



JALGRATTASÕBRALIK LINN 2014

KÜSITLUSE KOKKUVÕTE

Eesmärk ja hindamiskriteeriumid

Uuringu eesmärk oli teada saada, milline on jalgrattaliikluse ja jalgrattapoliitika olukord Eesti linnades ja mida on jalgrattaliikluse soodustamiseks erinevates linnades ära tehtud. Selleks küsitleti nii linnaametnikke ning suuremate linnade puhul, kus on olemas jalgratturite esindusorganisatsioonid, paluti eraldi küsimustik täita ka nende esindajatel. Kokku vastas küsimustikule 13 linna: Tallinn, Tartu, Pärnu, Rakvere, Paldiski, Põlva, Võru, Kiviõli, Jõgeva, Maardu, Sindi, Võhma ja Keila.

Jalgrattasõbraliku linna valimisel ei hinnatud mitte investeringute mahtu ja välja ehitatud rattateede kilomeetrite arvu, vaid rattaliikluse terviklikku planeerimist, sh strateegilist planeerimist ja linna poolset kommunikatsiooni. Samas oli üheks oluliseks hindamiskriteeriumiks kindlasti ka taristu ja selle kasutajasõbralikkus ning seda eelkõige uute objektide puhul rakendatud põhimõtete osas. Näiteks, kas ja kuidas on arvestatud viie peamise nõudega (ohutus, otsesus, sidusus, atraktiivsus ja mugavus), millele jalgrattasõbralik taristu peaks vastama. (Vt ka „Jalgrattaliikluse planeerimise ja edendamise käsiraamat“ Mobile 2020, http://www.mkm.ee/public/jalgrattaliikluse_kasiraamat.pdf). Küsitluse viis läbi MTÜ Balti Keskkonnafoorum koostöös Eesti Rattarikkaks! algatuse eestvedajatega.

Jalgrattasõbralik linn 2014 - Tartu

- Tartu on ainsa linnana Eestis seadnud ametliku jalgrattaliikluse numbrilise eesmärgi (15% linnaliikumistest aastaks 2020).
- Jalgrattataristu planeerimisel lähtutakse valdkondlikust arengudokumendist ning Tartu linna jalgrattateede ehitus toimub Tartu linna jalgrattateede arenguskeemi alusel, mis koostati 2006. aastal.
- 2015. aastaks on plaan koostada liikuvuskava kogu Tartu linna kohta, mille eesmärgiks on just jalgratturite olukorra parandamine.
- Linna eelarvesse on vastavalt pikaajalisele arengukavale igal aastal planeeritud summad, mis võimaldavad igal aastal mõne uue terviklahenduse ellu viia ning jalgrattaliiklusele investeeritavad summad on linna eelarves pidevalt ja olulisel määral kasvanud.
- Tartu linn on viinud läbi mitmeid jalgrattaliikluse uuringuid.
- Linnavalitsuses töötab jalgrattakoordinaator.



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





- 2014 aastal on plaanis luua linnavalitsuse juurde laiapõhjalisem töögrupp, kes hakkab perioodiliselt jalgrattataristu arendamise alaseid otsuseid tegema.
- Uutel kergliiklusteede projekteerimisel järgitakse põhimõtet, et äärekivid ei oleks üle 0 cm.
- Linn pöörab suurt tähelepanu jalgrataste parkimisele ning välja on töötatud jalgrattaparklate tüüptingimused. Kasutatavad rattahoidikud on kasutajasõbralikud ning turvalised.
- Linn toetab turvalist jalgratta kasutamist kooliõpilaste hulgas.
- Linn toetab jalgrattaürituste läbiviimist, sh autovaba päeva ja osaleb ametlikult üle-euroopalisel jalgratturite kaardistamisel European Cycling Challenge

Tartu väljakutsed

- Kuigi linn tegeleb jalgratturite teavitamisega, on info rattakasutajate jaoks puudulik ja raskesti leitav. Lisaks tuleks tähelepanu pöörata ka teiste liiklejate teavitamisele, et nad oskaksid ratturitega arvestada.
- Kuigi jalgrattateede arenguskeemi järgitakse, pole see volikogus vastu võetud. See jätab võimaluse, et linnavõimu vahetumisega või eelarve vähenemisega võib ka valdkonna prioriteetsus väheneda. Lisaks puudub valdkondlik arengukava, mis käsitleb rattaliikluse arendamist aastate lõikes.
- Kuigi linn panustab rattataristu parendamisse ning tegeleb ka liikluse rahustamisega kõrvaltänavatel, siis olemasolevate kergliiklusteede olukord on halb ning nende kordategemisele ja kaasajastamisele ei ole panustatud. Jalgratturitele eesõigust ristmikel pigem ei ole antud ja tõstetud ristmikke ei ole kasutatud. Kuigi uutel objektidel ei tohiks äärekivid olla üle 0 cm, siis äärekivide probleem püsib ka uutel rajatistel. Muudatusi füüsilisse liikluskeskkonda tehakse harva, mistõttu edeneb ka liikluse rahustamine visalt.
- Jalgratturite esindajad näevad vajadust tihedamaks koostöök linnaga.



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





Tallinn

- Linnal on kavas seada jalgrattaliikluse numbriline eesmärk 10% aastaks 2020.
- Mitmete valdkondlike dokumentide, mis peaksid olulisel määral jalgrattaliikluse edendamisse panustama, koostamise algatamine on planeeritud käesolevasse aastasse (kesklinna kergliiklusteede ja haljastuse teemaplaneering, liikuvuskava, Põhja – Tallinna üldplaneeringu liikuvusuuring ning parkimise korralduse arengukava uuendamine).
- Linn toetab turvalist jalgratta kasutamist kooliõpilaste hulgas.
- Linn toetab jalgrattaürituste korraldamist, sh autovaba päev ja osaleb ametlikult üle-euroopalisel jalgratturite kaardistamisel European Cycling Challenge.
- Linn pakub südalinnas tasuta valvega jalgrattaparklaid.
- Linn on viimasel viiel aastal tegelenud oluliste lõikude väljaehitamisega. Lisaks on korrastatud ja tähistatud marsruute läbi linna haljasalade, rannaalade või metsade.
- Linn on viinud jalgrattaliikluse uuringuid.
- Tallinna linnavalitsuses töötab kergliikluse koordinaator ning annab välja jalgrattateede kaarti.

Tallinna väljakutsed

- Tööjaotus ametkonnas peaks olema selgemini määratletud ning huvigruppidele läbipaistvam. Hetkel puudub selgus, kelle poole jalgrattaliikluse teemadel pöörduda.
- Jalgrattaliikluse arendamine ei ole süsteemne. Finantseerimine on juhuslik ja ebapiisav.
- Kuigi linn tegeleb jalgratturite teavitamisega, on info rattakasutajate jaoks puudulik ja raskesti leitav. Lisaks tuleks tähelepanu pöörata ka teiste liiklejate teavitamisele, et nad oskaksid ratturitega arvestada.
- Kuigi on loodud uusi rattateid, siis lahendamata on oluline osa jalgrattateede võrgustikust kesklinnas, Kesklinna piirkonnas ja asumites tuleks tegeleda ka liikluse rahustamisega.
- Suuremat rõhku tuleks pöörata terviklahendustele, kuna taristu pole terviklik ning jalgrattateede rajamine toimub peamiselt suuremate tee-ehitusprojektide raames.
- Kasutatavad rattahoidjad on ebaturvalised ja kasutajavaenulikud. Rattaparklatest tuntakse enim puudust vanalinnas. Turvalisi rattaparklaid (selliseid, kuhu saaks ratta raamiga kinnitada) oleks tarvis kaubanduskeskuste ja poodide juurde. Valvega rattaparklatest tuntakse puudust peamiselt raudteejaamades (peamiselt Balti jaamas) ja Bussijaamas.
- Jalgratturite esindajad näevad vajadust tihedamaks koostöökis linnaga.



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





Rakvere

- Rakvere Linna Arengukava 2013-2030 on jalgrattaliiklust käsitletud prioriteetse teemana. Lisaks on olemas valdkondlik arengukava, mis käsitleb rattaliikluse arendamist aastate lõikes ning Linn on vastu võtnud jalgrattateede arenguskeemi, mis on linna üldplaneeringu osa.
- Viimasel 5 aastal jalgrattaga liiklemise tingimusi arendanud peamiselt pikemate lõikude väljaehitamisega põhisuundadel ja jalgratturitele ohtlike ristmike lahendamisega.
- Linn toetab turvalist jalgratta kasutamist kooliõpilaste hulgas.
- Linn toetab jalgrattaürituste korraldamist ning viib neid ka ise läbi.

Rakvere väljakutsed

- Jalgrattaliikluse finantseerimine on juhuslik ilma iga-aastase eelarve tagamiseta.
- Linn peaks rohkem panustama olemasoleva linnaruumi ümberkujundamisse ning uute taristu objektide puhul vaatama üle tänavate funktsioonid, et vältida olemasoleva olukorra kinnistumist.
- Kesklinna atraktiivsuse suurendamine, et muuta need läbisõidualast meeldivaks ajaveetmispiirkonnaks nii kohalikele elanikele kui ka külastajatele.
- Koostöö huvigruppidega on vähene. Linnal on olnud üksikuid koostööprojekte ning kaasamisüritusi kohalike elanikega. Linnas puudub ka jalgratturite huve kaitsev organisatsioon.

Pärnu

- Linn on viimastel aastatel oluliselt panustanud jalgrattataristu parendamisse ja väljaehitamisse.
- Linn toetab turvalist jalgratta kasutamist kooliõpilaste hulgas.
- Linn toetab jalgrattaürituste korraldamist.

Pärnu väljakutsed

- Kuigi linn tegeleb jalgrattataristu arendamisega, ei eksisteeri ühtegi terviklikku jalgrattamarsruuti. Rattateedest on suur puudus peamiselt kesklinnas.
- Jalgrattaliiklus peaks linna arengukavades olema käsitletud prioriteetse teemana.
- Kuigi linn tegeleb jalgratturite teavitamisega, on info rattakasutajate jaoks puudulik.
- Jalgrattaliikluse arendamine ei ole süsteemne. Toimub juhuslik finantseerimine ilma iga-aastase eelarve tagamiseta.



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





- Linn ei ole määranud jalgrattaliikluse eest vastutavat ametit/osakonda ning selle teemavaldkonna korraldamisega tegeleb mitu osakonda, mistõttu puudub selgus, kelle poole jalgrattaliikluse teemaga pöörduda.
- Püsiv jalgrattahuvigruppide ja linnaametite koostöö puudub ning huvirühmade kaasamine on olnud pigem juhuslik.

Eesti väikelinnad: võimalused ja väljakutsed

Väiksemate linnade eelarve ning võimalused investeringute tegemisel erinevad suurematest linnadest. Samas, kui suurematel linnadel on vahendeid rohkem, siis enamikes väiksemates linnades annab tänu lühematele vahemaadele ja väiksemale liiklustihedusele olemasolevat keskkonda ning linnaruumi väiksemate investeringutega ümber kujundada. Selleks on aga tarvis selget visiooni, millist linnakeskkonda selle elanikele ning külastajatele pakkuda soovitakse. Nii mõnigi linn on tajunud rattaliikluse potentsiaali elanike liikumisvõimaluste parandamisel ning seda just väiksemates omavalistustes, kus ulatuslikku ühistranspordivõrgustikku on kulukas üleval pidada ning jalgrattasõidu ühendamine teiste liikumisviisidega annaks häid tulemusi. Oluline on ka inimeste teavitamine ja motiveerimine ning omavalitsuste ametnikkond saab siin palju ära teha. Hea meel oli tõdeda, et kõik küsitlusele vastanud linnad on koolide osas tajunud potentsiaali jalgrattaliikluse edendamisel. Kohalikud omavalitsused on koolide juurde rajanud rattaparklaid ning seal liiklust rahustanud. Lisaks on näiteks Keila oluliselt panustanud üldise turvalisuse loomisele ja liikluse rahustamisele ilma jalgrattateedeta tänavatel. Sellega on muudetud tänavad jalakäijatele ja ratturitele meeldivamaks ning ohutumaks. Kiviõli ja Sindi on panustanud jalgrattateede välja ehitamisele pikematel põhisuundade ning jalgrattaliiklusele investeeritavad summad on mõlema linna eelarves pidevalt ja olulisel määral kasvanud. Lisaks kasutab Sindi linnapea ka ise jalgratast igapäevase liiklusvahendina.

Mitu väiksemat linna käsitlevad jalgrattaliikluse edendamist prioriteetse teemana. Näiteks Põlval on olemas eraldi kergliiklusteede arengukava ning läbi on viidud eraldi kergliiklust puudutav uuring. Paldiskil, Võhmal ja Võru linnal on plaanis koostada liikuvuskava ja käsitleda jalgrattaliiklust selle osana. Võhma on vastu võtnud ka jalgrattateede arenguskeemi ning Maardu linnal on koostamisel jalgrattaliiklusega seotud arengudokument. See tähendab, et nimetatud linnad on tajunud jalgrattaliikluse süsteemse planeerimise olulisust ning loodetavasti toetavad koostatavad kavad jalgrattaliikluse edendamist nimetatud linnades. Oluline on aga, et jalgrattaliikluse edendamine linna poliitikadokumentides ei piirduks üksnes investeringutega. Nimelt tuleks jälgida, et jalgrattaliikluse planeerimine oleks osa terviklikust linna ja transpordi planeerimisest, mis aitaks tõsta linnade elukvaliteeti.



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





Sarnase küsitluse alusel viidi ka 2009. a läbi Eesti rattarikkaima linna uuring. Esimesel korral märgiti ära Tartu, Tallinn, Kuressaare, Elva ja Kärdla. Viimase 5 aastaga on jalgrattakasutus igapäevase liikumisvahendina Eesti linnades märgatavalt kasvanud.

<http://rattarikkaks.ee/eesti-rattarikkaks-valis-valja-koige-rattarikkamad-linnad.html>

Jalgrattasõbralik linn 2014 uuringu viis läbi Balti Keskkonnafoorum (www.bef.ee) projekti "Jalgrattasõidu osakaalu suurendamine linnatranspordis Kesk- ja Ida-Euroopa riikide väikese ning keskmise suurusega linnades aastaks 2020 (mobile2020)" raames (info projekti tegevuste kohta - <http://www.mobile2020.eu/country-pages/eesti/home-eesti.html>) koostöös Eesti Rattarikkaks! algatusega (<http://www.rattarikkaks.ee/>).

Lisainfo:

Sandra Oisalu

Balti Keskkonnafoorum

sandra.oisalu@bef.ee



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

