

## Ettepanekud Liiklusseaduse eelnõule ja kehtiva liiklusseaduse muutmiseks

Liiklusseaduse eelnõu tekitab jalgratturi ja jalakäija seisukohast mitmeid küsimusi, mis vajavad pikemat analüüsi ja arutelu nende muudatuste tagamaade, eesmärkide, tõlgendusvõimaluste ja alternatiivide üle. Hetkel jääb tunne, et probleeme lahendatakse eeskätt läbi autokasutaja mugavuse prisma, unustades arengudokumentides sätestatud jalgsikäiku ja jalgrattakasutust eelistavad ning autokasutuse osakaalu vähendavad eesmärgid. Seletuskirjas kirjeldatud jalakäijate ja jalgratturitega seotud ohukohad ei ole lahendatavad seadusmuudatustega, vaid vajavad liiklukorralduse analüüsi ja muutmist vastavalt kergliiklejate vajadustele.

### Ettepanekud eelnõu muudatusettepanekute kohta

#### 1) Eelnõu § 1 punkt 44

Kehtiv LS	Eelnõu
<p>(1) Jalakäija tohib ületada sõiduteed käigusilla või -tunneli, ülekäiguraja või ülekäigukoha kaudu (väljumata selle piirest) või ristmikul.</p> <p>(2) Kui käigusillale või -tunnelisse mineku koht, ülekäigurada, ülekäigukoht või ristmik ei ole kaugemal kui 100 meetrit, peab jalakäija sõiduteed ületama ainult nende kaudu. Nimetatud kohtadest kaugemal kui 100 meetrit tohib jalakäija sõiduteed ületada ainult siis, kui sõidutee on mõlemas suunas hästi näha ja sõidutee ületamisega ei tekitata liiklusohu.</p>	<p>„(1) Jalakäija peab sõiduteed ületama käigusilla või -tunneli, ülekäiguraja või ülekäigukoha kaudu (väljumata selle piirest), nende puudumisel ristmikul.</p> <p>(2) Kui käigusillale või -tunnelisse mineku koht, ülekäigurada, ülekäigukoht või ristmik on lähemal kui 150 meetrit, peab jalakäija sõiduteed ületama ainult nende kaudu. Nimetatud kohtadest kaugemal kui 150 meetrit tohib jalakäija sõiduteed ületada ainult siis, kui sõidutee on mõlemas suunas hästi näha ja sõidutee ületamisega ei tekitata liiklusohu.“</p>

ETTEPANEK: lg1 jätta samaks, mis praegu ja lg 2 konkreetselt meetrites esitatav nõue välja jätta.

Lõige 1 sõnastus on juba praegu nii mitmeti tõlgendatav ja muudab seaduse tõlgendamise veelgi segasemaks. Lõike 2 puhul ei saa eeldada, et enamus liiklejatest suudavad hinnata 100-150 m kaugust, et teada, kas neil on tee ületamise õigus. Ka olemasoleva seaduse 100 m kauguse nõue on jalakäijale sama raskesti hinnatav. Kumbki eelnõu punkt ei muuda liiklemist ohutumaks, vaid läheneb liiklusolukordadele juriidilisest vaatenurgast. Reaalses liiklussituatsioonis ei saa eeldada, et kõik liiklejad teavad, kas antud kohas on juriidiliselt "õige" või "vale" jalakäijate teeületuskoht.

Linnatänavad ja ristmikud on lahendatud väga erinevalt ja seadusemuudatuse tõlgendamise tulemusel võib tekkida olukord, kus jalakäija peab hakkama mitusada meetrit ringiga kõndima. Näiteks:

- Tallinnas, Luha-Väike-Ameerika (reguleerimata, viieharuline, ülekäigurajad kahel küljel), sellest eemal on alla 100 m läheduses mitmeid ristmikke, kus ülekäigurajad üldse puuduvad.
- Tallinnas, Estonia-Kentmanni (kolmeharuline, reguleerimata, ülekäigurajad puuduvad, ülekäigurada üle Kentmanni tn alla 100m eemal Sakala ristmikul).

Seadusmuudatuse ettepanekule ei ole tehtud analüüsi, kuidas see mõjutab jalakäijate ohutust tervikuna (kui palju suurendab maantee ääres liiklemise aega, teekonna pikkust, jalgsikäigu loogilisust, sujuvust ja atraktiivsust). Seletuskirjas tõstatatud probleemid ei ole lahendatavad seadusemuudatusega, vaid eeldavad liikluskorralduse analüüsi ja muutmist jalakäijate vaatenurgast. "Vales" kohas teede ja tänavate ületamine, eriti linnatänavatel, on märk sellest, et liikluskorraldus ei arvesta jalakäijate liikumise loogiliste trajektoore, ühenduskiiruste ja liiklemismugavusega.

**2) Eelnõu § 1 punkt 50** (Millega lisatakse nõue, et jalgrattur, tasakaaluliikuri juht, pisimopeedi- ja mopeedijuht peavad mööda jalgratta- ja jalgteed või jalgrattateed piiratud nähtavusega hoovi või õue sisse- ja väljasõiduteele lähenemisel ja selle ületamisel vähendama kiirust ning teede ristumiskoha ületama jalakäija tavakiirusega.)

ETTEPANEK: Mitte sellisel kujul seadust muuta. Lisada liiklusseaduse punkt, mis lisaks sõidukijuhi teeandmiskohustusele sätestab sõidukijuhile kohustuse piiratud nähtavusega hoovi või õue sisse- ja väljasõidutee ning jalg- ja jalgrattateede ristumisel sõitma jalakäija tavakiirusel. Näiteks LS § 17 lõige (3) täienduseks või LS § 35 täiendavaks lõikeks.

Seletuskirjast ilmneb, et on kaalutud erinevaid vahendeid, milliest osad on mõistlikud ja osad mitte nii mõistlikud. Milliseid vahendeid on veel kaalutud?

Peatee ääres kulgeval jalg- ja jalgrattateel kulgeva jalgratturi seisukohast ei ole selline seadusemuudatus mõistlik, sest:

- jalgratturil ei ole võimalik hinnata, kas hoovist väljasõit on juhile piisavalt hea nähtavusega või mitte
- sõidukijuhil on sellistes kohtades niigi teeandmiskohustus kõigi teel liiklejate suhtes ja jalgrattur on ka liikleja.
- linnatänavate ääres olevatel jalg- ja jalgrattateedel on selliseid kohti iga 50-70 m tagant ja see muudab jalgrattaga liiklemise ebaotstarbekaks.
- sellised potentsiaalsed konfliktikohad tuleb muuta ohutuks liikluskorraldusvahenditega ja parema jalgrattateede planeerimisega.
- kui juhid hakkavad eeldama, et jalgratturid sõidavad teel jalakäijakiirusega, siis võib see lisada konfliktiolukordi.
- puuduvad uuringud, millise kiirusega juhid sellistes kohtades peateele välja sõidavad, kui palju neid kohti on ja millised on alternatiivsed lahendused.

#### **Täiendavad ettepanekud kehtiva liiklusseaduse muutmiseks**

#### **3) Kehtiv LS § 31 punkt 1**

ETTEPANEK:

Täiendada LS § 31 punkt 1 "Teel jalgrattaga, tasakaaluliikuriga ja pisimopeediga sõitmisel peab alla 16-aastane juht kandma kinnirihmatud jalgratturikiivrit." tekstiga "väljaarvatud juhul, kui alla 16-aastane on kaasreisija täiskasvanu poolt juhitud jalgrattal."

See muudatus lähtuks loogikast, et kiivri kandmise nõudega üritatakse kaitsta kõige suurema õnnetusse

sattumise riskiga jalgratturite gruppi (jalgratta roolis olevaid lapsi). Alla 16-aastased, kes on kaasreisijad täiskasvanu poolt juhitud jalgrattakasti sees või jalgrattatoolis või velotaksos on ilmselt üks kõige madalama riskiastmega jalgratturite gruppe ja seega on ebamõistlik ja ebatõhus nendelt kiivri kandmist nõuda. Muudatus tooks selgust ka velotaksonduses ja lubaks taksojuhtidel kohelda lapsi ja täiskasvanuid ühtmoodi.

**4) Kehtiv LS § 32 punkt 6)** *“sõidutada sõitjat, kes ei istu sõitjale ettenähtud istmel või ei kannu kinnirihmatud nõuetekohast kiivrit;”*

ETTEPANEK: jätta välja “või kannu kinnirihmatud nõuetekohast kiivrit;”

Kuna sõitja võib olla ka täiskasvanu, siis ei pea temalt hakkama kiivrit nõudma.

#### **5) Kehtiv LS § 35**

ETTEPANEK: Täiendada LS § 35

“Jalakäijast, jalgratturist, tasakaaluliikurist või pisimopeedist möödudes peab juht hoidma sõiduki suurust, kiirust ning teelusid arvestades ohutut külgvahet, asulavälisel teel vähemalt 1,5 meetrit.”

Mootorsõiduki juhtidele on vaja rohkem teadvustada ohutut möödumist jalgratturist ja jalakäijatest. Maanteeameti ülevaate järgi [http://www.mnt.ee/public/lo\\_statistika/Jalgrattaulevaade2011.pdf](http://www.mnt.ee/public/lo_statistika/Jalgrattaulevaade2011.pdf) ligi kolmandik jalgratturitega toimuvatest õnnetustest toimub ristmike vahel, kus kõige tüüpilisemateks olukordadeks on sõiduteel sõitva jalgratturi liiga väike külgvahe möödasõidul oleva mootorsõidukiga.

Lugupidamisega,

Mari Jüssi, [mari@seit.ee](mailto:mari@seit.ee), SA Säästva Eesti Instituut,  
Karel Zova, [karel.zova@gmail.ee](mailto:karel.zova@gmail.ee) Eesti Rattarikkaks algatus  
Juho Kalberg, [jubejuss@gmail.com](mailto:jubejuss@gmail.com), Eesti Rattarikkaks algatus  
Teele Pehk, [teele@linnalabor.ee](mailto:teele@linnalabor.ee); MTÜ Linnalabor  
Risto Kalmre, [ristokalmre@gmail.com](mailto:ristokalmre@gmail.com), Tallinn Bicycle Week  
Martin Voltri, [mvoltri@gmail.com](mailto:mvoltri@gmail.com), Tallinn Bicycle Week  
Rein Lepik, [reinlepik@hot.ee](mailto:reinlepik@hot.ee), Jalgrattaklubi Vänta Aga  
Laura Remmelgas, [laura.remmelgas@bef.ee](mailto:laura.remmelgas@bef.ee) MTÜ Balti Keskkonnafoorum  
Ilmar Part, [ilmarpart@gmail.com](mailto:ilmarpart@gmail.com), Ühendus Jalgrattalinn Tartu, Tartu Liiklejate Koda

---

Kontakt:

Mari Jüssi, Säästva Eesti Instituut, Eesti Rattarikkaks algatus  
[mari@seit.ee](mailto:mari@seit.ee), tel 56482733

/allkirjastatud digitaalselt/

o  
(  
/o>  
`|