

Subject: Vastus päringule

From: <dhs@transpordiamet.ee>

Date: 9/18/24, 10:57

To: Deivis Treier <deivis.treier@gmail.com>, Rauno Rämman
<Rauno.Ramman@transpordiamet.ee>

Tere

Täname küsimast. Selgitan teile Transpordiameti seisukohta ülekäiguradade ja ülekäigukohtade asjus.

1. Teie esitate fakti ja väidate: "Kiisapalu bussipeatuste vahele ehitati 2018 aastal ohutussaarega, valgustatud teeületuskoht, mis toimib ühtlasi ka asulasse sisenevate sõidukite kiirust rahustava meetmena." Millele tuginedes te väidate, et kõnealune teeületuskoht toimib asulasse sisenevate sõidukite kiirust rahustava meetmena? Kas sama kehtib ka asulast väljuval suunal? Palun selgitage oma väidet ja esitage andmed või informatsioon millele teie väide tugineb.

Vastuseks: Ohutussaar keset sõiduteed muudab liiklejatele tee visuaalselt kitsamaks kui on enne seda ainult telgjoonega eraldatud sõidusuundadega 1+1 ristlõikega teel. Autojuht peab aeglustama ja keskenduma, et ta oma sõidukiga ohutult ohutussaarest mööduks. Mida suurem kiirus, seda ahtam on vaateväli.

Meedias avaldatud info nägemisväljast erinevatel sõidukiirustel: <https://accelerista.com/eluviis/uuring/piiratud-nagemisvali/>

2. Teie väidate: "Sellistes asukohtades on parim viis teeületuseks just teeületuskoht läbi ohutussaare, kus on võimalik teed ületada üks sõidusuund korraga viibides teel võimalikult lühikest aega." Millele tuginedes te väidate, et sellises asukohtades (konkreetses asukohas Kiisapalu bussipeatuse juures Kiisa alevikku siseneval ja väljuval suunal) on parim viis teeületuseks teeületuskoht läbi ohutussaare? Palun selgitage oma väidet ja esitage andmed või informatsioon millele teie väide tugineb.

Vastuseks: Kiisapalu bussipeatuste juures on rajatud vastavalt asukohale sobiv teeületus läbi ohutussaare ja ilma teeületaja eesõigusega. seda põhjusel, et tegemist on vahetult asula liikluskorraldusega alale sisenemise järgse teeületuskohaga, kus me ei saa olla kindlad, et sõidukiirused on alla lubatud 50 km/h.

Andes teeületajale eesõiguse sõidukijuhi suhtes, tekitame teeületajale petliku turvatunde, et sõidukiga liikleja on valmis reageerima ja teeületajale teed andma. Reguleerimata ülekäiguraja märgistusel ei ole tee ületaja jaoks kaitsvat funktsiooni. Lisaks sellele on ülekäigurada oma loomult loomulik jätk ühel pool teed lõppeval jalg ja jalgrattateel või jalgteel teisel pool teed jätkuvale jalg ja jalgrattateele või jalgteele. Kiisapalu bussipeatuste juures on teeületajate eesmärk minna bussipeatusesse. Seetõttu leiame, et olemasolev teeületuskoht ilma eesõigusega kuid ohutussaarega on sobivaimaks ja ohutuks teeületusviisiks Kiisapalu bussipeatuste vahel.

Saadan veel lisaks infot meedias kajastatud reguleerimata ülekäiguraja ja ülekäigukoha erinevusest. <https://www.delfi.ee/artikkel/90369539/ekspert-vastab-mis-on-ulekaigukoht-ja-ulekaigurada-mis-on-nende-vahe>

3. Teie väidate: "Transpordiamet leiab, et olemasolev teeületuskoht võimaldab jalakäijatele ohutu teeületuse ning reguleerimata ülekäigurada ei ole antud asukohas otstarbekas." Palun selgitage oma väidet ja Transpordiameti seisukohta, miks reguleerimata ülekäigurada antud asukohas ei ole otsarbekas? Palun esitage info ja andmed millele teie väide ja Transpordiameti seisukoht tugineb.

Selgitus on antud punktis 1 ja 2. Lisaks palun tutvuda reguleerimata ülekäiguadadel toimunud liiklusõnnetustega. Võite lihtsalt võtta google otsingu ja otsida märksõnadega "õnnetus" ja "ülekäigurada", mis annab juba hoomamatult palju šokeerivat infot ülekäiguradadel juhtnud õnnetuste kohta, mis muidu väga tihti meediakünnist ei ületa.

Täna saame öelda, et reguleerimata ülekäigurada on üks ohtlikumaid teeületusviise, kui see on rajatud valesse asukoha või tehtud ainult liiklusmärkide ja märgistusega.

Hannes Ristov
Liikluskorraldaja
55654809
Transpordiamet