



VÄÄRIKAS MOOTORSÕIDUKIJUHT OHUTULT LIIKLUSES



Väljaandja: Maanteeamet

Kaanafotod:

Koolituse sõidupraktika. Foto: Priit Lilleorg

Väärikad mootorsõidukijuhid. Foto: Madis Veskimägi

Sisukord

 Austatud lugeja	1
 Kuidas suurendada turvalist liiklemist? <i>Perearsti soovitusel</i>	3
 Liiklusseaduse olulisemad muudatused <i>Muutunud ja täienenud reeglid</i>	12
 Eakate täiendkoolitus <i>„Väärikas mootorsõidukijuht”</i>	30
 Mis vanuseni on ohutu autot juhtida? <i>Ohutu autojuhtimise test</i>	35
 Ristsõna - teooria	37
 Ristsõna - liiklusmärgid	39
 Ristsõnade vastused	40

Austatud lugeja

Meie ühiskond, sealhulgas ka liikluskeskkond on pidevas muutumises. Meedias on kõneaineks elanikkonna vananemine, inimesed on pikemat aega aktiivsed ja töövõimelised ning elukvaliteedi hoidmiseks suureneb nende liikumisvajadus. See toob kaasa ühistranspordi tihedama kasutuse, aga ka eakate sõidukijuhtide osakaalu kasvu igapäevases liikluses.

Liikluskeskkonnas on toimunud olulisi arenguid: täiendatud on liiklusreegleid, muutunud on käitumismõrmed, Eesti maanteedel sõidab aina enam autosid, need erinevad üksteisest vanuse ja turvavarustuse poolest.

Selgitamaks välja, milline on eaka liikleja liiklusohutusalane teadlikkus, hoiakud ja käitumine muutunud liikluskeskkonnas, viis TNS Emor 2015. aastal Maanteeameti tellimisel läbi eakate liiklejate fookusgrupi uuringu.

Uuringus osalenud leidsid, et liikluses on suureks ohuks juhid, kes teistega ei arvesta, sooritavad ohtlikke manöövreid ja rikuvad reegleid. Samas nenditi, et ohte saab vältida ka ise, kui olla väga tähelepanelik ja mitte kiirustada. Tunnistati, et reaktsioon ei pruugi olla enam see, mis vanasti ja seetõttu tuleb olla väga ettevaatlik. Samuti koorus fookusgrupi intervjuudest välja tõde, et Liiklusseaduse muudatustega enamus ennast kursis ei hoi.

Igaüks peaks võtma aja, et läbi mõelda, milline liikleja ta on. Kas olen taganud enda ohutuse? Kas ma igapäevaselt liigeldes arvestan teiste liiklejatega või hoopis ohustan neid? Millised on minu ealised iseärasused? Kui kiiresti ma jõuan reageerida? Milline on mu juhtimisvõimekus? Milliseid ravimeid ma tarbin enne

autorooli istumist? Kui ma ka teoorias arvan, et olen eeskujulik liikleja, siis kas see kehtib ka reaalses liiklusolukorras?

Nendele küsimustele vastamiseks oleme teie jaoks kokku pannud käesoleva brošüüri. Siit leiate olulisemate Liiklusseaduse muudatuste kõrval ka oma ala spetsialistide kogemusi, nõuandeid, soovitusi. Lisaks pakume võimaluse ennast testida või oma teadmisi proovile panna.

Koostajate sooviks on, et kõik tunneksid rõõmu liikluses osalemisest, austaksid üksteist vastastikku ning ütleksid läbi silmside kaasliiklejatele rohkem „TERE”.

Head liiklemist!

Lugupidamisega,
Maanteeamet



MAANTEEAMET

Madis Veskimägi
Tõstamaa Tervisekeskus, perearst
Pärnu Haigla EMO, erakorralise meditsiini arst



Kuidas suurendada turvalist liiklemist?

Perearsti soovitused

Demokraatlikus riigis arvestatakse erinevate inimeste soovide ja vajadustega. Kõigil on õigus elada ja olla õnnelik, kuid seda niikaua, kui ei ohustata teisi ega iseennast. See ilus juhtmõte kehtib ka liikluses. Meie teedel liiklevad algajad, uljad noored, kogenud juhid ning ettevaatlikud aeglase sõidustiiliga eakad. Kaasliiklejatena peame suutma teisi mõista ja nendega arvestada, mitte oma sõidustiili, tulede vilgutamise või sõrmenäitamisega neid halvustama. Noorest uljast autojuhist saab aastakümnete möödudes kogenud ja hiljem eakas autojuht. Siis mõistetakse, et noorusea kergelt põlastav suhtumine vanematesse kaasliiklejatesse või „kirikulistesse” oli piinlik ja kohatu.

Tänapäeva kiire elutempo tõttu on meie ühiskond muutunud väga mobiilseks. Liikluskeskkonda lisandub järjest uusi mootor-sõidukijuhte, kes on peale autokooli läbimist juhiloa taotlemisel läbinud erinevaid koolitusi ning on kursis kehtivate liiklusreeglite, kaasaegsete autode tehnoloogiliste arengute ja uute liikluskorraldus-lahenduste põhimõtetega. Samas ei tohi unustada ka

eakaid autojuhte, kes on omandanud juhtimisõiguse mitmekümneid aastaid tagasi. Paraku pole neile ette nähtud kohustuslikke täiendkoolitusi. Aja jooksul on palju muutunud liiklusreeglites ja -keskkonna ülesehituses ning ka uued sõidukid vajavad varasemaga võrreldes veidi teistsuguseid sõiduvõtteid.

Autost on saanud tarbeese, eriti maapiirkondades, külas või metsatalus annab see vabaduse elada rahulikku ja turvalist elu ning saada osa kõigest, mida ühiskond pakub – arstiabist, kultuüri-sündmustest, reisimisest, eneseharimisest ja -teostusest, lähedaste külastamisest jms. Kui eelnevalt loetletu võtta inimeselt ära ainult seetõttu, et tal on aastaid 65 või 75, on tagajärjeks uued probleemid. Eemaletõrjutus, kõrvalise abi vajadus ja tüliksolemise tunne, depressioon, millele järgneb kiirem isiksuse vaimne ja kehaline hääbumine. Vanus iseenesest ei saa olla autojuhtimise lõpetamise põhjus, selleks on konkreetsed haigused ja nendega kaasnevad muutused, seda ennekõike nägemises ja tähelepanuvõimes.

Esmalt tasub üle vaadata ja arvestada perearsti ja liiklusõpetaja soovitustega, kuidas suurendada vanemas eas autojuhtimisel oma ohutust.

Turvaline autosõit

- istu autorooli puhanuna ja hea enesetundega, väldi liigtühja- või täiskõhtu;
- tee harjutusi, et tõsta keha füüsilist aktiivsust ja painduvust;
- enne ravimite tarvitamist uuri nende liiklusohtlikke kõrval- ja koostoimeid;

- pea oma arstiga regulaarselt nõu haiguste suhtes, mis võivad ohustada turvalist autojuhtimist, leidke võimalused parimaks raviks;
- käi vähemalt kord aastas silmaarsti juures kontrollis. Proovi kontrastsust suurendavaid ja valgushelke vähendavaid prille, nendest võib palju abi olla;
- planeeri oma teekond enne sõidu alustamist;
- väldi pikki, mitmenädalasi kuni mitmekuiseid pause autojuhtimisel. Omandatud sõiduvilumus ja asjalikkus on kiired kaduma, ilmnedavad võivad ka auto tehnilised probleemid;
- sõida päeval valguses ja heades ilmastikuoludes;
- leia ohutum teekond hästi valgustatud tänavate, lihtsamate ristmike ja parkimisega;
- hoia suuremat pikivahet eessõitva sõiduki suhtes;
- väldi juhtimise ajal jutuajamist, raadiokuulamist või mobiiltelefoni kasutamist;
- soeta võimalusel automaatkäigukastiga auto, nii jääb liiklusele rohkem tähelepanu;
- otsi liikumiseks alternatiive, sõida koos lähedaste või sõbraga ning kasuta ühistransporti.

Arutlegem koos, millised on sagedasemad haigused ja miks ei tohiks nende korral autot juhtida, millal oleks mõistlikum autojuhtimine lõpetada, mida teha, et autojuhtimine vanemas eas oleks võimalikult turvaline juhile endale ja kaasliiklejatele.

Eaka autojuhi tervis ja silmahaigused

Vananemisega kaasneb keha talitluses terve rida normaalseid ja tavapäraseid muutusi- nägemise ja kuulmise halvenemine, liigeste ja lülisamba painduvuse langus, alanenud reaktsiooni-kiirus. Nendega peab arvestama ning sestap valima aeglasema ja ettevaatlikuma sõidustiili. Vanemas eas suureneb ka krooniliste haiguste võimalus, mistõttu tuleb kasutada mitmeid ravimeid. Kõik see võib mõjutada turvalist autojuhtimist, halvenda tähelepanu, reaktsioonikiirust ja koordineatsiooni.

Silmahaigused. Hea nägemine on kahtlemata ohutu autojuhtimise aluseks. Igal elukümnendil on omad nägemist mõjutavad normaalsed muutused ja haigused. Nägemine võib halveneda aeglaselt ja „märkamatuult”.



Foto: Dreamstime

Vanadusnägemine e. presbüopia. See on normaalne nägemise muutus, mis ei alga sugugi vanas eas, vaid 40-50 aasta vanuses. Seisundi kutsutakse esile silmaläätse alanenud elastsus, mistõttu kannatab lähemal seisvate objektide teravalt nägemise võime. Igapäevaelus kannatab ennekõike lugemine- käed jäävad justkui lühikeseks. Autojuhtimisel on ka lähedale vaatamine oluline, eeskätt armatuurlaua näidikute jälgimisel. Kui 65-aastane juht uurib silmi pingutades näiteks 50 cm kaugusel olevat kütusenäidikut, siis kindlasti kannatab samal ajal muule liiklusolukorrale keskendumine. Lahendus on sobivate prillide kasutamine ja teadlik tähelepanu suunamine liiklusele.

Kollatähni taandareng. See on sagedasem pöördumatu nägemise kahjustuse põhjus maailmas. Haiguse tekke aluseks on silmapõhjas paikneva teravat nägemist tajuva osa, kollatähni kahjustus. Ohustatud on enamasti üle 50 aasta vanused inimesed, 65-75-aastastel esineb seda haigust u 10%, üle 75 aasta vanustel aga u 30% ehk igal kolmandal. Esmaseks vaevuseks võib olla uduseks muutuv nägemine nii lähedale kui ka kaugele vaadates, kusjuures prillid ei muuda asja paremaks. Ühe silmaga vaadates võivad sirged jooned moonduda laineliseks, eriti häiritud on nägemine vaatevälja keskel, kuna see osa, kuhu pilk suunatakse, on keskosas udune. Loomulikult takistab kollatähni taandareng ohutut autojuhtimist. Haigust diagnoosib ja ravib silmaarst, tema otsusest sõltub edasine autojuhtimine.

Hall- ja rohekae. Hallkae-haige näeb ümbritsevat hägusalt või „läbi pilvede”, värvide sära kaob, valgus võib tunduda kohati ere, kergesti võib tekkida pimestumine. Hallkaed on võimalik kirurgiliselt ravida; tõsisemat haigust – rohekaed, aga enamasti mitte.

Rohekae-haige tajutav pilt hakkab äärtest kokku tõmbuma, ta vaataks nagu läbi toru. Haigus võib lõppeda täieliku pimedusega. Tavalisel nägemiskontrollil ei pruugigi seda rasket haigust avastada, sest sageli uuritakse ainult nägemisteravust vaatevälja keskel. Haigus võib areneda ühes silmas aastaid märkamatuks. Loomulikult võib sel põhjuse tekkida liiklusohtlik olukord, kuna autojuht ei näe kõrval toimuvat.

Teised autojuhtimist mõjutavad haigused

Une lämbustõbi. Haigusele on iseloomulik une ajal tekkivad lühiaegsed hingamisseiskumised. Haige neid ise tavaliselt tähele ei pane, küll aga on need üsna ebameeldivad läheduses viibijatele. Nii võib öö jooksul esineda mitukümmend või rohkem lühiajalist lämbushoogu, hingamine katkeb keele ja pehme suulae vajumise tõttu, järgneb läkastamine ja taastub normaalne hingamine. Peaaju hapnikupuuduse tõttu ei puhata korralikult välja, järgneval päeval tuntakse end uniselt ning on suur oht lühiajalisteks uinakuteks kõikvõimalikes olukordades, kahjuks ka autoroolis. Une lämbustõve riskifaktor on liigne kehakaal, rasva ladestumine kaela piirkonda ning anatoomiliselt lühike ja jäme kael. Haigete vöömõõt on meeste puhul sageli üle 100 ja naistel üle 90 cm. Une lämbustõve diagnoosimisel on palju abi lähedase kirjeldusest. Päevase unisuse hindamiseks on välja töötatud Epworthi unisuse skaala (tabel lk 9). Punktisumma >10 on viide liiklusohule, ohutu sõidu jätkamiseks on vajalikud uneuuringud ja vajadusel ravi.

Epworthi unisuse skaala

0-mitte kunagi; 1-harva; 2-pigem sageli; 3-peaaegu alati

KÜSIMUS	TEIE PUNKTID
Kui tõenäoline on, et võite tukastada, kui loete istudes?	
Kui tõenäoline on, et võite tukastada, kui vaatate televiisorit?	
Kui tõenäoline on, et võite tukastada, kui istute mõnes rahvarohkes kohas, näiteks koosolekul, teatris?	
Kui tõenäoline on, et võite tukastada reisi ajal autos või busses, mis ei ole peatunud ühe tunni jooksul?	
Kui tõenäoline on, et võite tukastada, kui puhkamiseks istute?	
Kui tõenäoline on, et võite tukastada, kui istute ja kõnelete kellegagi?	
Kui tõenäoline on, et võite tukastada, kui jääte istuma pärast alkoholit lõunasööki?	
Kui tõenäoline on, et võite tukastada, kui olete autoroolis ja auto on peatunud mõneks minutiks (ristmikul jm)?	
KOKKU	

Rahutute jalgade sündroom. Seisundile on iseloomulik jalgade valu ja ebamugavuse tekkimine ööune ajal. Vaevus leevendub ajutiselt jalgade asendi muutmisel. Häiritud ööune tulemuseks on päevane unisus ja seega oht autojuhtimisel. Igapäevaelus esineb seda seisundit väga sageli, üle 65 aasta vanustest isegi 50%-l, kuid sellest vaadatakse sageli mööda. Arst ei tea küsida ja haige ei julge rääkida.

Südame rütmihäired. Neid on mitmesuguseid, kuid autojuhtimist ohustab rütmihäire, kus südametegevus aeglustub korraks 30-40 löögini minutis või tekib 1-3 sekundit vältav paus. Selline haige kaotab paariks sekundiks teadvuse, rooli taga on see piisav aeg, et järgneks õnnetus.

Suhkruhaigus. Veresuhkru kõikumisega nii tõusu või languse suunas võivad kaasneda erinevad enesetunde muutused. Olukord, kus suhkruhaige on võtnud ravimeid või süstinud insuliini, kuid ei ole mingil põhjusel söönud või on eksitud ravimite manustamisega, võib tipneda veresuhkru kiire langusega. Esmasteks tunnusteks on südamepekslus, rahutus, hirm, nõrkus, unisus või isegi teadvuskadu. Loomulikult ohustab see kõik turvalist autojuhtimist.

Närvisüsteemihaigused. Insuldijärgne seisund, Parkinsoni haigus, peaaju vereringehäired mõjutavad otseselt tähelepanu ja reaktsioonikiirust.

Lülisamba- ja liigeshaigused. Valulik ja kange kael või nimmepiirkond, õlavalu ja jäikus näivad esmapilgul süütud, kuid liikluses see nii ei ole. Ümberreastumisel või tagurdamisel on vaja vaadata tagasi, aga kui kael valu tõttu lihtsalt ei keera piisavalt, pole võimalik tagada järgneva manöövri ohutust.

Meeleoluhäired. Suurenenud ärevus, kerge vihastamine, ootamatud reaktsioonid mingile välimisele või sisemisele aistingule on ülimalt liiklusohhtlikud mitte ainult eakamatele, vaid ka noorematele autojuhtidele.

Ravimid ja liiklus

Kaks kolmandikku üle 65-aastastest juhtidest kasutab üht või mitut ravimit, osa määratakse arstide poolt, osa ostab patsient käsimüügist. Patsient loodab, et arst teab, mida ta määrab. Arsti eesmärk on haiguse ravi, vaevuste leevendamine, elu pikendamine; liiklusohhtlikkusele enamasti ei jõuta mõelda, loodetakse, et haige ise teab ja uurib. Sageli juhtub, et ravimeid määrab mitu arsti ja ei teata, mida inimene juba tarvitab. On üsna tavaline, et patsient võtab 5-10 erinevat ravimit, mille koos- ja kõrvaltoimed on raskesti ennustatavad. Liiklusohu kujutavad järgmised ravimite kõrvaltoimed: unisus, reaktsioonikiiruse langus, tähelepanu alanemine, koordineerimise- ja tasakaaluhäired, lihaskrambid ja valud, ülemäärane lõbusus. Eriti liiklusohhtlikud ravimrühmad on rahustid, uinutid, tugevatoomelised valuvaigistid, mõned köha- ja nohuravimid, allergiaravimid. Liiklusohhtlikkus suureneb kordades nende koostarvitamisel alkoholiga!!! Alati on mõistlik nõu pidada arsti või apteekriga, võimalusel on abiks ravimite liiklusohhtlike kõrval- ja koostoimete andmekogu aadressil <http://www.roadwiserx.com/>

Raul Rom
Liiklusohutuse osakond, Maanteeamet



Liiklusseaduse olulisemad muudatused

Muutunud ja täienenud reeglid

2011. aastal kehtima hakanud Liiklusseaduses on mitmeid liiklusreeglite muudatusi, mis puudutavad sõidukijuhti, jalgratturit ja jalakäijat. Kuigi uued liiklusreeglid on jõus juba mitu aastat, on liiklejatel nende nõuete kohta vähe infot ning reeglite keerulise sõnastuse tõttu on neist kohati ka raske aru saada.

Juhendi ülesehitus järgib põhimõtet, et varasemast regulatsioonist erinev, muutunud või lisandunud reegel on esitatud Liiklusseaduse sõnastuses poolpaksus kirjas. Selle juures on viide paragrahvile, mille järgi saab reegli Liiklusseadusest kergesti üles leida. Kaldkirjas toodud kommentaar selgitab muutunud või uue liiklusreegli sisu ning põhjendab, miks selle täitmine on vajalik.

Olulisemad liikluses ette tulevad olukorrad, kus liiklejad peaksid eriti tähelepanelikud olema, on ohutu käitumise paremaks mõistmiseks varustatud ka joonistega.

Liiklusreeglite ja ohutu liikluskäitumise ülevaade

1. Autojuhina liikluses

Viimase kümne aastaga on Eestist saanud väga kiirelt autostuv riik ning liikluses osaleb üha enam ka eakaid sõidukijuhte.

Uuringud kinnitavad, et eakad liiklejad, eriti mootorsõidukijuhid on keskmisest tunduvalt seaduskuulekamad ja hoolsamad liiklusreeglite järgijad. Samas vähendab kõrgem iga tähelepanuvõimet ja reaktsioonikiirust.

Alljärgnevalt on välja toodud 2011. aasta Liiklusseaduses kehtima hakanud või varasemaga võrreldes muutunud olulisemad liiklusreeglid autojuhile.

1.1. Üldised nõuded

Täpsustatud on tulede kasutamist käsitlevat peatükki. Ohutusest lähtuvalt keelavad täiendatud reeglid seisval sõidukil pimedal ajal sõidutulede kasutamise, kuna nende tugeva valgusvoo tõttu ei pruugi läheneva auto juht märgata seisva sõiduki juures olevaid inimesi.

- **Halva nähtavuse korral või pimedal ajal valgustamata asulavälisel teel peatatud või pargitud sõidukil ei tohi põleda lähi-, kaug- ega udutuled.** (LS § 40 lg 5)

Kommentaar: erinevalt varasemast regulatsioonist ei tohi seisval sõidukil asulavälisel teel pimedal ajal põleda lähi-, kaug- ega udutuled. Nõue kehtib nii peatatud kui pargitud sõiduki kohta.

- **Asulavälisel teel tuleb halva nähtavuse korral või pimedal ajal valgustamata teel peatatud või pargitud mootorsõidukil**

ja selle haagisel lisaks ääre- ja numbrituledele kasutada ka ohutulesid. (LS § 40 lg 4)

Kommentaar: kui varem kehtinud reegli järgi oli pimedal ajal ohutulede kasutamine seisval sõidukil asulavalisel teel lisaks ääretuledele soovituslik, siis uues nõudes on ohutulede kasutamine kohustuslik.

- **Mootorsõidukijuht peab halva nähtavuse korral ja pimedal ajal asulavälisel teel hädapeatamise korral autost sõiduteele väljumisel ja sõiduteel viibimisel kandma ohutusvesti.** (LS § 33 lg 7)

Kommentaar: pimedal ajal või halva nähtavuse korral on sõiduteele astunud autojuht teistele juhtidele raskesti märgatav ning ainult jalakäijahelkurist jääb tema ohutuse tagamiseks väheseks. Liiklusõnnetuste statistikas esineb selliseid juhtumeid, kus autost väljunud juht on oma kehaga varjanud sõiduki tagatuled ja seetõttu sattunud liiklusõnnetusse. Seega on ohutusvesti kasutamine ennekõike juhi ohutuse huvides. Ohutusvest on Euroopa Liidu direktiivi kohaselt isikukaitsevahend, mille turvalisusnõuded on kehtestatud vastava standardiga. Nõuetele vastava ohutusvesti tunneb ära sellel oleva märgistuse CE EN471 järgi.

- **Juhil on keelatud tegeleda juhtimise ajal toimingutega, mis võivad segada juhtimist või liiklusolude tajumist, sealhulgas kasutada telefoni ilma käsi vabaks jätva vahendita, sõiduki liikumise ajal hoida telefoni käes.** (LS § 33 lg 11 p 1)

Kommentaar: varem kehtinud reeglistikuga võrreldes laieneb telefoni kasutamise keeld ka asulaväliste teede suhtes. Samuti keelab Liiklusseadus kõik teised juhtimist häirivad ja liiklusohutust vähendavad tegevused (näiteks söömine, suitsetamine,

laste või lastelastega tegelemine, tekstsonumi kirjutamine). Mobiiltelefoni kasutamist on eraldi rõhutatud kui üht sagedasemat liiklusohutlikku tegevust sõiduki juhtimise ajal. Soovitav on telefonivestluse ajaks sõiduk sobivas kohas ohutult peatada, sest jutuajamine viib tahes-tahtmata tähelepanu liiklusest eemale.

- **Asulasisesel teel peab aeg, mis kulub üksteise järel liikuvate sõidukite vahelise pikivahe läbimiseks, olema normaaltingimustel vähemalt kaks sekundit ja asulavälisel teel vähemalt kolm sekundit. See nõue ei kehti, kui väljutakse möödasõiduks oma sõidurajalt ja sellest on suunatulega märku antud.** (LS § 46 lg 2)

Kommentaar: erinevalt varasemast regulatsioonist on pikivahe suurus määratud arvulise väärtusega. Kuival ja karedal teel on asulas piisav pikivahe 2 sekundit ja väljaspool asulat 3 sekundit. Liikuvate sõidukite vaheline kaugus teineteisest on esitatud sekundites, kuna seda on lihtsam hinnata kui meetrites toodud väärtust (näiteks, kui ees sõitev sõiduk jõuab mingi tähiseni teepervel, siis maanteel sõites on pikivahe õige, kui taga sõitev auto jõuab sama tähiseni mitte enne kolme sekundi möödumist. Kolme sekundi pikkust aega aitab määrata näiteks mõttes arvude loendamine: kakskümmend üks, kakskümmend kaks, kakskümmend kolm). Väiksem pikivahe on lubatud ainult möödasõidu alustamisel, mitte möödasõidu ootel eessõitja järel sõites.

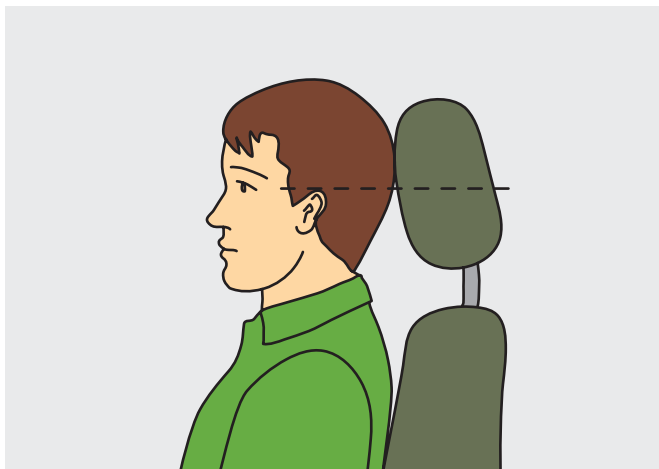
- Liiklusseaduse muudatus tee andmisest sõiduraja vahetusel. Tühistatud on varasem liikluseeskirja nõue, mille järgi taga sõitva auto juht peab andma teed ümberreastuvale naaberrea juhile. Ehk kui varem pidi otse sõitva sõiduki juht suunatulega märku andvale naaberrea juhile, kes temast kasvõi pool

autopikkust eespool oli, teed andma, siis uue Liiklusseaduse järgi seda kohustust enam ei ole. Küll aga tasub nii sõiduraja vahetusel kui muudes liiklusolukordades lähtuda vastastikusest viisakusest ja teineteisega arvestamisest.

Täiendav ja täpsustav reeglistik seab tingimused auto turva-varustuse – turvavöö ja peatoe kasutamisele ning lapse autos sõidutamisele, sisaldades nõudeid lapse süles sõidutamise kohta. Eraldi nõuded on kehtestatud lapsega taksos sõitmisele.

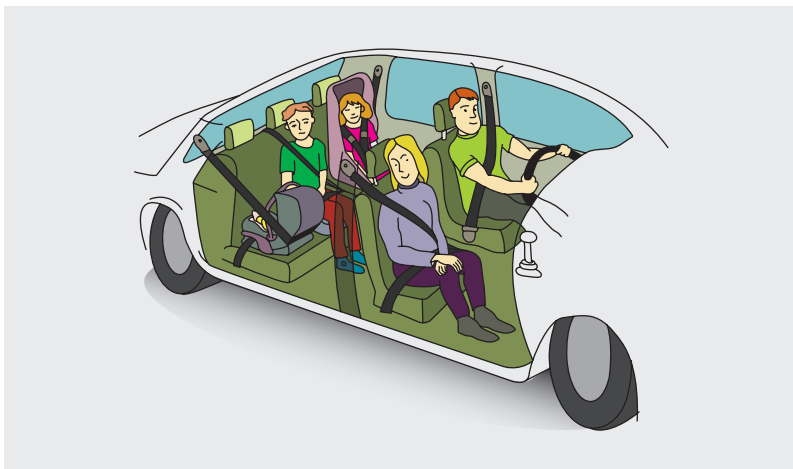
- **Juht on kohustatud enne sõidu alustamist veenduma, et temal ja sõitjatel on peatoed reguleeritud selliselt, et need toetaks pead kuklast, ja mitte sõidutama sõitjat, kes pole seda nõuet täitnud, kui sõidukis peavad peatoed olema.** (LS § 33 lg 2 p 7), (LS § 30 lg 3)

Kommentaar: Liiklusseadust on täiendatud peatoe kasutamise nõudega. Oluline on teada, et sõiduki peatugedest on abi ainult siis, kui need on õigesti reguleeritud. Peatugi peab toetama kukalt. Kui peatugi paikneb näiteks kaela kõrgusel, siis on liiklusõnnetuse korral vigastused vältimatud. Õigesti reguleeritud peatugi aitab vältida vigastusi, mis on põhjustatud eest või tagant kokkupõrkes. Mida rohkem on peal ruumi edasi-tagasi liikuda, seda tõsisemad on vigastused. Ka väikesel kiirusel tagant otsasõit võib tekitada õigele kõrgusele reguleerimata peatoe korral raskeid lülisamba vigastusi. Samuti tuleb vältida autoga sõites kuklasse jäävaid metallist juuksekinnaiteid, mis võivad kokkupõrke korral pead vigastada.



Peatoe õige kõrgus on selline, kus kõrva ülemine äär asetseb peatoe keskjoonel. Enne sõidu alustamist peab juht veenduma, et temal ja sõitjatel on peatoed reguleeritud selliselt, et need toetaks pead kuklast.

- **Sõidukis, millel on turvavööd, peab sõitja olema sõidu ajal turvavööga nõuetekohaselt kinnitatud.** (LS § 30 lg 1 ja 2)
Kommentaar: kõigil autos sõitjatel, nii esi- kui tagaistmel, on kohustus kinnitada turvavöö, kui see on sõiduki valmistaja poolt istekohale paigaldatud. Nõue laieneb varem kehtinud reeglistikuga võrreldes ka takso tagaistmel sõitjatele. Turvavöö saab olla lahti vaid veekogule rajatud jääteel sõites ning erandina, kui tööülesande täitmine on seotud peatustega, mille vahemaa ei ületa 100 meetrit või kui isikul on kaasas arsti kirjalik otsus turvavöö kasutamise vastunäidustuse kohta.



Autojuhil ja kõigil sõitjatel nii esi- kui tagaistmel on kohustus kinnitada turvavöö. Peatugi peab olema reguleeritud selliselt, et see toetaks pead kuklast.

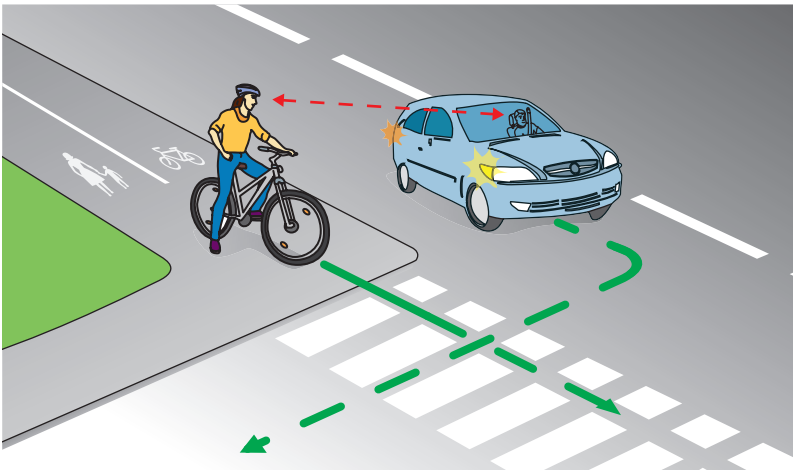
- **Autos, välja arvatud buss, ei tohi last süles hoides sõidutada.** (LS § 36 lg 7)

Kommentaar: Liiklusseadus keelab lapse süles sõidutamise mujal kui bussis ja takso tagaistmel. Viimasel juhul tohib ühte alla kolme-aastast last sõidutada täiskasvanu süles tingimusel, et last süles hoidev sõitja on turvavööga nõuetekohaselt kinnitatud.

1.2. Nõuded mootorsõidukijuhile jalakäijate ja jalgratturite ohutuse tagamiseks

- Mitterööbassõiduki juht peab andma teed jalakäijale, jalgratturile, tasakaaluliikuri juhile ning mopeedi- ja pisimopeedijuhile, kes ületab sõiduteed, millele juht pöörab, kui teeandmise kohustus ei ole liikluskorraldusvahenditega reguleeritud teisiti. (LS § 17 lg 5 p 2)

Kommentaar: Liiklusseaduse kohaselt peab pööret sooritav sõidukijuht lisaks jalakäijale andma teed ka jalgratturile, tasakaaluliikuri juhile ning pisimopeedi- ja mopeedijuhile, kes ületavad sõiduteed, millele juht pöörab. Jalgratturile ja tasakaaluliikuri juhile tuleb pööret sooritades anda teed ka juhul, kui nad ületavad sõiduteed mööda jalgrattatee märgistusega teed või mööda ülekäigurada.



Pööret sooritav sõidukijuht peab vähekaitstud liiklejatele (jalakäija, jalgrattur jne) pöörde lõpetamisel teed andma. Ohte aitab vältida liiklejate vaheline silmside.

- **Reguleerimata ülekäigurajale lähenedes peab juht sõitma sellise kiirusega, mis on piisavalt väike, et mitte ohustada jalakäijat, kes on astunud või astumas ülekäigurajale. Vajaduse korral peab juht seisma jääma, et võimaldada jalakäijal sõiduteed ületada.** (LS § 35 lg 4)

Kommentaar: nõuet on varem kehtinud reeglistikuga võrreldes täpsustatud. Kuivõrd ülekäigurada on uue definitsiooni järgi jalakäijale sõidutee, jalgrattatee või trammitee ületamiseks ette nähtud tee osa ja võrreldes varasema regulatsiooniga, kõnniteele see enam ei laiene, siis tuleb olla tähelepanelik eelkõige nende jalakäijate suhtes, kes on sõidutee ületamiseks kõnniteelt ülekäigurajale astumas või astunud (LS § 2 p 100). Sõna „astumas” tähendab jalakäija poolt oma tegevuse või hoiakuga väljendatud soovi sõiduteed ületada – näiteks kui jalakäija seisab kõnniteel sõidutee ääres ja ootab sõidutee ületamise võimalust või kui jalakäija liigub kõnniteel ülekäiguraja suunas ilmselge sooviga sõidutee ületada. Autojuht peab olema ülekäigurajale lähenedes tähelepanelik, suutma märgata sõidutee ületamise sooviga jalakäijat ja kiirust vähendades või peatudes talle teed andma.

- **Jalakäija tohib liikuda ja laps mängida kogu õueala ulatuses, kuid ei tohi juhti põhjendamatult takistada.** (LS § 64 lg 1)

Kommentaar: Viini Teeliikluse Konventsiooni Euroopa Kokkuleppega vastavusse viidult tohib laps mängida kogu õueala ulatuses. Sõidukijuht peab õuealal mängida ning ka jalgrattaga sõita võivate laste tõttu olema seal väga tähelepanelik ja ettevaatlik.

- **Nähes teel või tee ääres seisvat bussi, millel on lasterühma tunnusmärk ja põlevad ohutuled, peab juht olema eriti tähelepanelik ja sõitma kiirusega, mis võimaldab ohtu vältida.** (LS § 36 lg 2)

Kommentaar: nõue on lisatud, tagamaks bussi juures olevate või sõiduteed ületama asuvate laste ohutust. Lasterühma tunnusmärgiga ja põlevate ohutuledega bussi juures võivad lapsed ootamatult sõiduteele ilmuda, seetõttu on vajalik olla eriti tähelepanelik. Sõidukijuht peab sõitma piisavalt väikese kiirusega ning vajaduse korral seisma jääma.

- **Kõnniteel võib juht peatada sõiduki veose laadimiseks, kuid mitte lähemal kui 15 meetrit ühissõidukite peatuskohast ning jättes jalakäijale vabaks vähemalt 1,5 meetri laiuse käiguriba.** (LS § 20 lg 6)

Kommentaar: Liiklusseadust on täpsustatud veose laadimist käsitleva sättega, mille eesmärk on tagada jalakäijate ohutuse kindlustamiseks neile vähemalt 1,5 m laiune liikumisruum.

2. Jalakäijana liikluses

Üha rohkem väärtustatakse jalgsiliikumist. Kõndimine on tervislik, odav, suhteliselt heitgaasi vaba ja võrdväärselt kättesaadav kõigile. Samas on liiklus ka jalakäijatele muutunud keerulisemaks ja pingelisemaks ning selles keskkonnas on kõige kaitsetumad lapsed ja eakamad inimesed.

Liikluses läbi viidud uuringud näitavad, et isegi siis, kui eakad jalakäijad hindavad teeolusid õigesti (sõidukiliikluse sagedus, ilmastik jne),

võivad nad sellest hoolimata ohustada ennast, alahinnates aega, mis kulub neil tee ületamiseks. Eeldatakse, et jõutakse ohutult üle tee, kuid sõiduk on siiski kiirem. Eakatele tekitavad muret valgusfooride liiga kiiresti vahetuvad tuled, kuna rohelise tule põlemise aeg on sõidutee ületamiseks liiga lühike ning sõiduteed kõnniteest eraldavad kõrged äärekivid, mis on liikumisel takistuseks ja pikendavad sõiduteel viibimise aega.

Kõige suuremad liiklusohud eakate jalakäijate jaoks ongi seotud sõidutee ületamisega ning pimedal ajal maantee ääres liiklemisega.

Liiklusseaduses on jalakäijate jaoks jõustunud mõned uued olulised liiklusreeglid:

- **Halva nähtavuse korral või pimedal ajal teel liikudes peab jalakäija kasutama helkurit või valgusallikat.** (LS § 22 lg 8)
Kommentaar: kui varem kehtinud nõue kohustas pimedal ajal helkurit kandma vaid kõnniteeta ja valgustamata teel liikudes (tingimused, mis vastasid enamjaolt maantee liikluskeskonnale), siis uus reegel helkuri kandmisele erandeid ei tee, see on kohustuslik kõikjal. Seega tuleb helkurit pimedal ajal kanda nii asulavälisel teel kui ka asulas.

Korralik helkur on hästi märgatav auto lähitulede valgusvihus vähemalt 150m ja kaugtulede valgusvihus vähemalt 300m kauguselt ning võimaldab autojuhil jalakäijat märgata peatumiseks vajaliku vahemaa kauguselt.

Kõige enam levinud, nn rippuv helkur tuleb riitele kinnitada nii, et see mantli või jope ääre alt välja ulatuks ning saaks rippuvas asendis vabalt liikuda. Selline asetis tagab helkuri märgatavuse võimalikult mitmest suunast – nii eest, tagant kui küljelt.

Jalakäija peab ennetama ohtu (näiteks sõidutee ületamisel) ja olema veendunud, et helkur ei jääks tema keha varju, kuna nii ei pruugi autojuht teda märgata.

Maanteel liikudes on enda nähtavuse tagamine eriti oluline sõidukite suurema liikumiskiiruse ning teevalgustuse puudumise tõttu. Helkurist paremini aitab jalakäija märgatavust tagada taskulamp või ohutusvest. Asulavälisel teel peab jalakäija liikuma tee vasakus ääres, näoga lähenevate sõidukite poole.

- **Jalgratast, tasakaaluliikurit, pisimopeedi, mopeedi või mootorratast käekõrval lükkav jalakäija peab liikuma sõidutee pärisuuna ääre lähedal, võimaluse korral väljaspool sõiduteed.** (LS § 22 lg 5)

Kommentaar: erinevalt üldisest nõudest, mis kohustab jalakäijat kõnnitee puudumisel liikuma maantee vasakus ääres, peab sõidukit käekõrval lükkav jalakäija liikuma sõidutee paremas ääres. Seda esmajoones põhjusel, et sõidukitel olevad valgustusseadmed ei eksitaks teisi juhte.

- **Kui jalakäija sõiduteel olles süttib jalakäijale foori keelav tuli, peab jalakäija sõltuvalt oma asukohast sõiduteel jätkama liikumist kuni lähima ohutussaareni või selle puudumisel viima sõidutee ületamise lõpule.** (LS § 25 lg 5)

Kommentaar: kui varem kehtinud nõue kohustas sõiduteed ületavat jalakäijat keelava fooritule süttides jääma ootele sõidutee keskel suunavööndite eraldusjoonel, siis uus reegel lubab sõidutee ületamise lõpule viia, kui puudub võimalus peatuda ohutussaarel ja oodata seal uue rohelise tule süttimist.

3. Jalgratturina lii kluses

Jalgratas on muutumas üha tavapärasemaks ja igapäevaliikluses kohtab jalgrattaid sagedamini kui kunagi varem.

Jalgratturi ohutuse jaoks on esmavajalik enda nähtavuse tagamine. Sageli on probleemiks vanemat tüüpi jalgrattad, mis on amortiseerunud, millele peab paigaldama kella ja tuled ning vajadusel välja vahetama vanad kulunud helkurid.

Jalgratturil on soovitatav kanda ohutusvesti, mis ta nii valge kui pimedas ajal paremini märgatavaks teeb ning kiivrit, et hoida ära peavigastusi kukkumise või kokkupõrke korral.



Lisaks helkuritele peab jalgrattal pimedas või halva nähtavuse korral sõites põlema ees valge ja taga punane tuli.

Jalgrattaga liiklemist puudutavad ka mitmed uued liiklusreeglid, mis annavad jalgratturile rohkem õigusi (näiteks sõidutee ületamine ülekäigurajal), kuid kohustavad ka suuremale tähelepanelikkusele ja ohutule käitumisele.

- **Jalgrattal peab põlema pimedal ajal või halva nähtavuse korral sõites ees valge ja taga punane tuli.** (LS § 87 lg 3)

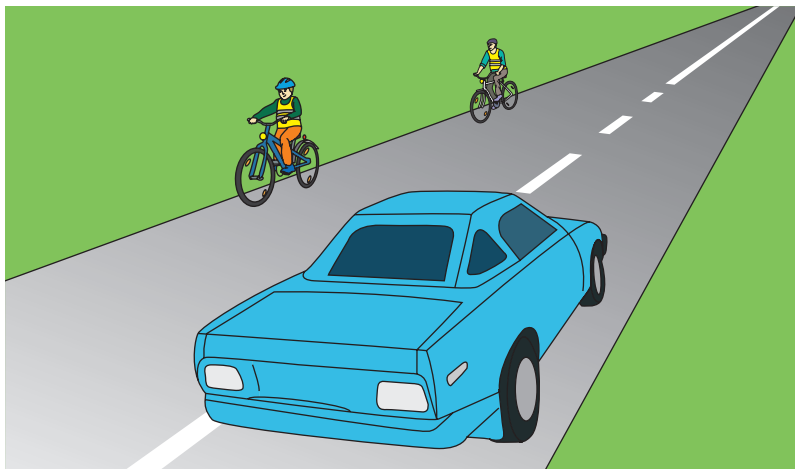
Kommentaar: erinevalt varem kehtinust ei luba uus reeglistik jalgrattal tagumist tuld punase helkuriga asendada. Punase tule kasutamisel on jalgrattur pimedal ajal või halva nähtavuse korral paremini nähtav, mis vähendab talle otsasõidu ohtu.

- **Jalgrattal peab olema: 1) töökorras pidur ja signaalkell; 2) ees valge ja taga punane ning vähemalt ühe ratta mõlemal küljel kollane või valge helkur.** (LS § 87 lg 1 p 1-2)

Kommentaar: jalgratta varustusele on kehtestatud täiendav nõue – lisaks külgmistele helkuritele peavad jalgrattal olema helkurid ka ees ja taga, olenemata sellest, kas kasutatakse tulesid. Selliselt välistatakse olukord, kus pimedal ajal tulede rikke korral ei ole jalgratas teistele liiklejatele nähtav.

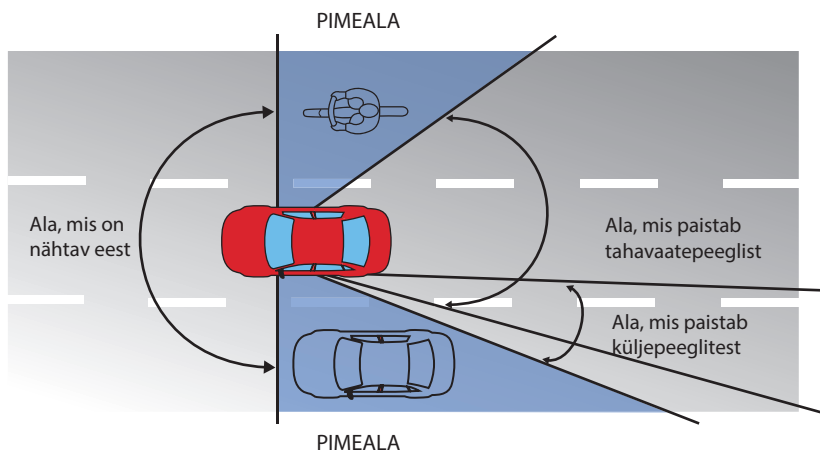
- **Sõiduteel peab jalgrattaga sõitma võimalikult selle parema ääre lähedal. Erandiks on vaid ümberpaiknemine vasak- või tagasipöörde sooritamiseks.** (LS § 31 lg 2)

Kommentaar: jalgrattaga võib sõita sõiduteel, paiknedes selle paremas ääres (erandiks on ümberpaiknemine vasak- või tagasipöördeks). See nõue eeldab ühtlasi, et jalgratastega sõidetakse ühes reas üksteise järel. Nõue ei keela teel olevast takistusest ohutult kauguselt möödumist.



Sõiduteel otse sõites peab hoidma tee paremasse äärde. Mitmekesi teel olles tuleb sõita ohutut pikivahet hoides üksteise järel reas.

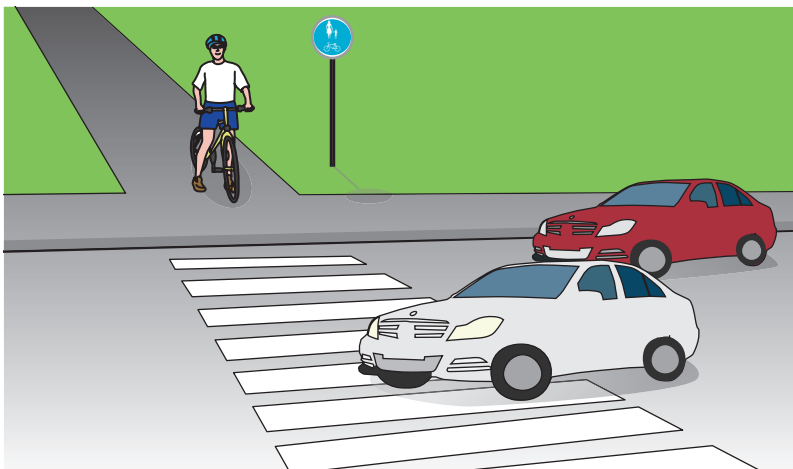
- **Jalgratturid võivad mööduda seisvast või aeglaselt liikuvast sõidukist paremalt, kui selleks on piisavalt ruumi ja selle sõiduki juht ei ole andnud märku parempöördeks.** (LS § 31 lg 8)
Kommentaar: selle reeglga on hõlbustatud seisvatest või aeglaselt liikuvatest sõidukitest möödumist. Samas peab jalgrattur olema veendunud paremalt möödumise ohutuses. Jalgratturile on üheks suuremaks ohuks sattumine ees liikuva autojuhi nn pimealasse. See on piirkond, mida pöört sooritav sõiduki juht ei näe tahavaatepeeglist. Selline oht varitseb eelkõige jalgrattureid, kes seisvast sõidukist paremalt poolt möödudes soovivad ristmikku ületada otse ega vähenda enne ristmikule jõudmist sõidukiirust.



Vältida tuleb autojuhi pimealasse sattumist.

- Ülekäigurajal võib sõidutee ületada jalgrattaga sõites, kuid sel juhul ei ole reguleerimata ülekäigurajal jalgratturil sõidukijuhi suhtes eesõigust, välja arvatud juhul, kui jalgrattur ületab ülekäigurajal sõiduteed, millele sõidukijuht pöörab. Ülekäigurajal sõiduteed ületades ei tohi jalgrattur ohustada sõiduteed ületavat jalakäijat. (LS § 2 p 100)

Kommentaar: üks olulisemaid jalgratturile suunatud liiklusreeglitiku muudatusi puudutab sõidutee ületamist ülekäigurajal. Liiklusseadust on täiendatud sättega, mis lubab jalgratturil sõiduteed ületada ülekäigurajal sõites, kuid ei anna jalgratturile teiste sõidukijuhtide suhtes eesõigust. Seda tingimust on jalgratturil väga oluline teada, et mitte sattuda sõiduteed ületades liiklusõnnetusse. Autojuht on kohustatud andma teed vaid jalgratturile, kes ületab sõiduteed, millele autojuht pöörab. Kui jalgrattur ületab sõiduteed jalakäijana, tuleb liiklejatel täita jalakäijale tee ületamiseks ning sõidukijuhile jalakäijale tee andmiseks kehtestatud reegleid.



Kuigi Liiklusseadus lubab jalgratturil ületada sõiduteed sõites, siis ohutuse mõttes on õigem jalgrattalt maha tulla ning jalgratast jalakäijana käekõrval lükata. Enne sõidutee ületamist on soovitatav olukorra hindamiseks peatuda.

- **Sõiduteega lõikumise kohale mööda jalgratta- ja jalgteed ning mööda jalgrattateed lähenev jalgrattur peab vähendada kiirust. Jalgrattur peab sõidutee ületama jalakäija tavakiirusega. (LS § 31 lg 9)**

Kommentaar: Liiklusseaduses oleva uue reegli järgi peab jalgrattur sõidutee ületuskohale lähenema ja sõidutee ületama jalakäija tavakiirusega (jalakäija tavakiirus on ligikaudu 3–7 km/h). Selle nõude täitmine võimaldab autojuhil teede lõikumiskohale lähenevat jalgratturit õigeaegselt märgata ning kui liikluskord seda ette näeb, talle teed anda. Paremini on tagatud ka samaaegselt sõiduteed ületavate jalakäijate ohutus.

- **Jalgrattaga jalgratta- ja jalgteel sõites ei tohi ohustada jalakäijat. Õuealal ja kõnniteel sõites ei tohi jalakäijat ohustada ega takistada, jalakäija vahetus läheduses tohib jalgrattaga sõita jalakäija tavakiirusega. (LS § 31 lg 5).**

Kommentaar: liiklusreegel kohustab jalgratturit jalakäija vahetus läheduses sõitma jalakäija kiirusega – näiteks jalgratta- ja jalgteel liigeldes ees liikuvale jalakäijale järgi jõudes, kui temast ohutu möödumine pole kitsaste liiklusolude tõttu koheselt võimalik. Et jalakäijat mitte ohustada, tuleb kohandada sõidukiirus jalakäija liikumiskiirusega sobivaks, vajadusel anda enda lähenemisest signaalkella helistades märku ning kui ruumi on piisavalt, mööduda jalakäijast ca 0,5-1 meetrist külgvahet hoides. Jalakäija suhtes tuleb eriti tähelepanelik olla jalgratta- ja jalgteel, õuealal ja kõnniteel sõites ning ülekäigurajal sõiduteed ületades.



Jalgratturi ohutu külgsuhe jalakäijaga on vähemalt 0,5 m ja mootorsõidukiga 1,5 m. Ohutu külgsuhe sõltub sõidukiirusest. Suurema kiiruse puhul peab ka külgsuhe olema suurem.

*Priit Lilleorg
Gepri Koolituskeskus OÜ koolitaja*



Eakate täiendkoolitus

„Väärikas mootorsõidukijuht”

Tagamaks eaka autojuhi turvalist toimetulekut liikluses ning tema enda kui ka teiste liiklejate ohutust erinevates liiklusolukordades, töötati 2013 – 2014. aastal Maanteeameti algatusel välja täiendkoolitus eakatele mootorsõidukijuhtidele.

Alljärgnevalt on ära toodud ülevaade täiendkoolitustest, mis on suunatud 60+ autojuhtidele, kes juhivad sõidukit iganädalaselt.

Täiendkoolitus toimub teooriaõppe ja sõidupraktikana.

Teooriaõpe (esimene koolituspäev) jaguneb kaheks:

1. Liiklusõpetajaga tulevad arutlusele liiklusalased teemad:

- ülevaade liiklusolukorrast Eestis;
- arutelu liiklusõnnetuste põhjustest;
- ülevaade viimastel aastatel toimunud muudatustest Liiklusseaduses; tähelepanekud ja soovitused igapäevasteks sõitudeks ning nendega kaasnevate riskide maandamiseks;

- ohtlikumad manöövrid ja vead nende sooritamisel;
- ökonoomse sõidu alused.

2. Perearstiga arutletakse tervisega seotud teemadel:

- nägemine ja erinevad silmahaigused;
- reageerimiskiirus ja selle võimalik muutumine vastavalt eale;
- tähelepanu, kuulmine ja erinevad haigused;
- ravimite kõrvalnähud ja ebasoodus koostoime juhtimise seisukohalt;
- eaka autojuhi riskihindamise test.

Koolitusel osalejad on olnud aktiivsed kaasalööjad ja oma arvamuse–kogemuse jagajad! Teooriaõppes on alati väga suur huvi uuenenud liiklusreeglite ja liikluskorraldus-lahenduste vastu, kuna tihti ei olda nendega kursis või siis tõlgendatakse neid erinevalt. Kui näiteks teeandmise kohustus kergliiklejate ehk jalakäijate või jalgratturitega kohtudes on jäänud ebaselgeks, on ka ohtlikud liiklusreeglite vale tõlgendamise tagajärjed kerged tulema. Väga vajalikuks peavad koolitusel osalejad ka perearsti soovitusi ja nõuandeid ohutuks liiklemiseks.

Sõidupraktika (kokkulepitud aegadel pärast teooriaõpet) käigus sõidetakse koolitusel osaleja soovil läbi keerulisemad liikluskorraldus-lahendused, harjutatakse parkimist ja ökonoomse (säästliku) sõidu võtteid.

Sõidu käigus analüüsib liiklusõpetaja juhi oskusi, vilumust, harjumusi, hoiakuid jms, mis on olulised liikluskeskkonnas turvaliselt ja teisi arvestavalt hakkama saamiseks. Analüüsitakse

sõidupraktikas toimunud, antakse individuaalset tagasisidet ja nõuandeid edaspidiseks ohutuks liiklemiseks. Sõidupraktika käigus on selgunud, et eakate autojuhtide enam levinud ohusituatsioonide tekkepõhjusteks on vähene küljepeeglite kasutamine, hilinevad või ära jäänud suunamärguanded ja tagurdades manööverdamine. Ealistest tervisemuutustest tingitud pikenenud reageerimiskiirus on samuti tõsiasi, millega eakad mootorsõidukijuhid peavad arvestama ning vajadusel sisseharjunud sõiduvõtteid korrigeerima.

Tagasisidet andnud eakad mootorsõidukijuhid on jäänud koolitusega rahule. Nende sõnul on see väga vajalik nii teoreetiliste teadmiste täiendamise kui ka praktilises sõidus uute kogemuste ning teadmiste omandamise mõttes.

Osalejate tagasiside koolituse sisu ja korralduse kohta:

- „Väga kasulik ja õpetlik koolituspäev. 10 punkti skaalal 10 punkti.”
- „Kõik oli väga hästi korraldatud.”
- „Teemad olid hästi ja arusaadavalt esitatud.”
- „Tahaks veel liikluskorraldaja „vehklemiste” seletust, on meelest ära.”
- „Kõik oli väga vajalik ja huvitav”.

2014. aastal koolitusest tagasisidet andnud 94 inimesest tervelt 74 hindas koolitust väga heaks.

Fotod koolitustelt



**Pärnu eakate
koolitus.**

Foto: Kerli Leiman



**Pärnu väarikad
sõidukijuhid
teooriaosa
kuulamas.**

Foto: Priit Lilleorg



**Tartu eakate
koolitus tõi saali
rahvast täis.**

Foto: Priit Lilleorg



Koolitaja Priit Lilleorg Tartu eakate küsimustele vastamas.

Foto: Margus Hendrikson



Liiklusseaduse muudatused on auditooriumi mõtlukuks muutnud.

Foto: Margus Hendrikson



Tartu eakate koolituse tänulikud osalejad.

Foto: Margus Hendrikson

Mis vanuseni on ohutu autot juhtida?

Ohutu autojuhtimise test

Ühest vastust on raske anda. Mõistlik on avameelne vestlus oma raviarstide ja lähedastega ning haiguste ja kasutatavate ravimite hindamine liiklusohu vaatepunktist. Arstil on raske keelata autojuhtimist, sest on juhtunud, et patsient leiab teise ja „parema” tohtri, kes lubab seda teha. Eaka autojuhi riski hindamiseks on USA liiklusohutuse fond töötanud välja vastava testi, mis on leitav aadressilt www.seniordriving.aaa.com. Ettevaatlik peab olema juhul, kui skoor on 16-34; autojuhtimine tuleb aga lõpetada, kui skoor on üle 35.



Foto: Dreamstime

Vanemaealiste ohutu autojuhtimise test

Tee küsimuse järel olevasse kujundisse ✓, mis kirjeldab Teid kõige täpsemalt

KÜSIMUS	ALATI VÕI PEAAEGU ALATI	MÕNI- KORD	MITTE KUNAGI VÕI VÄGA HARVA
1. Sõidurada vahetades kontrollin liiklust tagapool ja näitan suunatul	☐	☐	☐
2. Ma kasutan turvavööd	☐	☐	☐
3. Ma proovin kursis olla liikluskorralduse ja liikluseeskirjade muutustega	☐	☒	☐
4. Ristmikud on mulle nuhtlus, kus on vaja igas suunas vaadata	☐	☒	☐
5. Mitme sõidurajaga teel on mul raske otsustada, millal vahetada sõidurada	☐	☒	☐
6. Mulle tundub, et ohtlikes olukordades ma reageerin aeglasemalt	☐	☐	☐
7. Kui ma olen tõeliselt vihane, siis see mõjutab minu juhtimist	☐	☐	☐
8. Juhtimise ajal mu mõtted uitavad omasoodu	☐	☒	☐
9. Mõned olukorrad liikluses teevad mu vihaseks	☐	☒	☐
10. Ma käin regulaarselt silmi kontrollimas ja kasutan määratud abivahendeid, mis tagavad teravama nägemise	☐	☐	☐
11. Küsin oma arstilt või apteekrilt, kuidas määratud ravimid või nende koostoime mõjutab juhtimist	☐	☐	☐
12. Püüan kursis olla uuemate seisukohtadega tervisest ja tervetest eluviisidest	☐	☒	☐
13. Minu lapsed, pereliikmed või sõbrad on avaldanud muret minu juhtimisvõimekuse pärast	☐	☒	☐
	EI ÜHTEGI	ÜKS-KAKS	KOLM VÕI ENAM
14. Kui palju trahve, hoiatusi või vaidlusi on Teil olnud politseiga viimasel 2 aastal	☐	☒	☐
15. Kui mitu kokkupõrget või avariid olete põhjustanud viimasel 2 aastal?	☐	☒	☐

Tõlgendamine. Loe eraldi kokku tähistatud kujundid ja kirjuta saadud numbrid vastavas kujundisse. Korruta tähistatud ruutude hulk arvuga 5 ja kolmnurkade hulk arvuga 3. Liida kokku need arvud. Skoori ei mõjuta ringid, need näitavad parimat tulemust. Mida madalam skoor, seda parem.

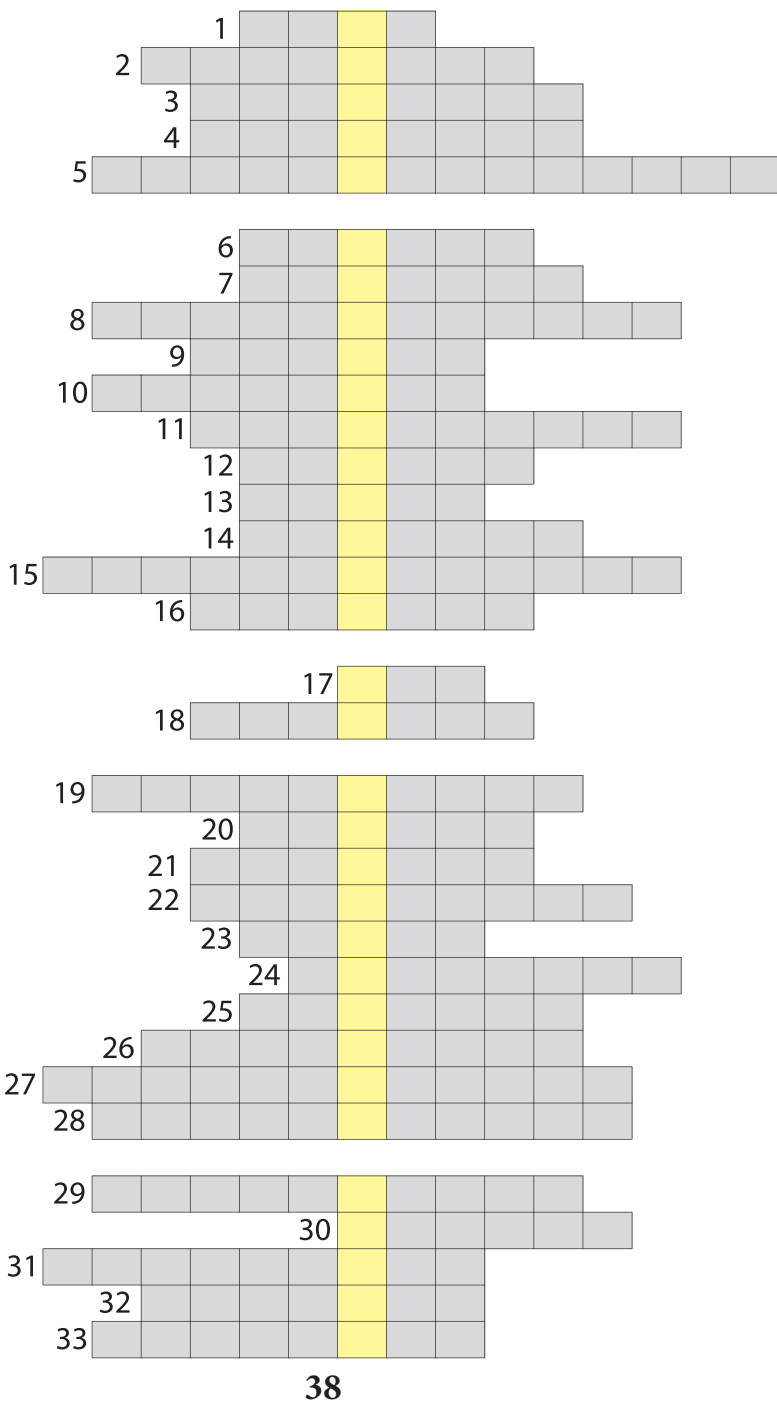
Tulemus. 0-15 – TUBLI! Võid sõita, oled kursis ohutu sõidu soovitustega. **16-34 – ETTEVAATUST!** Pead arvestama rohkem ohutu sõidu võtteid. **35 ja rohkem – STOPP!** Kasutate palju ohtliku sõidu võtteid ja võid ohtu seada ennast ja teisi. Vaata üle need küsimused, mida tähistasid kolmnurga või nelinurgaga ja püüa neid muuta paremusele.

☐ x 5 = ☒ x 3 = ☐ Teie skoor on

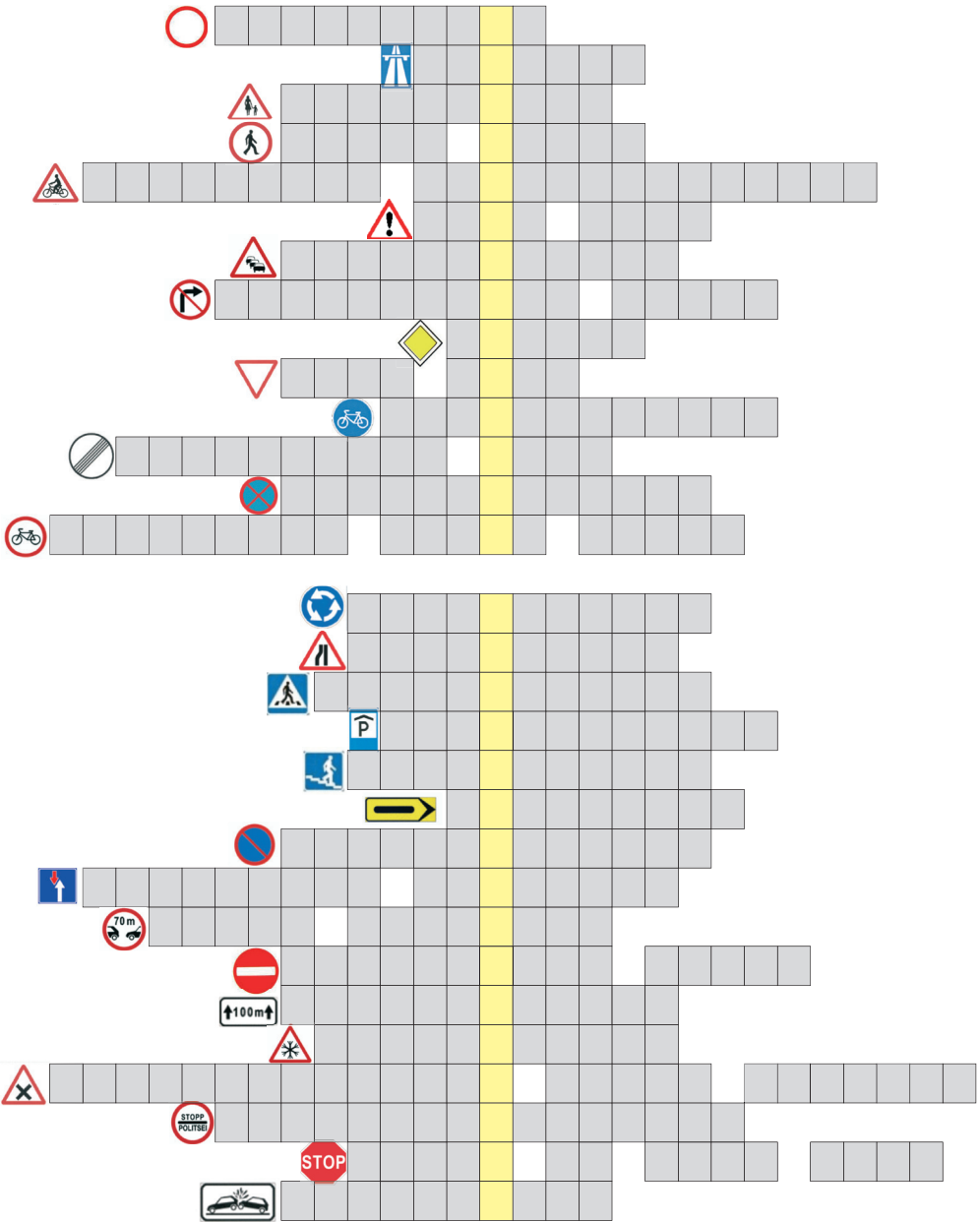
Järeldus:

Kirjuta ruutudesse vastused küsimustele või puuduvad sõnad

1. Mille peatumises tuleb alati enne sõidutee ületamist jalakäijal veenduda?
2. Libedaga on autode (mis?) teekond pikem.
3. Autod sõidavad (kus?) 90-ga.
4. Jalakäijatele ettenähtud, sõiduteest eraldatud teeosa on (mis)?
5. Suvel, kui väljas on kuum, pead varuma tee ületamiseks rohkem aega, sest juhtide kuumaga pikeneb.
6. Mis peab helkurile peale paistma, et ta pimedas säraks?
7. Teelik, millel ei tohi jalakäija kõndida ega jalgratturid sõita?
8. Jalakäijatele tee ületamiseks ette nähtud koht?
9. Pimeda ajal aitab autojuhil jalakäijat märgata jalakäijal küljes olev
.....
10. Kes peab andma teed ülekäigurajal jalakäijale?
11. Mis kujuline on hoiatusmärk?
12. Mis aitab jalgrattaga sõites sinu pead kaitsta?
13. Kelle silmad andsid Percy Shaw'le 1934.a inspiratsiooni esimese helkuri loomiseks?
14. Enne turvavöö kinnitamist tuleb veenduda, et see ei oleks
15. Oluline seadus liiklejatele.
16. Mis aitab meil autosõidul kaitsta kaela ja pead (turvavarustus)?
17. Talvine oht liiklejatele.
18. Asulavälisel teel peab jalakäija liikuma teeserval?
19. Mida võib veel pimedal ajal peale helkuri enda nähtavaks tegemiseks kasutada?
20. Enne kui ületada sõidutee, peab jalakäija jääma
21. Helkuri valgust peegeldavaid omadusi vähendavad selle pinnal olevad
22. Soovitav kanda jalakäijal jäisel teel liikudes.
23. Mis värvi tuli peab jalgrattal pimedal ajal ja halva nähtavuse korral sõites ees põlema?
24. Mis tuleb alati autos kinnitada enne sõidu alustamist?
25. Kõige ohtlikum teeületamise koht (kahe tee ristumise koht).
26. Kõige paremini helkur valgust tagasi siis, kui ta on autotulede kõrgusel
(≈ 50 cm).
27. Sõidukite seisak (nt tipptunnil).
28. Kõige ohutum teeületamise koht on
29. Mis peab autojuhil pimedal ajal asulavälisel teel hädapeatumise korral autost
väljudes seljas olema?
30. Liiklusmärgi nimetus, mis sätestab hoovialal liiklemise.
31. Milline manööver on liiklusõnnetuste statistikast lähtudes üks ohtlikumaid?
32. Jalgrattaga peab sõitma pool sõidutee ääres.
33. Kes juhib mootorsõidukit?



Kirjuta ruutudesse märkide nimed



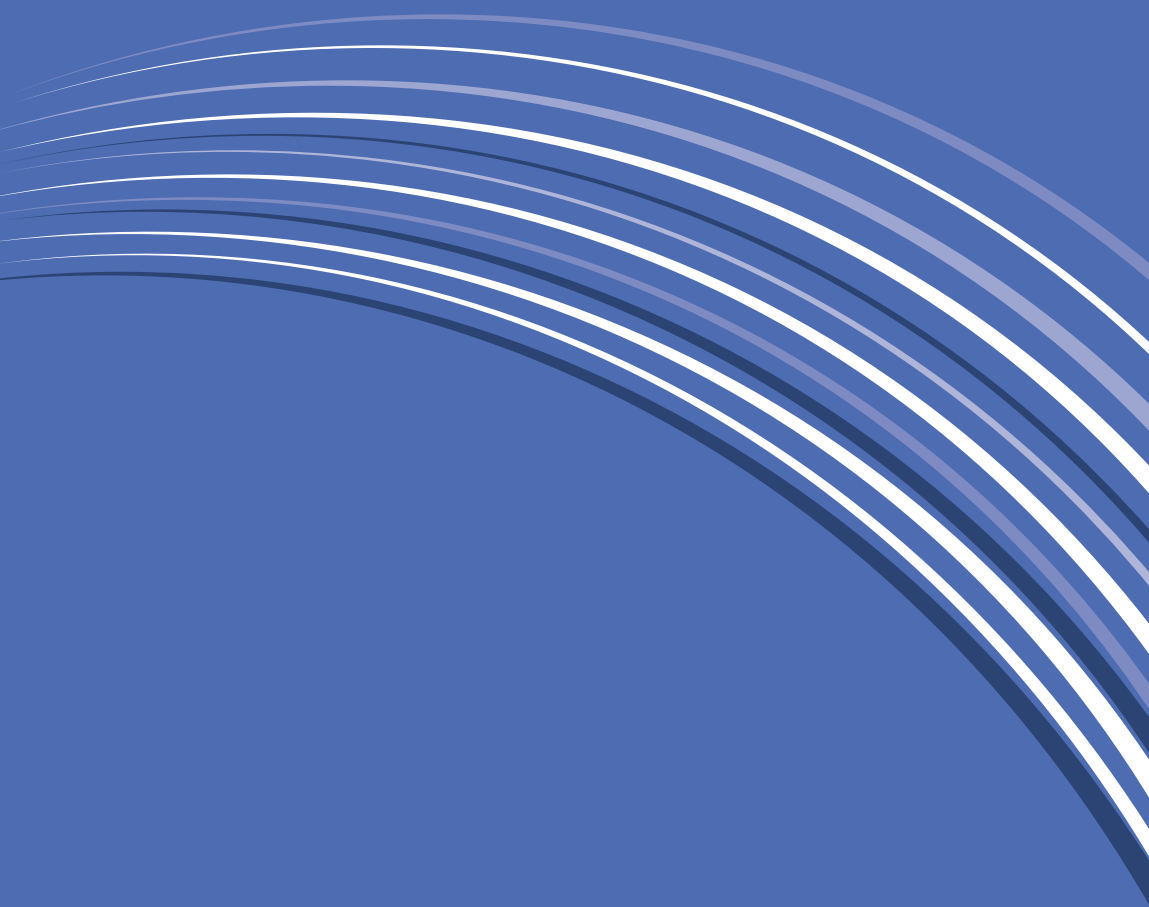
Ristsõnade vastused

Ristsõna lk 37–38

- | | | |
|----------------------------------|----------------------|------------------|
| 1. Auto | 12. Kiiver | 24. Turvavöö |
| 2. Peatumis | 13. Kassi | 25. Ristmik |
| 3. Maanteel | 14. Keerdus | 26. Peegeldab |
| 4. Kõnnitee | 15. Liiklusseadus | 27. Liiklusummik |
| 5. Reageerimisaeg | 16. Peatugi | 28. Käigutunnel |
| 6. Valgus | 17. Jää | 29. Helkurvest |
| 7. Kiirtee | 18. Vasakul | 30. Õueala |
| 8. Ülekäigurada/
ülekäigukoht | 19. Taskulampi | 31. Möödasõit |
| 9. Helkur | 20. Seisma | 32. Paremal |
| 10. Autojuht | 21. Kriimud/ triibud | 33. Autojuht |
| 11. Kolmnurkne | 22. Jääkassid | |
| | 23. Valge | |

Ristsõna lk 39

- | | | |
|--------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| 1. Sõidukeeld | 11. Jalgrattatee | 22. Pärisuuna eesõigus |
| 2. Kiirtee | 12. Piirangute lõpp | 23. Vähim pikivahe |
| 3. Jalakäijad | 13. Peatumiskeeld | 24. Sissesõidu keeld |
| 4. Käigu keeld | 14. Jalgratta sõidu keeld | 25. Mõjupiirkond |
| 5. Lõikumine
jalgrattateega | 15. Ringliiklus | 26. Jäätumisoht |
| 6. Muud ohud | 16. Teekitsend | 27. Samaliigiliste teede
ristmik |
| 7. Liiklusummik | 17. Ülekäigurada | 28. Politseikontroll |
| 8. Parempöörde keeld | 18. Parkimismaja | 29. Peatu ja anna teed |
| 9. Peatee | 19. Käigutunnel | 30. Õnnetusohu |
| 10. Anna teed | 20. Ümbersõit | |
| | 21. Parkimiskeeld | |



MAANTEEAMET



Politsei- ja Piirivalveamet