



## Riigikogu majanduskomisjoni istungi protokoll nr 224

Tallinn, Toompea

Teisipäev, 23. oktoober 2018

Algus 14.00, lõpp 15.45

**Juhataja:** Sven Sester

**Protokollija:** Elis Themäs

**Võtsid osa:** Toomas Kivimägi, Arto Aas, Erki Savisaar, Märt Sults, Peeter Ernits, Tarmo Kruusimäe, Annaliisa Jäme (konsultant), Kaido Rosin (nõunik-sekretariaadijuhataja), Marin Daniel (nõunik)

**Puudusid:** Jaanus Marrandi ja Kristen Michal

**Kutsutud:** Kollektiivse pöördumise algataja esindajad Jaanus Janek Juss, Villu Arak, Marek Rannala ja Tõnis Savi, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna veondus- ja liiklustalituse juhataja Sander Salmu, Siseministeeriumi korrakaitse- ja kriminaalpoliitika osakonna õigusnõunik Jenny Jakobson ja nõunik Indrek Link, Maanteeameti liiklusohutuse osakonna juhataja Erik Ernits, Politsei- ja Piirivalveameti arendusosakonna ennetuse- ja süüteomenetluse büroo juht Toomas Loho ja juhtivspetsialist Sirje Loigo, Eesti Linnade ja Valdade Liidu asedirektor Jan Trei, Eesti Jalgratturite Liidu peasekretär Urmas Karlson

**Päevakord:**

1. Kollektiivse pöördumise "Liiklemine jalgratturitele ohutumaks" arutelu.
2. Muud küsimused.

### 1. Kollektiivse pöördumise "Liiklemine jalgratturitele ohutumaks" arutelu.

Kollektiivse pöördumise algatajad **Jaanus Juss** ja **Villu Arak** tutvustasid ettepanekut sätestada liiklusseaduses jalgratturist möödumisel minimaalne külgvahe 1,5 meetrit.

**Urmas Karlson** lisas juurde, et teatud olukordades on mõistlikum esmalt luua seadus ja seejärel tõsta inimeste teadlikust.

**Sander Salmu** tõi välja, et statistikast lähtuvalt ei ole jalgrattaliiklus Eestis kõige suuremaks probleemiks. Sellel aastal on juhtunud 136 õnnetust, millest piisav külgvahe oleks ära hoidnud vaid kaks. Kuna suurem osa õnnetustest juhtub just asulates, oleks oluline tõhustada jalgratturite koolitust, et vähendada jalgrattaga kukkumisi, kokkupõrkeid jalakäijatega ning ebakorrektsed teede ületamist. Kuigi 1,5 meetrist külgvahet on ka varem arutatud, on tänaseni lähtunud

reguleerimata printsiibist kuna liiklus on dünaamiline ja piisava külgsuure tagamine võib olla võimatu, näiteks tulenevalt teede laiusel, samuti on võimalik ratturist ohutult mööduda ka väiksema külgsuurega alandades kiirust piisavalt.

**Erik Ernits** täpsustas, et 136 õnnetust oli juhtunud selle aasta augusti keskpaiga seisuga ning lisas, et seaduse vastu võtmine liikluskultuuri ei muuda, kuna inimesed ei pruugi seaduse muudatusest teada. Samuti juhtub suur hulk jalgrattaõnnetusi mootorsõidukiga kokku puutumata, näiteks sõidetakse teelt välja või vastu seisvaid esemeid. Kus kiirused on suured, on 1,5 meetrit miinimum, mis peab jääma jalgratturi ja auto vahele ratturist möödumisel. Ernits ütles, et seda õpetatakse ka auto- ning jalgrattakoolitustel, samuti on Maanteeametil ennetustegevused selle teavitamiseks.

**Indrek Link** nõustus eelkõnelejatega, et probleem on küll olemas, kuid leidis, et kohati võib tekkida raskusi külgsuure tagamisel tulenevalt teede laiusel ja auto suurusest ning ohutu külgsuure tagamise nõue on juba seaduses olemas. Normi täpsustamisel tuleb arvestada ka järelevalvega ning liikluskultuuri muutmisel on oluline roll inimeste suhtumisel, näiteks aastaid tagasi oli probleem purjus juhtidega, kuid tänaseks on see ühiskonnas taunitud tegevus, samas hetkel on probleemiks kiiruse ületamine ning kõrvaliste tegevustega tegelemine rooli taga. Tõhusaimaks meetmeks oleks teavituskampaaniad ja üleskutsed.

**Toomas Loho** leidis, et ettepanek on tervitatav ning sellega tuleks edasi minna, kuid oluline on ka järelevalve.

**Sirje Loigo** lisas, et kuigi pöördumises on mainitud, et ettepanek ei tooks täiendavaid kulusi, puuduvad hetkel politseil piisavad järelevalve meetmed ja vahendid, mistõttu tuleks teha olulisi väljaminekuid.

**Jan Trei** tõi välja, et piisava külgsuure tagamine tänavatel oleks väga keerukas, kuna vanad linnatänavad on oma olemuselt küllaltki kitsad ning 1,5 meetri saavutamiseks tuleks tänavaid laiendada ja maju lammutada, mis tekitaks omavalitsustele suure rahalise koormuse, kuna suur hulk teid on omavalitsuste omandis. Enne ettepaneku rakendamist tuleks teha mõjude analüüs, kuna seaduse muudatus ei suuda lahendada probleemi täielikult, pigem oleks oluline teadlikkuse tõstmine.

**Toomas Kivimägi** ütles, et tõenäoliselt kõik istungil olijad on nõus, et jalgrattaga liikumist tuleks soodustada ja muuta turvalisemaks, kuid on ekslik arvata, et turvaline on vaid siis, kui õnnetust ei juhtu. Turvatunne on laiem mõiste ning poole meetri kauguselt möödasõitev veoauto ei pruugi küll õnnetust põhjustada, kuid samuti ei tekita see tunnet, et liikumine on turvaline. Õnneks on Eestis viimase kümne aasta jooksul ehitatud mitmeid uusi kergliiklusteid, kuid sellegi poolest esineb mitmeid kohti, kus jalgrattur peab teed mootorsõidukitega jagama. Samuti ei näe ta ühtegi vastuargumenti, miks ettepanekut vastu ei saaks võtta, kuna autokoolides antakse asulavälistel teedel juba praegu soovitusel ratturist 1,5 meetri kauguselt mööduda. Lisaks sellele tõi välja, et järgmises ettepanekus räägitud teekattemärgis võikski tulla pooleteise meetri kaugusele hüpoteetilisest joonest, kui teekattemärgis aktsepteeritakse. Kui asulasisestel aladel ei ole ruumi nii suureks külgsuureks, võiks 1,5 meetrine kaugus olla määratletud liikluse piirkiirusega, näiteks kui auto sõidab kiiremini kui 30km/h, rakendub pooleteise meetri nõue. Jälgimise osas pakkus välja, et kui teekattemärgis maha saab, oleks olemas hüpoteetiline joon, mis suurendaks mõju rohkem kui lihtsalt seadusesse kirjutamine.

**Peeter Ernits** kiitis jalgrattureid ning lisas, et tajub probleemi igapäevaselt nii autoroolis, kuna teed on kitsad, kui ka jalgratta sadulas, kuna sõidetakse väga lähedalt mööda. Samuti uuris ta miks seaduseid üldse tehakse, kui midagi ei muutu ning kuidas tõestada, et veoauto ohtlikult lähedalt jalgratturist möödub. Lisaks küsis ta kui inimelu hind on hinnanguliselt 2 miljonit

eurot, siis kui suur oleks summade tasakaal võrreldes uute teede ehitamisega.

**Sven Sester** tõi välja, et keeruline on vastata küsimusele kuidas ohtlikku möödumist tõestada, kuna antud säte ei ole seadustatud ning hetkel selle üle järelevalvet ei tehta.

**Erik Ernits** täpsustas, et tema varasemas sõnavõtus oli mõeldud, et ainult seaduse muutmisega olukorda muuta ei saa, seadust tuleb ka rakendada. Rakendamiseks on erinevad võimalused, näiteks koolitused või järelevalve ning täna on koolituste osa maksimaalne. Selle taustal tekib küsimus, kui palju annab lihtsalt seaduse muudatus juurde.

**Jan Trei** väitis, et antud ettepaneku rakendamine maksaks näiteks Tallinnale sadu miljoneid eurosid, kuna Tallinna teed on ajalooliselt kitsad ning tee piisava laiuse tagamiseks tuleks lammutada elamuid, sama seis oleks ka Harjumaal.

**Sander Salmu** tõi välja, et probleem ei ole ainult asulasisene, vaid ka asulate vahelised kruusateed on kitsad ning auto ei mahu 1,5 meetrise külgvahega ratturist mööduma. Samuti tõi ta välja, et kuigi turvatunnet ei saa mõõta, võib üldiselt öelda, et jalgratturitele otsa ei sõideta ning Tallinna Tehnikaülikoolis tehtud uuringust selgus, et kolmandik küsitletutest sõidaks jalgrattaga, kui see ei oleks nii ohtlik, kuid samas võib see olla ettekäändeks miks mitte jalgrattaga sõita. Kulu hindamisel tuleb arvestada sellega, et kõik hukkunutega lõppenud liiklusõnnetused ei ole põhjustatud liiga lähedalt möödumisest.

**Villu Arak** juhtis tähelepanu sellele, et tuleks hoiduda võimatu standardi loomisest, kui standardiks on absoluutse turvatunde saabumine ning seda ei ole võimalik täielikult tagada, siis see ei tähenda, et tuleks jääda tegevusetuks. Lisaks ei ole probleemiks kitsad tänavad, kuna pooleteise meetri reegel kehtib ka näiteks Lissabonis, kus on ajalooliselt väga kitsad teed ning kui auto ei saa ohutus kauguses jalgratturist mööduda, siis võtab ta kas kiirust maha või jääb seisma, kuna mootorsõiduki juhil ei ole absoluutset möödasõiduõigust.

**Sirje Loigo** tegi ettepaneku, et linnast väljuvatel suundadel, kus teevad jalgratturid kõige enam trenni, võiksid olla infotahvlid, mis teavitaksid autojuhte, et piisav ja ohutu külgvahe on 1,5 meetrit. Samuti leidis, et seaduse muutmisel on oluline roll järelevalvel, kuid hetkel on seda väga raske teha, mistõttu oleks see lihtsalt üks punkt seaduses, mida vähesed järgiks.

**Jaanus Juss** leidis, et juba täna on liikluseaduses mitmeid regulatsioone, mida politseil ei ole võimalik kontrollida, näiteks praegune ohutu külgvahe jalgratturist möödumisel, kuna ohutus on väga suhteline mõiste sõltuvalt sellest kas ollakse autoroolis või jalgrattal. Samuti oleks võimalik uue ettepaneku järelevalvet teostada erinevate kaamerate ning droonide abil.

**Tarmo Kruusimäe** rõhutas, et iga inimelu on korvamatu väärtusega. Samuti tõi välja, et kui riik käsib tagada nõuetele vastavuse, tekib kohalikel omavalitsustel võimalus saada lisarahastust. Soomes tõsteti sõiduteid, et tagada puuetega inimestele paremad võimalused, Tallinnas on see probleem lahendatud sellega, et kõnniteedele on ehitatud mahasõidud, mille tõttu on jalgratturid kukkunud vastu äärekivi. Kui Eestis tõstetaks teid sarnaselt Soomele oleks võimalik paigaldada ratturitele teekattemärgistused. Lisaks tõi välja, et on jalgrattureid, kes sõidavad kõrvaklappidega ja ei pööra liiklusele tähelepanu, mille tõttu peab auto tegema äkkpidurduse ning inimene eest hüppama.

**Jaanus Juss** tõi välja, et liikluseeskirjade rikkujaid leidub kõikide sõiduvahendite kasutajate seas.

**Villu Arak** lisis, et arutelu peaks olema laiem arvestades kõiki osapooli ning huvigruppe ning jalgratturite käitumine on ka algatajate jaoks tähtis teema, kuid see ei tohiks olla põhjuseks, miks praegused ettepanekud ei ole vajalikud. Mõjuanalüüs on küll oluline, kuid selle eesmärgiks ei tohiks olla asja venitamine, vaid vastuste saamine.

**Erik Ernits** toetas jalgrattureid tuues välja, et kitsas tee ei anna mootorsõiduki juhile luba

jalgratturist ohtlikult lähedalt mööduda ning see reegel kehtib juba täna, samuti tuleb tagada möödumisel ohutu vahe.

**Arto Aas** leidis, et tegemist on mõistliku ettepanekuga ning tõdes, et Eesti liikluskultuur on küllaltki madal. Samuti on mitmetel tänavatel suureks probleemiks kõnniteede puudumine, mistõttu on kõige ohutumaks liiklemisvahendiks auto. Lisaks soovis teada, kas jalgratturite jaoks on suurem risk asulasisestel või -välistel aladel.

**Tõnis Savi** vastas, et probleem on pigem universaalne ning avaldub erinevalt. Maanteel toimunud õnnetusel on tavapäraselt raskemad tagajärjed ratturi jaoks, sest kiirused on suuremad. Linnas juhtunud õnnetust või auto puudet jalgratturi suhtes ei pruugi autojuht ise tähele panna, kuid rattur võib siiski vigastusi saada. Seaduses piiritlemine aitab vältida tulevasi konflikte möödaskõitja ja jalgratturi vahel.

**Jaanus Juss** ütles, et kõige olulisem ongi selge ootus mootorsõiduki juhtidele, kuna ohutunne on väga erinev autojuhtide ja jalgratturite vahel. Samuti avastas algatust koostades, et autojuhina sõidab jalgratturitest mööda kaugusel, mis jalgratturina tunduks ebamugavalt lähedal.

**Tõnis Savi** tõi välja, et ettepanek aitab teadvustada, et näiteks kitsamal kruusateel ei saa mootorsõiduki juht jalgratturist ohutult ja kiiresti mööda sõita, vaid peab võtma kiirust alla.

**Sven Sester** juhtis tähelepanu, et see kattub suuresti ettepanekuga seada linnast väljuvatele suundadele autojuhtidele infotahvlid ohutust külgvahest.

**Villu Arak** leidis, et seaduse muudatus on üks efektiivsemaid teavituskampaaniaid. Lisaks tõi välja, et kui jalgrattur kohtub autoga, mis sõidab alla 30km/h, siis on ratturil 90% tõenäosus ellujäämiseks, kui auto kiirus tõuseb 45km/h, siis on ellujäämise tõenäosus 50% ning kui kiirus on üle 80km/h, siis jalgratturi ellujäämise tõenäosus on väga väike.

**Sander Salmu** täpsustas, et juba praegu peab tulenevalt seadusest valima jalgratturist mööda sõitmisel ohutu kauguse ning kiiruse.

**Sven Sester** tõi välja, et autojuhid ei pruugi hetkel tunnetada, kui suur on ohutu kaugus.

**Märt Sults** nõustus, et jalgratturi jaoks on oluline ohutuse tagamine, kuid lisas, et väga palju on neid rattureid, kes ei pööra liiklusele tähelepanu, mistõttu on oluline vastastikune lugupidamine. Samuti ei tohiks jalgratturid liigelda maanteedel, kus on kiirusepiirang 110km/h.

**Marek Rannala** toonitas, et uuringute kohaselt ei ole eri liiklusvahenditega liikumisel väga suurt vahet, kõik rikuvad reegleid, lihtsalt see, millist reeglit rikutakse, on erinev. Samuti lisas, et suurem osa jalgrattaga liiklejatest on keskmisest julgemad ja hoolimatamad, kuna sobivaid sõidutingimusi ei ole.

**Urmas Karlson** leidis, et riikides, kus on antud idee rakendust leidnud, on oluliselt parem liikluskultuur, kui Eestis. Samuti on probleemiks autode massiline juurdekasv, mistõttu tekivad ummikud ja inimesed muutuvad raevukamaks. Tekkinud liiklusraev elatakse tihti peale ratturite peal välja. Lisaks sellele lisandub liiklusesse järjest enam elektrilisi jalgrattaid, mistõttu on ohutu külgvahe reguleerimine oluline.

**Erki Savisaar** väitis, et jalgrattur ei ole liikluses kõige nõrgem osapool. Jalgsi liikudes ei teki samuti turvatunnet, kui jalgrattur 40km/h mööda sõidab, seega peaks ka jalgrattur jalakäijast möödumisel pikemat vahet hoidma. Samuti on raske eristada ainult jalgrattureid, kui samas kategoorias on veel elektrilised sõidukid ja robotliikurid. Seadusekuulekust ning liikluskultuuri ei saa seadusega inimestele õpetada.

**Peeter Ernits** vastas, et jalgratturite seltskond on väga konkreetne ja ohutuma liiklemise tagamine oluline.

**Toomas Kivimägi** tõi välja, et arusaam, mis on ohutu, on veoautojuhi ja jalgratturi jaoks väga

erinev, mistõttu tuleb nõrgemat poolt kaitsta. Ühtlasi oli ainsaks ettepaneku mõjuvaks vastuargumendiks see, et järelevalve on raskendatud, kuigi juba täna on tunduvalt odavam järelevalvet teha ning ajapikku muutuvad kasutatavad seadmed ja tehnikad. Samuti uuris, millest tulenevalt on algatajatel rohkem riike nimekirjas, kes on ettepanekut rakendanud, kui Riigikogu Kantselei õigus- ja analüüsiosakonna ülevaates.

**Sven Sester** juhtis tähelepanu, et õigus- ja analüüsiosakonnal on andmeid vaid 15 riigi kohta, kuid algatajate poolt loetletud riigid ei kuulunud osaliselt vastajate hulka.

Kollektiivse pöördumise algataja esindaja **Villu Arak** tutvustas ettepanekut sätestada mootorsõidukite ja jalgratturite ühiskasutusega sõiduradade teekattemärgis.

**Sander Salmu** tõi välja, et antud ettepanekuga tuleks muuta ka liiklusseadust, kuna täna peab jalgrattur sõitma parema ääre lähedal, kuid antud märgistusega võiks ta sõita kogu sõiduraja ulatuses, kuid ettepaneku üldise sisu poole pealt vastuolusid ei ole.

**Erik Ernits** lisas, et hetkel jäi segaseks, millist probleemi selle märgiga lahendada tahetakse, kuid sisulist probleemi märgi lisamisel ei ole, samas praktikas püütakse võimalikult vähe infokandjaid lisada, kuna juhi tähelepanuvõime on piiratud.

**Tarmo Kruusimäe** tõi välja, et kergliiklusteel on ratturitel raske trenni teha, kuna lapsevankritega jalakäijad võivad tee blokeerida.

**Sven Sester** uuris kuidas näevad algatajad märgi olemust.

**Tõnis Savi** täpsustas, et märk peaks olema pigem tänavatel, kus on suhteliselt suur rattakasutus, kuid ei ole võimalik eraldi rattarada teha, markeerida ära tsoon, kus on soovituslik jalgratturite paiknemine. Üldiselt on tegemist tänavadisaini abivahendiga.

**Jaanus Juss** lisas, et see annaks võimaluse jalgratturitel liigelda ka ühesuunalistel tänavatel mõlemas suunas.

**Sirje Loigo** palus täpsustada, kas tegemist on teekattemärgistuse või liiklusmärgiga.

**Jaanus Juss** vastas, et tegemist on teekattemärgistusega.

**Tarmo Kruusimäe** küsis, kas jalgrattureid kaasatakse ka tänavate muutmiste aruteludes.

**Tõnis Savi** vastas, et koos Marek Rannalaga ollakse ühed Tallinna jalgrattastrateegia autoritest, mille Tallinn on oma arengute aluseks määranud, kuid üldiselt jalgrattureid aruteludesse ei kaasata.

**Marek Rannala** täpsustas, et jalgratturid on ennast ise üldiselt kaasanud.

**Toomas Kivimägi** leidis, et teekattemärgis on hea lahendus ning töötab paremini kui liiklusmärk, kuid lisas, et märk võiks olla küll ühesugune, aga mitte kohustuslik.

**Sven Sester** teadvustas probleemi olemasolu ning lisas, et tuleks üle vaadata mõjud ja edasiminemise suunad. Samuti lisas juurde, et hetkel on majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumil koostamisel liiklusseaduse muudatused.

**Otsustati:** Edastada kollektiivses pöördumises tehtud ettepanekud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile seisukoha võtmiseks ja lahendamiseks. Ministeeriumil pidada konstruktiivset arutelu pöördumise algatajatega ning analüüsida ja pakkuda välja konkreetsed meetmed ratturite ohutuse parandamiseks.

## 2. Muud küsimused.

Muid küsimusi ei tõstatatud.

(allkirjastatud digitaalselt)  
Sven Sester  
Juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)  
Elis Themas  
Protokollija