



mobile
2020

Jalgrattaliiklus Eestis

Soovitused jalgrattaliikluse edendamiseks Eesti kohalikes omavalitsustes

Laura Remmelgas
30.11.2013



Laura Rimmelgas

Error! Reference source not found.3

Jalgrattakasutuse osakaal Eestis on võrdlemisi madal (ligikaudu 5% kõikidest liikumistest). Samas ei ole modaalne jaotus meil veel lootusetult autokasutuse poole kaldu. Nimelt iseloomustab Eestit kõrge ühistranspordi kasutajate ja jalakäijate osakaal, kuid nii poliitilisel kui ka indiviidi tasandil nähakse jalgratast endiselt eelkõige sportimisvahendina. Potentsiaal jalgrattaliikluse osakaalu kasvuks on aga olemas. Kui vaadata Eesti linnasid, siis enamik kui mitte kõik, oleksid oma mõõtmetelt suurepärased jalgrattalinnad. Lisaks on uuringud näidanud, et Eestis tehakse ligikaudu 1/3 kõikidest autosõitudest kuni 3 km kaugusele. See on vahemaa, mis on sobilik jalgrattaga läbimiseks. Lühikeste vahemaade autoga läbimise asendamine jalgrattaliiklusega, aitaks oluliselt parandada Eesti linnade ilmet, inimeste tervist ja elukvaliteeti. Ühtlasi aitaks see vähendada teede hoolduskulusid tulevikus. Seetõttu peaks saama prioriteediks nende inimeste jalgrattale meelitamine, kes täna kasutavad autot kuni 3 km pikkuste vahemaade läbimiseks.

Vaatamata sellele, et jalgrattaliikluse osakaal Eesti linnades on aasta-aastalt kasvanud, on see võrreldes arenenud jalgrattariikidega jäänud siiski pigem tagasihoidlikuks. Meie linnasid iseloomustab endiselt autokeskne planeerimine ning liikluskorraldus, mille muutmine vajab süsteemset ning sihhipärast lähenemist. Alustada tuleks eesmärkide seadmisest. Täna piirduvad paljude linnade jalgrattaliikluse edendamiseks seotud eesmärgid rajatavate jalgrattateede kilomeetrite arvuga. Vähem tähelepanu pööratakse aga sellele kas ja kuidas kavandatavad tegevused jalgrattakasutust mõjutavad. Seetõttu on oluline, et kohalikud omavalitsused mõtleksid eelkõige sellele, milline on linna üldine visioon ning milline jalgrattaliikluse osakaal aitaks kaasa seatud eesmärkide täitmisele.

1. Soovitused riikliku tasandi jaoks

1.1 Ruumiline planeerimine

Ruumiline planeerimine mõjutab oluliselt inimeste liikumismustreid. Seetõttu on oluline maakasutuse läbimõeldud planeerimine. Tänapäevane planeerimissüsteem on Eestis toetanud valglinnastumist ning funktsioonide (elukohad, töökohad, koolikohad, kaubandus-teenindus ja vaba aeg) laiali valgumist. See on omakorda kaasa toonud liikumiste vahemaade kasvu ning autokasutuse osakaalu tõusu. Kuigi peamine roll planeeringute teostamisel on kohalikel omavalitsustel, tuleks välja töötada ka riigi tasandil suunised detailplaneeringutele. Vajadusel üldiste suuniste järgi on selgelt näha kohalike omavalitsuste vahelises koostöös funktsioonide planeerimisel. Võib öelda, et täna koostöö praktiliselt puudub ning omavalitsused lähtuvad planeeringute tegemisel enda huvidest mõtlemata seejuures piirkondlikele mõjudele. Eriti teravalt torkab see silma suurte kaubanduspindade rajamisel, kus naaberomavalitsus on andnud loa kaubanduskeskuse rajamiseks selleks mitte kõige otstarbekamasse asukohta, nt teise omavalitsuse piirile. Sellest tulenev mõju ulatub aga konkreetse omavalitsuse piiri taha, mõjutab inimeste liikumist ning võib kahjustada piirkondliku keskuse arengut.

1.2 Piirkondade ühendamine

Riigi pädevuses on ka riigimaanteed äärde jalgrattataristu rajamine. Ka siinkohal on oluline koostöö kohalike omavalitsustega selgitamaks välja kohad, kus inimesed liiguvad ning kuhu tuleks sobiv taristu rajada. Eesmärgiks oleks sidusa jalgrattateede võrgustiku rajamine, mis ühendaks ümberkaudseid lähivaldasid piirkonnakeskustega.

1.3 Seadusandlus

Seadusandlus peaks toetama jalgrattakasutust ning jalgsi käimist. Seetõttu on oluline, et Liiklusseaduses ei eelistataks autoliiklust ebaproportsionaalselt teistele liikumisviisidele. Vaadates tänast Liiklusseadust üldiselt ning esilekerkinud parandusettepanekuid, võib öelda, et need lähtuvad eelkõige maanteeliiklusest ning pööravad vähe tähelepanu linnalise keskkonna eripärale. Selliselt võib aga seadusandlus soodustada autokeskse liikluskorralduse püsijäämist või teket, mis vastupidiselt ootustele, ei aita parandada üldist liiklusohutust.

2. Mida annaks paljudes Eesti linnades ära teha

Seada jalgrattaliikluse osakaalu numbriline eesmärk:

Täna on mitmel linnal eesmärk, mitu km jalgrattateid soovitakse rajada. Selle asemel tuleks seada konkreetset eesmärgid jalgrattaliikluse osakaalule. Selline siht aitab hinnata kas ja kuidas kavandatavad tegevused jalgrattakasutust mõjutavad.

Leppida kokku liikuvuse eest vastutav amet/osakond:

Tihti on selgusetu, millise ameti/osakonna vastutusalasse jalgrattaliikluse koordineerimine kuulub. Eestis on levinud praktika, kus jalgrattaliiklus on jagatud mitme ameti/osakonna vahel, mistõttu puudub keskne koordinatsioon ja kohati ka huvi teemaga tegelemiseks. Seetõttu on oluline, et kohalikus omavalitsuses oleks üks struktuuriüksus, mille ülesannete hulka kuulub ka jalgrattaliikluse edendamine ning mis teeb selles osas koostööd kõikide teiste haakuvate struktuuriüksuste ja huvirühmadega.

Jalgrattaliiklus liiklusuuringute ja -projektide osaks:

Palju teatakse autoliikluse kohta, kuid võrdlemisi vähe on uuritud jalgrattaliiklust. Enne iga projekti algatamist tuleks lisaks autoliiklusele analüüsida ka jalgrattaliiklust. Ainult sellisel viisil saame hinnata nõudeid rajatavale taristule nii, et see vastaks kõikide liikumisviiside vajadustele.

Arendada katkematut jalgrattateede ja -radade võrgustikku 5 km raadiuses keskusest:

Taristu peaks oleme sidus. Kuna vahendeid tänavate ehitamiseks enamasti napib, tuleksprioriteedina lahendada ja korrastada jalgrattateede võrgustik 5 km raadiuses keskusest. Sidus jalgrattataristu meelitab rohkem inimesi autole jalgratast eelistama ning seeläbi aitab vähendada keskuse liikluskoormust.

Vähendada piirkiirust kesklinnas ja elamupiirkondades:

Juhul, kui puuduvad vahendid jalgrattataristu rajamiseks või ei ole see olemasolevastänavaruumis otstarbekas, tuleks kaaluda piirkiiruse vähendamist. Piirkiiruse alandamine 30 km/h aitab kaasa ohutuma liikluseskkonna loomisele ning lubab ka jalgratturitel autodega samas ruumis ohutult liigelda.

Kasutada ära haljasalade teid ja rahulikke kõrvaltänavaid:

Jalgrattataristu sidususe ning otsesuse parandamiseks on võimalik kasutada ära olemasolevaid haljasalade radasid ning rahulikke kõrvaltänavaid, muutes need jalgratturitele sobivaks (nt sobiv teekatend pargirajale või piirkiiruse alandamine kõrvaltänavatel, et muuta need ratturitele ohutumaks). Ühtlasi ei tohiks unustada ka selliste jalgrattaradade märkimist jalgrattateede kaardile.

Jalgrattakohtade parkimismid detailplaneeringutes:

Lisaks sellele, et jalgrattaparkimiskohtadega on probleeme paneelmajade piirkondades, kimbutab jalgrataste hoiustamise probleem ka uusarendusi ning avalikke hooneid. Seetõttu on oluline, et detailplaneeringutega kehtestatakse jalgrattakohtade parkimismid.

Eeskuju - ametirattad, parkimise korraldamine oma asutustes:

Riigi ja kohaliku omavalitsuse asutused peaksid säästliku liikuvuskorralduse osas näitama eeskuju. Üks võimalus selleks on julgustada oma töötajaid jalgrattaga tööle tulema, luues neile selleks mugavad tingimused, pakkuda ametiauto asemel ametijalgratta võimalust ning võimalusel pakkuda ka võimalust asutuse rattaid kasutada.

3. Koostöö ja kaasamine

Selleks, et jalgrattaliiklust edukalt edendada, on tarvis huvirühmade toetust ja abi. Jalgrattaorganisatsioonid teavad, mida jalgrattaga sõitmiseks on vaja ning millised piirangud on vaja eemaldada. Eestis on mitmeid jalgrattaorganisatsioone ja võrgustikke: Eesti Rattariikkaks, Eesti Roheline Liikumine, Vänta Aga, Tallinn Bicycle Week (TBW) ning võrgustik Linnad ja liikuvus (Lili).

Kohalike elanike kaasamine on oluline siis, kui jõutakse konkreetsete teerajatiste ehitamiseni. Kogukonna kaasamise tulemuseks on paremad lahendused probleemidele ja kulukate vigade vältimine. Eestis võib positiivse näitena välja tuua Soo tänava rekonstrueerimise Tallinnas, kus kohalike elanike huvi parandada jalgrattasõidu ja jalgsi käimise tingimusi jõudis projekti, mis ka ellu viidi. Varasema kahe rea asemel on nüüd tänaval üks sõidurada autodele ning eraldatud lai ruum ratturitele ja jalakäijatele.

Jalgrattaliikluse edendamisel on oluline ka kolmepoolne koostöö linna, jalgrattaorganisatsioonide ja teadusasutuste vahel. Siin on heaks näiteks Tartu linn, kes teeb jalgrattaliikluse planeerimisel tihedat koostööd Eesti Rohelise Liikumise ja Tartu Ülikooli Geograafia Instituudiga. Näiteks on Tartu linn koos TÜ Geograafia Instituudiga viimasel kolmel aastal läbi viinud jalgratturite ja jalakäijate loendamisi. Lugema on hakatud ka jalgrattureid parklates ning vastavalt sellele on vajalikesse kohtades parkimiskohti juurde rajatud. Teadusasutused on potentsiaal, mida ka teised linnad võiksid rohkem ära kasutada ning seda eelkõige uuringute läbiviimisel, nt tudengite kaasamine jalgratturite loendamisse.