

Talvised teeolud on selja taga ja unustatud. Ees on suvi, puhkusteperiood, vabadus, rohkem liikumisi ja kohtumisi sõpradega. Teeolud on oluliselt paremaks muutunud ja autosõit sujavam. Tänapäeva inimesena tean, et püüdes palju teha ja mitmele poole jõuda, kaasneb sellega paratamatult liigne kiirustamine.

Kes meist ei oleks hommikul kiirustanud lapsi kooli ja lasteaeda viies, et ka ise õigel ajal tööle jõuda. Ometi hoolime kõik ju autoroolis olles oma tagaistmel olevast lapsest samapalju, kui ükskõik kus mujal. Kummaline on, et kiiruseületamisest tulenevad riskid ei tundu siiski piisavalt reaalsed, et mõelda: mis siis, kui ... ja vähendada kiirust.

21. aprillil algas Maanteeameti kampaania „Piirkiirusel on põhjus!“ Täna ruttavas elutempos tuleb osata võtta aeg maha, nautida hetke ning mõelda rohkem hoolimisele. Liikluses osaledes ei ole me autokeresse varjunud anonüümsed isikud, vaid ikka seesama tubli ja meeldiv Mari või Jaan. Ka liikluses tuleb üksteisega **suhelda**, et edukalt hakkama saada. Hea autojuht ei pruugi olla see, kellel on rohkem kogemusi, vaid see, kes heatahtlikumalt suhtleb liikluses teiste teelistega, on arvestav ning hooliv.

Kiiruskäitumise uuringute tulemused

Eelmisel aastal läbiviidud kiiruskäitumise küsitlusuuringu järgi on ikka veel suur nende juhtide arv (71%), kes arvavad, et kiiruse ületamine kuni 10 km/h on üldiselt aktsepteeritav. Juhid ületavad piirkiirust sageli ja seda ei peeta oluliseks rikkumiseks. Keskmiselt võib öelda, et vastusõitnud 100-st sõidukist 72 ületavad kiirust 1-10 km/h, 10 juhti veel enam kui 10 km/h võrra. Ometigi enamus juhtidest teab, et liiga kiire sõit on joores juhtimise kõrval üks peamiseks liiklusõnnetusi põhjustavaks faktoriks.

Müüt nr 1. Kiiruse ületamine kuni 10 km/h annab juurde olulise ajavõidu

Autojuhil, kes ületab maanteel piirkiirust, suureneb vajadus teha möödasõite eesliikuvatest sõidukitest, kiirendades ja aeglustades, otsides võimalusi möödasõiduks. Reaalsuses on möödasõidu sooritamiseks kiirused suured ja vastutuleva auto eest põikavad juhid autode kolonni vahele tagasi. Pikivahed maanteedel on pigem lühikesed ning tagasireastuv autojuht lühendab pikivahesid veelgi. Paraku on enamus Eesti teid mõlemas suunas ühe sõidureaga ja ohutuks möödasõiduks sobivaid pikalt ettepoole nähtavaid teelõike (ligikaudu 1,5 km) on väga vähe. Möödasõitev autojuht ei taha halba, ent sel moel möödasõite sooritades tekib ohtlik olukord kõigi teiste kaasliiklejate jaoks.

Üks kurvemaid õnnetusi toimus möödunud aasta detsembris Ida-Virumaal, kus autojuht möödasõitu tehes ja tagasi reastudes riivas auto taganurgaga sõiduautot, millest ta möödumas oli. Sellest löögist kaotas juhitavuse auto, millest mööda sõideti ja põrkas kokku vastutuleva veoautoga. Õnnetuse tagajärjel hukkus kaks täiskasvanut ja üks laps, veel üks täiskasvanu ja laps viidi haiglasse.

Sajakilomeetrisel distantstil on kiirust ületades maksimaalne ajavõit vaid 5-6 minutit. Kas me mõtleme seda pisikest ajasäästu taga ajades, mis võib olla nende võidetud mõne minuti väärtus? Aga kui see on võtnud meie enda, meie lapse või kellegi teise elu või tervise? Oluliselt pingevabam on sujuv sõit, lisaks on see ka auto- ja kütusekulusid arvestades säästlikum. Kui tihti küsid endalt autorivis sõites, kuhu sul kiire on? Tähtis on ju, et sa kohale jõuad.

Müüt nr 2 Kiiruse ületamine kuni 10 km/h ei kätke eriliselt suuremat ohtu

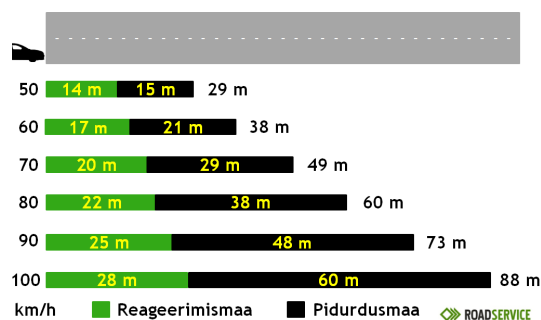
Kui autojuht märkab takistust kiirusel 90 km/h, siis ainuüksi ühesekundilise reageerimisaja jooksul läbib auto juba 25 meetrit, alles siis suudab juht hakata tegutsema ja auto peatub 70-75 meetri pärast. Mida kiiremini auto liigub, seda vähem on võimalusi ja aega on juhil üldse midagi enda või teiste kaitseks ette võtta.

Kiirus mõjutab õnnetuste tagajärjel tekkinud vigastuste raskusastet. Sõiduautosid testitakse pidevalt, et saavutada laupkokkupõrke korral autosviibijate maksimaalne turvalisus. Suurtel kiirustel liiklusõnnetustesse sattudes ei pruugi turvapadjad, -vöö ja kõikvõimalikud muud turvameetmed autos meid piisavalt kaitsta. 2008. a tehtud statistika järgi umbes 1/3 kõigis liiklusõnnetustes hukkunutest surid just laupkokkupõrgetes saadud vigastustesse. Igal aastal jääb liiklusõnnetuse tagajärjel ratastooli lühemaks või pikemaks ajaks ligikaudu 100 inimest. Kiiruse kasvades muutub ka auto juhitavus. Eesti Autospordi Liidu peasekretäri Martin Haraki sõnul pole tänavasõiduautod disainitud sedasi, et kiirusel 110 km/h auto külglibisemise kontrollimisega tavajuht hakkama saaks. Paraku on meie teedel väga palju õnnetusi, kus möödasõidul juhitavuse kaotamise tõttu sõitis auto teelt välja. Aastaga on suurenenud ka ühesõidukiõnnetuste arv, mille peamiseks põhjuseks lisaks autojuhi seisundile on teooludele sobimatu kiirusevalik.

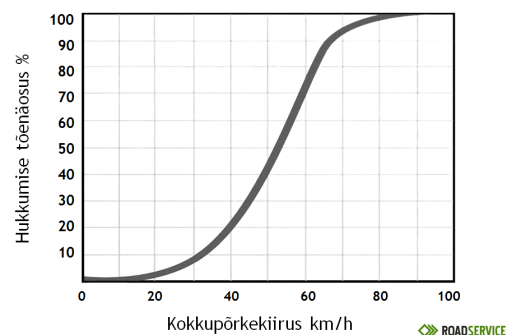
Kas teadsid, et:

Ka asulas on piirkiirusel 50 km/h põhjus. Tänapäeva sõidukid tehakse võimalikult turvalised autosviibijate jaoks. Ent mis juhtub teistega? Asulakiirusel kuival asfaldil sõites on peatumisteed 29 m ja see on piisav, kui jalakäija või jalgrattur ilmub teele 30 m eespool. Sõites 10 km/h kiiremini, on pidurdusteed umbes 10 m pikem ja kokkupõrkel jalakäijale on auto kiirus veel ca 40 km/h. Kui autosviibijad ei saa suuremaid vigastusi, siis jalakäijale lõpeb see reeglina raskete vigastustega. Kui jalakäija astub ootamatult teele, siis kokkupõrkel kiirusel 64 km/h on jalakäija hukkamise tõenäosus 85%. Joonistel on välja toodud auto peatumisteed erinevatel kiirustel kuival teel ning autoga kokkupõrkel hukkamise oht jalakäijale (õppeprogrammist „Lasterühmaga liikumine tänaval“, RoadService OÜ, RooliVõim, Maanteeamet).

Kiirus ja peatumine (ideaalsed olud)



Kiiruse oht jalakäijatele



Minu jaoks on kiiruse valik autojuhi teadlik otsus, mis peab tuginema konkreetsetele oludele. Autojuht peab oskama hinnata otsusest tulenevaid riske ja tagajärgi. Mina ju hoolin oma lapsest tagaistmel ja mõistan, et piirkiirus on seatud iga liikleja ohutust silmas pidades. Loodan, et hoolimata kiirustamisest meie ümber, suudame liikluses aja maha võtta, liigelda ennastsäästvalt ja teistega arvestavalt, liigseid riske võtmata. Eestlasi on maailmas nii vähe, igast mõttetult kaotatud elust on kahju. Ka kõigile neile, kes teid kuhugi ootavad, on peamine, et te ohutult kohale jõuate ja pole vahet, kas viis minutit varem või hiljem.

Maanteeamet