

## Sõiduteekonna kavandamine riski vältimise eesmärgil

Sõiduteekonna kavandamine on vajalik õigeaegselt, ohutult ja positiivsete emotsioonidega sihtpunkti jõudmiseks. Oma sõidu planeerimisel peab juht arvestama kavandatava teekonna pikkust, selle läbimiseks kuluvat aega ning ka enda kui juhi suutlikkust. Planeeritud tee läbimist mõjutavad teede seisukord, liiklustihedus ning tee ja ilmaolud sõltuvalt aastaajast. Teekonna pikkuse kavandamisel võib selle jaotada olenevalt selle pikkusest kolme erinevasse kategooriasse:

- a) mõne kuni mõnekümne kilomeetri kaugusele;
- b) mõnesaja kilomeetri kaugusele;
- c) tuhande ja enam kilomeetri kaugusele.

### Lühikesed vahemaad

Mõne (kümne) kilomeetrite pikkuste teekondade korral on tegemist enamasti igapäevaste sõitudega. Need kulgevad suures osas mööda tuntud teid ja tänavaid. Sõites sageli teatud vahemaid, teab juht enamasti kui kaua kulub tal aega konkreetsel kellaajal selle vahemaa läbimiseks. Oma kogemuste alusel on juhil välja kujunenud teatud harjumused. Näiteks saab juht osaliselt valida sõitmise kellaega. Kella kaheksaks tööle sõites võib juhil selleks kuluda hommikust tipptundi arvestades keskmiselt 30 minutit. Seega peaks ta välja sõitma hiljemalt pool kaheksa, kuid 30 minutit on keskmine töölesõiduaeg ja mõnelgi päeval võib ta tööle hilineda, samas jõuab ta vahel tööle ka 5 minutit varem. Sõites kodunt välja kell 07:20 jõuab juht tööle sama teed liikudes aga 20 minutiga. Lahkudes kodunt vaid 10 minutit varem, hoiab juht sõites kokku 10 minutit aega ja samas saavutab ta ka väikese kütuse kokkuhoiu, kuna peatub vähem liiklusummikutes. Lisaks sellele jõuab ta enne tööpäeva algust selle ette valmistada ja ei hiline tööle.

Kavandades lühiteekonda võõras linnas või -suunas, tuleb sõiduaja planeerimisel arvestada, kui täpselt peame kohale jõudma. Kui kohalejõudmise aeg ei ole eriti oluline, võib juht teekonna planeerimisel lähtuda antud teedevõrgustiku keskmisest kiirusest. Kui aga tegemist on asjaajamisega, millele hiline mine võib tuua olulist kahju, tuleb teekonnaks planeeritavat aega suurendada kuni kahekordseks. Lühimaalise teekonna kavandamisel tuleb arvestada asjaolu, et sama vahemaa läbimise kiirused on oluliselt erinevad päevasel tipptunnil ja öisel ajal. Sõites võõrasse piirkonda võib lisaaega kuluda ka sobiva parkimiskoha leidmiseks.

Kulgemisel punktist A punkti B võivad sõiduaega oluliselt pikendada tänavate remondid, ootamatult tekkinud liiklustakistused. Samas saab ka selliste takistuste ilmumist kaudselt prognoosida. Liiklustakistused võivad tekkida seoses liikluse ajutise ümberkorraldusega kõrgete külaliste saabumisel, kui politsei sulgeb ajutiselt liikluseks mõned tänavad või teetingimuste oluline muutumine. Ette prognoosida ei saa liiklusõnnetusest või foori rikkest tekkinud ummikuid. Samas ei ole haruldased ka öised liiklusummikud, mis tekivad suurürituste ajal.

Teekonna kavandamisel suuremates linnades kavanda ette ka seda, kuhu parkida sõiduk. Linnade teatud piirkondades võib parkimine olla tasuline ning vahel on parkimispiletid vajalik varem valmis muretseda. Jättes sõiduki aga tasulisest parkimistsoonist väljapoole, tuleb sihtpunkti minna jalgsi ja selleks kulub jällegi lisa-aega. Sõiduki parkimiskohta valides püüa hinnata, kas see on ka piisavalt turvaline.

Sõites linna lähedale maale võib liiklusummikuid tekkida teatud suundades ja kellaaegadel. Suvilasse või metsa seenele sõites ei ole üldjuhul kohalejõudmise aeg oluline ja kiirustamiseks puudub põhjus. Kui liiklusvoog on aeglane, siis sagedased möödasõidud põhjustavad teedel vaid liiklusohutlike olukordi. Hoidu eemale nendest, kelle jaoks tundub eesliikuvast sõidukist mööda saamine elu küsimus. Mõistlik juht ei lähe sellise sõidustiiliga kaasa ja veelgi enam, ei asu selliseid juhte "korralt kutsuma" või "kasvatama". Samas ei tohi unustada piisavat pikivahet eesliikujaga, mis muudab turvalisemaks just Sinu sõidu. **Pea meeles: liikluses ei ole võimalik kokku hoida aega.**

Lühisõitudel tee ja ilmaolud tavaliselt oluliselt ei muutu. Kogemuslikult võib aga kinnitada et libeduse esinemise võimalusel võib see sageli tekkida asula piiril, kuna asulas alustatakse libeduse tõrjet üldreeglina varem. Samas peame alati olema valmis ootamatusteks, kus üksikud tänavad, tänavalõigud või viimased meetrid ristmiku ees on libedad. Paksu lumikatte korral muutuvad paljud kõrvaltänavad tavasõidukitele raskelt läbitavateks. Kuigi talvel kasutatakse enamasti talverehve (01 detsembrist kuni 01 märtsini kohustuslik) ei ole talverehv imevahend, mis igas olukorras päästaks. Ka nende teguritega tuleb arvestada teekonna planeerimisel

Tihti on elus situatsioone, kus on väga-väga kiire. Kuidas sõita sellises situatsioonis? Ainus õpetus, mis sellises olukorras on võimalik juhile kaasa anda on järgmine: ***Suru maha kõik emotsioonid, keskendu sõiduki juhtimisele, ära vaata kordagi kella ja oma üllatuseks leiad, et oled jõudnud kohale veidi varem, kui oleksid võinud arvata.***

### **Keskmissed teepikkused**

Planeerides sõitu kuni mõnesaja kilomeetri kaugusele võib eeldada, et sõidetakse Eesti piires. Väheste sõidukogemuste korral ja teedevõrku halvasti tundes võtta kaasa kaart. Juba sõitu kavandades tutvu kaardil läbitava teedevõrguga. Mitte alati ei ole kõige lühem tee kõige otstarbekam. Kui tee kulgeb mööda põhimagistraale, on need teed enamasti normaalselt läbitavad ka remonditavatel teelõikudel või on korraldatud rahuldavad ümbersõidud. Samas põhjustab teeremont lisa ajakulu.

Väiksematel (kohaliku tähtsusega) teedel võib aga esineda "üllatusi", mida hea tahtmise juures on võimalik ette näha. Kindlasti on soovitatav kuulata enne väljasõitu liiklusteateid raadiost või hankida infot liiklustakistuste kohta internetist. Maanteeameti koduleheküljel palju informatsiooni teede remontidest ja ajutiselt kehtestatud liikluspiirangutest. Omades eelinformatsiooni on mõnikord võimalik valida marsruut, mida mööda sõita. Näiteks sõites Tallinnast Valka võib põhimõtteliselt valida kolm suunda: läbi Tartu, läbi Viljandi või läbi Pärnu. Vahemaa on ligikaudu (täpsusega 20 km) sama, kuid juba ühe peamagistraali olulise remondi korral võiks eelistada mitteremonditavat.

Peale teeremondi mõjutab maantee valikut mõnevõrra ka sõidu eesmärk. Kui tegemist on puhkusereisiga, kus tahetakse kogeda Eestimaa vaatamisväärsusi, siis tõenäoliselt on kõige ebahuvitavamaks variandiks sõit mööda peamagistraale. Vaatamisväärsuste leidmiseks tuleb teha veelgi paremat eeltööd, sest üksikud teeviidad ei näita kõike huviväärset. Mitusada kilomeetrit kestva sõidu planeerimisel tuleb arvestada vajalike puhkepauside ja selleks sobivate kohtadega. Puhkepausid tuleb kavandada keskmiselt tunni järel ja vähemalt 10 minutit. Puhkepauside tegemise initsiaatoriks on sõiduki juht. Peatuseks on sobiv looduskauis koht, teeäärne kohvik, bensiinijaam või muu koht. Peatades sõiduki teepeenral, tuleb kinni pidada ohutusnõuetest ja kui seltskonnas on lapsed, vältida nende minekut teele. Hea seltskonnaga on alati huvitav, viletsat seltskonda tuleb võimalusel vältida.

Pikema sõidu kavandamisel tuleb juba eelnevalt arvestada sellega, kas tagasisõit toimub samal- või järgneval päeval. Oluline on kinni pidada üldreeglist, et roolisviibimise aeg (koos lühiajaliste peatustega) ei ületaks 8 tundi ja kogu sõidupäev 16 tundi. Veelgi parem oleks aga kui kogu kuni 8 tunniline sõidupäev mahuks 12 tunni sisse.

Pikemal sõidul saab lihtsalt hinnata sõiduki tehnoseisundi mõningaid parameetreid. Peale kestvat sõitu rehvi käega katsudes võib rehvi välispinna temperatuuri olla välisõhu temperatuurist mõnevõrra kõrgem, kuid ainult õige rehvirõhu korral on kõik rehvid ühtlase temperatuuriga. Kui sõiduk ei ole tehniliselt korras, avalduvad rikked ikka pikematel sõitudel. Väiksemad rikked võimaldavad juhil jõuda sihtkohta, kuigi viivitusega, siis üliharvadel juhtudel võib tekkida ka selliseid rikkeid, milliseid juht ise teel kõrvaldada ei suuda. Sellistel juhtudel on otstarbekas pöörduda Eesti Autoklubi poole, kellel on vastava väljaõppe ja varustusega teenistused. **Autoabi saab välja kutsuda telefoninumbri 1888.** Statistika järgi jätkavad 74% abi saanud sõidukitest teed omal jõul. Vajadusel sõiduk teelt ära toimetada saab jällegi aidata sama firma. Loomulikult on selline teenus tasuline.

Siit tulenevalt võiks pikemale teekonnale minnes juhil kaasas olla ka väike rahavaru. Alati ei aita pangakaart, sest paljudes situatsioonides puudub läheduses sularahaautomaat või ei saa pangakaarti kasutada. Isegi kõige parema sõidukiga teele asudes tuleb arvestada kasvõi minimaalse riskivõimalusega ja sellest tuleneva juhi vastutusega nii enda, kui kaaslaste eest.

Pikemal sõidul peab sõidukijuht tavalisest rohkem arvestama erinevate teekatete eripärasid ja libeda tekkimise võimalusi. Asulavälisel teel on kiirused suuremad ja seetõttu on suure tähtsusega, kas teekatte on märg või kuiv. Märg teekate on eriti libe kohtades, kus asfalt on väga sile või vihmasaju alguses. Kindlasti peab juht arvestama märjale teekatele sadanud puulehtedega, mis võivad tee muuta libedaks.

Talvetingimustes on libeduse tekkimise oht kõige suurem, kui temperatuur on nullilähedane. Sõites mõne plusskraadi juures võib olla teel üksikuid löike, kus tee temperatuur on samaaegselt allpool nulli ja juht peab olema valmis libedal teel sõitmiseks ning oskama vastavalt tegutseda. Kahtluse korral, et tee on libe tuleb peatuda ja hinnata olukorda sõidukist väljudes.

Omaette probleemiks võib kujuneda pikemal sõidul nähtavus teel. Kui on võimalik valida sõidu aega, siis oleks alati seda soovitatav teha päevavalguses. Pimeduses sõites peab juht arvestama asjaoluga, et sõites lähituledega on tee valgustatud sõiduki ees 30-40 m. Tee valgustatuse ulatusest sõltuvalt tuleb valida ka vastav sõidukiirus. Sõites lumisel teel on nähtavusulatus pisut parem, kuid pidurdustee oluline pikenedamine ei võimalda lähituledega sõites kiirust suurendada. Omaette raskeks katsumuseks on juhile aga sõit pimedal ajal udus või tihedas lumesajus. Kaugtulede kasutamine on võimatu, kuna ettesuunatud tuled moodustavad sõiduki ette "valge seina", mis mõnevõrra "lahustub" üleminekul lähituledele. Lisaks nähtavuse halvenemisele ei taju juht enam täpselt ka teed ja oma asendit teel, mis võib valesi valitud kiiruse korral põhjustada sõiduki teelt väljasõidu.

Pikema sõidu kavandamisel tuleb arvestada võimalike ajakuluga, mis võib olla tingitud ilmastikuoludest. Sõidu kavandamisel tuleb hankida ilmaprognoos ja juhendada hoiatustest (kui vähegi võimalik), kus tungiva vajaduseta palutakse teele mitte asuda. Tegelikult on selliseid päevi aasta jooksul mõni üksik. Pikema sõidu korral ei kavandata kohalejõudmist minutilise täpsusega vaid 0,5-1 tunnise varuga.

### **Pikemad reisirid**

Eriti pikkadeks sõitudeks tuhandete kilomeetrite kaugusele on vajalik juba ka pikemaajaline ettevalmistus. Teekonna kestvuse planeerimisel tuleb ühe juhi korral arvestada päevaseks läbisõiduks 500-700 kilomeetrit. Jällegi tuleks kinni pidada eelpoolnäidatud juhi "tööpäeva" pikkusest. Soovitatav on eelnevalt planeerida pikemad peatused ja vajadusel tellida ka majutuskohad. Ka pikema reisi kavandamisel võib olla abi Eesti Autoklubist, kus teie soovil aidatakse koostada lähtuvalt reisi eesmärgist sobiv marsruut. Eesti Autoklubil on tihe koostöö teistes riikides tegutsevate sarnaste organisatsioonidega ja seetõttu on neil hea ülevaade olukorrast teedel ning ka majutuskohadest.

Välisreisile sõites tuleb sõiduk põhjalikult ette valmistada. Sõiduki 100%-lise korrasoleku tagamiseks laske see enne sõitu spetsialistidelt üle vaadata. Sõidu kavandamisel ärge planeerige korralise tehnohoolduse läbiviimist võõras riigis. Kindlasti tuleb arvestada ka võimalike rangemate nõuetega teistes riikides sõiduki varustusele või tehnoseisundile. Ei ole soovitatav teele asuda sõidukiga, millel on pragu esiklaasis. Mõnes teises riigis võib rahatrahvi suurus ületada esiklaasi maksumuse Eestis.

Välisreisi kavandamisel tuleb sõlmida vajalikud kindlustuslepingud. Kaskokindlustuse olemasolul kontrollige selle kehtivust välismaal. Eestis ostetud liikluskindlustuse poliis (Roheline kaart) kehtib sellel näidatud riikides. Hädavajalik on ka rahvusvaheliselt kehtiva tervisekindlustuslepingu sõlmimine nii juhile, kui reisijatele. Võimalik on vajadus veel teiste, täiendavate kindlustuslepingute järele, kuid nende kohta saate informatsiooni reise korraldavatest firmadest või vastavate riikide esindustest.

Välisreisile minnes on otstarbekas vastavate riikide valuuta ja teede kaardid muretseda kodumaal. Kaartidel ja atlases on mõnikord ära märgitud ka nende riikide liikluse iseärasused (suurim liikumiskiirus asulas ja väljaspool neid, tulede kasutamise vajadus jms). Paljudes riikides on kiirteed tasulised ja kiirteemaks tuleb tasuda kas piiri ületamisel või vastavale teele sõites. Tasumata maks võib kaasa tuua suuri sekeldusi, mida on alati targem vältida. Sõites võõrastel teedel, tuleb jälgida sealse liikluse iseärasusi ja arvestada nendega. Kodused kombes jäägu koju.

### **Kaardi kasutamine**

Ei ole midagi lihtsamat, kui võtta kaart ette ja sõita kaardi järgi. Tegelikus elus takerdub selline sõit ebapiisavate kaardilugemise oskuste tõttu. Juht ise saab kaarti uurida vaid siis, kui sõiduk seisab, reisija aga ei oska sageli juhile anda piisavat informatsiooni. Õige ja kiire informatsiooni saamiseks tuleb õpetada reisija kaarti lugema. Kõigepealt tuleb reisijale näidata kuidas leida atlases vajalik lehekülg, kui suur on mõõtkava (mitu kilomeetrit looduses vastab ühele sentimeetrile kaardil), kuidas minna edasi, kui tee "läheb" leheküljelt välja, milliste joontega on tähistatud peamagistraalid, asfaltteed, kruusateed ja pinnasteed. Kaardilugeja saab juhile kirjeldada võimalikke lähenevaid ristmikke, nende suundasid ja teekatet. Saadud informatsiooni alusel võtab juht vastu otsused, varakult saadud info võimaldab juhil asuda manöövreid kavandama varakult ja aitab vältida lisaohte.

Tuleb arvestada, et vahel on kaardil näidatud kruusatee kõige ehtsam külavahetee, mis kevadise teedelagunemise ajal võib olla isegi läbimatu. Mõnikord on tee valikul kasulik sõita sihtpunkti jõudmiseks 20 kilomeetrit asfaltteed, kui 5 kilomeetrit kruusateed. Kuigi ka mööda head kruusateed on mõnus sõita, tuleb sellel sõitmise järel arvestada vajadusega autot pesta ja võrreldes pesumaja arvega tuleb väike ümbersõit ehk odavam.

Sõites täiesti võõras linnas kaardi järgi on kaardilugeja head oskused veelgi vajalikumad. Kogemuslikult saab väita, et parimaks kaardiks võõras linnas võib olla ühistranspordi kaart, kuhu on kantud nii bussi- trammi- kui trolliliinid. Kuigi me ei sõida ühissõidukiga on nende liinide järgi lihtne orienteeruda, eriti head on trammi- ja trolliliinid, mis võimaldavad sageli varakult ette näha vajalikke pöördeid. Lihtne linnakaart, kus on vaid tänavanimed või mälestusmärgid, ei informeerigi juhti ja kaardilugejat tänavavõrgustikust nii hästi.

Sageli kasutatakse suuremates linnades võõraste juhatamiseks tee numbreid. Kuna need on suhteliselt väikese mõõtmelised märgid, siis juht ise neid tihedas liikluses sageli ei märka. Lisaks peab teadma ka vajaliku tee numbrit. Vajaliku tee numbri saab enamasti kaadilt või suurlinnade läheduses olevatelt teeviitadelt.

Hästi kavandatud sõit aitab kohale jõuda viperusteta ja õigeaegselt. **Teekonna kavandamise oskus säästab aega, raha ja närve, aitab vähendada riske ja jõuda ohutult sihtkohta.**