

## Jalgrattasõidu osakaalu suurendamine linnatranspordis Kesk- ja Ida-Euroopa riikide väikese ning keskmise suurusega linnades aastaks 2020

### JALGRATTATARISTU

#### TARTISTU PLANEERIMISE PÕHIMÕTTED

Hea jalgrattataristu ja igapäevane jalgrattakasutus on omavahel tihedalt seotud. Jalgrattataristu peaks olema kavandatud nii, et see parandaks liiklusohutust aga ka ratturite ja autode liiklusvoogu. Jalgrattataristu planeerimisel ja ehitamisel tuleks arvestada viie peamise nõudega, millele jalgrattasõbralik taristu peaks vastama:

- Ohutus
- Otsesus
- Sidusus
- Atraktiivsus
- Mugavus

#### VORM, OTSTARVE, KASUTUS

Igal tänavalõigul peaks olema tasakaalus otstarve, vorm ja kasutus. Oma otstarve on igal tänavalõigul. Vorm aga tuleks valida vastavalt otstarbele.

Selles protsessis mängivad olulist rolli kolm peamist tegurit:

- Jalgrattaliikluse sagedus (või selle potentsiaal)
- Autoliikluse kiirus
- Autoliikluse sagedus

Funktsionaalsus ja kolm eelpool mainitud tegurit määravad jalgrattataristu vormi.

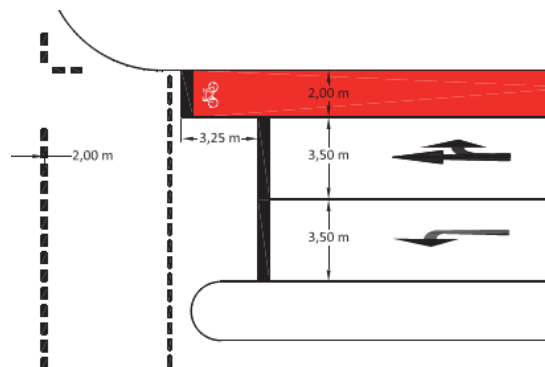


#### PROJEKTLAHENDUSTE PARAMEETRID

Enne uue jalgrattataristu planeerimist ja ehitamist on oluline hinnata peamisi nõudeid, millele jalgrattasõbralik taristu peab vastama. Nendeks on eelpool mainitud ohutus, otsesus, sidusus, atraktiivsus ja mugavus. Need viis parameetrit on kaasaegse jalgrattataristu planeerimise aluseks.

#### RISTMIKE PLANEERIMINE

Ristmikud vajavad jalgrattataristu puhul põhjalikku planeerimist. Statistika näitab, et ristmikud on kõrgeima õnnetusteohuga kohad tänavatel. Üle poole asulates toimunud õnnetustest juhtub ristmikel (58%) ning suurem osa neist leiab aset ristmikel, mis asuvad teelõikudel, kus lubatud kiirus on 50 km/h (95%). Ristmikel saavad kokku erinevad teekasutajad (autod, jalgratturid, jalakäijad, veokid, bussid või isegi trammid), kes peavad ühes punktis ohutult ruumi jagama. Erinevad teekasutajad liiguvad eri kiirusega ning neil on erinevad ruumi ja ohutuse nõuded. Seega tuleks liiklejate kokkusaamist taristuga võimalikult ohutult suunata.



Peatumisala

#### JALGRATTATEEDE TÜÜBID

Jalgrattatee tüüp sõltub eelkõige autoliikluse sagedusest ja jalgratturitega arvestamise tasemest. Sobiv taristu tüüp on võimalik valida liiklusmahu järgi. Autoliikluse sagedus on rakendatava tüübi valikul oluline tegur. Planeerijad peavad teadma autoliikluse sagedust (autode arv tunnis) teel, kuhu jalgrattataristut kavandatakse. Kui andmed puuduvad, tuleb teha vastav uuring.

**Jalgrattarada** on jalgratturitele õiguslikult reserveeritud sõiduruum teel, kus nad on visuaalse pidevjoonega eraldatud ülejäänud liiklusest. Selline lahendus on soovitatav siis, kui palju jalgrattureid kasutab mõõdukalt tiheda liiklusega teed. Jalgrattarada on nähtav, kiire ja paindlik lahendus olemasolevatele

tänavatele, vajades ainult teekattemärgistust. Jalgrattarada võib asendada jalgrattateed siis, kui ruumi napib, aga sellisel juhul peab olema tagatud on piisav ohutus.

**Soovituslikku jalgrattarada** tuleks rakendada üksnes ruumipuudusel, kui muud lahendused ei ole võimalikud. Näiteks siis, kui tänav kujundatakse ümber olemasoleva taristu piires ning sealne autoliikluse sagedus ei ole kõrge. Soovitusliku jalgrattaraja märgistus on katkendjoon. Vastupidiselt jalgrattarajale, tohivad soovituslikku jalgrattarada kasutada kõik liiklejad.

**Jalgrattatee** on tee osa, mis on mõeldud üksnes jalgratturitele. Jalgrattatee kulgeb piki sõiduteed, kuid on sellest füüsiliselt eraldatud, kas horisontaalse eraldusriba või vertikaalselt kõrgema tasapinnaga. Asulapiirkonnas on jalgrattatee soovituslik, kui liikluse kiirus on üle 50 km/h. Samas tuleks jalgrattatee rajamist kaaluda juba madalama piirkiruse korral, alates 30 km/h, kui liiklussagedus on üle 4000 auto tunnis.

**Jalgrattatänav** on kõrge kvaliteediga jalgrattaühendus, mida võib vähesel määral kasutada ka autoliiklus. Selle rajamist võib kaaluda elamupiirkondi läbivate peamiste juurdepääsude juurde. Selline tänav on kavandatud viisil, et jalgratturid sellel domineeriks, andes visuaalselt märku, et autoliiklusvahendid on sellele lubatud üksnes külalistena. Praktikas näevad jalgrattatänavad üldiselt välja nagu tänav laiused jalgrattateed, kuhu on lubatud ka autod.



Jalgrattarada, Stockholm (Rootsi)



Jalgrattarada väljaspool asumit, Leipzig (Saksamaa)

## HOOLDUS

Jalgrattataristu korrektne hooldamine on väga oluline. Ilmastikuolud eri aastaegadel lagundavad teepindu ja teekattemärgistusi. Tee lahti kaevamine ehitustööde käigus (näiteks kaablivõrgustiku või veetorustiku hooldamiseks) mõjutab samuti jalgrattataristu kvaliteeti. Seega on oluline, et omavalitsusasutuses oleks keegi, kes kontrollib jalgrattataristut regulaarselt (nt igal teisel aastal). Talvest ja ehitustöödest tingitud kahjud tuleb kõrvaldada nii kiiresti kui võimalik.

## PARKIMINE

Kuigi jalgrattaid on võimalik parkida igale poole, peaks tagatud olema hästi organiseeritud, mugavad ja turvalised avalikud jalgratta parkimisrajatised, mis varieeruvad odavamatest väikestest seadmetest automatiseeritud süsteemide ja valveseadmeteni. Ainuüksi mugavate parkimisvõimaluste tagamine meelitab rohkem inimesi jalgratast kasutama.



Jalgrattaparkla, Västerås (Rootsi)



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union



**PROJEKTIST:** Projekti mobile2020 eesmärk on aidata kohalikel huvigruppidel innustada linnaelanikke auto asemel kasutama igapäevase liiklusvahendina jalgratast ning tõsta jalgrattasõidu osakaalu üldises linnatranspordis 20%-ni aastaks 2020. Antud eesmärgi saavutamiseks tegeleb projekt võimekuse tõstmisega ja teadmiste levitamisega huvigruppide seas (sh kohalikud omavalitsused), kelle ülesandeks on edendada ning toetada rattaliikluse arengut. Projekti rahastab Intelligent Energy Europe programm ja Keskkonna Investeeringute Keskus.