad jalgratturi ohtu, võivad viia ta tasakaalust välja. Kukkumine on seejuures muidugi möödapääsmatu.

Ka jalgratast pole võimalik koheselt peatada nagu autotki. Pidurdustee on jalgrattal suurem kui autol — seega ka ohtlik tsoon jalgratturi ees on pikem. Pidurdamisel võib aga kaotada tasakaalu. Statistika näitab, et jalgratas on kümme korda ohtlikum sõiduriist kui auto. Siit ka järeldus: jalgrattal sõitmine nõuab suurt vilumust, jalgrattur peab hästi tundma ja täitma liiklusreegleid, liikluskeerises sõitma nii, et ei tekitaks ohtu enesele ja teistele. Ettevaatus peletab ohu.

Liikluskeerises kaotavad enesevalitsemise kõige sagedamini õpilased, kes ei oska tänaval praktiliselt kasutada liiklusreegleid. Seepärast ongi Nõukogude Liidus keelatud jalgratastega sõita linnade ja asulate tänavatel ning auto- teedel noorematel kui 14 aasta vanustel poistel ja tüdrukutel. Abimootoriga jalgrattal on lubatud sõita 16 aasta vanuselt.

Kõigepealt peab õppima selgeks tasakaaluhoidmise. Ühel õnnestub see kiiremini, teisel võtab rohkem aega. Kui tasakaaluhoidmine on enam-vähem käes, siis märkame, et keskmise kiirusega on kergem sõita, jalgratas püsib nagu iseenesest tasakaalus. Pruugib aga kiirust vähendada, kui veab ühele või teisele poole, kukkumise vältimiseks peab pöörama juhtrauda, muutma sõidusuunda. Aeglaselt sõita on jalgrattaga palju raskem kui kiiresti. Harjutagem aeglast sõitu. Sõitja peab püsima sadulas ka siis, kui jalgratas vaevu liigub. Kui aeglane sõit on käes, siis proovige sõita kiiremini, proovige pidurdada, mida liiga järsku teha ei tohi, sest võib kukkuda. Järgnevalt tuleb õppida jalgratast juhtima ühe käega. Vabastage vasak käsi ettevaatlikult juhtraualt. Ühe käega juhtimist tuleb pidevalt harjutada — keskmise kiirusega sõidult aeglasele, siis veelgi aeglasemale. Jalgratast peab oskama juhtida ühesuguse kindlusega nii vasema kui parema käega. See on vajalik selleks, et sõites tuleb ühe käega suunda näidata. Mõned uljad poisid lasevad lahti juhtraua ja sõidavad, käed lahti. See muidugi nõuab vilumust ja oskust, kuid niisuguseid «akrobaate» tänav ei salli.

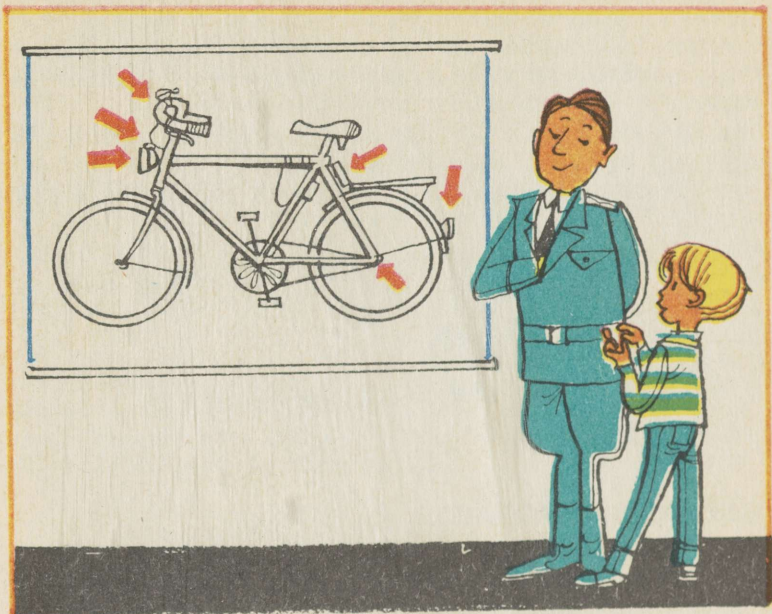
Veel kord: jalgratturi sõiduoskuse (mitte segada liiklemisioskusega) kõige paremaks näitajaks on see, kui osatakse sõita hästi aeglaselt. Poleks halb isegi korraldada noortele



jalgratturitele võistlusi aeglases sõidus. Võistlus võiks koosneda kolmest sõidust: 1) juhtimine kahe käega; 2) juhtimine parema käega; 3) juhtimine vasaku käega. Distsantsi pikkus võiks olla 10, 25 või 50 meetrit. Igale võistlejale oleks eraldatud 2 meetri laiune rada. Rajalt väljasõit või jala mahapanek toob kaasa karistusminutite juurdelisamise või koguni sõidust väljalangemise. Võitja on see, kes saab kolme sõidu kogusummaks suurema aja. Niisuguse võistluse korraldamine on jõukohane igale koolile ja pioneeriorganisatsioonile.

DOKUMENDID JA JALGRATAS KORDA

Kõigepealt peab iga jalgrattur omama «juhiloa» — tõendi selle kohta, et ta tunneb liikluseeskirju. Tõendi annab välja pärast teadmiste kontrollimist linna (rajooni) ühiskondlike autoinspektorite nõukogu poolt moodustatud komisjon. Tõend annab õiguse juhtida peale jalgratta veel abimooto-



riga jalgratast ja kõiki mopeede mootori töömahuga alla $49,8 \text{ cm}^3$. Sõites peab jalgratturil tõend alati kaasas olema ja ta on kohustatud seda esitama kontrollijaile. Peale selle peab jalgratturil olema veel kaasas jalgratta registreerimise tunnistus, mis tõendab jalgratta kuuluvust temale. Kui need dokumendid on olemas, ega siis muud kui sadulasse, aga... Stopp! Pidage! Enne väljasõitu peab kontrollima jalgratta korrasolekut.

Jalgrattal peavad olema:

pidurid — igal jalgrattal, välja arvatud sportlikel võistlusratastel, peab korralikult töötama jalgpidur. Pidurite korrasolekut tuleb kontrollida pidevalt, ka sõites;

signaalkell — vahetevahel tuleb ülemine kapsel ära keerata ja kella mehhanismi õlitada. Mõned poisid arvavad, et kellahelina võib asendada vilistamise või hõiskamisega. Vilistada ja hõisata tänaval pole viisakas, seepärast pole nad signaaliandmise moodusena sobivad;

punane refleksklaas — seda peab hoidma alati hästi puhtana, siis on temast kasu ja ta õigustab ennast. Pimedas sõites märkavad tagant mööduvate sõidukite juhid jalgratturit õigeaegselt ja otsasõit on välditud;

numbrimärk — number antakse jalgrattale välja registreerimisel kohaliku nõukogu täitevkomitee poolt alatiseks. Ta kinnitatakse jalgratta taha, peab olema alati puhas ja hästi nähtav;

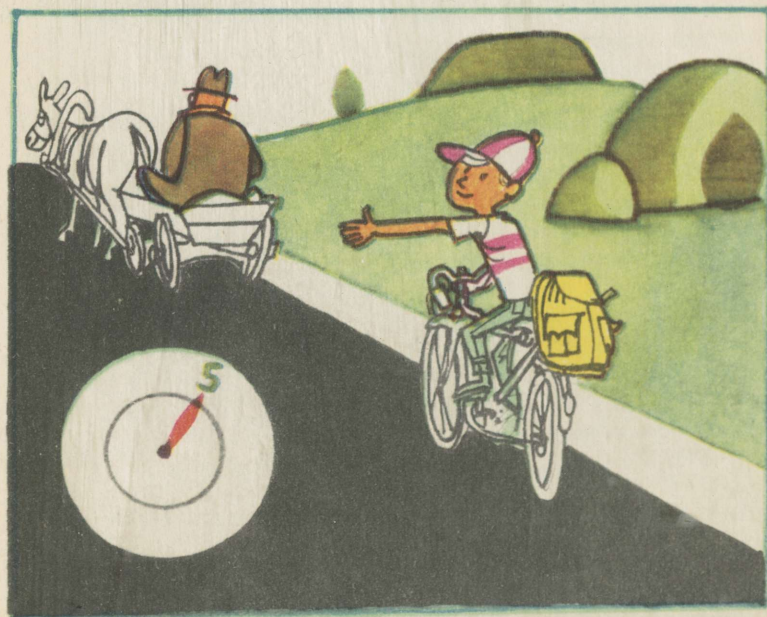
esilatern — kui jalgrattaga sõidetakse ainult päeval, siis võib see puududa. Kui jalgrattur jääb pimedas kätte, on esilaterna olemasolu äärmiselt hädavajalik. Pimedal ajal sõita ilma süüdatud esilaternata on keelatud ja äärmiselt ohtlik.

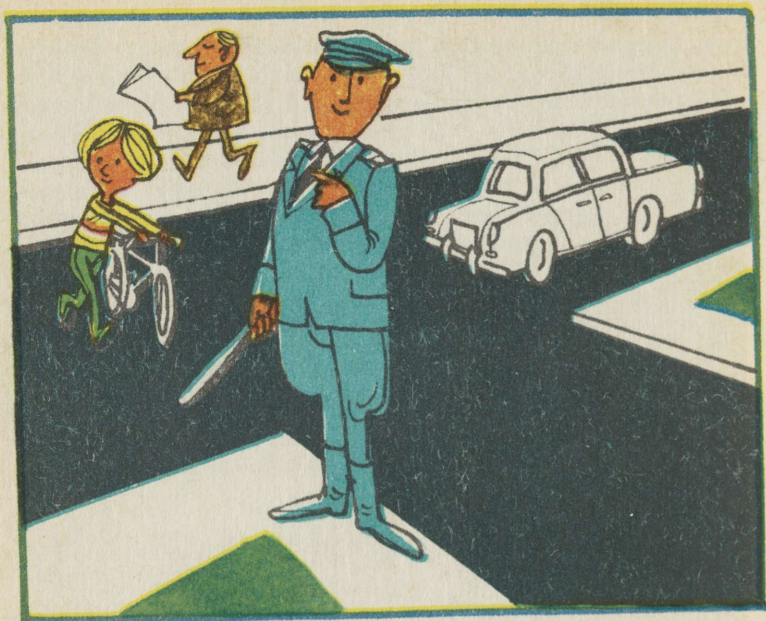
Pole halb, kui jalgrattal on ka tahavaatepeegel.

MÖÖDASÕIT JA PÖÖRDED

Jalgrattaga on lubatud sõita ainult mööda parempoolset sõiduteed, ühes reas, mitte kaugemal kui 1 meeter kõnnitee servast või teepeenrast. Lühiajaline väljasõitmine sellest piirist on lubatud ainult möödasõiduks takistusest (seisev auto, tee-ehituse tööd jms.) või ees aeglaselt liikuvast transpordivahendist (hobuveok, teerull, käsikäru jne.). Möödasõit on lubatud ainult hea nähtavuse ja vaba tee korral, mis peab toimuma äärmise ettevaatusega. Enne möödasõitu peab veenduma, kas eest ja tagant ei lähene teisi sõidukeid. Kui tee on vaba, siis tuleb pöördeks vasakule anda signaali. Seda tehakse vasema käe väljasirutamisega õla kõrgusele. Seejuures jätkatakse sõitu ikka otsesuunas. Suunanäitamine peab kestma mitte vähem kui 5 sekundit enne pööret. Kella pole küll mahti seejuures vaadata, aga mõttes lugeda viieni annabki välja selle aja. Siiski. Kui kaugelt alustada suuna näitamist? Eelkõige oleneb see jalgratturi sõidukiirusest. Kui näiteks sõidetakse kiirusega 20 kilomeetrit tunnis, siis ühes sekundis läbib jalgrattur 5,5 meetrit. Suunanäitamist 5 sekundi vältel alustada: $5 \times 5,5 = 27,5$ meetri kauguselt. Seega peab suuna muutmise signaali andma mitte hiljem kui 30 meetri kauguselt. Kui sõidetakse kiirusega 10 kilomeetrit tunnis, siis tuleb signaali andmist alustada 15 meetri kauguselt, õigeaegne signaali andmine suuna muutmiseks on väga

vajalik. Nii me teatame teistele liiklejatele oma kavatsustest ja tegevusest ning nemad teavad sellega arvestada. Ilmtingimata peab signaali andmine kestma vähemalt 5 sekundit. «Eksida» võib siin ainult rohkem kui 5 sekundit. Pole sugugi halb, kui näidata suunda kauem, sest niisugune «eksimine» on sõitjale ainult kasuks. Saatuslikuks võib saada aga see, kui «eksitakse» vähem kui 5 sekundit, s. t. korraks tõstetakse käsi kõrvale, samas ka pööratakse vasakule ja minnakse möödasõidule. Jalgratturile tagant lähenev autojuht võib siis mitte õigeaegselt märgata signaali andmist ja alustab jalgratturist rahulikult möödasõitu just siis, kui see keerab vasakule, otse mööduva auto ette. On hea, kui niisugune olukord mingisuguse ime läbi õnnelikult lõpeb. Meeles peab pidama aga seda, et signaali andmine pöördeks ei anna sõitjale mingit eesõigust manöövri teostamiseks. Endal tuleb enne pööret veel kord veenduda, kas pole lähenemas teisi sõidukeid. Ettevaatus ja ütlus «kümme korda mööda, siis alles lõika» sobib igale liiklejale hästi.





Pärast möödasõitu tuleb anda signaal pöördeks paremale — tõsta parem käsi öla kõrgusele ja pärast 5 sekundi möödumist sõita parempoolsesse sõiduritta, s. o. kõnnitee äärde ning jätkata seal sõitu.

Rohkesti pahandusi juhtub jalgratturitega pööretel. Paremale pööre ei too kaasa ohtlikku olukorda ainult siis, kui enne pööret näidatakse korralikult suunda, kui pöördel jalgrattur ei kaldu kõnnitee servast kaugemale kui 1 meeter, kui pööret tehakse mööduka kiirusega ja väikese kaarega. Kiirus igasugustel pööretel peab olema võimalikult väike.

Jalgratturile on liikluskeerises kõige ohtlikumaks manöövriks pööre vasakule ja tagasisuunas. Siin on kõige rohkem liiklusreeglite rikkumisi ja loomulikult ka õnnetusi. Pööret vasakule ja ka tagasisuunas on jalgratturil lubatud teha ainult ristteedel sõites ja üksnes nendest tänavatest, kus autode liiklemine ühes liiklussuunas on võimalik ainult ühes reas. Trammitel loetakse ühes sõidureaks. Tavaliselt on ühe sõidurea laius autodele

3,5 meetrit. Seega tänaval, mille sõidutee üldine laius on 7—8 meetrit, on jalgratturil lubatud teha vasakut pööret jalgrattalt maha tulemata. Jah, niisugustel tingimustel on jalgratturil lubatud sõites vasakule pöörata. Lubamine eelkõige ütleb: nii võib teha, kuid see pole kohustuslik. Seda võib endale siiski lubada ainult niisugune jalgrattur, kellel on meisterlik sõiduoskus, kes täiesti vabalt ja rahulikult orienteerub liikluskeerises. Igasuguses olukorras on vasakut pööret ohutum teha siiski jalgrattalt maha tulles. Soovitud ettevaatus on kasuks ainult ja ainult jalgratturile endale.

Pöördeks laiemalt tänavalt kitsamale, samuti überpööramiseks väljaspool ristteid on jalgrattur kohustatud jalgrattalt maha tulema ja lükkama seda käekõrval, täites jalkäijate liikluseeskirju.

Pööre vasakule ja tagasisuunas on autoteedel ja nende ristumiskohtadel keelatud.

NEED NÕUDED KEHTIVAD IGASUGUSEL RISTTEEL

Liikluse korralduse kohaselt jagunevad tänavate ristumiskohad reguleerimata ja reguleeritud ristteedeks. Esimesel juhul toimub ristteele väljasõit teatud järjekorras, mille määravad kindlaks juhid ise, lähtudes kujunenud olukorrast ristteel. Teisel juhul reguleerib ja korraldab ristteele väljasõitu valgusfoor või liikluse reguleerija.

Igasugune risttee ületamine koosneb kahest osast (etapist):

- 1) ristteele väljasõit;
- 2) ristteelt ärasõit;

Ristteele väljasõidu järjekord oleneb risttee liigist, reguleerimata, üheliigiliste tänavate ristumiskohal aga ka transpordivahendi gruppi kuuluvusest. Ristteelt ärasõitmise, s. t. pöörete teostamise kord ristteel on aga ühine igasuguse risttee kohta. Siin kehtivad nõuded:

— kõik transpordivahendid, välja arvatud tramm, kui nad on sõitnud välja ristteele pöördeks vasakule või tagasi, on kohustatud läbi laskma kõik vastassuunast otse ja paremale sõitjad ning tagant läheneva trammi. Tagasi-
pöörde lõpetamisel peab läbi laskma ka külgsuunas (vasakult) paremale pööraja. Neid pöördeid tehakse ainult äärmisest vasakpoolsest sõidureast;

— tramm, sõitnud ristteele välja pöördeks vasakule või

paremale, omab läbisõidu eesõiguse iga transpordivahendi ees, olenemata nende sõidusuunast.

Otsesuunas võivad transpordivahendid ületada risttee igast sõidureast, kui see ei ole piiratud märgistusjoontega või viitadega. Jalgratturi päralt on aga alati ainult esimene parempoolne sõidurida.

REGULEERIMATA RISTTEE ÜLETAMINE

Liikluse paremaks korraldamiseks reguleerimata ristteel on tänavad liigitatud pea- ja kõrvaltänavateks. Peatänavaks loetakse

kolmekülgsel ristteel:

tänav, mis jätkub mõlemale poole;

neljakülgsel ristteel:

a) tänav, millel on kate (sillutis), mistahes teise tänava suhtes, millel kate puudub;

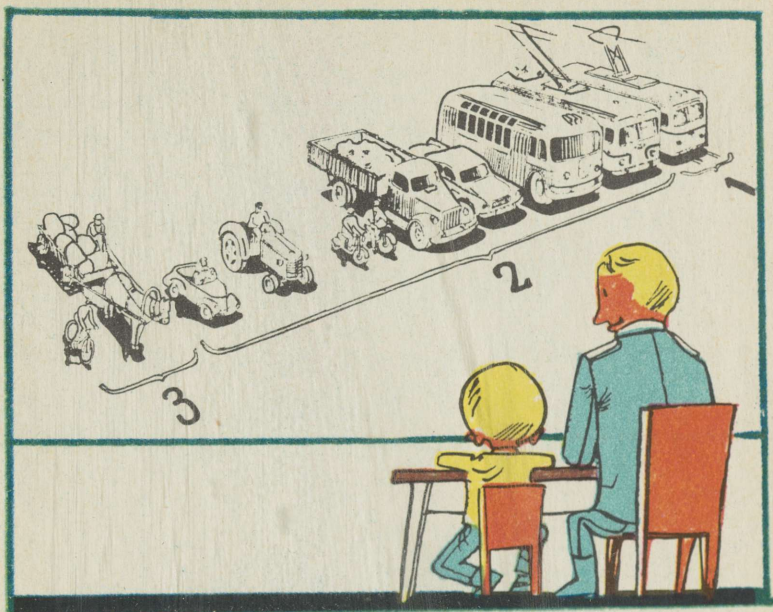
b) laiem tänav, kus autode liiklemine antud suunas on võimalik kahes ja enamas reas üherealise liiklusega tänava suhtes (trammitee loetakse üheks sõidureaks).

Peatänavaks võib olla ka ristuva tänavaga ühelaiune ja ühesuguse kattega tänav, kuid kus liigub rohkem sõidukeid. Nende rohkust pole küll võimalik lugeda, kuid niisuguse tänava, s. o. kõrvaltänava ette on seatud märk «Ristumine peatänavaga või peateega».

Esimene reegel — ristteele väljasõidu eesõigus, olenemata transpordivahendist, on peatänaval (teel) oleval sõidukil. Tänaval sõites peabki iga sõidukijuht jõudma selgusele, missugusel tänaval ta sõidab — kas pea- või kõrvaltänaval. Viimane aeg on seda teha siis, kui lähenetakse ristteele — siin tuleb selles ikka ja alati veel kord veenduda.

Reguleerimata ristteele väljasõitja muudab tänava nn. töötavaks, sest liiklus toimub mööda seda tänavat. Peatänaval sõitvale mootorratturile peavad teed andma kõrvaltänavalt lähenevad mootorrattad ja autod. Jalgrattur peab ristteedel siiski väga ettevaatlik olema, sest teda võib liikluskeerises mitte märgata.

Alati ei tarvitse olla tegemist pea- ja kõrvaltänavaga. Võivad ju ristuda ka üheliigilised tänavad: sõidutee laius on ühesugune, mõlemal on kate ja kujult on see neljakülgne risttee. Kuidas siis tegutseda, kellel on ristteele väljasõidu ees-



õigus? Nüüd astub jõusse teine reegel, mis ütleb, et üheliigiliste tänavate ristumiskohtadel toimub ristteele väljasõit järgmises järjekorras:

- a) tramm — kõige tähtsam sõiduk liikluskeerises, teised peavad talle teed andma;
- b) rööpmeteta mehaanilised transpordivahendid ja kõik mopeedid, s. o. trolli- ja autobussid, veo- ja sõiduaud, mootorrattad, traktorid jne.;
- c) ülejäänud, mittemehaanilised sõidukid (jalgratas, hobuveok).

Nii ongi sõidukid jaotatud kolme gruppi (klassi) ja juhid teavad, kellel on eesõigus sõita.

Kui aga üheliigiliste tänavate ristumiskohale saavad üheaegselt samasse gruppi kuuluvad transpordivahendid, näiteks sõiduauto, veoauto, mootorratas, siis astub jõusse kolmas reegel. See ütleb: ristteele väljasõidu eesõigus on sõidukil, millel puudub takistus paremal, s. t. et paremal pool ristuva tänaval teisi sõidukeid ei ole. Tavaliselt

öeldakse: «Kui parem külg on vaba, siis võib sõita.» See reegel kehtib ainult siis, kui vasakpoolsel ristuvaal tänaval pole kõrgemasse gruppi kuuluvat liiklusvahendit. Jalgrattur peab seda eriti tähelepanelikult jälgima, sest tema kuulub ju kõige madalamasse gruppi, tema sõidab ristteele viimases järjekorras. Alati pole see nii ja jalgratturil ei tarvitse risttee taga oodata, kuni kõik teised sõidukid on risttee ületanud. Ristteele on lubatud ka varem välja sõita, kui loa selleks annab vastassuunas ristteele sõitnud transpordivahend. Nelias reegel ütlebki: samaaegselt ristteele väljasõitva transpordivahendiga võivad liikuda ka mistahes gruppi kuuluvad vastassuunas liikuvad ja ka samas suunas (kui tegemist on kahe ja enamarealise liiklusega) liikuvad transpordivahendid.

Niisugune kord kehtib siis, kui nähtavus on hea, juhid näevad teisi sõidukeid ning neil on hõlbus määrata kindlaks sõiduki grupp ja seega ka ristteele väljasõidu järjekord. Halva nähtavusega on seda võimatu teha ja siis ütleb oma sõna viies reegel: nähtavuse korral alla 20 meetri (udu, vihma- või lumesaju korral) on ristteele väljasõidu eesõigus ainult sellel transpordivahendil, millel puudub takistus paremal. Samaaegne väljasõit vastassuunas on keelatud. Ka tramm on siin kaotanud igasugused eelised ning allub üldisele korrale. Halva nähtavuse korral toimub risttee ületamine «karussellitaoliselt» — ristteele sõidab ainult see, kelle parem külg on vaba.

Need olid reguleerimata ristteele väljasõidu viis reeglit, mida peab teadma ja täpselt täitma iga sõiduki juht hindete mitte alla «väga hea». Jalgrattur võib nende reeglite kohaselt sõites ristteed ületada ainult siis, kui seal toimub üherealine liiklemine. Kaherealise liikluse korral võib jalgrattur sõites ületada risttee ainult otse ja pöördega paremale. Vasakule pöoret võib teha ainult kõndides ja jalgratast käekõrval lükates, täites jalakäijatele kehtestatud liiklusreegleid. Igasuguste ristteede ületamine on jalgratturile alati ohutum siiski kõndides.

REGULEERITUD RISTTEE ÜLETAMINE

Kui liiklust ristteel reguleeritakse, siis ei oma enam tähtsust peatänavava mõiste ega ka transpordivahendite kõrgemasse gruppi kuuluvus. Ristteel on «peremeheks» ja korral-

dab liiklust valgusfoori või reguleerija. Küll nemad teavad, keda esmajärjekorras lubada sõita ristteele. Nende signaalid on rangeks käsuks kõigile. Teatud määral jääb mõningane eesõigus kehtima trammile ja seda siis, kui valgusfoori või reguleerija signaalid lubavad üle risttee liikuda samaaegselt trammil ja teistel transpordivahenditel. Võrdse liikumisõiguse korral annavad rööpmeteta transpordivahendid teed trammile, olenemata selle sõidusuunast.

Võib juhtuda ka nii, et valgusfoori on rikkis, tänavatele on tekkinud pikad sõidukite järjekorrad. Siis tuleb appi reguleerija. Teadagi võivad tema märguanded mitte ühtida valgusfoori signaalidega. Niisugusel juhul peavad kõik liiklejad täitma reguleerija poolt antud märguandeid.

Liiklust keelava signaali puhul peavad sõidukid enne ristteele väljasõitu peatuma. Peatuda tuleb stoppjoone või stoppviida ees, nende puudumisel aga 5 meetri kaugusel jalakäijate ülekäigukohast või paremal asuva hoone nurgast. Miks on kehtestatud niisugune range kord? Seda peab tegema sellepärast, et ristaval tänaval toimub liiklus. Seal liiguvad ka jalakäijad, kes ületavad tänava kõnnitee kulgemise suunas ja nende tee peab olema vaba. Nii tehakse veel seepärast, et mitte takistada töötaval tänaval liikuvate sõidukite pööramist vasakule ja paremale.

Liikluse reguleerimiseks valgusfooriga kasutatakse kahte põhisignaali, s. o. ROHELIST JA PUNAST. KOLLANE on üleminekusignaalsiks.

ROHELINE signaal lubab:

a) trammil sõita välja ristteele, liikuda otse ja vasakule;

b) kõigil teistel transpordivahenditel sõita välja ristteele ja liikuda igas suunas.

Roheline signaal määrab kindlaks töötava tänava. Kui tramm sõidab rohelise signaali ajal vasakule, siis vastassuunas sõitja (ka temal on roheline signaal) võib pörgata kokku trammiga. Kellel on õigus? Õigus on trammil. Kui tramm teeb pööret, olenemata tema sõidusuunast, peavad kõik teised sõidukid ja ka jalakäijad teda läbi laskma, temale teed andma.

KOLLANE signaal käsib:

a) ristteel olevatel kõikidel transpordivahenditel vabastada risttee, sõita ristteelt ära. Väljasõit ristteele on keelatud, liiklus hetkeks lakkab. Kollane signaal teatab igale ristteele suubuvale tänavale, et peagi toimub valgusfoori põhisignaali muutus, töötama hakkab nüüd teine tänav.

PUNANE signaal:

a) lubab trammil sõita välja ristteele ja pöörata paremale, s. o. töötavale tänavale. Vasakult, roheline tule poolt lähenavad sõidukid annavad trammile selleks teed;

b) teistel transpordivahenditel on ristteele väljasõit keelatud. Jalgrattur ei tohi tänavat ületada ka siis, kui ta jalgratast käekõrval lükkab. Kõigil on stopp!

Paremaks liikluse korraldamiseks ristteel, tema läbilaskevõime suurendamiseks kasutatakse valgusfooride juures lisasektsiooni. Lisasektsioon on tavaline valgusfoori latern, millel on «nool». Nool võib näidata: otse, paremale või vasakule. Lisasektsioon on kinnitatud valgusfoori paremale või vasakule poolele: paremale poolele on ta asetatud siis, kui temal olev «nool» näitab otse või paremale, vasakule poolele aga siis, kui «nool» osutab vasakule.

Lähenedes reguleeritud ristteele peab iga juht ja ka jalgrattur veenduma valgusfoori lisasektsiooni olemasolus. See on väga tähtis. Kui valgusfooril on lisasektsioon, siis on ristteele väljasõit ja edasine liikumine lisasektsiooni suunas lubatud ainult valgustatud (süttinud) «noole» korral, olenemata valgusfoori põhisignaalist. Ainult süttinud nool annab selles suunas edasisõidu õiguse. Väljasõit ristteele ja sealt ärasõit võib toimuda vastavalt valgusfoori põhisignaali. Kui näiteks valgusfooril on lisasektsioon «noolega» paremale ja see pole süttinud, siis roheline signaali korral võib liikuda ristteele sõiduks otse ja vasakule, paremale sõitja peab ootama «noole» süttimist risttee taga.

Koos roheline signaaliga sisselülitatud «noole» korral on juhil «noolega» näidatud suunas ristteele väljasõitmise ja selle ületamise eesõigus. Siin ei kehti isegi trammi õigused; ka tema on siin kohustatud andma teed kõigile teistele liiklejaile. Ristteele väljasõit on lubatud roheline tule poolt ka

teistel sõidukitel, kuid nendel pole pöörde teostamise eesõigust.

Koos punase signaaliga sisselülitatud «noole» korral annavad rööpmeteta transpordivahendite juhid risttee ületamisel teed kõigile teistele transpordivahenditele.

Ristteele tuli reguleerija musta-valgevöödilise sauaga, ta näitab kord ühele, kord teisele poole...

Reguleerija põhimärguandeid (signaale) on kolm ja üleminekusignaale üks. Need on:

1. Reguleerija seisab juhi poole küljega:
 - a) kõigil transpordivahenditel peale trammi on lubatud sõita välja ristteele liikumiseks otse ja paremale;
 - b) tramm võib liikuda ainult otse.
2. Reguleerija seisab juhi poole selja või rinnaga: kõikidel sõidukitel on liiklemine keelatud. Stopp! Paremat pööret ei ole lubatud teha isegi trammil.
3. Reguleerija seisab ettesirutatud parema käega:
 - a) selja või parema külje poolt lähenejail on väljasõit ristteele keelatud;
 - b) rinna poolt lähenevaid transpordivahenditel on lubatud teha pööret paremale;
 - c) vasaku külje poolt lähenevaid transpordivahenditel, välja arvatud tramm, on lubatud sõita välja ristteele ja sõita igas suunas, tramm võib sõita ainult vasakule.
4. Üleminekusignaali — reguleerija on käe üles tõstnud: kõikidel transpordivahenditel on väljasõit ristteele keelatud, ristteel olijad jätkavad liikumist ja vabastavad risttee. See märguanne vastab valgusfoori kollasele signaalile.

Reguleerija võib kasutada ka teisi juhtidele arusaadavaid märguandeid. Selleks et juhid sõidaksid kiiremini üle risttee, võib reguleerija lubatud sõidusuuna poole teha käega liigutusi õla kõrguselt ülevalt alla, enda eest läbi, s. t.: «Andke gaasi juurde, vabastage kiiremini risttee, teised ootavad teie järel!» Niisugune signaal on juhtidele hästi arusaadav ja risttee ületamine kulgeb kiiremini ja kergemini.

Pidage meeles:

— olenemata sõiduridade arvust on jalgratturil lubatud ületada risttee ainult otsesuunas ja pöördega paremale.

— vasakule pöörata võib rattalt maha tulemata ainult üherealise liikluse korral.

JÄLLEGI TÄNAV, KEELATUD ON...

Risttee oma mitmesuunaliste liiklusvooludega on jäänud selja taha. Ees on tänav, mille igapäevasuse rüpes peitub siiski usumatult palju ohte. Jalgratturi tähelepanu ei tohi siin mingil määral langeda: pidevalt tuleb jälgida sõiduteed, teisi sõidukeid, jalakäijaid ja ka liiklusmärke, jalgrattur peab teadma kõikide hoiatavate, kohustavate ja osutavate liiklusmärkide tähendusi. Keelavatest märkidest puudutavad jalgratturit «Sissesõit keelatud», «Liiklemine keelatud», «Jalgratastel liiklemine keelatud», «Läbisõit peatuseta keelatud», «Pööre vasakule keelatud», «Pööre paremale keelatud», «Tagasipööre keelatud», «Möödasõit keelatud», «Piiratud kiirus» ja «Helisignaali andmine keelatud».

Trammipeatustest möödumisel peab jalgrattur täitma kõiki neid eeskirju, mis kehtivad teistele transpordivahendite juhtidele. Ta peab olema eriti ettevaatlik möödumisel peatuses seisvast trammist. Jalgrattur on kohustatud mööda laskma inimesed, kes lähevad trammi või väljuvad sellest. Kui seda on võimalik teha sõidukiiruse aeglustamisega, siis pole alati peatumine kohustuslik. Pidurdada tuleb aeglaselt, et mitte hirmutada jalakäijaid. Kui trammipeatuse ees on viit «Peatumine kohustuslik», siis peab ikkagi peatuma. Edasi-liikumist võib alustada siis, kui trammi ukсед on sulgunud.

Keelatud on:

sõita jalgrattaga kõnniteedel, samuti aedade ja parkide jalakäijate radadel;

sõita jalgrattaga, hoidmata kinni juhtrauast, n.-ö. käed lahti;

sõites hoida kinni teistest transpordivahenditest, olla pukseeritav, olenemata pukseerimisviisist;

sõita teise sõiduki «tuules», s. t. sõita ees sõitva autobussi, trollibussi, auto või mõne muu sõiduki taga, selle vahetus läheduses. Eessõitja pidurdamise korral on kokkupõrge vältimatu;

vedada esemeid, mis võivad segada juhtimist, ulatuvad pikkuses või laiuses välja rohkem kui pool meetrit. Eriti ohtlik on vedada jalgrattaraamile kinnitatud vikatit, pikka õngelatti jne.;

vedada teist inimest eesraamil või pakiraamil. Eelkooliealisi lapsi on lubatud jalgrattal vedada ainult siis, kui jalgrattal on spetsiaalne iste koos jalatugedega, mis on

kinnitatud eesraamile ja laps asub jalgratturi käte vahel; anda jalgratast tänaval ja autoteedel sõiduks teisele inimesele, kellel puudub vastav tunnistus liikluseeskirjade tundmise kohta; sõita pimedal ajal ilma esivalgustusega ja tagumise refleksi-klaasiga; sõita jalgrattaga haiglasena või niivõrd väsinuna, et see võib muuta liiklemise ohtlikuks.

Kordamisküsimused

1. Mitmendast eluaastast alates on lubatud sõita jalgrattal linnade ja asulate tänavatel? Miks?
2. Kus võib õppida jalgrattaga sõitma?
3. Kas jalgrattal on pidurdustee?
4. Kumb poistest oskab jalgrattaga paremini sõita, kas see, kes sõidab kiiremini, või see, kes aeglasemalt?
5. Millised dokumendid peavad olema kaasas jalgratturil?
6. Milliste seadmeteta ei ole lubatud jalgrattaga sõita?
7. Miks pimedal ajal ei tohi sõita ilma esituledeta?
8. Kui kaugel kõnniteest on lubatud sõita jalgrattaga?
9. Kuidas näitab jalgrattur suunda? Selgitage signaalide tähendust.
10. Kuidas peab toimuma möödasõit eessõitvast hobuveokist?
11. Miks peab pöördeks näitama suunda mitte vähem kui 5 sekundit?
12. Millal võib jalgrattur teha vasakut pööret?
13. Kui kiiresti on lubatud sõita jalgrattal linna tänaval?
14. Loetlege nõuded, mis kehtivad võrdselt reguleerimata ja reguleeritud ristteel.
16. Kuidas on liigitatud tänavad reguleerimata ristteel?
17. Nimetage peatänavade tunnused.
18. Milline on sõiduteele väljasõitmise järjekord üheliigiliste tänavate ristumiskohal ristteel?
19. Kuidas ületatakse risttee siis, kui üheliigiliste tänavate ristumiskohta on saabunud üheaegselt mitu sõidukit, mis kuuluvad ühte gruppi?
20. Kuidas ületatakse risttee halva nähtavuse korral?
21. Kui kaugel tuleb peatuda enne ristteed liiklust keelava signaali korral?
22. Mida tähendab roheline signaal?
23. Mida tähendavad punane ja kollane signaal?

24. Mida tähendab valgusfoori lisasektsioon?
25. Loetlege liikluse reguleerija põhinõuded.
26. Milline on reguleerija üleminekusignaal?
27. Kuhupoole on lubatud sõita, kui reguleerija seisab teie poole küljega?
28. Kuhu võib sõita, kui reguleerija seisab teie poole selja või rinnaga?
29. Kuhupoole on lubatud sõita, kui reguleerija seisab ettesirutatud parema käega:
 - a) jalgrattur läheneb selja poolt;
 - b) jalgrattur läheneb parema külje poolt;
 - c) jalgrattur läheneb rinna poolt;
 - d) jalgrattur läheneb vasaku külje poolt.
30. Kuidas sõidetakse mööda peatuses seisvast trammist?
31. Millised liiklusmärgid keelavad jalgrattaga sõitmise?
32. Kas jalgratast on lubatud pukseerida teiste liiklusvahendite järele?
33. Milliste esemete vedu jalgrattal on keelatud?
34. Millistes kohtades on jalgrattaga sõitmine keelatud?
35. Miks on ohtlik sõita ees sõitvate sõidukite taga, nende vahetus läheduses?
36. Kuidas on lubatud vedada last jalgrattal?
37. Kellele võib anda jalgratast sõiduks?
38. Millisel juhul võib jalgrattur teha vasakut pööret sõites?
39. Milline asutus annab jalgratturile välja «juhiloa»?
40. Miks ei tohi jalgrattal sõita, tundes end väsinuna või haiglasena?

HOIATAVAD MÄRGID



1.1. Tõkkepuuta
raudtee-ülesõidu-
koht



1.2. Tõkkepuuga
raudtee-ülesõidu-
koht



1.3. Risttee



1.4. Ristumine
madalamaliigilise
teega



1.5. Ristumine
peatänavaga või
teega



1.6. Reguleeritud
risttee (teelõik)



1.7a. Teekäänak
paremale



1.7b. Teekäänak
vasakule



1.8. Looklev tee



1.9. Järsk teelang



1.10. Ebatasane
tee



1.11. Libe tee



1.12. Tee kitsene-
mine



1.13. Lahtivõetav
sild



1.14. Kahesuuna-
line liiklemine



1.15. Jalakäijad



1.16. Lapsed



1.17. Remonttööd



a



b

1.18. Loomad teel



1.19. Muud ohud

KEELAVAD MÄRGID



2.1. Sissesõit keelatud



2.2. Liiklemine keelatud



2.3. Autode liiklemine keelatud



2.4. Veoautode liiklemine keelatud



2.5. Mootorrataste liiklemine keelatud



2.6. Veoloomadega liiklemine keelatud



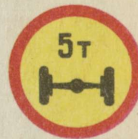
2.7. Traktorite liiklemine keelatud



2.8. Jalgratastel liiklemine keelatud



2.9. Piiratud kaal



2.10. Piiratud teljekoormus



2.11. Piiratud kõrgus



2.12. Piiratud laius



2.13. Läbisõit peatuseta keelatud



2.14a. Pöörde vasakule keelatud



2.14b. Pöörde paremale keelatud



2.15. Pöörde tagasuunas keelatud



2.16. Mõõdasõit keelatud



2.17. Mõõdasõit veoautodel keelatud



2.18. Piiratud kiirus



2.19. Helisignaali andmine keelatud



2.20. Peatumine keelatud

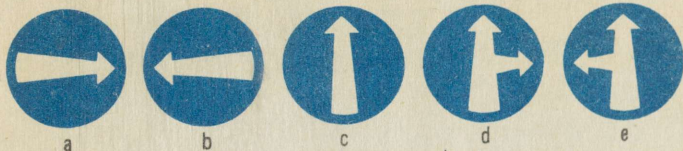


2.21. Parkimine keelatud



2.22. Piiramiste lõpp

KOHUSTAVAD MÄRGID



a

b

c

d

e

3.1. Lubatud liikumissuunad



a



b

3.2. Takistustest möödasõidu suunad



3.3. Ringliiklus



3.4. Sõiduautode liiklemine



3.5. Veoautode liiklemine



3.6. Mootorrataste liiklemine



3.7. Jalgrataste liiklemine

OSUTAVAD MÄRGID



4.1. Parkimiskoht



4.2. Tagasisuunas pöörde koht



4.3. Autoturistide laager



4.4. Toitlustus-punkt



4.5. Meditsiinilise abi punkt



4.6. Tehnilise tee-nindamise punkt



4.7. Telefon



4.8. Bensiinjaaam



4.9. Peatänava või -tee



4.10. Peatänava või -tee lõpp

MÄRKIDE LISATAHVLIID



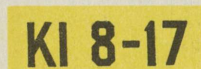
5.1. Märji mõjupiirkond



a 5.2. Kaugus objektini



b



5.3. Märji kehtivusaeg



5.4. Ümbersõidu suund



5.5. Transpordivahendi liik



a

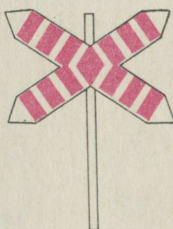


b

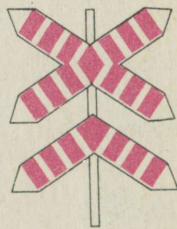


c

5.6. Ohtlik raudtee-ülesõidukoht



a



b

Viidad „Hoidu rongi eest“

II TEEVIIDAD



6.1. Kohanime viit



6.2. Suuna viit



6.3. Vahekauguste viit



6.4. Eelnev suunaviit



6.5. Marsruudi märk



6.6. Kilomeetri viit

SISUKORD

RETSEPT KÕIGILE 5

1. tund. INIMENE, SÕIDUK, TEE 7

Esimene sõiduk, veoloomad 7. Teed, esimesed liiklusreeglid 8. Teele tuli auto 11. Autotranspordi osatähtsus 14. Kordamisküsimused 15.

2. tund. MIDA NÄEME TÄNAVAL 16

Hoidu paremat kätt 16. Tänavatel ja teedel on range kord 21. Viidad, liiklusmärgid 21. Risttee 24. Märgistusjooned sõiduteel 25. Kordamisküsimused 27.

3. tund. SÕIDUTEE ÜLETAMINE 28

Siit võib minna 28. Nii ei tohi 30. Enne vaata, siis astu 31. Reguleerimata risttee ületamine 33. Kordamisküsimused 34.

4. tund. TRAMM, TROLLIBUSS, AUTOBUSS 35

Enne ja nüüd 35. Ootamine 37. Sisenemine 39. Käitumine vagunis 40. Väljumine 41. Keelatud on... 42. Miks ma seda tegin 43. Kordamisküsimused 45.

5. tund. JUHTIDE HOIATUSSIGNAALID JA MÄRGUANDED 46

Valgus- ja helisignaaliid 46. Valgustusseadmetega antavad signaalid 48. Käega antavad signaalid 51. Helisignaaliiga antavad märguanded 52. Kordamisküsimused 53.

6. tund. JALAKÄIJA JA SÕIDUK REGULEERIMATA RISTTEEL 54

Risttee — tõeline liikluskeeris 54. Jalakäija reguleerimata ristteel 55. Sõidukid reguleerimata ristteel 58. Kuidas ületada reguleerimata risttee 63. Kordamisküsimused 80.

7. tund. REGULEERITUD RISTTEE 81

Targad aparaadid 81. Roheline-kollane-punane 83. Liiklust reguleerib miilits 87. Kuidas ületada reguleeritud risttee 92. Kordamisküsimused 99.

8. tund. LIIKLUSMÄRGID 100

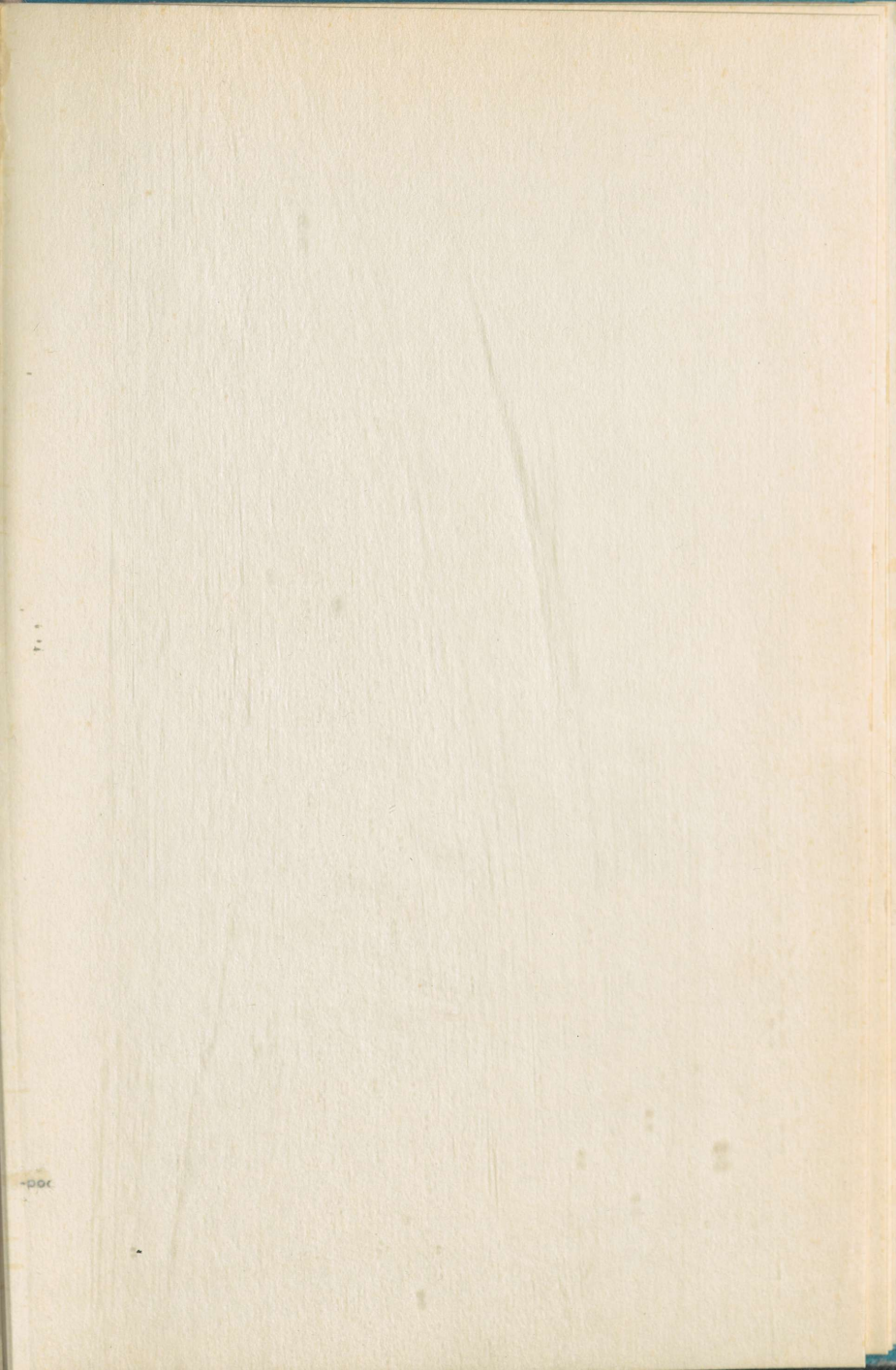
Hoiatame, keelame, kohustame, osutame 100. Seda raamatut oskavad lugeda kõik 100. Meie hoiatame 101. Meie keelame 115. Meie kohustame 129. Meie osutame 133. Liiklusmärkide lisatahvleid 138. Viidad 140. Teeviidad 142. Liiklusmärkide väenlased 143. Kordamisküsimused 146.

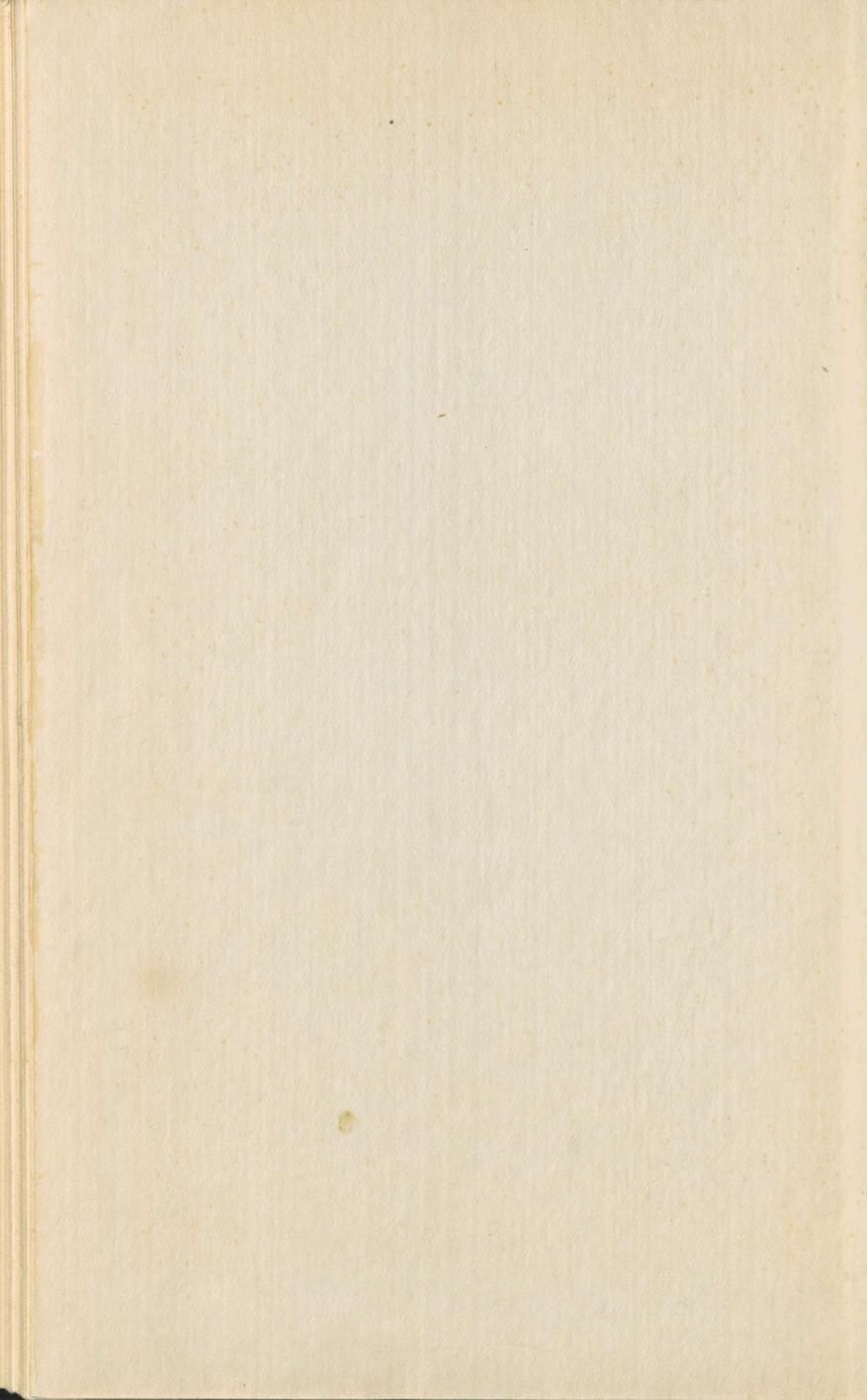
9. tund. SÕIDUKIIRUS, AUTO PEATUMINE 147

Auto sai hoo sisse 147. Oleme roolis, poiss jookseb teele... 149
Sõidukiirus ja ohtlik tsoon 153. Transpordivahendi kaal ja ohtlik
tsoon 154. Teekatte seisukord ja ohtlik tsoon 155. Kui kiiresti
võib sõita 159. Kordamisküsimused 160.

10. tund. ET SAADA JALGRATTURIKS 161

Tänavale ilmus jalgratas 161. Ettevaatus peletab ohu 162. Dokumendid ja jalgratas korda 164. Mõõdasõit ja pöörded 166. Need nõuded kehtivad igasugusel ristteel 169. Reguleerimata risttee ületamine 170. Reguleeritud risttee ületamine 172. Jällegi tänav, keelatud on... 176. Kordamisküsimused 177.







79 kop.

A
31 192

84 145

TÜ RAAMATUKOGU



1 0300 00505326 1

79 kop.

A
31 192
84 145

TÜ RAAMATUKOGU

1 0300 00505326 1

MINA JA TÄNAV



H.TAIDRE

**MINA
JA
TÄNAV**