

Liiklemine jalgratturitele ohutumaks

Eesti Jalgratturite Liidu, Eesti Linnaratturite Liidu ja Eesti Triatloni Liidu toetusel esitatakse kollektiivne pöördumine, mille eesmärk on tõsta liikluses osalevate jalgratturite ohutust. Riigikogult taotletakse kehtiva regulatsiooni muutmist selliselt, et liiklusseadusesse lisatakse jalgratturitest möödumise ja möödasõitmise minimaalne kaugus. Ühtlasi taotletakse mootorsõidukite ja jalgratturite ühiskasutusega sõiduraja teekattemärgise kasutusele võtmist, mis viitaks jalgratturi sõidusuunale ja eelkõige paiknemiskohale sõidurajal.

Ettepanekud

1. Sätestada liiklusseaduses nõue, et jalgratturist ei ole lubatud liikluses mööda sõita ega mööduda, kui seda ei ole võimalik teha minimaalselt 1,5 meetri laiuse külgvahega.

2. Teha Majandus- ja Kommunikatsiooniministrile ettepanek täiendada Majandus- ja Kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011 määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ § 25 mootorsõidukite ja jalgrataste ühiskasutusega sõiduraja teekattemärgisega ning sätestada liiklusseaduses erand, mille järgi ei pea jalgrattur liigeldes paiknema sõidutee parema ääre lähedal, kui ühiskasutusega sõiduraja teekattemärgis viitab teistsugusele paiknemiskohale.

Ühiskasutusega sõiduraja teekattemärgise näidis:



Põhjendused

Liiklusohutusprogrammis aastateks 2016–

2025[1] on sätestatud nullvisiooni põhimõte, millega seatakse eesmärgiks maksimaalse liiklusohutuse tagamine.

2016. aastal toimus 167 inimkannatanuga jalgrattaõnnetust ning enim jalgrattaõnnetusi toimub igal aastal mootorsõiduki ja jalgratta kokkupõrkel. Seega on nullvisiooni põhimõtet silmas pidades vajalik võimalikke ohte enne teda ja muuta liikluskeskkonda jalgratturitele ohutumaks. Esmane vastutus ohutu liikluskeskkonna loomise eest lasub liiklemise reeglite kehtestajal ehk seadusandjal.

Kehtiva liiklusseaduse („LS“) järgi loetakse ühtmoodi sõidukiks nii jalgratast kui ka tavapärasest mootorsõidukit (LS § 2 p 14). Üldine reegel näeb ette, et jalgrattur võib sõita jalgrattarajal või teel või võimalikult sõidutee parema ääre lähedal (LS § 31 lg 2 esimene lause). LS § 31 lg 1 p 1 järgi on jalgratturil üldiselt keelatud sõita kõnniteel. Viimasena nimetatud säte näeb küll ette teatavad olukorrad, mil kõnniteel sõitmine on erandlikult lubatud, kuid erandite hulka ei kuulu näiteks põhjus, et sõiduteel sõitmine on ohtlik.

Olukorras, kus riik ega kohalikud omavalitsused ei ole Eestis taganud jalgrattateede ja -radade piisava võrgustiku olemasolu – mistõttu peavad jalgratturid liiklema eelkõige sõiduteel – , tuleb tagada jalgratturite sõiduteedel liiklemise ohutus. Selleks teevad kollektiivse pöördumise esitajad kaks alljärgnevat ettepanekut.

1. Sätestada liiklusseaduses jalgratturitest möödumisel ja möödasõitmisel minimaalselt hoitavaks külgvahaks 1,5 meetrit

LS § 53 lg 1 sätestab, et möödasõidul oleva sõiduki juht peab hoidma möödasõidetava sõiduki suhtes ohutut piki- ja külgvahet. Vastavalt LS § 46 lg- le 3 saab sama reeglit rakendada möödumise situatsioonides. „Ohutu külgvahe“ puhul on tegemist määratlemata õigustumõistega, mille sisu jääb igas üksikolukorras sõidukijuhi hinnanguliseks otsustuseks. Praktika on näidanud, et mootorsõidukijuhtid ei hinda jalgratturitest möödasõidul ega möödumisel külgvahe ohutust sageli adekvaatselt, tekitades nii liiklusohutikke olukordi või lausa liiklusõnnetuse. Sellest järeldub, et tänane regulatsioon, olles liialt subjektiivne ja ebaselge, ei täida oma eesmärki ega taga liikluses osalejate ohutust.

Eelnevalt tulenevalt teeme ettepaneku täiendada liiklusseadust nõudega, et jalgratturist ei ole lubatud mööda sõita ega mööduda, kui seda ei ole võimalik teha, hoides minimaalselt 1,5-meetrist külgvahet („minimaalne külgvahe“). Nõue aitab vähendada riske, mis ei sõltu liiklemisel otseselt jalgratturist ja annab ühtlasi jalgratturile ruumi vältida teel erinevaid takistusi (nt augud ja klaasikillud). Nimetud täiendus võiks pöördumise esitajate hinnangul paikneda uue punktina LS § 52 lg- s 2 ja selle võimalik sõnastus võiks olla järgmine[2]:

§ 52 lg 2 p 4: „/.../ jalgratturist, kui möödasõidu sooritamine ei ole võimalik, hoides vähemalt 1,5-meetrist külgvahet.“

Sarnaselt tuleks täiendada möödumise situatsioone reguleeriva LS § 54 lõiget 5 viitega minimaalsele külgvahele. Muudetud sätte sõnastus võiks olla järgmine:

§ 54 lg 5: „Pärisuunavööndis ei tohi ees sõitvast sõidukist mööduda käesoleva seaduse § 52 lõike 2 punktides 1, 2 ja 4 nimetatud juhtudel.“

Minimaalse külgvahe (ingl k *minimum passing distance*) nõude (enamasti laiusega 1,5 m) on kehtestanud arvukalt välisriike[3]. Uuringud näitavad, et pärast minimaalse külgvahe reegli kehtestamist on jalgratturite osalusel toimunud liiklusõnnetuste arv vähenenud.[4] Sellise konkreetse külgvahe laiuse sätestamine loob ka õigusselguse mootorsõidukijuhtidele, kes saavad sättele tuginedes ette näha, millist külgvahet nad hoidma peavad ja millisel juhul nad liiklusreegleid rikuvad. Ühtlasi loob konkreetse külgvahe laiuse sätestamine jalgratturitele erinevalt täna nasest olukorrast aluse nõuda, et mootorsõidukid neist teatavalt objektiivselt kauguselt mööda sõidaksid.

Minimaalse külgvahe reegli järgimise kontrollimine ei sea riigile ega kohalikule omavalitsusele täiendavat finantskoormat. Reegli täitmist on võimalik kontrollida näiteks valve- või tänavakaamerate või sõidukite pardakaamerate salvestistelt. Osades riikides, kus nõue on kehtestatud, on aga jalgrattapolitsei varustatud spetsiaalsete külgvahe laiust tuvastavate seadmetega, mille kasutusele võtmist saab vajadusel Eestis kaaluda. Minimaalse külgvahe nõude sätestamisega peaks selle edukaks rakendamiseks kaasne ma ka teavitustöö.

Et lihtsustada 1,5-meetrise külgvahe hoidmise reegli täitmist, võib kaaluda jalgratturist möödasõitmiseks mootorsõidukijuhtidele teatavatel juhtudel üle möödasõitu keelavate pidevate joonte sõitmise lubamist. Sellise erandi tegemise vajalikkust ja põhjendatust tuleks aga edaspidise menetluse käigus detailsemalt analüüsida, sest mootorsõidukijuhtidel on võimalik jalgratturitest mööduda ka laiemale teele jõudes või kohas, kus ei esine möödasõitu keelavaid teekattemärkeid.

2. Sätestada tuleb mootorsõidukite ja jalgratturite ühiskasutusega sõiduradade teekattemärgis

Nagu eespool selgitatud, on jalgratturil lubatud liigelda sõiduteel, paiknedes seejuures sõidutee parema ääre lähedal. Mootorsõidukite ja jalgratturite ohutumaks koosliiklemiseks teevad kollektiivse pöördumise esitajad ettepaneku sätestada mootorsõidukite ja jalgratturite ühiskasutusega sõiduraja („ühiskasutusega sõidurada“) teekattemärgis (ingl k *shared lane marking*).

Eelnimetatud märgis teekattel viitab, et konkreetsetel sõiduteel võib eeldada jalgratturite liikumist, sest jalgratturil ei ole oma eraldatud liikumisruumi. Kuigi jalgrattaga võib sõita kõigil sõiduteedel, kus see keelatud ei ole, võiks märgist kasutada mootorsõidukijuhtide tähelepanu tõstmiseks teedel, mida jalgratturid sagedamini kasutavad. Ühtlasi näitab märgis, kuidas ratturid teel paiknevad. See info on vajalik kõigile liiklejatele: mootorsõidukijuhtidele, jalgratturitele ja jalakäijatele, kes märgise olemasolul teavad, milliste sõidukite ja nende paiknemise arve

stada. Märgis näitab ka jalgratturi liikumise suunda, mis on eriti vajalik olukorras, kus ühesuunalisel sõiduteel esineb kahe-suunalist jalgrattaliiklust.

Märgise kasutusele võtmiseks on pöördumise esitajate hinnangul vajalik täiendada Majandus- ja Kommunikatsiooniministri 22. veebruari 2011 määruse nr 12 „Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele“ („määrus nr 12“) § 25 uue lõikega, mis reguleeriks ühiskasutusega sõidurada.

Ühtlasi on ühiskasutusega sõiduraja märgise sätestamisel vajalik täiendada LS § 31 lg 2 esimest lauset, mille või malik muudetud sõnastus võiks olla järgmine:

§ 31 lg 2 esimene lause: „Jalgratta ja pisimopeediga võib sõita jalgrattarajal või jalgrattateel või võimalikult sõidutee parema ääre lähedal, välja arvatud käesoleva seaduse § 48 lõike 1 kohase manöövri ajal või juhul, kui jalgratturi paiknemiskoht sõiduteel on määratud teekattemärgisega.“

Sarnaselt minimaalsele külgvahele on ka ühiskasutusega sõiduraja teekattemärgis kasutusel mitmetes välisriikides es[5]. Eelkõige aitab märgise kasutuselevõtmine tõsta inimeste teadlikkust asjaolust, et jalgratturid on sarnaselt mootorsõidukitele õigustatud sõitma sõiduteedel, juhtides samas tähelepanu, et tegemist on vähemkaitstud liiklajatega. Teekattemärgise sätestamine ei sea täiendavat finantskoormat ega kohest kohustust hakata olemasolevaid teid märgistama, kuid annab võimaluse teede rekonstrueerimisel või uute ehitamisel nimetatud märgiseid kasutada.

Eelnimetatud ettepanekute rakendamine omab mitmeid positiivseid mõjusid. Eelkõige tõstab ettepanekute rakendamine jalgratturite liikluses osalemise ohutust. Eelduslikult avaldab ettepanekute elluviimine positiivset mõju rahvatervisele ja keskkonnale, sest jalgratturite liikluses osalemise ohutuse tõstmine innustab suuremat hulka inimesi (eelkõige neid, kes ei julge täna ohtlikkuse tõttu sõiduteedel jalgrattaga liigelda) valima liiklusvahendiks just jalgratta. Viimaste trendide järgi Eestis ja mujal Euroopas[6] on tõusmas jalgrataste kasutamine ettevõtluses ka auba tellijale kätetoimetamiseks. Jalgratturite ohutuse tõstmine võib seega suurendada jalgrataste kasutamist ka ettevõtluses, mis omakorda omab keskkonnale positiivset mõju.

Arvestades et ühe inimese hukkamisega ühiskonnale kaasnev kahju ületab hinnanguliselt 2 miljonit eurot[7], aitab eeltoodud ettepanekute rakendamisel jalgratturite ohutuse tõstmine hoida ära ühiskonnale potentsiaalselt tekkinud olulist sotsiaalmajanduslikku kahju. Mitmetes välisriikides on minimaalse külgvahe hoidmise nõue kehtestatud pärast mõne kõrgeprofiililise jalgratturi hukkamist sõiduteel sõites. Kollektiivse pöördumise esitajad kutsuvad Riigikogu üles tegema Eestis vastavad seadusemuudatused enne selliseid võimalikke traagilisi sündmusi.

Eeltoodud kaks ettepanekut on kooskõlas nii liiklusohutusprogrammis 2016–2025 kui ka näiteks Tallinna rattastrateegias 2018–2027 ja Tartu liiklusohutusprogrammis 2017–2025 ette nähtud suundadega, eelkõige ohtude ennetamise ja jalgratturite ohutuse tõstmise põhimõtetega.

Kollektiivse pöördumise esitajad paluvad võtta pöördumine Riigikogu menetlusse, algatada ettepanekute elluviimiseks vajalikud seadusemuudatused ning edastada ettepanekud Vabariigi Valitsusele vajalike muudatuste tegemiseks asjakohases määruses. Juhul, kui Riigikogu peaks leidma, et kahest väljapakutud ettepanekust on põhjendatud ja võimalik ellu viia vaid üks ettepanek, paluvad kollektiivse pöördumise esitajad ellu viia võimalikuks peetav ettepanek.

Kontaktisik:

Viited

[1] Kinnitatud Vabariigi Valitsuse 17. veebruari 2017 määrusega nr 54 „Transpordi arengukava 2014–2020“ rakendusplaani aastateks 2014–2017 lisa „Liiklusohutusprogramm 2016–2025“ heakskiitmine“. – RT III, 21.02.2017, 4.

[2] Kollektiivses pöördumises on esile toodud üksnes võimalikud muudetavad paragrahvid ja esitatud näitlikud sätete sõnastused. Kui Riigikogu peab põhjendatuks muuta teisi sätteid või muuta viidatud sätteid, kasutades teisest sõnastust, paluvad pöördumise esitajad Riigikogul seda teha.

[3] Näiteks Belgia, Iirimaa, Hispaania, Holland, Prantsusmaa, Portugal, umbes pooled Ameerika Ühendriikide osariigid, mitmed provintsid Kanadas ja Austraalias jt. Vt ka selgitusi Iirimaa hiljutiste seadusemuudatuste kohta:

[4] Parliamentary Committees. A new direction for cycling in Queensland. Report No. 39 – Inquiry into Cycling Issues Transport, Housing and Local Government Committee, pkt 4.2, lk 21 jj. – .

[5] Ameerika Ühendriigid, Kanada, Austraalia, Uus-Meremaa, Prantsusmaa, Hispaania, Tšehhi, Saksamaa.

[6] Martin Forsberg, Koucky & Partners. Experiences of traffic safety among cycle delivery riders. 31.05.2018, lk 3.

[7] Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Liiklusprogramm 2016-2025 võimaldab säästa üle 250 inimese elu. – .