

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

### STRATEEGILINE JA INTEGRERITUD LINNA- NING TRANSPORDIPLANEERIMINE

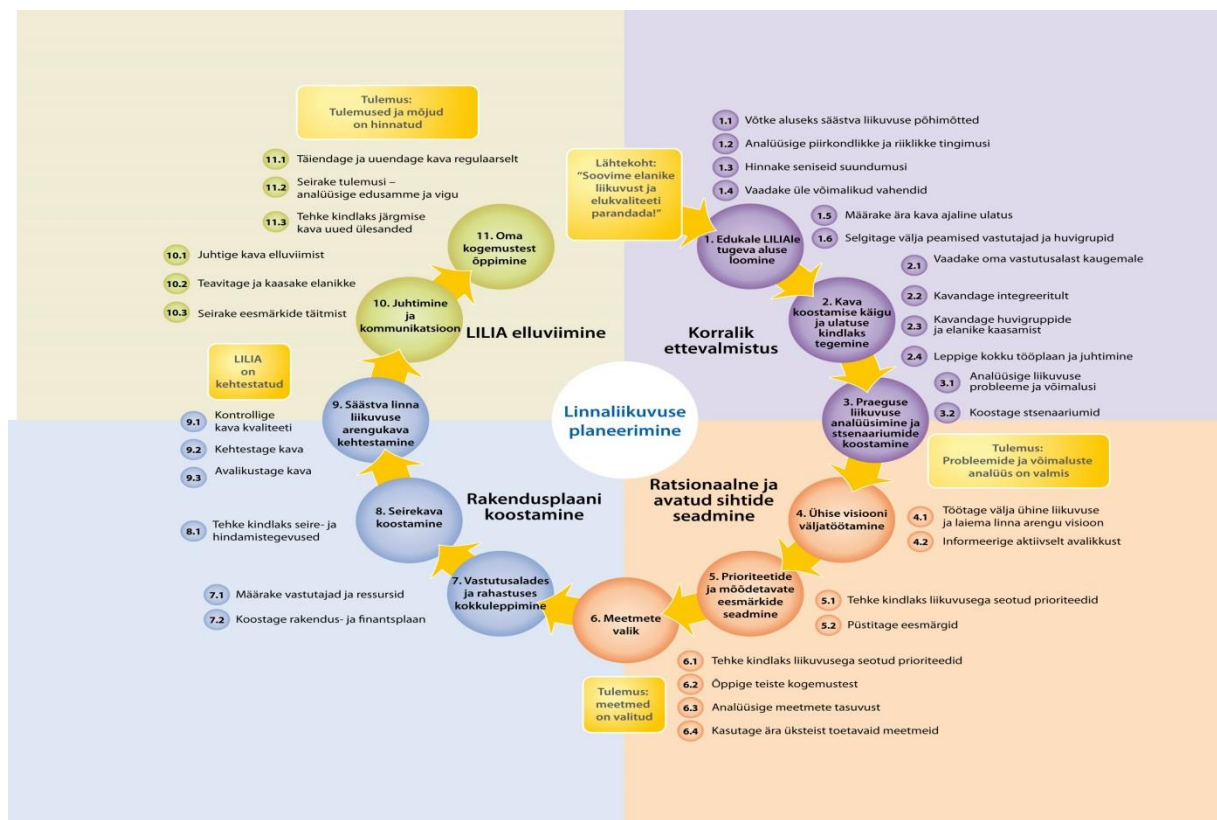
Strateegiline planeerimine on jalgrattaliikluse edendamise oluline osa, mis aitab ühtlustada eesmärkide saavutamiseks vajalikke meetmeid ning vähendada vastanduvalid huvivid. Jalgrattaliikluse planeerimises tuleks arvestada nii teiste transpordiliikide ja linna üldise arenguga kui ka kõrvalvaldkondadega nagu majandus või poliitilised eesmärgid.

#### Terviklik transpordipoliitika

Edukas jalgrattapoliitika on see, mis on välja töötatud osana terviklikust transpordipoliitikast ning hõlmab kõiki transpordiliike. Ühtlasi peaks transpordipoliitikat toetama teised valdkonnad nagu ruumiline planeerimine, linna arendus ning sotsiaalmajanduslikud süsteemid.

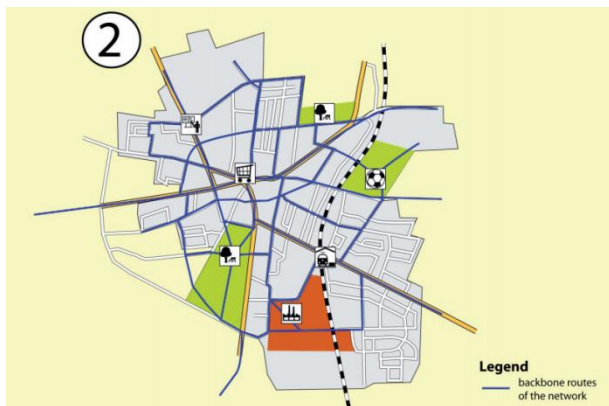
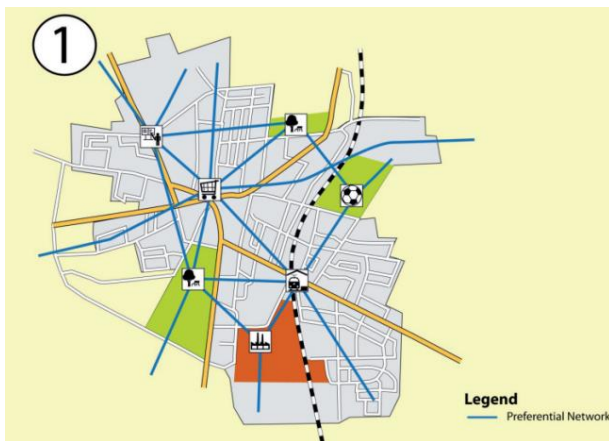
#### Säästva linnaliikuvuse arengukava (LILIA)

Asustuse ja transpordi planeeringud on omavahel tihedalt seotud. Kuna töö, haridus, teenindus ja kaubandus on tänapäeval geograafiliselt üha rohkem eraldatud, peavad inimesed oma vajaduste rahuldamiseks liikuma. Seega on liikumisvajadus asustuse planeerimise tulemus. Euroopa Liit soovib säästva linnaliikuvuse arengukava (LILIA) rakendamist, kuid see ei ole kohustuslik, kui just valitsus nii ei sätesta. Tihti on jalgrattaliiklust käsitleda ka teistes ametlikes planeeringutes, strateegiates või kavades.



## Jalgrattateede võrgustiku planeerimine

Jalgrattataristu strateegilise planeerimistasandi üks oluline osa on ühtse võrgustiku kujundamine. Jalgratturil peab olema võimalik liikuda lähtekohast võimalikult paljudesse sihtpunktidesse. Samas ei ole ühendus sihtpunktidega ainus nõue. Oluline on tagada jalgrattaradade kvaliteet ja vajalikud lisateenused. Jalgrattateede võrgustiku loomisel on tarvis järgida selle sidusust, otsesust, ohutust, mugavust ja atraktiivsust.



## Kohalikud ja riiklikud jalgrattateed

Jalgrattateede planeerimine on tavaliselt kohaliku omavalitsuse ülesanne, millega keskendutakse jalgrattaliikluse igapäevase ohutuse korraldamisele. Euroopas on regionaalsed ja riiklikud võrgustikud üsna üldlevinud. Kuigi need keskenduvad peamiselt vaba aja veetmisele, kasutavad neid pikkade vahemaade läbimiseks ka igapäevaseid sõite tegevad jalgratturid.

## Jalgrattaliikluse planeerimine kohalikus omavalitsuses

Jalgrattasõidu edendamisel osana kohaliku omavalitsuse transpordi planeerimisest on mitu võimalust, näiteks luua jalgrattaliikluse koordinaatori ametikoht, töögrupp, valida eestkõneleja jne. Need institutsionaalsed vormid võivad tegutseda jalgrattaliikluse ja taristu planeerimise, propageerimise, teenuste vms. nimel. Nad võivad olla ka vahendajaks linnakodanikega suhtlemisel, et neid kaasata ja teavet vahetada.

## BYPAD ja teised jalgrattapoliitika hindamise meetodid

BYPAD-i meetodika võimaldab anda hinnangu linna või piirkonna jalgrattapoliitika arengutasemele. BYPAD vaatleb jalgrattapoliitikat kui dünaamilist protsessi, kus hästi tasakaalustatud arengut kindlustava jalgrattapoliitika tekkeks peavad komponendid kokku sobima. BYPAD on omamoodi linna jalgrattapoliitika peegel. Küsimustikku täites, saab linn otseselt aimu selle kohta, mida võiks teha järgmisele kvaliteeditasandile jõudmiseks.



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 jalgrattast ning tõsta jalgrattasõidu osakaalu üldises linnatranspordis 20%-ni aastaks 2020. Antud eesmärgi saavutamiseks tegeleb projekt võimekuse tõstmisega ja teadmiste levitamiseega huvigruppide seas (sh kohalikud omavalitsused), kelle ülesandeks on edendada ning toetada rattaliikluse arengut. Projekti rahastab Intelligent Energy Europe programm ja Keskkonna Investeeringute Keskus.