

Selgitused piirkiiruste määramise põhimõtete muutmise kohta

Milles seisneb muutus?

Ametisisese kokkuleppega ühtlustatakse piirkiiruste määramise põhimõtted ehitatavatel ja rekonstrueeritavatel teedel. Seni määras ehituse või ümberehituse järgse piirkiiruse ehituse planeerimise eest vastutav projektijuht, lähtudes liiklusseaduses toodud üldistest piirväärtustest ja enda kogemustest. Nüüd on sellele lisaks kokku lepitud detailsem raamistik, millega piirkiiruse määramisel peab arvestama.

Milliste teede piirkiiruse määramisel kokkuleppest lähtutakse?

Kokkulepe hõlmab asulaväliseid riigiteid ning kokku lepitud piirkiirustest lähtutakse kõikide uute ja põhjalikumalt ümberehitatavate teede projekteerimisel alates 01.07.2021.

Millised eeldused peavad olema täidetud piirkiiruse muutmiseks ehitataval või ümberehitataval teel?

Piirkiirus tõstetakse kokku lepitud piirkiiruse väärtusteni ainult siis, kui tee ehituse käigus ehitatakse tee kokkulepitud tingimustele ohutusnõuetele vastavaks. Nt tavapärase pindamise või muude sarnaste tööde käigus seda ei tehta, mistõttu ei lähtuta selle juures käesolevast kokkuleppest.

Kas piirkiirust muudetakse ainult ehitataval või ümberehitataval teel?

Ehitatavate ja rekonstrueeritavate lõikude puhul on vastavalt kokkuleppele kohustus seatud raamidest lähtuda. Selle, kas ja kui suures ulatuses on piirkiiruse muutmine mõistlik enne ja pärast konkreetset teelõiku või sellega loogiliselt seonduvatel teistel teelõikudel, otsustavad tee-ehituse projekti juht ja piirkonna eest vastutav liikluskorraldaja.

Miks muutust oli vaja?

Projektijuhtide kogemused, oskused ning arusaam ohutust piirkiirusest on mõnevõrra erinevad. Ka erinevate liiklejagruppide huvi erinevate teelõikude piirkiiruse osas kaasa rääkida on erinev. Nii võisid ka sarnastele teelõikudele määratud piirkiirused ja kohtpiirangud erinevad tulla. Näiteks ühel lõigul, kus liiklejad aktiivselt nõudsid piirkiiruse alandamist, kehtestati seetõttu madalam piirkiirus. Teises, eelnevaga sarnases kohas, kus liiklejate huvi selliselt välja ei toodud, jäi piirkiirus kõrgemaks. Piirkiiruste määramise raamistiku kokku leppimine võimaldab teedel ühtlasemad ning seetõttu ka paremini mõistetatavad piirkiirused kehtestada.

Kuidas kokkuleppeni jõuti?

Üldiseks piirkiiruste määramise aluseks võeti nullvisioonist (<https://transpordiamet.ee/nullvisioon>) lähtuvad kiirused (vt tabel), Otsides tasakaalu

olemasoleva olukorra, visioonikohaste kiiruste ja muutuste aktsepteeritavuse vahel, leitakse võimalikult vähe liiklusohutust kahjustavad, kuid liiklejate poolt siiski mõistetavad ja aktsepteeritavad kiirused.

Nullvisiooni, SafeSystem approach jt sarnaste lähenemiste kohased kiirused:

Tingimused mis peavad olema täidetud	Visioonijärgne sihtkiirus
Võimalikud konfliktid kergliiklejatega	30 km/h
Võimalikud konfliktid teiste sõidukitega külgsuunast	50 km/h
Võimalikud konfliktid vastassuunas liikuva sõidukiga	70 km/h
Konfliktid pööravate või vastutulevate sõidukitega on välistatud	80-130km/h

Miks ei projekteerita või ehitata kõrvalteid enam piirkiirusele 90km/h?

Lähtudes Eesti ja Euroopa liiklusohutuse eesmärkidest ning suundumustest peame me enda teede piirkiiruseid lähendama nullvisioonipõhistele piirkiirustele. Nullvisiooni põhine piirkiirus 1 + 1 ristlõikega teedel on 70km/h. Lähtudes kõrge ohutustasemega riikide praktikast ning liiklejate valmisolekust muutusi aktsepteerida leiti, et sobiv piirkiirus sellistele teedele võiks olla natuke kõrgem ehk 80km/h. Kõigist 1 + 1 ristlõikga teedest leiti et kõige otstarbekam on piirkiiruste muutmist alustada kõrvalteedest, kuna:

- kõrvaltee on ette nähtud eelkõige piirkondliku liikluse teenindamiseks ning läbivliikluse kiirus on vähem oluline;
- kõrvalteed on enamasti juba praegu kavandatud väiksematele kiirustele ja see on liiklejale enamasti üsna hästi tajutav;
- kõrvalteede suuremale kiirusele ümberehitamine on ebamõistlikult kulukas;
- kõrvalteede kasutatavus on üldjuhul madal ning mõju liiklejatele seetõttu väiksem ja otsuse aktsepteeritavus suurem.;
- lahendus võimaldab tulevikus rakendada kõrvalmaanteedel üldist piirkiirust 80km/h.

Miks põhi- ja tugiteedel ei viidud piirkiirust nullvisioonile vastavaks?

Lähtudes Eesti ja Euroopa liiklusohutuse eesmärkidest ning suundumustest on ka põhi- ning tugiteede ohutust tulevikus vaja tõsta. Nendel teedel kehtivate piirkiiruste mõju liiklejatele ning summaarsele ajakulule on siiski märkimisväärselt suurem. Samuti mõjutab otsus suurt hulka liiklejaid ning varaematest kogemustest lähtudes ei peetud mõistlikuks kõigil teedel samaaegselt praktikat muuta.

Transpordi ja liikuvuse arengukavas on eesmärgiks seatud põhiteede põhisuundade (Tallinn-Tartu, Tallinn-Pärnu ja Tallinn-Narva) ümberehitamine kogu ulatuses 2 + 2 või 2 + 1 ristlõikega tedeks, mille puhul on võimalik nullvisiooni põhine ohutustase tagada ka suurematelpiirkiirustel kui 90km/h.

Kas ehitatavale või ümberehitatavale teele on võimalik valida ka teistsugune piirkiirus kui kokku lepitud?

Jah. Kui tee ehituse või ümberehituse planeerimise käigus ilmneb, et on vaja määrata kokku lepitust erinev piirkiirus, siis on võimalik seda teha juhul, kui teistsuguse piirkiiruse valikut aktsepteerib Transpordiameti (TRAM) investeeringute komitee.