

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

TEENUSED

MIKS ON TEENUSED OLULISED?

Kavandades terviklikku strateegiat jalgrattasõidu edendamiseks igapäevase liikumisviisina, ei tohi unustada ka jalgratturitele vajalikke teenuseid, mis muudavad liikumisviisi mugavamaks ning aitavad kaasa selle transpordiliigipopulaarsuse kasvule linnakeskkonnas.

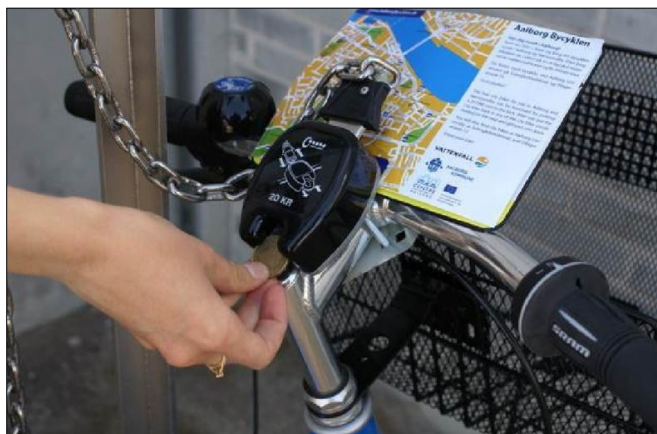
TEAVE

- **Kohalik jalgrattateave**

Lisaks üldisele teabele jalgrattasõidu kasulikkusest ja võimalustest igapäevase liikumisviisina on oluline teavitada inimesi ka kohalikust jalgrattataristust, teenustest, üritustest ja jalgrattakultuurist. Inimesed kasutavad kohalikke jalgratturitele mõeldud võimalusi vaid siis, kui nad on neist teadlikud.

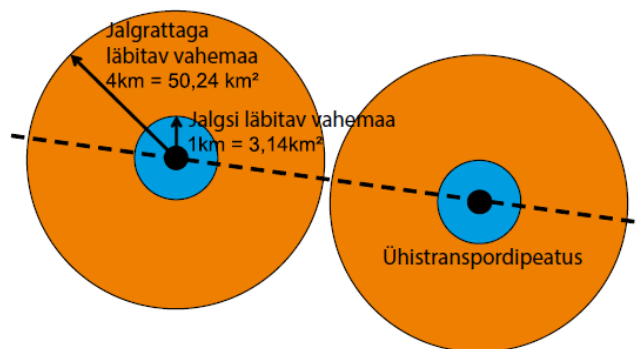
- **Üldine teave jalgrattasõidust**

Üldine teave jalgrattasõidust võib olla teave temaatilistest üritustest, aga ka jalgrataste tehniliste detailide, mudelite erinevuste, rattavarustuse ja hindade või muu jalgrattasõiduga seotu.



JALGRATTASÕIT JA ÜHISTRANSPOORT

Jalgratast kasutatakse eelkõige lühikeste vahemaade (1–10 km) läbimiseks, kuid täiendava liiklusvahendina võib see mängida olulist rolli ka pikemate teekondade puhul. Jalgratta- ja ühistranspordi kombineerimise edendamiseks on tähtis teada selle eeliseid. Oluline on teadvustada, et intermodaalse ehk eri transpordiliike kombineeriva transpordisüsteemi arendamine ja sellesse investeerimine vajab poliitilist toetust.



Intermodaalse transpordi eelised

Jalgrattaga ühistranspordipeatusesse ja sealt tagasi sõidu ning ühistranspordi kombineerimine on tõhus viis pikemate (üle 7,5 km) vahemaade puhul. See sõltub muidugi ühistranspordi kvaliteedist ja sobivate ühenduspunktide olemasolust ning tähendab kõrgetasemelisi, turvalisi, kergesti ligipääsetavaid ja taskukohaseid parkimis- ja hoiuvõimalusi. See vähendab auto kasutamise vajadust ning parandab ilma autota inimeste liikumisvõimalusi. Võrreldes jala käimisega laiendab jalgrattasõit ühistranspordi peatuste haaret enam kui kümnekordselt ning võib vähendada vajadust täiendava kohaliku ühistranspordi järele, mis omakorda võib tähendada kulude kokkuhoidu. Jalgrataste parkimiseks on vaja tunduvalt vähem ruumi kui autode puhul.

JALGRATASTE ÜHISKASUTUSE SÜSTEEMID

Jalgrataste ühiskasutuse süsteemidel on erinevad võimalused ja omadused, mida saab (ja tuleb) kohandada vastavalt kohalikele olukorrale. Jalgrataste ühiskasutuse süsteemi ülesehituse võib jagada füüsiliseks, teenustel põhinevaks ja institutsionaalseks ülesehituseks.

1. INSTITUTIONAALNE ÜLESEHITUS

- Jalgratate ühiskasutussüsteemide operaatorid võib jagada viide põhikategooriasse:
 - Reklaamifirmad, tänavamööbli pakkujad või muud avalikud teenused
 - Avalikud või eraomandis transpordifirmad
 - Jalgratate ühiskasutusteenust pakuvad ettevõtted
 - Munitsipaaloperaatorid
 - Ühendused ja ühistud
- Rataste ühiskasutussüsteemide kulud ja rahastamine: kulud ja rahastus on rataste ühiskasutussüsteemide puhul olulised teemad. Arvestada tuleb kahte liiki kuludega: süsteemi investeerimis- ja tegevuskulud (tegevusega seotud kulud) ja operaatoriga lepingu sõlmimisest tulenevad kulud (halduskulud).

2. FÜÜSILINE ÜLESEHITUS

Ligipääsutehnoloogia:

- kaardid
- koodipõhine laenus
- võtmed
- tagatis

Jalgrattad:

- Robustsed osad: vandalismist põhjustatud kahju minimeerimiseks ja hoolduse hõlbustamiseks kasutatakse ühiskasutatavatel ratastel robustseid osi, mida on lihtne vahetada.
- Unikaalne disain: vältimaks vargust ja muutmaks jalgrattaid linnaruumis paremini nähtavaks, kasutatakse tavalistest erajalgratatest erinevat unikaalset disaini.
- Üks suurus kõigile: ühiskasutussüsteemides pakutakse enamasti vaid üht tüüpi jalgrattaid. Istme kõrguse reguleerimisega saab muuta need sobivaks enamikule kasutajatest.
- Reklaamipind: operaatorid, kes rahastavad skeemi reklaami avaldamisega ratastel, kujundavad ka rattad vastavalt. Ratta raamil ja osadel on sel juhul spetsiaalne reklaami paigutamise koht.

- Rattalukud: Skeemides, kus on olemas kõrgtehnoloogilised rattajaamad, on rattad tavaliselt elektrooniliselt või mehaaniliselt lukustatud dokkidesse.

Rattajaamad:

- Lihttehnoloogilised jaamad: ratas lukustatakse dokki mehaaniliselt doki või ratta küljes asuva luku abil.
- Kõrgtehnoloogilised dokkidega rattajaamad: enamasti koosneb rattajaam dokkidest ja laenutusterminalist, mis on omavahel ühendatud. Ratas lukustub elektrooniliselt kontrollitavas dokki.

3. TEENUSE ÜLESEHITUS

- süsteemi ulatus ja tihedus
- teenuse kättesaadavus
- kasutajate registreerimine
- tasu
- informatsioon

MUUD JALGRATTATEENUSED

Lisaks saab pakkuda jalgratturitele veel palju muid teenuseid, mille kõigi ühiseks eesmärgiks on muuta jalgrattasõit mugavaks, atraktiivseks ja lihtsaks. Näiteks:

- iseteenindusega paranduspunktid
- õhujaamad
- sisekummide müügiautomaadid
- iseteenindusega parandustöökojad
- teenindus bensiinjaamades



Iseteenindusega paranduspunkt Salzburgis (Austria)



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 levitamiseega huvigruppide seas (sh kohalikud omavalitsused), kelle ülesandeks on edendada ning toetada rattaliikluse arengut. Projekti rahastab Intelligent Energy Europe programm ja Keskkonna Investeeringute Keskus.