# Pikad veokid, möödasõit ja kiirus

Hiljuti valminud uuringu[[1]](#footnote-1) käigus hinnati 25-meetriste autorongide liiklusse lubamise eeldatavat mõju liiklusohutusele. Üldine järeldus oli, et kui veetavad kaubakogused ei kasva oluliselt, siis siirdub osa kaupu, eriti Skandinaaviaga seotud transiit, senistelt enamlevinud 16,5-meetristelt sadulrongidelt (kolmeteljelised üksikratastega poolhaagised) pikematele kuni 25,25 meetrit pikkadele ja raskeveokite (autorongide) arv liikluses kahaneb. Pikkade veokitega seonduvad probleemid eelkõige möödasõidul, ekspertide hinnangul autorongide arvu kahanemine tasakaalustab möödasõiduga seotud riskide suurenemise.

## EMS - mis, kus ja miks

**EMS** ehk Euroopa modulaarsõidukid on seni kasutuses olevatest moodulitest kokkuliidetud autorongid, kus uue elemendina on vaid eelik (dolly). Erinevate EMS standardile vastavate autorongide võimalik valik on kirju, kuid valdavaks on kujunenud senisele sooloveokile kaheteljelise eeliku ehk dolly-ga liidetud standardse kolmeteljelise poolhaagisega autorongid. Sel teel kasvab ka autorongi telgede arv – veoki kolmele teljele lisandub viis ja kokku 8-teljelise koosluse täismass võib ulatuda 60 tonnini.

EMS rakendamise huvi seondub eelkõige transiidiga, uuendatakse Euroopa Nõukogu direktiivi 96/53/EÜ[[2]](#footnote-2) (veokite massid ja mõõdud), et rahvusvahelises liikluses kokku leppida uus standard mis laieneks aja jooksul kõigile TEN-T teedele. Uuenenud on ka TEN-T teedevõrgu määrus 2024/1679[[3]](#footnote-3) mis täpsustab TEN-T teedevõrgu koosseisu, nõuded ja nende täitmise tähtajad.

Lisaks Skandinaaviale on piirinaabritest EMS autorongid täna lubatud ka Läti peateedel. Eestis on plaan etapiviisiliselt läheneda ja alustuseks ühendada Tallinn piiripunktidega Iklas (üle Pärnu), Valgas (üle Tartu) ja Narvas (koos Sillamäe sadama ühendusega) ning lisaks Vanasadamale ka Paldiski ja Muuga (Tallinna ringtee koos laiendustega) sadamad. Järgmiseks etapiks on kõik TEN-T võrgustiku teed ja siis teised põhi- ja tugimaanteed. EMS autorongide liiklus lubataks loetud trassidel ühendustega kuni 3 km trassist eemal paiknevate lähte/sihtkohtadeni (tööstus, logistika, kaubandus). Käesoleva uuringu raames keskenduti valitud riigiteedele ja käsitleti ka sadamatega seonduvaid ühendusi. Arvestades mõjutatud teedevõrgu etapiviisilist laiendamist, on toodud välja ka soovitused millega tuleks arvestada põhi- ja tugimaanteede ja vajalike ühenduste projekteerimisel.

**Miks EMS?** Kaks juhti/autot veavad kolme senise koorma, mis on autojuhtide puuduses teretulnud. Kaubakoguse kohta on väiksemad nii kütusekulu kui saastekoormus. Ja tegelikult ka kasutatud katendiressurss kaubakoguse kohta. Mis tähendab, et kui kaubakogused oluliselt ei suurene, siis saame säästu kõigis loetletud artiklites. Kui suurt täismassi lubada, sõltub arengutest katendite projekteerimise metoodikas ja rahastamisest (teekonstruktsioonide kaasajastamisest). Ja kindlasti ei saa EMS autoronge kohe lubada igale poole, sest EMS on reeglina üksikratastega ning eeldab seetõttu tugevamat katendit. Peateedel (TEN-T võrgu teedel) on katendid tugevamad, sest seal oleme saanud euroraha kasutada.

Hindame, et üleminek pikematele on paratamatus ning lähema 10-15 aasta jooksul tulevad Eestisse ka 34,5 meetrised mis end Skandinaavias on õigustanud, seda ka juhul, kui Euroopa piirdub 25-meetristega (üks juht veab kahe tänase autorongi koorma) mistõttu tasub korraga hinnata ka EMS2/DUO võimalikud mõjud ja arvestada tänases projekteerimisprotsessis tõenäolise tulevikuga.

**Mass või pikkus.** Autorongidega veetakse palju mahukaupa ja logistikud loevad, mitu euroalust korraga peale mahub. Euroopa masside ja pikkuste direktiivi ei ole veel uuendatud *(oleme analüüsinud nii kehtivat kui kavandeid – 96/53 viimased muudatused aastast 2015[[4]](#footnote-4) ning uue direktiivi kavand[[5]](#footnote-5))*, kuid ilmselt on Kesk-Euroopa riikide üldine huvi just pikkuse, mitte niivõrd täismassi suurendamine. Probleemiks seejuures on pigem piirded, mis ei pruugi suurema täismassiga sõidukeid piisavalt teel hoida. Telgede suurem arv jagab koormuse katendile ühtlasemalt, väiksem on ülekoormuse risk. Teljebaas ehk esimese ja viimase telje vahekaugus aitab just sildadel koormust paremini jagada – sildadele kõige ohtlikumaks on lühikesed ja rasked veokid – valdavalt kallurid nii poolhaagisega kui ilma. Pikem teljebaas võimaldab koormust paremini jaotada ka kõrguses ja auto raskuskeskme madalama hoida.

## EMS ja ohutus

**Võrdlev ohutushinnang.** Skandinaavias on hinnatud, et üleminek 25-meetristelt 34-meetristele (EMS2/DUO) mis reeglina on sadulveok kahe poolhaagisega, ei suurendanud raskeveokitega seostatavate liiklusõnnetuste arvu ega tagajärgi, numbrid pigem kahanesid. Võrdlust üleminekust Euroopas (ja seega ka meil kasutatavatest) 16,5/18,75 pikkustest 25-stele aga ei ole kusagilt võtta sest Skandinaavia kasutas 24-25 meetriseid kooslusi juba pikemat aega enne EL-ga liitumist ja mujal on EMS liiga uus nähtus...

**Dünaamika.** Katsed kinnitavad, et autorongide pidurid on üsna lähedased – kuna suureneb telgede arv, siis pidurdusmaa ei kasva. Küll aga on probleeme kiirendusega sest siin määrab erivõimsus – kilovatti tonni kohta. Erivõimsuse mõju aga ei seondu pikkuse vaid massiga.

**EMS ja talv.** Sõiduautodel kasutatakse talverehve, sealhulgas naastrehve – naastud raskesõidukil lõhuks teekatte kiiresti. Teehooldusega ei suudeta juba põhimõtteliselt tagada suviseid sõidutingimusi, kui just kliimasoojendamisega tõsiselt ei tegelda. Probleem on paigalt liikumahakkamisel, raskeveokil on tehniline võimalus veotelje koormust suurendada naabertelje tõstmisega. Mägistes riikides kasutatakse lumekette, mis tuleb paigaldada vastavalt vajadusele. Kindlasti tuleks talvehooajaks aga nõuda raskeveokitelt suurendatud rehvimustri jääksügavust nii juhttelgedel kui veotelgedel.

**Möödasõit.** EMS-autorongist tavasõidukiga möödasõit vajab pikemat maad ehk rohkem aega – seda just pikkusevahe jagu. Võrreldes tänase pikimaga mis on 18,75 meetrit, on EMS 6,5 meetrit pikem. Eeldades kiirust lubatu piires 90 km/h (25 m/s) ning möödasõidetava kiirust 70 km/h, pikeneb möödasõit vaid 1,2 sekundi võrra ning vajalik möödasõidunähtavus on 60 meetrit suurem kui seni. Võrdluses enamlevinud 16,5-meetrisega on vajalik nähtavus 100 m suurem. Möödasõiduks vajalik teepikkus eeldusel, et vastassuunas kedagi lähenemas pole, jääb poole väiksemaks. Kas ja kus nähtavus tagatud on, vääriks aga omaette juttu. Neid teelõike, kus selline 25-meetrine kellestki mööda saaks, ilmselt napib ka tulevikus. 2+2 lõigud kindlasti, kuid kui pikk üritaks 2+1 teedel möödasõiduvõimalust kasutada, peab möödasõidetav küll väga aeglane olema, sest kõigi koormaga raskesõidukite kiirendusomadused on oluliselt nigelamad ka tavapärasest väikeautost.

**Geomeetria ja kergliiklejad.** Töö hõlmas kohustuslikuna vaid riigiteid kuigi TEN-T trassid läbivad ka linnalisi asulaid, KOV teid/tänavaid antud juhul küll Tallinnas, Tartus, Pärnus, Sillamäel, Narvas ja Valgas. Õnneks ei ole trassidel selliseid kohti, kus pöörav raskesõiduk võiks sattuda teisele poole äärekivi kergliikluse alale, kuid sellegipoolest on selge, et manöövritel liiguvad pika autorongi tagumised rattad väiksema raadiusega kõveral ning traditsioonilised peeglid seda pimenurka hästi ei kuva. Seetõttu on ka ettepanek, et EMS sõidukitel peaksid lisaks peeglitele olema kaamerad mis pöörete pimenurka juhile paremini näitaks. See on eriti oluline objektil aga ka teenindusjaamas ja puhkekohas manööverdades. Ka on ilmselt vajalik, et juba lasteaias tutvustataks lastele pikka autorongi ja näidataks selgelt seda, mida autojuht sealt kõrgelt näeb ja eriti seda, keda/mida ta tegelikult ei näe.

## EMS ja taristu

**EMS autorongide mõju infrastruktuurile** (teekonstruktsioon ja sillad) on põhjalikumalt käsitletud eelmises uuringus[[6]](#footnote-6) ning tehtud ettepanekud nii EMS autorongide konfiguratsiooni (teljebaasi ehk esimese ja viimase telje vahelise kauguse, telgede arvu ja täismassi seosed) kui teekonstruktsiooni projekteerimise reeglite kohta, järeldades, et kui võtame senise üle 40 aasta vana arvutusmetoodika asemel kasutusele Skandinaavia metoodika, võiksid ka lubatud koormused lõpuks olla analoogsed. Põhiteede seis aga võimaldab juba täna viia täismassi piiri 60 tonnini teatud tingimustel. Sildade jaoks on oluline teljebaas seda eriti vanemate lühikeste talasildade suhtes, et koormus jaotuks pikemale alale. Kui põhiteede osas on EMS veokid ka üksikratastega aktsepteeritavad eelkõige lootuses, et koormus jaguneb suurema telgede arvu vahel ja parem kontroll kahandab ülekoormatud veokite osakaalu, siis paarisrataste kohustusliku kasutusega mittejuhitavatel telgedel on võimalik lubada suuremaid koormusi ka mujal.

**Taristu on ka puhkekohad ja teenindusjaamad.** TEN-T regulatsioon näeb ette minimaalselt vajaliku sageduse, kuid pikemad peavad ka sinna mahtuma. Täna on ainuke enamvähem nõuetele vastav Veneküla parkla, kuid selliseid on vaja rohkem. Parklas on võimalik kahe järjestikuse parkimiskoha hõivamine 25- või isegi 34-meetrise poolt (läbisõidetav kalasaba skeem), kindlasti ei tohiks parkimine eeldada pika autorongi tagurpidi liikumist. Tanklate probleemiks on tankuri paigutus, pahatihti saab küll pikaga tankima kuid haagis võib blokeerida tanklasse sissepääsu või takistada väljumist.

**Siseriiklik reglement, metsaveokid (ja ka teised paarisratastega paljuteljelised).** Uuringutes oleme käsitlenud lisaks EMS sõidukitele mille osas suurem huvi seondub pigem transiidiga, sest lähiriikides (Soome, Rootsi ja Läti) on EMS autorongid lubatud, ka siseriiklikku liiklust. Teekonstruktsioonile on oluline koormus katendile ja selles osas on võtmeks paarisrataste kasutus mittepööravatel telgedel. Sama teljekoormuse korral on paarisratta mõju katendile kaks korda väiksem kui super-single tüüpi üksikratastel. Kuna EMS koostatakse juba täna liiklusse lubatud moodulitest, siis paraku paarisratta kasutuse nõudeid siia lisada ei saa, siseriikliku reglemendi osas aga piiranguid pole ning seetõttu on täna paarisratastega kuueteljelistel autorongidel siseriiklikult juba lubatud 48 tonnine täismass, seitsmeteljelistel 52 ja seda ilma pikkust (18,75 m) suurendamata. Tegime ettepaneku lubada vähemalt kaheksateljelistel autorongidel kuni 60 tonni, tingimustel, et kõigil mittepööravatel telgedel on paarisrattad, teljebaas ehk autorongi esimese ja viimase telje vahekaugus on vähemalt 18 meetrit ja autorongi kogupikkus ei ületa 20,7 meetrit. „Tark tee“ portaalis on näidatud, kus tohivad või ei tohi liikuda tänased vähemalt 7-teljelised kuni 52 tonniga ning samad teed sobiksid ka pikematele kuni 60-tonnistele, kuid ainult paarisratastega. Siseriikliku reglemendi hoiame selgelt lahus EMS autorongidest ja eurodirektiividest. EMS autorongid on rohkem transiidile orienteeritud ja selles osas on lubatud trassid rangelt piiritletud.

## Vajalikud juhised ja regulatsioonid

**Juhendmaterjalid.** Lisaks normiteksti vigade parandusele mis järgnevas möödasõiduga seonduvalt selgitatud, tuleks täpsustada projekteerimisjuhendit mille Transpordiamet ise koostab-kinnitab ja avaldab. 2+1 teede möödasõidusektsioon peaks olema pikem. Selgus, et üherajalised ringristmikud on reeglina hästi läbitavad, sest ringi keskala on osaliselt ülesõidetav. Probleemiks on kujunenud turboringid ja eriti need, kus radadevaheliseks eraldajaks kive kasutatakse. Turboringi sõiduraja laius peaks 5 meetrit olema, meil on kasutatud ka 4,5-meetrist rada. Šikaanidel, tavaristmikel ja ringidel koos sisenemise ja väljumisega tuleb CADis kontrollida ja vaadata ka seda, et raskesõiduki kere või rattad kuskil naaberrajale ei põikaks. Kiirendusrajad võiksid olla pikemad kui eeldame, et liituvas liikluses on ka EMS autorongid. Täpsustada tuleb nõudeid puhkealade ja teenindusjaamade geomeetriale. Vaja on ka juhiseid kaubakäitlusalade geomeetria kavandamiseks mis peaksid tagama, et suudetakse teenindada pikemaid autoronge ilma neid laadimiseks lahti haakimata – täna peaks seda ülesannet täitma EVS 843, seegi vajab uuendamist kuid kavad linnatänavate asemel linnaruumi käsitleda, seavad selle standardi tegeliku funktsiooni antud kontekstis kahtluse alla.

**Pikemate ja raskemate lubamiseks** (nii EMS kui siseriiklik skeem) on vaja muuta MKM määrust nr 42, mis sätestab tehnonõuded[[7]](#footnote-7). Kuni Euroopa direktiiv (96/53 asendaja) ei ole veel lukus, tuleb läbirääkijatel püüda meie töödes soovitatu juba direktiivi sisse saada. Olulisematest ehk teljebaasi ehk esimese ja viimase telje vahekauguse ja telgede arvu seos lubatud täismassiga, erivõimsus ehk vähemalt 6 kW täismassi tonni kohta, võimalus veotelgede koormust tõsta et libedaga liikuma saada, rehvimustri suuremad nõuded talviseks ajaks vedavatel ja juhttelgedel. Need on asjad, mida siseriikliku erisusena võib olla raskem lisada. Lisaks siis nii kaamerate kasutus pimenurkadega seonduvate ohtude kahandamiseks kui teljekaalude kasutamine mis kahandaks ülekoormuse riski. Kõigil senisest pikematel autorongidel peaks ka vastav iga ilmaga loetav pika sõiduki märgis taga olema. Kuni EL direktiiv veel teemat ei reguleeri, saame pikemaid/raskemaid käsitleda loapõhiste eriveostena. Loaprotseduur võib olla elektrooniline ja lihtne, kuid see võimaldab tehnilisi nõudeid ja tingimusi ise kehtestada ka juhul, kui kõigi EL liikmesriikidega ühtses reglemendis kokkuleppele ei jõuta.

## Liiklusohutus laiemalt.

**Kiirus möödasõidul.** Möödasõidu keelumärk keelab kõik möödasõidud, välja arvatud töötava vilkuriga operatiiv- või hooldussõidukist (LS). Seetõttu on totaalne möödasõidu keelamine põhimõtteliselt vigane mõttekäik. Liiklusseadus küll räägib aeglase sõiduki märgist, ent ei anna sellega märgistatud sõidukist õigust möödasõidu keelualas mööduda. Projekteerijana olen eeldanud, et möödasõitja liigub 20 km/h kiiremini möödasõidetavast. Autojuhina kaalun riski möödasõidul kiiruse ületamiseks – ka Politseikolledži lõputöös (Erlend Ansip 2022) on soovitatud aktsepteerida kuni 15 km/h kiiruse ületamist möödasõidul – arvestades et igal lõputööl peaks olema ka pädev juhendaja, leian et selline hinnang on põhjendatud. Sest kui juba möödasõidu kasuks otsustada, siis tuleks vastassuunast kiiresti kaduda. Kuni 2023 arvestati projekteerimisel, et projektkiirus on lubatud piiridest 10 km/h suurem (analoogilisi eeldusi leiab ka välisriikide juhenditest ja uuringutest). Ilmselt tugines see nii spidomeetri kui mõõteseadme veapiiri ja ka reaalse praktika +10 kiiruse arvestamisel. Ja tõenäoliselt leidis valitsus rahapuudusel, et seadmed on läinud täpsemaks ja riigikassa tühjemaks ning otsustas senisest lubatud hälbest loobuda. Seda nii projekteerimisel kui trahvimisel. Autod on küll võimsamad, kuid saastenõuete karmistumisel kasutatavad mikromootorid ei taga vajalikku kiirendust. Elektriautodel on küll võimsust aga lisandunud akude mass sööb sellest osa ära.

**Normitekst.** Õnnetus, mida peaks kärpekrokodillide psühholoogiliseks kuriteoks, on aga see, et projekteerimisnormist[[8]](#footnote-8) võeti välja kohustus tagada möödasõidunähtavus 70% ulatuses uue tee pikkusest (ametniku väide et meil ei ole selle tagamiseks raha kuulub samasse kategooriasse, miks liiklusohutuse programm ebaõnnestus). Ja normi teine, veelgi suurem möödapanek seondub möödasõidunähtavuse arvestamisega – terminites seletatakse, et möödasõidunähtavus on kahekordne möödasõiduks vajalik teepikkus et arvestada ka võimaliku vastutulijaga keda autojuht möödasõitu alustades võib mitte näha, kuid tabelis on arvutatud möödasõidunähtavus ainult möödasõiduteekonna ulatuses ilma vastutulijata. Tõsi, tabeli alusel tuleb möödasõit keelata kui tabelis toodud nähtavust ei ole. Kui aga tabelinähtavus on kuid see ei arvesta võimaliku vastutulijaga, siis on tegemist otsese ohuolukorra tekitamisega. Vabanduseks öeldakse, et siis tuleb juba alustatud möödasõit katkestada. Aga sel juhul ei ole ju tegemist ohutu möödasõidunähtavusega.

**Kiirus.** Euroopas on levinud raskesõidukite (üle 3,5 tonni) piirkiirus avalikel asulavälistel teedel 80 km/h. Nii ohutuse kui kütusekokkuhoiu argumendid toetavad seda. Kindlasti ei ole mõtet EMS autorongidele tavapärastest raskesõidukitest erinevat piirkiirust rakendada. Seega, tegime ettepaneku kõigile raskesõidukitele rakendada 80 km/h piirkiirust kui seda kusagil rohkem piirata vaja ei ole. Suurendada aga kindlasti mitte (ka keskpiirdega teedel mitte), sest just sel teel saaksime rasketest ka 2+1 teedel mööduda. Tehniline küsimus on seejuures vaid, kas see piirang rakenduks ka bussidele. Need on ka raskesõidukid, kuid reeglina dünaamika parem (võimsust tonni kohta rohkem) kui rekkadel. Probleem selles mõtteviisis on 1+1 keskpiirde või dildooriumi alas, kus möödasõit on tehniliselt võimatu, kuid autodele võiks ka 100 km/h lubada.

Ja siit tuleneb ka teine oluline mõte – kõigil kaherajalistel (st mitte 2+1 ja 2+2) teedel üldine piirkiirus 80 km/h sest siis puudub vajadus tavaliiklejast üldse mööda sõita. 2+1 ja 2+2 teedel saab piirkiirust tõsta, kuni 120 km/h tasemeni kuid see ei laiene raskesõidukitele. Sel teel saaksime ka reaalselt 2+1 ristlõikega tee möödumisalas tegelikult raskest mööda.

**Aeglased sõidukid.** Aeglaseks tuleks lugeda kõik need, milliste maksimaalne lubatav või tehniline kiirus on madalam kui 20 km/h kehtestatud piirkiirusest. Siit järeldub, et ka mopeedauto või traktor maantee kontekstis on aeglane sõiduk. LS järgi tuleks pikivahet asulavälisel teel hoida vähemalt 3 sekundi teepikkusega võrdselt. Kas nüüd 3 või 2, aga reaalses elus kohtab sageli ka alla sekundist vahet. Kui nüüd aeglasele liiklejale lähenev sõiduk sooritab möödasõidu viimasel hetkel, siis ei jää möödasõitja järel liikujale mingit hoiatusmaad ega ka pidurdusteekonda. Selline viimase hetke möödasõit on üsna tavaline tiheda liikluse korral, kui püütakse maksimaalselt ära kasutada tühikuid nii vastutulevas liiklusvoos kui ka 2+2 ristlõikega teel tipptunnil kõrval sõidurajal. Ega aeglase sõiduki suhtes muud ei olegi soovitada kui et need kulgeks tee paremal ääres, parem ratas üsna asfaldi ääres. Paraku kohtab sellist kaasliiklejatega arvestamist harva. Ja peenra kasutamine eeldab, et peenral pole rattaid-jalakäijaid ega avariipeatujaid. Kiirtee liiklusreeglid välistavad aeglased sõidukid, kuid Eestis kiirteid pole. Kose-Mäo teelõigu projekteerimisel arvestasime võimalusega rakendada kiirtee liiklusrežiimi, kuid probleem on selles, et samad teed teenindavad nii kohalikku kui transiitliiklust, sest kohalikele paralleeltrasse ei ole.

**Jalgratas ja 1,5 meetrit.** LS sätestab, et möödudes jalgrattast kiirusel üle 30 km/h tuleb rattaga 1,5 m vahet jätta. Kuidas seda teha? Projekteerimisnorm sätestab, et vaid 2+2 ristlõike korral kiirustel 110/120 peaks kaetud peenar olema vähemalt 2,5 meetri laiune – sel juhul ju piisaks kui selline normis ettenähtud peenar tõesti olemas on. Kõigil teistel juhtudel 80/90 km/h kiirustel põhimaanteel ja intensiivse liiklusega madalama liigi teedel (>4000 AKÖL) on aga peenra laius meeter, 70-alas või väiksema liikluse korral vaid pool meetrit.

Sõiduraja laiust on ka kärpekrokodillide soovil koomale tõmmatud (mõtlemata, et see toob kaasa jälg-jäljes sõitmise ja katte kiirema kulumise) kuigi maanteel soovituslik on siiski 3,5 meetrit (mitte enam 3,75 varasemast) kuid arvestades, et raskesõiduk koos peeglitega on 3,05 laiusega, ei ole rattast möödumine ilma oma sõidurajast väljumata üldjuhul siiski võimalik. Sõiduautoga vahel mahub, kuid mitte alati.

Seetõttu teeme ka ettepaneku teatud teelõikudel jalgrattaliikluse keelamiseks, kui puudub vähemalt 1,5 meetri laiune asfalteeritud peenar. See piirang saaks tugineda kahel kriteeriumil mis peaksid korraga esinema – esiteks, liiklussagedus, mis peaks olema vähemalt 4000 (või ka 6000) autot ööpäevas ja teiseks, raskeliiklus mis peaks olema vähemalt 250 (või ka 500) raskesõidukit ööpäevas. Siinjuures on esitatud just kaks kriteeriumi taset, et otsustajale jääks valiku koht. Keelata on lihtne nendel teelõikudel kus kõrval on nn vana tee või eraldi kergliiklustee. Näiteks, Kose-Mäo puhul jäi vana tee kohaliku liikluse kasutusse ja pole mingit põhjust rattureid uuele teele lubada, ka siis kui lai peenar on olemas. Võiks ju püüda ka täpsemat hinnangut koostada, millistest konkreetsetest teelõikudest jutt, kuid paraku ei võimalda teeregistri info täna peenralaiusi adekvaatselt analüüsida ja tänased teed ei vasta alati täna kehtivale normile sest norm käib tervikuna vaid uusehituse kohta).

Arvestades pikemat plaani mille käigus pikemad ja raskemad autorongid läbivad ka asulaid, tuleb nendel trassidel (vähemalt TEN-T koridorides) hoiduda füüsiliselt eristamata jalgrattaradade joonistamisest sõiduraja ja äärekivi vahele. Probleem ei tulene pelgalt pikematest/raskematest vaid kõigist täislaiusega (peegliteta 2,55) raskesõidukitest mis üle 30 km/h kiirustel möödudes õhuvooga rattureid mõjutada võivad. Selgub muuhulgas, et ohud metsaveokitest (ja ka teiste sõidukite vedajatest) on suuremad sest autorongi ebaühtlane küljepind tekitab suuremaid keeriseid õhuvooludes. Ei tahaks ka kõigist asulatest läbisõidul kiirust 30-le suruda.

Võib poliitikuid mõista, et mistahes kiiruse piiramise jutt ei pruugi valimiste eel hääli tuua – kuid kui see tagab sisuliselt ohutuma möödumise võimaluse piisava nähtavusega lõikudes, tasuks vähemalt kaaluda. Ja ka liiklusseaduse tekst vajab uuesti läbikirjutamist sest isegi juriidilisest kõrgharidusest ei piisa seaduse üheseks mõistmiseks. Võib ju küsida, miks uuringus kiiruse teemale fookust ei pööratud – et mitte head ja vajalikku ideed teostamatute tingimustega blokeerida.

1. <https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-06/EMS_liiklusohutus_aruanne%20-11.06.2025.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:01996L0053-20190814&qid=1750575920578> [↑](#footnote-ref-2)
3. [eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:L\_202401679](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679) [↑](#footnote-ref-3)
4. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0719&qid=1750577038050> [↑](#footnote-ref-4)
5. [EUR-Lex - 52023PC0445 - EN - EUR-Lex](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52023PC0445) [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://transpordiamet.ee/sites/default/files/documents/2025-05/Raskemate_ja_pikemate_veoste_m%C3%B5ju_arvutamine_riigiteede_taristule_%28T-Konsult_2024%29.pdf> [↑](#footnote-ref-6)
7. [Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele–Riigi Teataja](https://www.riigiteataja.ee/akt/105072023278) [↑](#footnote-ref-7)
8. [Tee projekteerimise normid–Riigi Teataja](https://www.riigiteataja.ee/akt/122112023009) [↑](#footnote-ref-8)