



TALLINNA
TEHNIKAÜLIKOOL

TALLINNA JALGRATTALIIKLUSE STRATEEGIA. I ETAPP

LOGISTIKAINSTITUUT

Tallinn

2012



TEADUSTÖÖ 12167

TALLINNA JALGRATTALIIKLUSE STRATEEGIA. I ETAPP

LÕPPARUANNE

Tellija: TALLINNA KOMMUNAALAMET

Lepingu vastutav täitja: professor Dago Antov

21. detsember 2012

Tallinn 2012

TEADUSTÖÖ LÕPPARUANNE

TALLINNA JALGRATTALIIKLUSE STRATEEGIA.

I ETAPP

Käesolev teadustöö lõpparuanne on koostatud detsembris 2012.aastal Tallinna Kommunaalameti ja TTÜ logistikainstituudi vahel sõlmitud Töövõtulepingu nr 12167 alusel.

Teadustöö lõpparuande koostasid:

- professor Dago Antov – lepingu vastutav täitja ja põhitäitja;
- doktorant Imre Antso – põhitäitja;
- üliõpilane Kristjan Jalakas – täitja.

SISUKORD

SISSEJUHATUS	7
1. JALGRATTALIIKLUSE ARENDAMISE TAUST	8
1.1 Kergliikluse arengu põhijooned Euroopas.....	8
1.2 Eesti olukord.....	12
1.2.1. Jalgrattaliiklust puudutavad arengudokumendid Eestis	12
1.2.2. Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm 2003-2015.....	13
1.2.3 Tallinna arengudokumendid.....	14
2. ERINEVATE LIIKUMISVIISIDE KASUTAMINE TALLINNAS	17
2.1 Jalgrattaliiklust puudutavad uuringud.....	17
2.2 Tallinna elanikkonna küsitluse tulemused (CIVITAS MIMOSA projekt)	18
2.3. Elanike hoiakud jalgrattaliikluse arendamise suhtes	23
3. JALGRATTAKASUTUS JA JALGRATTURITE HINNANGUD JALGRATTALIIKLUSELE.....	28
4. JALGRATTALIIKLUSE OHUTUS TALLINNAS	47
5. JALGRATTATEEDE OLUKORD TALLINNAS	59
5.1. Olemasolevate jalgrattateede lühiülevaade	59
5.2. Jalgrattateede käsitus Eesti standardis <i>Linnatänavad</i>	67
6. ETTEPANEKUD JALGRATTALIIKLUSE STRATEEGIA KOOSTAMISEKS.....	69
6.1. Vajalikud uuringud ja informatsioon jalgrattaliikluse strateegia koostamiseks.....	69
6.2. Tallinna jalgrattaliikluse strateegias käsitlemist vajavad teemad	70

SISSEJUHATUS

Jalgratas on viimastel aastatel maailmas läbi teinud märkimisväärse taassünni. See puudutab nii igapäevaliiklust kui jalgratta kasutamist vabal ajal ja puhkusel. Riigid, linnad ja vallad edendavad jalgrattaliiklust, sest see võimaldab mobiilsust ning parandab keskkonna- ja elukvaliteeti. Ettevõtted ja haldusorganid toetavad neid tegevusi ettevõtte mobiilsusjuhtimise raames. Jalgrattaturism kuulub majanduse kasvavate harude hulka.

Vaatamata kõikidele pingutustele ja edule on võimalik jalgrattaliiklust veel paremini arendada tunnustatud, paljukasutatud ja võrdõiguslikuks transpordiliigiks. Selles osas valitseb riigi ja kohalike omavalitsuste vahel üksmeel.

Paljude kohalike omavalitsuste eesmärgiks on edendada jalgrattaliiklust. See võimaldab vähendada liikluskoormust, aitab tõhusalt kaasa keskkonnakaitsele ning on kõigele lisaks ka tervislik ja soodne. Käesoleva aruande ühes peatükis ongi käsitletud Eesti kohalike omavalitsuste arengudokumentides kavandatud jalgrattaliikluse edendamise meetmeid, eelkõige jalgratta või kergliiklusteede rajamist. Jalgratturite ohutustaset tuleb pidevalt tõsta ning see peab olema jalgrattaliikluse edendamise meetmete integreeritud osa. Eelkõige lapsed, noored ja vanemad inimesed peavad saama meie teedel ohutult jalgrattaga sõita.

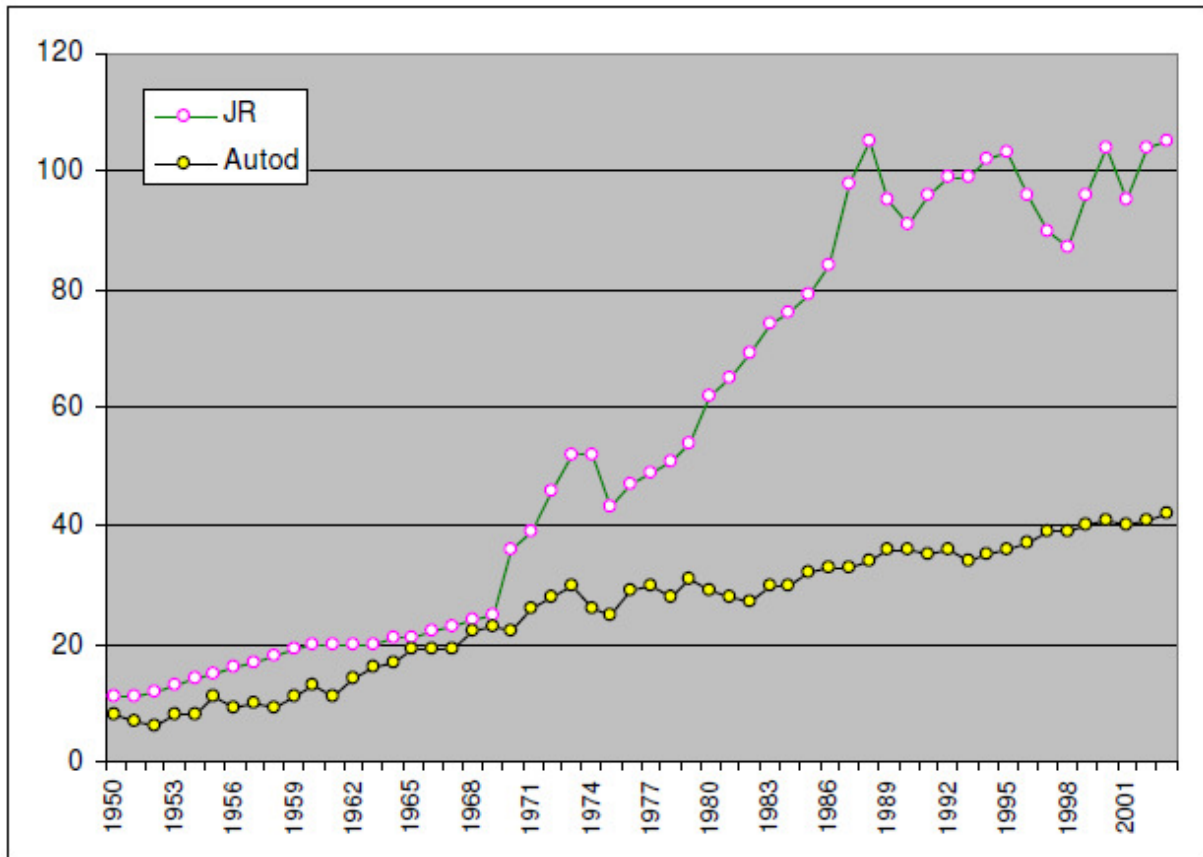
Jalgrattaliikluse ohutust käsitleb käesoleva aruande teine peatükk.

Võrreldes teiste transpordiliikidega on jalgrattaliiklusel on terve rida eeliseid: see võimaldab tagada mobiilsust olenemata vanusest ja sissetulekust, on tervislik, hinnalt soodne, keskkonnasõbralik, vaikne ja nõuab vähe ruumi. Atraktiivne jalgrattateede võrk aitab kaasa turismi arengule ja riigi mainele, seda eelkõige nõrga infrastruktuuriga maapiirkondades. Jalgratta edendamine tagab lisaks sellele töökohad jalgrattatööstuses ja -teeninduses, -kaubanduses ja muudes erinevates rattaga seotud teenindusvaldkondades, aidates sellega kaasa keskmise suurusega ettevõtete tekkimisele.

1. JALGRATTALIIKLUSE ARENDAMISE TAUST

1.1 Kergliikluse arengu põhijooned Euroopas

Kergliikluse - käsitledes seda järgnevalt jalgratta- ja jalgsiliiklusena - põhiliseks konkurendiks on mootorsõidukiliiklus. On tähelepanuväärne, et vaatamata autostumise tormilisele arengule on alates 1970-ndatest maailma jalgrattatoodang absoluutarvudes ületanud autotoodangu. Samas langeb märgatav osa jalgrattatoodangust ja -kasutusest Aasia regioonile.



Joonis 1.1. Maailma auto ja jalgrattatoodang (1950-2003)

Allikas: Earth Policy Institute from Worldwatch Institute, Vital Signs 2005 (New York: W.W. Norton & Company, 2005); Lester R. Brown and Janet Larsen, "World Turning to Bicycle for Mobility and Exercise: Bicycle Sales Top 100 Million in 2000," Eco-Economy Update (Washington, DC: 17 July 2002); Bicycle Retailer and Industry News, Industry Directory, (Santa Fe, NM: Bill Communications).

Tabel 1.1. Jalgrataste arv mõnedes riikides *

Riik	Jalgrataid kokku	Jalgrataid 1 elaniku kohta
Hiina **	450 000 000	0,39
USA ***	100 000 000	0,38
Jaapan	72 740 000	0,60
Saksamaa	63 000 000	0,59
Brasiilia	40 000 000	0,25
Itaalia	26 500 000	0,46
Indoneesia	20 000 000	0,10
Holland	16 500 000	1,00
Lõuna-Korea	6 500 000	0,38
Šveits	3 800 000	0,56

Märkus: *1992. **1995, ***1985-1988.

Allikad: Cycle Press and Maria Lowe, The Bicycle: Vehicle for a Small Planet, Worldwatch Institute, 1989, p. 11-12; Motor Vehicle Manufacturers Association, Facts and Figures, Detroit, MI: various editions; United Nations, Bicycles and Components: A Pilot Survey of Opportunities for Trade Among Developing Countries, Geneva: International Trade Center UNCTAD/GATT, 1985; Japan Cycle Press International, Indian Bicycle Industry: Prospects and Perspectives, New Delhi: Dir. General of Technical Development, 1985, p. 27.

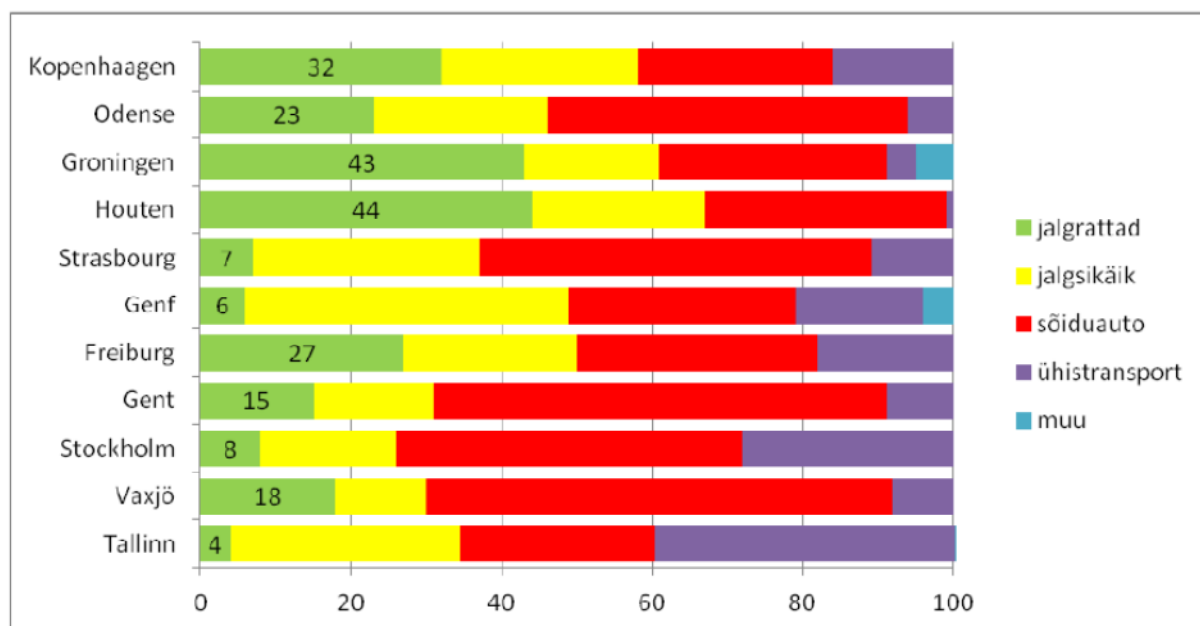
Jalgrataste arv ei anna siiski veel terviklikku pilti jalgrattaliikluse intensiivsusest ja jalgratta kasutusest. Euroopas on jalgrattaliikluse osatähtsus tervikuna kasvamas. Siiski on erinevates riikides jalgrattaliikluse osatähtsus üsna erinev, ulatudes Hollandis 30%-ni, kuid jäädes enamuses riikides alla 10%.

Tabel 1.2. Transpordiliikide osatähtsus mõnedes Euroopa riikides (1998, protsentides)

Riik	Jalgratas	Jalgsi	Ühistransport	Auto	Muu
Holland	30	18	5	45	2
Taani	20	21	14	42	3
Saksamaa	12	22	16	49	1
Šveits	10	29	20	38	1
Rootsi	10	39	11	36	4
Austria	9	31	13	39	8
Inglismaa	8	12	14	62	4
Prantsusmaa	5	30	12	47	6
Itaalia	5	28	16	42	9

Allikas: John Pucher, Transportation Quarterly, 98-1. <http://www.ibike.org/statistics.htm>

Nagu näha tabelist 1.2, on jalgrattaga tehtavate sõitude osatähtsus koguliikluses märkimisväärne eelkõige Põhja - ja Lääne-Euroopas. Tabeli esikolmiku haaravad populaarsed jalgrattamaad nagu Holland, Taani, ka Saksamaa. Samas ei ole jalgrattaliiklus samavõrra populaarne kõigis Euroopa riikides. See võib olla seotud jalgratta imidžiga, mida peetakse kas siis mõnevõrra arhailiseks liiklusvahendiks, mänguasjaks lastele või siis spordivahendiks. Keskmine Euroopa Liidu elanik sõidab jalgrattaga keskmiselt 275 km aastas, kuid Hollandis ja Taanis on see number jõudnud 1000 kilomeetrini. Teistes Euroopa riikides nagu Kreekas, Inglismaal, Luksemburgis, Portugalis ja Hispaanias sõidetakse jalgrattaga vähem kui 100 km aastas (Cavill et al. 2008).



Joonis 1.1. Erinevate liikumisviiside osakaal mõnedes Euroopa linnades.

Allikad: K.Vaalimaa et al. Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa. Toimenpidesuosituksia kaupungeille. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. 2012, TTÜ (Tallinna andmed vt.pt.2).

Saksamaal suruti 1950ndadest kuni 1970ndateni jalgratast liiklusplaneerimisest välja. Jalgrattatoetus ei kuulunud planeerimisalastesse prioriteetidesse ei liidumaades ega kohalikes omavalitsustes. Olukord säilis vaid nendes valdades ja regioonides, kus olid tugevad jalgrattatraditsioonid - näiteks Münster, Bremen või Bocholt. Kasvava autoliikluse jaoks hakati ristmikke laiendama ja ümber ehitama (näiteks Monheim üheksakümneandel). Alates 1970ndatest tõusis jalgrattateema Saksamaal diskussioonidesse, nii informatsiooni kui ka statistika tarvis hakati läbi viima jalgrattauuringuid. Uuringu valimisse langesid enamasti ülikooli- ja tehnoloogiakesksed linnad (näiteks Erlangen ja Freiburg). Tänu ajakirjanduse kaudu propageerimisele toimus 1970ndate lõpus jalgrattakasutuses kiire tõus, kasvades kahe aastaga 11%-lt kahekordseks. Samas püsisid siiski rattavaenulikud infrastruktuursed ja poliitilised tingimused. Algas faas, kus jalgratast sai uus elustandardi sümbol ning jalgrattaliiklusele rohkem tuge otsides algatati mitmeid jalgrattateede programme.

1980.a alguses alustati eksperimendiga Nordrhein-Westfaleenis Lääne-Saksamaal, mis on tänaseks kõige jõudsamalt arenenud jalgrattapiirkond Saksamaal ning on eeskujuks ja musternäidiseks teistele liidumaadele. Mudelprogrammi sisu põhines liikluse rahustamisel, kiiruste alandamisel ja põhitänavate paigutusel. Aastal 2002 kinnitati Saksamaal Riiklik Jalgrattaplaan (NRVP) aastateks 2002-2012. Programmi eesmärk on muuta jalgrattaliiklus Saksamaal ohutumaks ja atraktiivsemaks ning tõsta jalgrattaliikluse osatähtsust üldliikluses ja aidata kaasa jalgrattasõbraliku keskkonna loomisele. (Ride Your Bike 2002).

Umbes 60% kõigist rattasõitudest Saksamaal on igapäevasõidud, sealjuures on koolisõit 27%-ga suurima osakaaluga. Olulised muutused jalgrattaliikluse kasuks võivad toimuda autost loobumisel lühikeste vahemaade läbimiseks, sest vaid napilt pool autosõitudest on pikemad kui 6 km, ning enam kui 40% alla 5 km pikkused, rohkem kui veerand on aga kõigest 3 km pikkused. Hinnanguliselt saaks tiheda asustusega piirkondades kuni 30% autosõitudest teha jalgrattaga.

Tabel 1.3: Elanikkonna kaalutud keskmine transpordiliikide kasutussagedus vastavalt sõidu eesmärgile ja linna suurusele, Saksamaa, 2001

Linna suurus	Transpordiliigi osakaal %			
	Ühistransport	Sõiduauto	Jalgsi	Jalgratas
Kõik linna liikumised				
50 000 kuni 100 000	10	52	23	15
100 000 kuni 200 000	14	48	26	12
200 000 kuni 500 000	16	45	25	14
Üle 500 000	21	44	26	9
Töölased liikumised				
50 000 kuni 100 000	10	64	13	13
100 000 kuni 200 000	15	60	13	12
200 000 kuni 500 000	22	57	9	12
Üle 500 000	26	56	12	6
Kooliliikumised				
50 000 kuni 100 000	20	25	32	23
100 000 kuni 200 000	26	22	30	22
200 000 kuni 500 000	31	22	27	20
Üle 500 000	40	20	28	12
Ostuliikumised				
50 000 kuni 100 000	10	51	26	13
100 000 kuni 200 000	14	39	33	14
200 000 kuni 500 000	17	34	34	15
Üle 500 000	18	35	40	7
Vabaajaliikumised				
50 000 kuni 100 000	8	59	18	15
100 000 kuni 200 000	10	48	26	16
200 000 kuni 500 000	16	43	24	17
Üle 500 000	19	44	29	8

Allikas: Prognos AG

Ka Soome jalgrattaliikluse algab samuti 1920nda sajandi algusest kui jalgrattast sai väga populaarne liiklusvahend. Kuigi 1950ndate aastate lõpus oli täheldatav seoses autode hulga kasvuga jalgrattaliikluse osatähtsuse langus, rajati sellele vaatamata esimesed jalgrattateed Helsingisse. Kui 1960ndatel aastatel arendati infrastruktuuri eelkõige autotranspordi huvidest lähtuvalt, siis alates 1970ndatest, kui jalgratas hakkas populaarsust koguma lääneriikides, sai hoogu ka jalgrattateede rajamine Soomes, eriti Helsingis. Alustati jalgrattaradade süstemaatilist ehitamist. Järjekordne tõusuperiood jalgrattaliikluses algas 1991. aastal. (Naskila 2005).

Kõigist Soomes teostatavatest liikumistest tehakse ca 30% jalgsi või jalgrattaga, kuid samas on kergliikluse osakaal kogu liikluse mahust (km) vaid ca 5% ja see on tugevas sõltuvuses aastaajast ja paikkonnast (Jaloin-hanke 2001–2004).

Jalgrattaliikluse arendamist toetab ja soodustab 2001.aastal Soome Transpordi – ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt algatatud kergliikluse uurimisprogramm 2005-2015 aastaks. Programmi eesmärk on juhtida kergliiklusuuringuid ning toetada omavalitsuste tegevust antud valdkonnas.

1.2 Eesti olukord

1.2.1. Jalgrattaliiklust puudutavad arengudokumendid Eestis

Transpordi arengukava 2006-2015

Eestis ei ole seni kergliikluse arengut käsitlevaid põhjalikke uuringuid ega dokumente. Põhjalikumalt käsitleb Eesti kergliikluse olukorda Transpordi arengukava. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt 2006.aastal koostatud arengukavas on öeldud:

Olemasolev olukord...

„Kergliikluse infrastruktuuri arendamine on enamasti kohalike omavalitsuste vastutusalas. Linnades ja asulate lähiümbruses ei ole piisavalt jalgrattateid ning puudub infrastruktuur, mis võimaldaks jalgratast kasutada alternatiivse liikumisvahendina (näiteks puuduvad parklad töökohtade ja ühistranspordijaamade juures). Kergliikluse arendamise potentsiaal on suures osas kasutamata ning kergliikluse infrastruktuur on arengus maha jäänud.”

Arengu kavandamisel on püstitatud muuseas järgmised ülesanded:

„Infrastruktuuri arendamisel ja hooldamisel võetakse arvesse keskkonnasõbraliku kergliikluse ja ühistranspordi vajadusi, tagatud on ligipääs transporditeenustele ja infrastruktuurile. Lisaks ühistranspordile on arvestatavalt kasvanud ka kergeliikluse osakaal. Infrastruktuuri investeeringutes pööratakse rohkem tähelepanu jalgrattateede arendamisele.”

Visioon: Ühistranspordi ja kergliikluse kasutamine on muutunud mugavamaks ja populaarsemaks

Eesmärk 7. Arendada ühistransporti ja kergeliiklust, et tagada võimalused liikumisvajaduse jätkusuutlikuks rahuldamiseks

Meede 7.3

TULEMUS-
NÄITAJA

KERGLIIKLUSE SOODUSTAMINE

Kergliikluse osakaalu suurenemine tööl käimisel aastaks 2013¹ +10%

Lisaks ühistranspordile on ka teisi keskkonnasõbralikke liikumisvõimalusi, mida ei tohiks tahaplaanile jätta. Euroopa riikides on laialdaselt levinud kergeliikluse kasutamine üldise transpordikoormuse vähendamiseks.

VÄLJUND- NÄITAJAD	Kergliikluse süstemaatiliseks arendamiseks on ette nähtud kergliikluse edendamise tegevuskava väljatöötamine.	
	TEGEVUSSUUNAD JA OLULISEMAD TEGEVUSED ▪ Kergliikluse infrastruktuuri oluline parandamine nii asulates kui ka asulavälistel teedel ▪ Töötatakse välja juhendid kergliikluse ohutuse ja juurdepääsu arendamiseks. ▪ Kergliikluse propageerimine	
	INDIKAATORID	Sihtväärtus või tähtaeg
	✓ Ehitatud, rekonstrueeritud ja renoveeritud kergliiklusinfrastruktuuri maht² ✓ Juhendid kergliikluse ohutuse ja juurdepääsu arendamiseks on välja töötatud ✓ Korraldatud teabeürituste arv	50 km 31.12.2007 2 kampaaniat aastas alates 2008. aastast
VASTUTAJAD	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Maanteeamet, maavalitsused, kohalikud omavalitsused	

1.2.2. Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm 2003-2015

Eesti rahvuslikus liiklusohutusprogrammis 2003-2015 käsitletakse põhjalikult liiklusohutusprobleeme ja arengut. Selles dokumendis on sätestatud, et liiklusohutusprogrammi meetmete valikul on liiklusohutuse parandamise meetmed on suunatud nendele liiklejate gruppidele ja valdkondadele, mille abil on kõige enam võimalik mõjutada liiklusohutustaset. Programmi kohaselt on käesoleval ajal on Eestis nendeks:

- kergliiklus (jalakäijate ja jalgratturite liiklus);
- lapsed ja vanurid;
- sõitjad;
- noored ja väheste kogemustega sõidukijuhid;
- sõiduki juhtimine joobeseisundis;
- liiklusõnnetuste raskusaste;
- linnaliiklus;
- pimedaja liiklus;
- talvine liiklus.

Rahvusliku liiklusohutusprogrammi meetmete seas on nimetatud järgnevat:

1.2.1. Käivitatakse maakondade, linnade ja valdade liiklusohutuse eest vastutavatele juhtidele ning spetsialistidele liiklusohutusalane väljaõppeprogramm tutvustamaks liikluskeskkonna planeerimise ja parendamise kaasaegseid meetodeid. Erilist rõhku pannakse jalakäijate ja jalgratturite ohutusele.

1.2.6. Noortele antakse vajalikud teoreetilised teadmised jalgratta, mopeedi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse saamiseks.

I.3.2. Viiakse läbi jalakäijatele ja jalgratturitele suunatud kampaaniad:

- Jalakäijate käitumine liikluses (näiteks: "Liigu maantee vasakul serval", jalakäijahelkurite kasutamine).
- Lapsed ja vanurid liikluses.
- Jalgrattaliikluse ohutus (sh. kiivrid, tuled, pidurid, helkurid, signaal jms).
- Alkoholi, medikamentide ja narkootikumide mõju liikleja käitumisele.

I.5.5. Analüüsitakse jalakäijate ja jalgratturitega toimunud liiklusõnnetusi ja käivitatakse liikluskeskkonna parendamise programm.

1.2.3 Tallinna arengudokumendid

Alljärgnevalt on esitatud ülevaade Tallinna arengudokumentidest, mis jalgrattaliiklust ühel või teisel määral puudutavad.

Dokument Probleem Tegevused Allikas:

STRATEEGIA TALLINN 2025

Probleemiks on inimesesõbralike liikumisviiside vähesus linnas: vähe on nii jalakäijate alasid, probleemsed on ülekäigukohad ning liiklus elamu alades;

- jalgrattaliikluse vähene turvalisus.
- Parkimissüsteemide arendamine ja teiselt poolt jalakäijate tsoonide laiendamine ning jalgrattateede võrgustiku loomine.
- Tagatakse ühistranspordi prioriteetsus Tallinna liikluses (sõidurajad, osaliselt ühistranspordi poolt juhitud valgusfoorid, jalgratta- ja jalgteed, vajadusel eraldi sõidurajad jalgratastele koos ühistranspordivahendiga jne).

http://tallinn.andmevara.ee/oa/failid/96947_m23lisa.rtf

TALLINNA ARENGUKAVA 2006-2015

Jalgrattaliiklus linnas on väheturvaline.

- Jalgratturite ja jalakäijate liiklusturvalisuse tõstmiseks vajab linnaruum liikluskorralduslikku rahustamist. Oluliselt suurendatakse tähelepanu vähemkaitstud liiklejatele:

- jalakäijad, jalgratturid, rulluisutajad.
- Väljaehitatud jalgrattateede võrgustik.
- Tellitakse vajalikud uurimistööd teede ja ristmike läbilaskevõime suurendamiseks, liiklusõnnetuste analüüsimiseks, meetmete rakendamiseks jalakäijate, sh laste ja kooliõpilaste, jalgratturite, puuetega inimeste turvalisus tagamiseks, ühistranspordi eelisarengu tagamiseks jne.
- Stroomi ranna, rannapargi ja Merimetsa piirkonnas rajatakse valgustatud suusarajad ja jalgrattateed (aastal 2005 - I etapp, trassi valik ja projekti tellimine; 2006-2007 - II etapp ehitustööde teostamine).

- Linna läbivate jalgrattateede võrgu edasiarendamiseks taotletakse lisavahendeid EL fondidest. Jalgratturite ja jalakäijate liiklusturvalisuse tõstmiseks vajab linnaruum liikluskorralduslikku rahustamist. Võimalusel eraldatakse jalgratturile sõidutee erivärilise teekattemärgistusega ääreala. Vajalik on olemasolevad ja uued jalgrattateed ühendada, et tekiks jalgrattateede võrgustik.

Kulutuste tabel Tallinna arengukava Worddokumendis.

<http://tallinn.andmevara.ee/oa/page.Tavakasutaja?c=1.1.1.1&id=101896>

TALLINNA KESKKONNA STRATEEGIA AASTANI 2010

Ehitatakse välja jalgrattateede võrk.

Jalgrattaga saab sõita kogu linna piires, sh kesklinnas.

<http://tallinn.andmevara.ee/oa/page.Tavakasutaja?c=1.1.1.1&id=49067>

TALLINNA KESKKONNATERVISE TEGEVUSPLAAN

Kesklinna jalakäijate tsooni laiendamine, jalgrattateede edendamine.

<http://www.tallinnlv.ee/aktalav/Eelnoud/Dokumendid/ddok661.htm>

LASNAMÄE ARENGUKAVA

Rajada jalgrattateede võrk üle kogu linnaosa

<http://www.tallinn.ee/est/g1022s3707>

MUSTAMÄE LINNAOSA ARENGUSTRATEEGIA

Teed

- inimesed vajavad avalikku ruumi, kus saab liikuda jalgrattaga, rulluiskudega, koeraga jne.
- . Autoga ja jalgrattaga sõitjad, jalakäijad ja ühissõidukid peab viima ühtsesse kergliiklussüsteemi.
- Haakuvalt jalgrattateede võrgustikuga tuleb lahendada jalgrataste parkimine tõmbekeskustes ja nende hoiustamine suurelamutes.
- Mäni pargi ja Mustamäe Gümnaasiumi vaheline ala jalakäijate, suusatajate, jalgratturite jaoks ja teenindamise korraldamiseks.

<http://www.tallinn.ee/est/g1252s5619>

PÕHJATALLINNA ARENGUKAVA

- Strateegiline eesmärk E 4: Põhja-Tallinnas asuvate ettevõtete ja linnaosa elanike vajadusi arvestav liikluskorraldus;
- sõidu-, kõnni- ja jalgrattateede ning rekonstrueerimine ning hooldus.
- Jätkata Tallinna linna läbiva jalgrattateede võrgu rajamist
- Jalgrattateede rajamine Stroomi puhkeala piirkonda Sõle tn jalgrattatee rajamine Kolde pst. jalgrattatee rajamine Merimetsa tee jalgrattatee rajamine
- Valgustatud jalgrattateede ja suusaradade rajamine

<http://www.tallinn.ee/est/g3412s24588?mode=print>

TALLINNA ÜLDPLANEERING

Jalgrattainfrastruktuuri väljaarendamine on algusjärgus, mis ei võimalda tagada jalgrattaliikluse turvalisust, eriti kesklinnas.

Visioon: kaasaja põhimõtete kohaselt on haljastud üldplaneeringus liidetud ühtseks võrgustikuks haljaskoridoridega, mida kasutatakse ka jalgratta-liikluseks, matka või suusa-radadena ning mis on ühendatud linnaümbruse haljasvööndiga.

<http://tsapa.ekk.ee/down.php?id=426>

NÕMME LINNAOSA ÜLDPLANEERING 2002

Nõmme linnaosas on kergliikluse teed suures osas välja ehitamata.

Üldplaneeringu eesmärgiks kergliikluse osas on kergliikluse teede võrgustiku järkjärguline väljaarendamine. Võrgustik ühtib rohekoridoride võrgustikuga ning ühendab omavahel vaba aja veetmise kohti, teenindus- äri- ning elamupiirkondi.

Üldplaneeringuga tehakse ettepanek uute kergliiklusteede rajamiseks (Hiiu-Harku raudteetamm, end. kitsarööpmelise raudtee tamm, olevate metsateede korrastamine kergliikluseks Harku metsapargis, Pääsküla rabas ning Ülemiste järve ääres).

Oluline on eraldiseisvate kergliiklusteede ühendamine tervikuks.

Üldplaneeringukohase tänavate liigituse kohaselt on ette nähtud osa tänavatest liigitada kui kergliikluse (jalgratta) eelistusega tänavad, kus nii liiklusemärgide kui ristmike teekatete ehitusega antakse eelistus kergliiklusele. Selliste tänavate võrk katab peamised asumitevahelised liikumissuunad ning ühendab omavahel lasteasutused, koolid, spordiasutused ning peamised rohealad.

http://www.kootplaan.ee/NYP/NYP_sel_29-04-02.pdf

MUSTAMÄE LINNAOSA ÜLDPLANEERING 2004

- Eraldiseisvad tähistatud matkarajad puuduvad.
- Enamiku kvartalisiseste teede pinnakatte kvaliteet ei ole sobiv rulluisutajatele (ka lapsevankritele).
- Kergliiklus: Peab tekkima linnatänavatest väljaspool kulgev ja kõiki elukvartaleid ühendav kergliiklusteede võrk.

Tänaväärseid jalgrattateid ehitatakse koos maagis-traalteede rekonstrueerimisega, ning need on vajalikud lokaalseteks juurdepääsudeks.

- Vajalik pinnakatte uuendamine (peene täitefraktsiooniga asfalt).

<http://tsapa.ekk.ee/download.php?id=228>

PALJASSAARE JA RUSSALKA VAHELISE RANNA-ALA ÜLDPLANEERING

- Tagada tuleb kergliikluse lihtne juurdepääs puhkealadele. Seetõttu tuleb puhkealad ühendada omavahel roheliste võõnditega. See pakub alternatiivseid liikumisteid jalakäijatele ja jalgratturitele ning samas seob olemasolevad ja planeeritud haljastud rohelisteks võrgustikuks. Vajadusel tuleb puhkealade juurde detailsemal planeeringuastmel planeerida jalgrattaparklad.

- *Tallinna üldplaneeringu* kohaselt on piki Kalamaja läbimurret ja Põhjaväila planeeritud mitmekesise kõrghaljastusega piiratud perspektiivne jalg- ja jalgrattatee.

Ranna-ala üldplaneeringus on kavandatud kergliiklusele järgmised lahendused:

1. Paljassaare tee merepoolsel küljel 3,0 m laiune kergliiklustee ja vastasküljel 2,25 m laiune jalakäijatetee;
2. Tööstuse tänava ulatuses mõlemal küljel 3,0 m laiused kergliiklusteed;
3. Kalamaja läbimurde kitsal lõigul (Patarei Kaitsekasarmu piirkonnas) merepoolsel küljel 3,0-3,5 m laiune kergliiklustee;
4. Põhjaväila Suur-Rannavärava ja Jõe tänava vahelisel lõigul on juba rajatud kergliiklusteed, mis võivad vajada parandamist;
5. Põhjaväila Jõe ja Bensiini tänava vahelise lõigu mõlemal küljel eraldi 3,0 m laiused jalakäiguteed ja 2,5 m laiused jalgrattateed;
6. Põhjaväila Bensiini tänava ja Russalka ristmiku vahelise lõigu merepoolsel küljel 4,0 m laiune kergliiklustee ja lõunapoolsel küljel 3,0 m laiune jalgtee ning 2,5 m laiune jalgrattatee. Käesolevas üldplaneeringus on kergliiklusteed ühendatud rohelistesse võrgustikku ning arvestatud, et jalakäijate ja jalgratturite liikumisteid oleks võimalusel eraldatud autoliiklusest roheliste puhvertsoonidega

<http://tsapa.ekk.ee/download.php?id=204>

2. ERINEVATE LIIKUMISVIISIDE KASUTAMINE TALLINNAS

2.1 Jalgrattaliiklust puudutavad uuringud

Eestis puuduvad seni põhjalikud jalgrattaliikluse uuringud, seda nii jalgrattaliikluse mahu, sageduse ja eesmärkide kohta. Kuigi Eestis on juba aastaid teostatud regulaarseid mootorsõidukite liiklussagedust ja läbisõidu-mahtu käsitlevaid uuringuid (Maanteeamet, Teede Tehnokeskus, Tallinna Tehnikaülikooli Teedeinstituut, Inseneribüroo Stratum jt.), siis üldjuhul ei käsitleta neis mingilgi määral ei jalgrattaliikluse sagedust, selle tendentse ega muutumist ajas, sõltuvust ilmastikust, sõidu eesmärkidest ja infrastruktuuri kvaliteedist jne.

Harilikult ei loendata liiklusloenduse teostamise käigus jalgrattaid kui eraldi liiklusvahendi liiki, mistõttu ei ole võimalik leida ka usaldusväärseid andmeid jalgrattaliikluse sageduse kohta.

Siiski on võimalik mõningast materjali leida uuringutest, mis käsitlevad liikumist laiemalt, sealhulgas puudutades ka kergliiklust.

Sellistena saab nimetada näiteks Statistikaameti poolt läbi viidavat Eesti tööjõu-uuringut (milles sisaldub ka küsimus igapäevase tööalase liikumise viis, sh jalgrattakasutuse kohta) ning näitena 2004-2005 aastal Stratum OÜ poolt teostatud Harjumaa Ühistranspordiuuringut.

Viimases viidi läbi 1000 Harjumaa (va Tallinna linnas elava) pere kõikide elanike ankeetküsitlus, mille käigus uuriti ka elanike tööpäevaseid ja laupäevaseid liikumisi, sealhulgas ka liikumisviiside kaupa. Kokku saadi vastused peaaegu 7500 liikumise kohta tööpäeval ja 4500 liikumise kohta laupäeval enam kui 2300 inimeselt.

Nimetatud uuringu tulemusel saab väita, et üldiselt on jalgrattakasutuse osakaal kõigist liikumistest alla 1%, olles kõige kõrgem just kooli või lasteaeda minekul. Märksa kõrgem on jalgsiliikumise osakaal, mille suurus on ca 30-40% kõigist liikumistest. Nimetatud uuringu tulemused on toodud alljärgnevas tabelis 2.1.

Tabel 2.1. Harjumaa elanike (va Tallinn) liikumisviiside jagunemine, 2005

Tööpäev	Sõiduvahend							
Eesmärk	Sõiduauto	Jalgsi	Jalgratas	Rong	Ühistr. Harjumaa	Ühistr. Tallinn	Asutuse transport	Muu
Koju	31,3%	40,1%	0,9%	2,9%	16,5%	6,0%	1,7%	0,5%
Tööle	43,9%	30,1%	0,6%	2,9%	12,8%	5,6%	3,2%	1,0%
Kooli, lasteaeda	27,0%	43,7%	1,3%	1,9%	18,4%	6,5%	0,5%	0,7%
Kaubandus, teenindus	34,7%	50,1%	0,2%	0,9%	7,3%	6,2%	0,6%	0%
Meditsiin	31,3%	35,0%	0%	0%	22,5%	11,3%	0%	0%
Side, pank	22,6%	54,8%	0%	3,2%	12,9%	6,5%	0%	0%
Ametiasutusse	29,1%	32,7%	1,8%	5,5%	16,4%	12,7%	1,8%	0%
Meelelahutus	25,9%	44,3%	0,4%	3,9%	14,0%	9,6%	0,4%	1,3%
Muu	50,7%	33,5%	1,1%	0,7%	7,9%	5,8%	0%	0,4%
Laupäev	Sõiduvahend							
Eesmärk	Sõiduauto	Jalgsi	Jalgratas	Rong	Ühistr. Harjumaa	Ühistr. Tallinn	Asutuse transport	Muu
Koju	50,3%	29,6%	0,9%	3,6%	11,2%	3,3%	0,4%	0,8%
Tööle	53,5%	22,1%	0,9%	4,1%	13,4%	2,8%	1,8%	1,4%
Kooli, lasteaeda	51,5%	15,2%	0%	24,2%	3,0%	6,1%	0%	0%
Kaubandus, teenindus	51,8%	32,7%	0,6%	1,1%	9,4%	4,3%	0%	0,1%
Meditsiin	40,0%	0%	0%	0%	40,0%	20,0%	0%	0%
Side, pank	46,3%	41,5%	0,4%	0%	7,3%	2,4%	0%	0%
Ametiasutusse	24,0%	40,0%	0%	4,0%	16,0%	16,0%	0%	0%
Meelelahutus	48,0%	23,2%	0,9%	4,4%	15,9%	6,2%	0,1%	1,3%
Muu	51,4%	27,9%	1,8%	3,2%	9,0%	5,8%	0%	0,9%

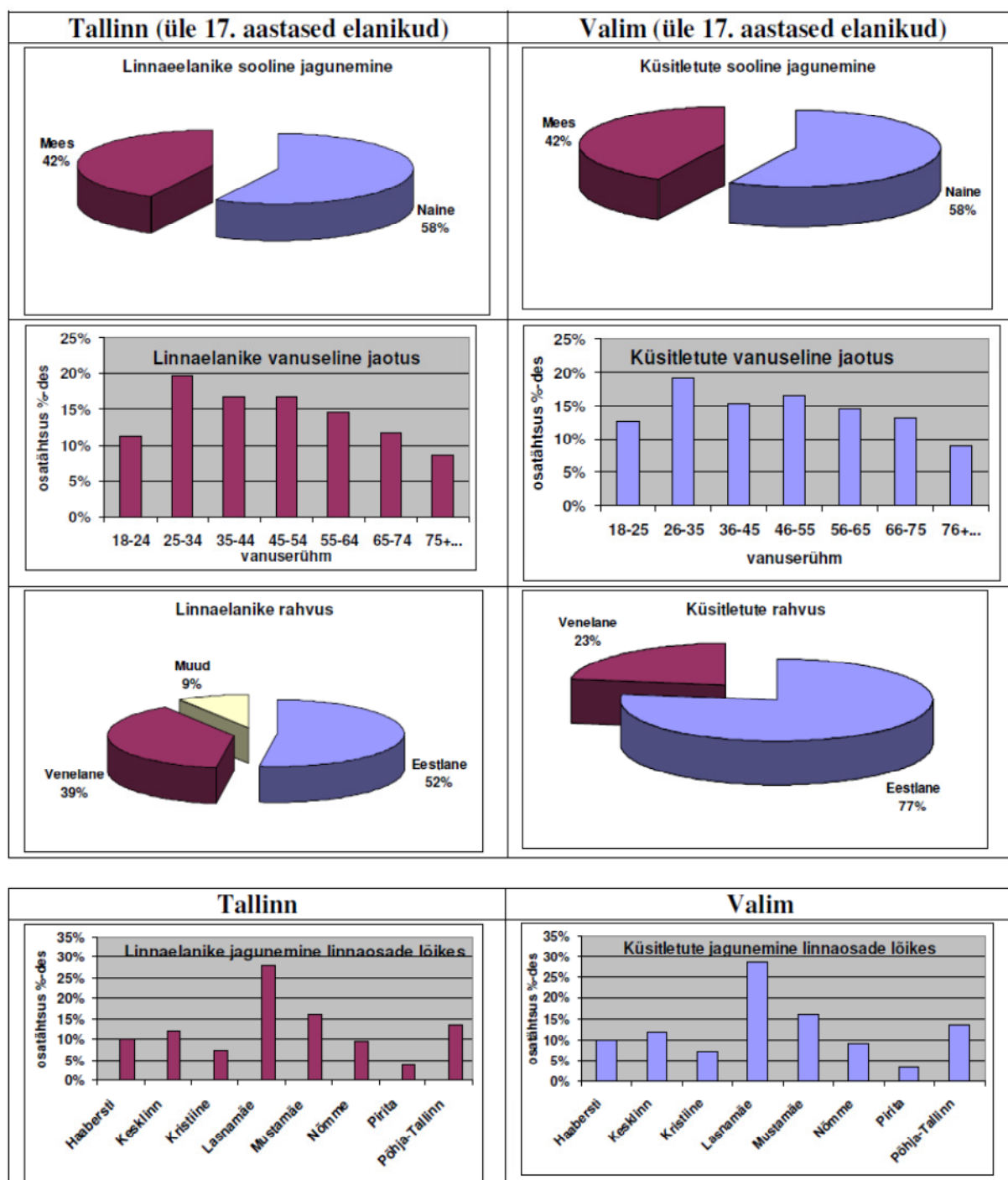
Jalgrattaliiklust on käsitletud ka mõnedes Tallinna Tehnikaülikooli ja Tartu Ülikooli üliõpilaste lõputöodes. Samuti Tartus viimastel aastatel teostatud nii jalgrattaliikluse uuringuid kui ka loendusi.

2.2 Tallinna elanikkonna küsitluse tulemused (CIVITAS MIMOSA projekt)

CIVITAS MIMOSA projektis nähti ette terve rea meetmete rakendamist. Nende meetmete mõju hindamiseks, olukorras enne meetmete rakendamist, viidi 2009. aasta oktoobris läbi elanikkonna küsitlus. Sisuliselt kujutas see uuring endast „enne“ uuringut, et saada teada, missugune on olukord enne meetmete rakendamist ja samuti missugune on elanikkonna teadlikkus kavandavatest meetmetest. Küsimustiku esmase struktuuri ja sisu koostasid TTÜ teedeinstituudi töötajad ja seda viimistleti koos uuringufirmaga Klaster. Uuringud viis läbi uuringufirma Klaster telefoniküsitlusena. Reaalselt küsitletud elanike arv oli 1014.

Alljärgnevalt on toodud ülevaade valimi koosseisu ja küsitluse tulemuste kohta.

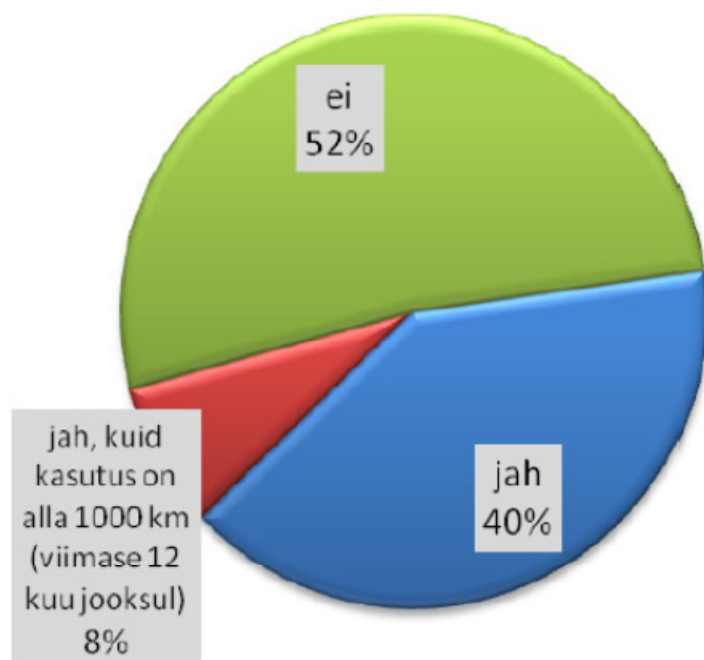
Valimisse moodustasid üle 17 aastased Tallinna elanikud. Valimi suuruseks oli 1014 inimest ja valimit iseloomustavad näitajad on esitatud joonisel 2.1.



Joonis 2.1. Küsitluse üldkogumi ja valimi võrdlus

Enamike näitajate osas on valimi struktuur kooskõlas üldkogumi struktuuriga, veidi suurem kõrvalekalle on täheldatav jaotusel rahvuse alusel, kus valimis on eestlaste osatähtsus proportsionaalselt mõnevõrra suurem kui üldkogumis.

Joonisel 2.2 on näha kuidas valimisse sattunud on varustatud sõiduautodega. Siit selgub, et veidi enam kui pooltel peredel ei ole sõiduauto olemas. Üllatav on ka see, et ligi 8% peredest on küll sõiduauto olemas, kuid seda kasutatakse haruharva.

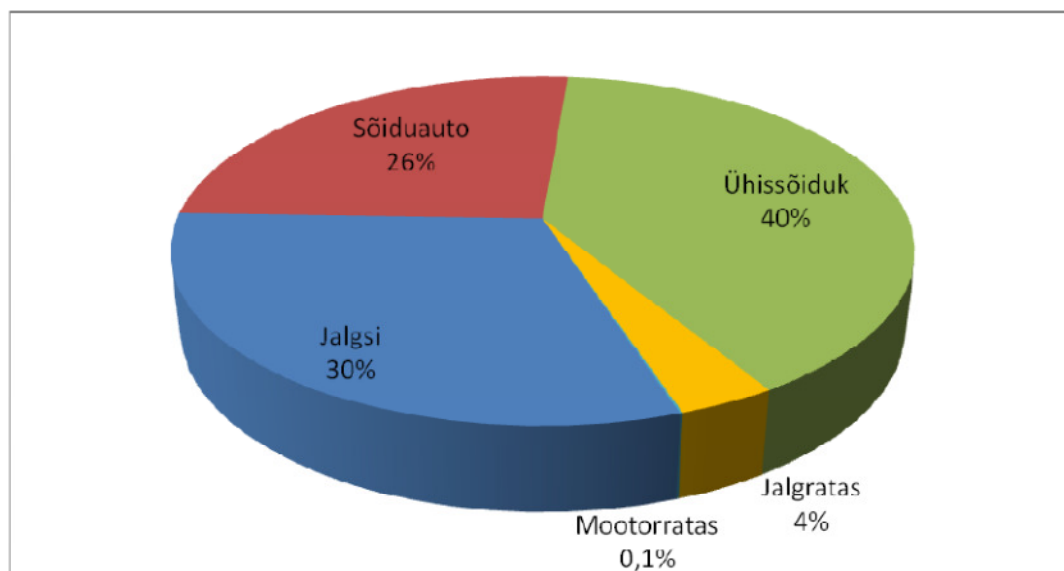


Joonis 2.2 Sõiduauto olemasolu valimisse sattunud leibkondades

Liikumisviiside jagunemine

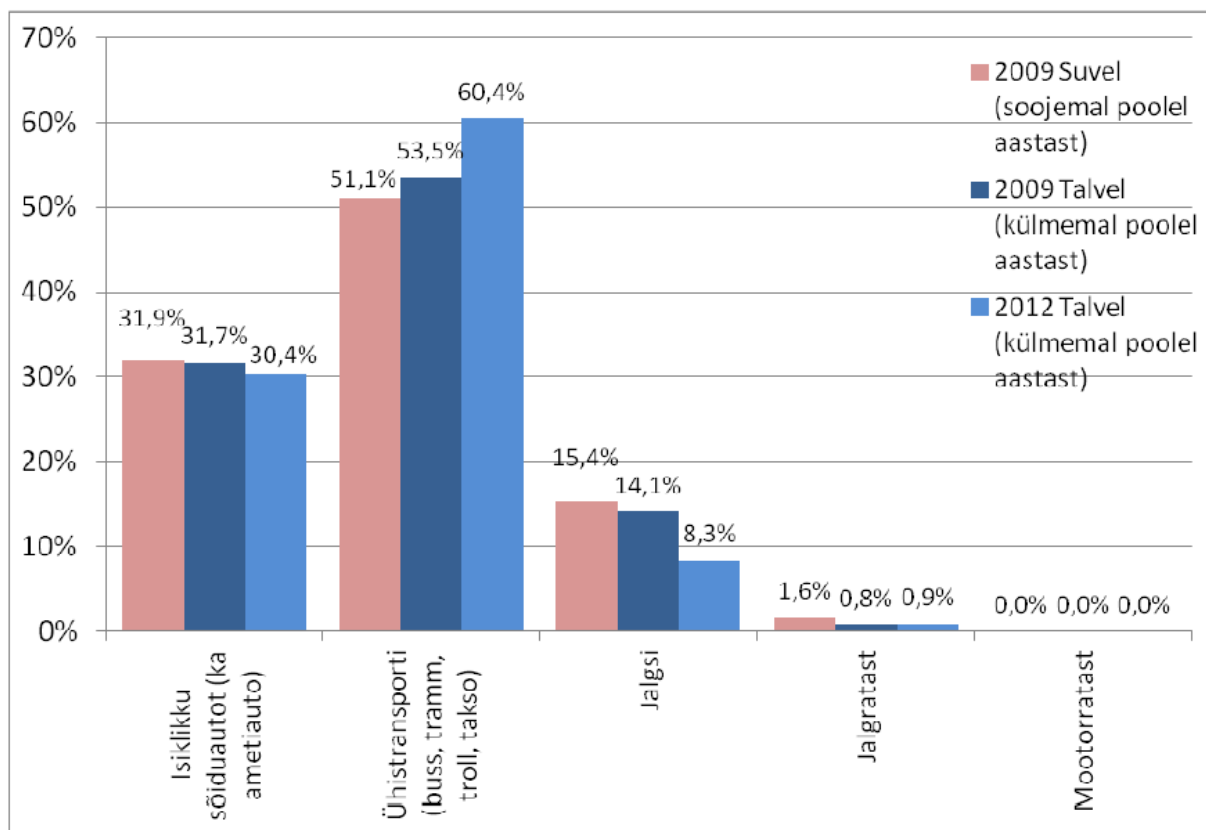
Liikumisviiside jagunemise väljaselgitamiseks esitati mitmeid erinevaid küsimusi, mis võimaldavad tulemusi ka üpris mitmekülgsetl interpreteerida.

Joonisel 2.3 on esitatud igapäevaste liikumisviiside jagunemine. Siit selgub, et populaarseimaks liikumisviisiks on ühissõiduki kasutamine (40%). Jalgiliikumiste osatähtsus on 31% ja alles kolmandal kohal on igapäevaste liikumiste seas sõiduautokasutus (26%).



Joonis 2.3. Igapäevaste liikumisviiside jagunemine

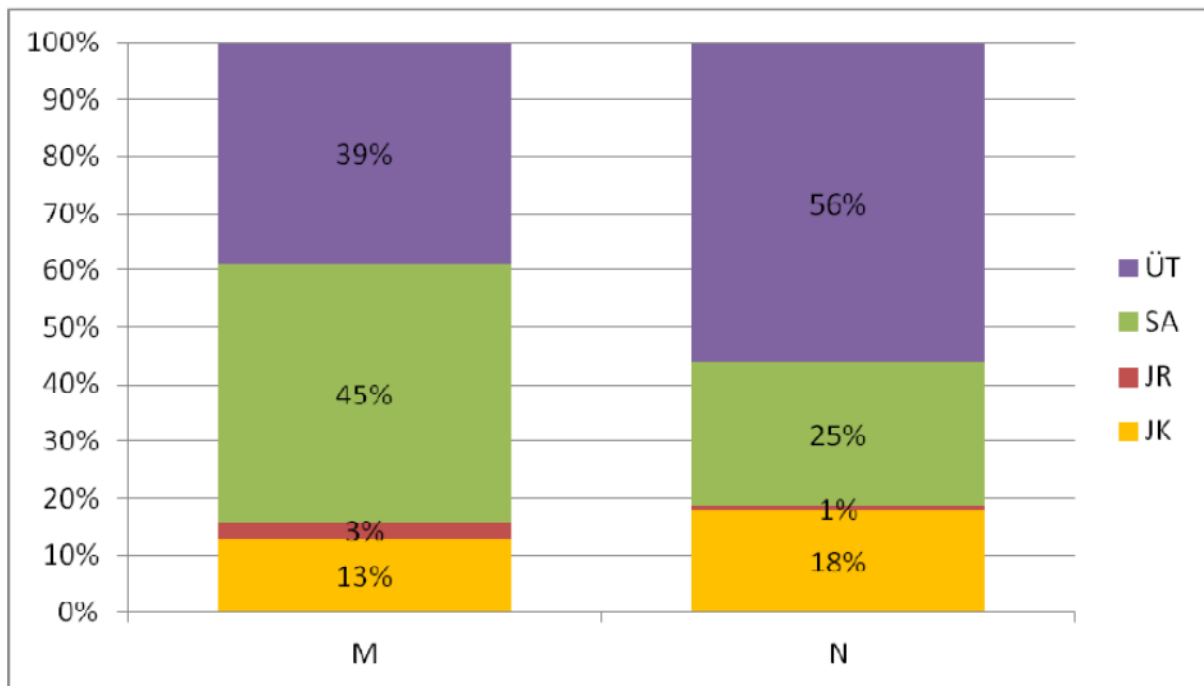
Jooniselt 2.4 selgub millised on peamised ehk liikumise teostamise juures kõige pikema liikumisviisi kasutamise nii suvisel kui ka talvisel ajal. Sellele graafikule on lisatud ka 2012.aastal teostatud uuringu võrdlusandmed talvisest perioodist.



Jooniselt 2.4. Peamised liikumisviisid suvisel kui ka talvisel ajal (2009/2012)

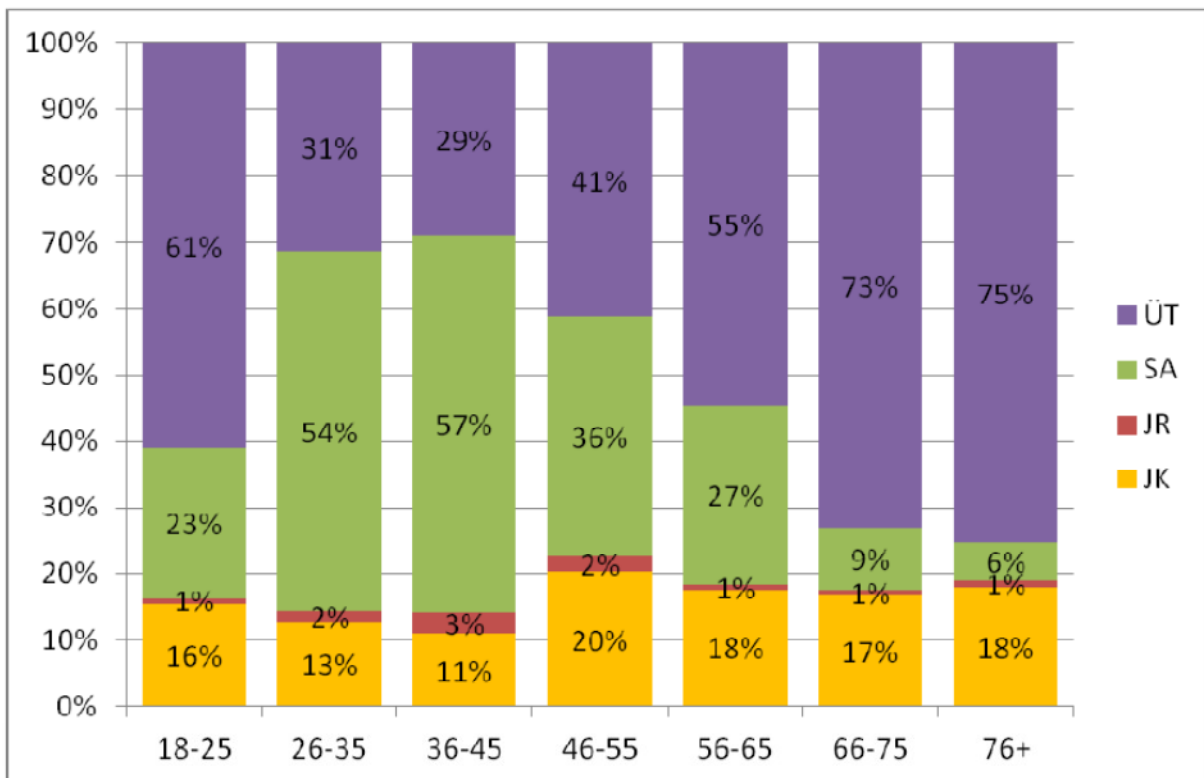
Ka sellel joonisel esitatu alusel näeme, et ühissõiduki juhtpositsioon on kindel ja teisel kohal on sõiduautokasutus. Erinevused suvise ja talvise liikumisviisi vahel on üsna tagasihoidlikud ja need muutused, mis on jooniselt nähtavad, on ootuspärased. 2,4 protsendipunkti võrra kasvab talvel ühissõidukikasutus ja seda nii jalgsiliikumise, jalgratta- ja sõiduautokasutuse vähenemise arvel. Kuigi jalgratta kasutustase on üldiselt madal, siis on selle kasutuse vähenemise määr talveperioodil kahekordne.

Joonisel 2.5 on esitatud tulemused erinevate liikumisviiside kasutusest vastanute soo lõikes. Nagu näha, on meeste autokasutus suurem kui naistel, samas kasutavad naised enam ühistransporti ja liiguvad enam jalgsi. Kuigi jalgrattaliikluse osakaal pole kummaski grupis väga suur, on siiski märkimisväärne meessoost vastanute oluliselt suurem jalgrattakasutuse osakaal.



Joonis 2.5. Liikumisviiside kasutuse jagunemine vastanute soo lõikes

Tähistused: ÜT-ühistransport, SA-sõiduauto, JR-jalgratas, JK-jalgsi.

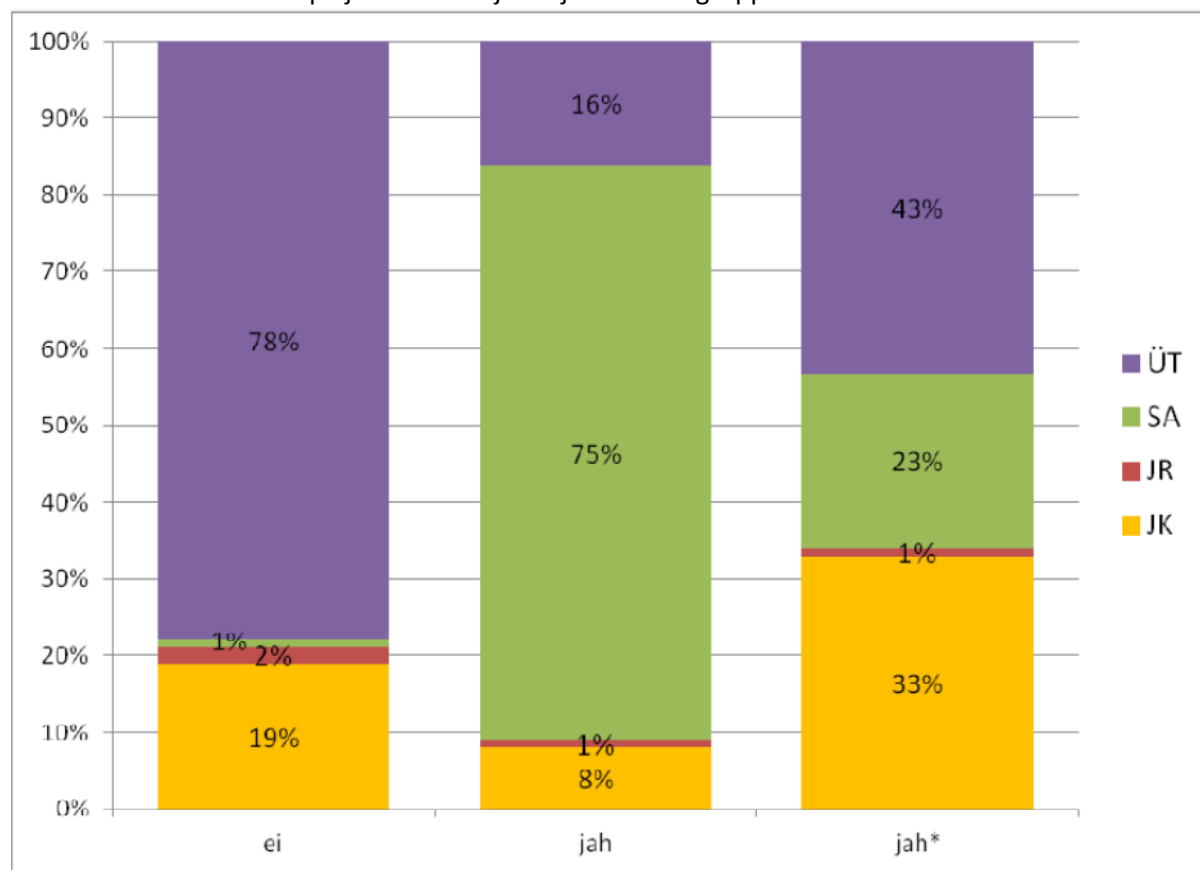


Joonis 2.6. Erinevate liikumisviiside kasutatavus vanusegruppide lõikes

Tähistused: ÜT-ühistransport, SA-sõiduauto, JR-jalgratas, JK-jalgsi.

Jalgrattaliikluse osakaal on kõikides vanusegruppides üsna tagasihoidlik ja jääb enamasti 1% suurusjärku, olles kõige suurem (3%) vanusegrupis 36-45 aastat ja veidi keskmisest suurem (2%) vanusegruppides 26-35 ja 46-55 aastat. Kuna nimetatud küsitluses domineerivad just igapäevased liikumised, siis ei kajasta küsitluse tulemused jalgrattakasutust seoses vaba aja veetmise, matkamise

muu või sportlikku laadi tegevusega. Muidugi on tähelepanuväärne see, et jalgrattakasutuse ja autokasutuse osas leidub palju sarnaseid jooni just vanusegruppide lõikes.

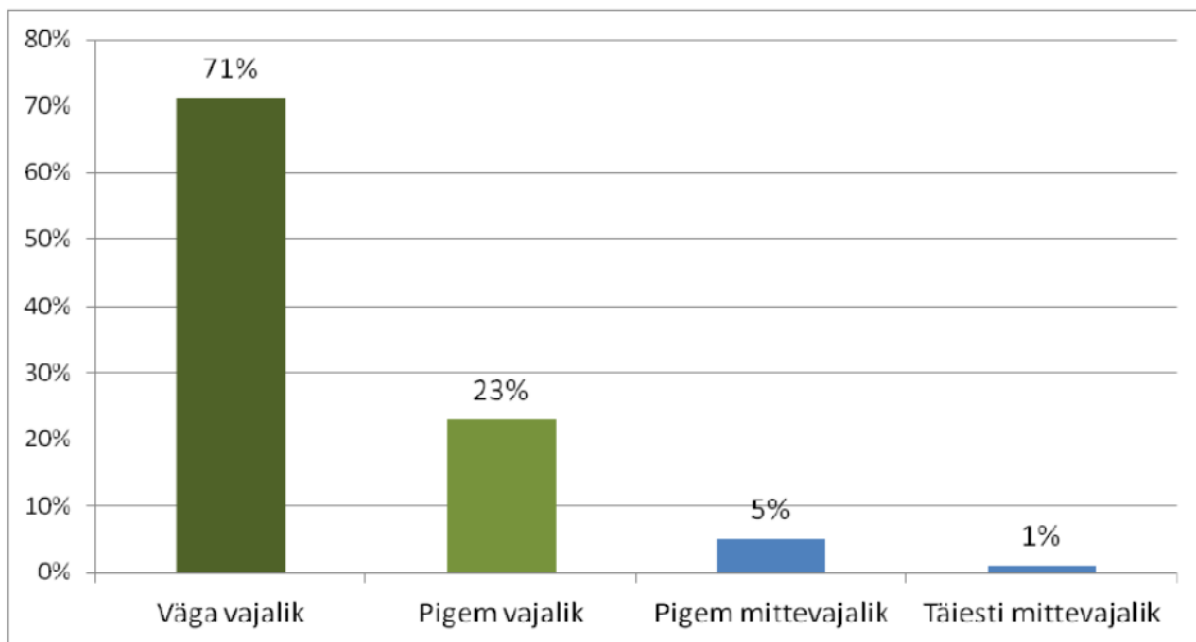


Joonis 2.7. Mitteautoomanike (ei), autoomanike (jah), ja autoomanike (kuid alla 1000km/a läbisõiduga- jah*) liikumisviiside kasutus.

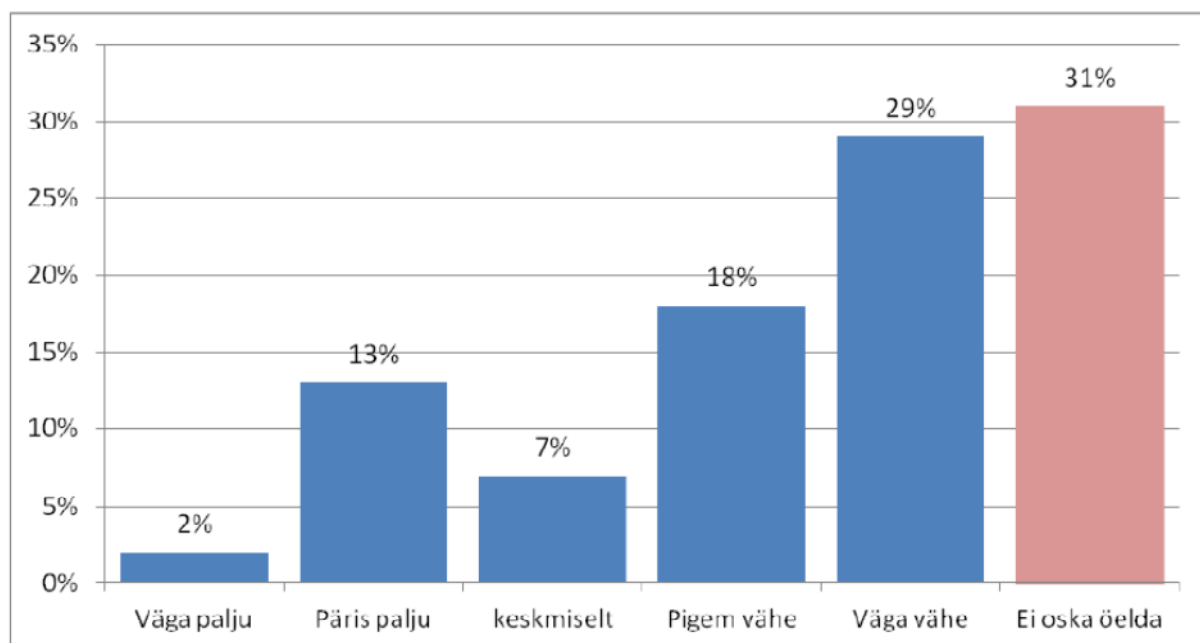
Joonisel 2.7 on toodud tulemused erinevate liikumisviiside kasutusest autoomanike ja mitteautoomanike seas. Siinkohal on oluline märkida, et küsitluses nimetati autoomanikeks kõiki neid, kel oli olemas reaalne autokasutuse võimalus sõltumata omandisuhtest autosse. Oluline on märkida, et autokasutuse võimalus iseenesest avaldab olulist mõju liikumisviisi valikule. Samas on kõigis gruppides jalgrattakasutuse tase väike, kuigi see on veidi suurem mitteautoomanike seas.

2.3. Elanike hoiakud jalgrattaliikluse arendamise suhtes

Civitas MIMOSA projekti meede 4.1 käsitles aktiivsete liikumisviiside korraldust ja populariseerimist. Ka selle küsimuse osas viidi läbi küsitlus samadel alustel, mida juba kirjeldatud esimeses peatükis. Küsitluse tulemustele toetudes saame väita, et elanikkond paistab oma vastustes olema pigem pooldav säästlikumate liikumisviiside arendamise suhtes (joonis 2.8). Tegelikult nagu eestpoolt selgus on nii ühistranspordi kasutamine kui ka jalgsikäimine tallinlase jaoks kaunis harjumuspärane tegevus. Kogu valimist andis küsimusele vastuseid ligi 99% - see aga tähendab, et ka arvestatav osa tänastest sõiduautokasutajatest pooldavad säästlikumaid liikumisviise. Paraku võib see olla pigem hinnang sellele, kuidas võiksid käituda teised, mitte vastanu ise.



Joonis 2.8. Hinnang ühistranspordi ja jalgratta kasutamise võimaluste ning jalgsikäimise soodustamise suhtes



Joonis 2.9. Hinnang ohutute jalgrattateede olemasolu kohta linnas

Hinnangut jalgrattaliiklusele käsitles ka Turu-uuringute AS poolt 2011. aasta sügisel Tallinna Linnakantselei tellimisel läbi viidud Tallinna avalike teenustega rahulolu-teemalise avaliku arvamuse uuring. Uuringu käigus küsitleti 1510 pealinlast vanuses 15 aastat ja vanemad. Analooget uuringu (Elanike rahulolu Tallinna linna avalike teenustega 2012, Uuringu raport) viis läbi Eesti Uuringukeskus ka 2012.aastal koostöös Norstat Eesti AS-ga viis perioodil 29. oktoober -30. november 2012 Tallinna linna tellimisel, kus suulise intervjuu vormis ja paberankeedi abil küsitleti 1538 pealinlast (alates 15. eluaastast). Mõlema küsitluse üldkogumi moodustasid kõik Tallinna linna 15-aastased ja vanemad elanikud. Eesti Statistikaameti andmetel elas Tallinna linnas 1. jaanuari 2011 seisuga 337 835 vastavas vanuses inimest (Rahvastikuregistri andmetel 350 096 inimest: allikas Tallinn arvudes 2011).

Planeeritud valimi suurus oli 1500 inimest. Valimi territoriaalne mudel on koostatud Eesti Statistikaameti rahvastikustatistika 2011. aasta andmebaasi ning väljaande Tallinn arvudes 2011 alusel. Juhuvaliku esimeses etapis leiti 150 valimipunkti üle Tallinna ja teises etapis igas valimipunktis konkreetsed intervjuueeritavad. Igas valimipunktis viidi läbi 10 intervjuud.

Küsitlusmeetodina kasutati silmast-silma personaalintervjuud standardiseeritud ankeedi abil vastajate kodudes. Küsitlusankeedi töötas välja Tellija (Linnakantselei). Intervjuud viidi läbi eesti ja vene keeles.

Uuringutes käsitleti järgnevaid teemasid:

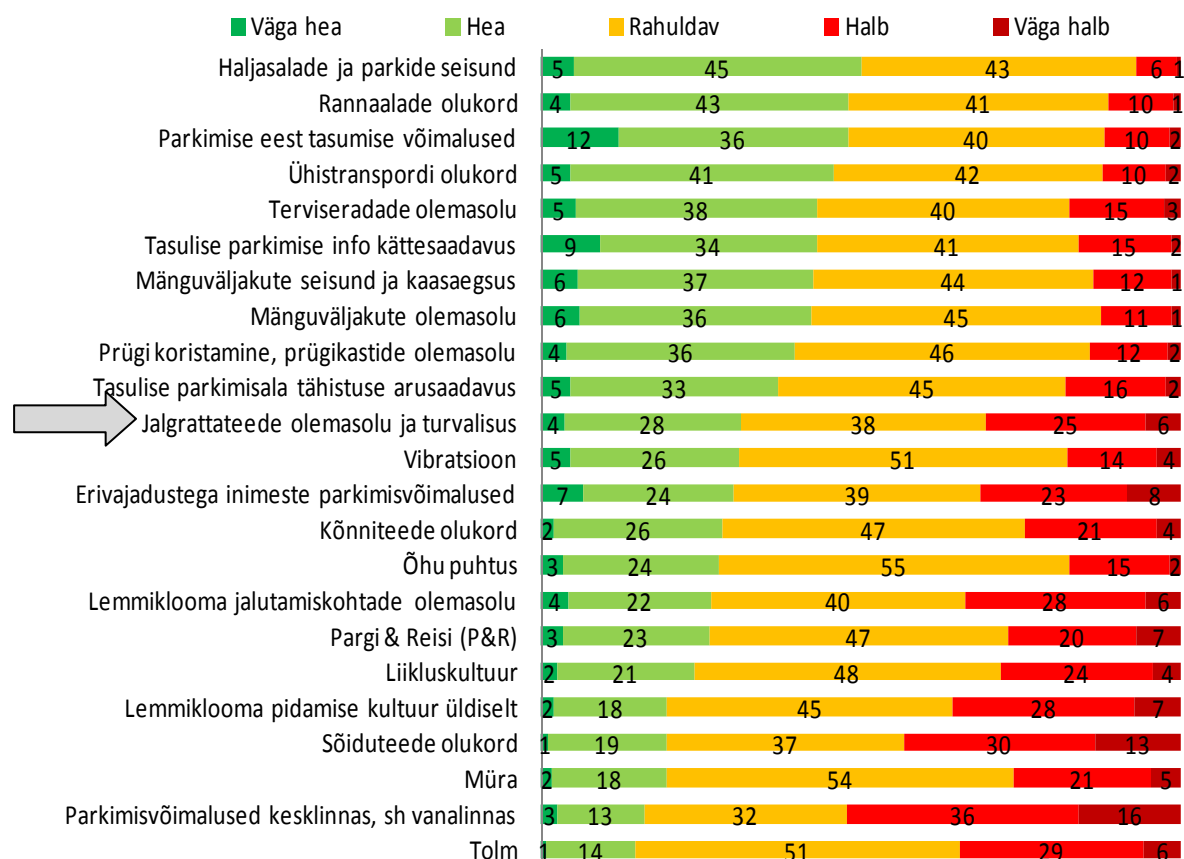
1. Pealinna elanike rahulolu linna ning oma linnaosa füüsilise keskkonnaga;
2. Huvitatus kultuuriüritustest ja –harrastustest, kultuuriasutuste- ja ürituste külastamine;
3. Teadlikkus Tallinna kui 2011. aasta Euroopa kultuuripealinna staatusest, sümbollikast, programmist ning hinnangud Tallinna 2011. aasta kultuurielule;
4. Interneti ning e-teenuste kasutamine;
5. Info hankimine Tallinna linna avalike teenuste kohta, eelistatavad infokanalid;
6. Teadlikkus Tallinna Linnavolikogu tegevusest, info saamiseks kasutatavad ning eelistatud infoallikad;
7. Sportlike harrastustega tegelemine (lapsed ja täiskasvanud), osavõtt tervisespordiüritustest, rahulolu laste ja noorte vaba aja veetmist puudutava info kättesaadavusega;
8. Leibkonna majanduslik toimetulek.

Uuringus paluti vastajail hinnata Tallinna üldist olukorda erinevates valdkondades.

Hinnangute jagunemine on esitatud joonisel 2.12.

Jalgrattateede olemasolu ja turvalisusega jagunesid arvamust omanute vastused suhteliselt võrdselt: 32% (2011.aastal 28%) hindas olukorda väga heaks või heaks, 38 % (21%) rahuldavaks, 31% (24%) väga halvaks või halvaks. 30% (2011.aastal 27%) puudus arvamus selle küsimuse kohta.

Elukeskonna aspektidega rahulolu 2012 (%)



Joonis 2.11. Jalgrattateede olemasolu ja turvalisus võrreldes teiste linna avalike teenuste kvaliteediga.

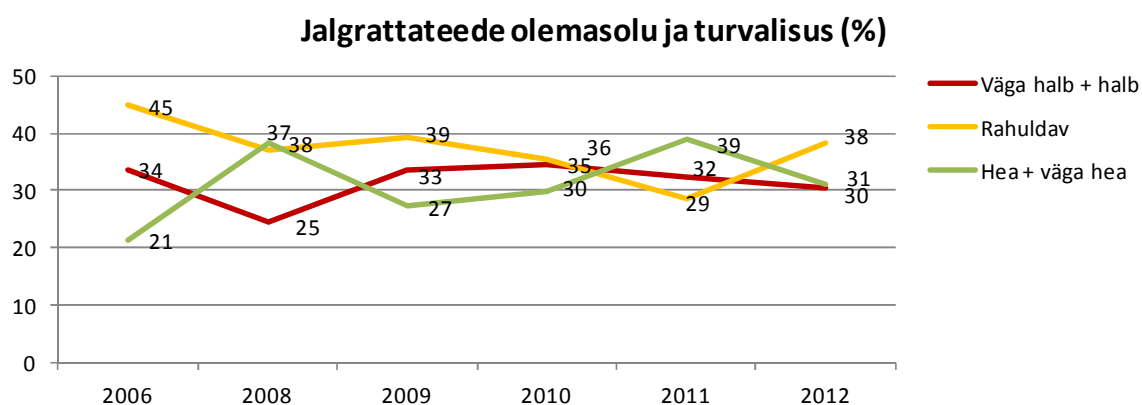
Rahulolu muutus võrreldes eelmise aastaga (2011) on esitatud järgnevas tabelis:

	2011 % rahul	2012 % rahul	muutus, %punkt
Tasulise parkimisala tähistuse arusaadavus	74	82	8
Pargi & Reisi	70	73	3
Mänguväljakute olemasolu	85	88	3
Lemmiklooma pidamise kultuur üldiselt	62	64	2
Jalgrattateede olemasolu ja turvalisus	68	70	+2
Mänguväljakute seisund ja kaasaegsus	85	86	1
Rannaalade olukord	88	89	1
Lemmiklooma jalutamiskohtade olemasolu	66	66	0
Parkimisvõimalused kesklinnas, sh vanalinnas	48	48	0
Ühistranspordi olukord	88	88	0
Tolm	66	65	-1
Sõiduteede olukord	58	57	-1
Terviseradade olemasolu	84	83	-1
Haljasalade ja parkide seisund	95	93	-2
Liikluskultuur	74	72	-2
Vibratsioon	85	82	-3
Könniteede olukord	80	75	-5

Müra	79	74	-5
Prügi koristamine, prügikastide olemasolu	91	86	-5
Õhu puhtus	89	83	-6
Erivajadustega inimeste parkimisvõimalused	79	69	-10

Hinnangud linnaosade lõikes on alljärgnevad

	<i>hinnangu andnud elanike osakaal linnaosade lõikes (%)</i>	Lasnamäe	Mustamäe	Haabersti/Õismäe	Kesklinn	Kristiine	Nõmme	Põhja-Tallinn	Pirita/Merivälja	Tallinna keskmine
Jalgrattateede olemasolu ja turvalisus	<i>väga hea+hea+rahuldav</i>	60%	48%	71%	58%	42%	64%	37%	80%	56%
	<i>väga halb+halb</i>	22%	29%	14%	21%	25%	20%	39%	15%	24%



Joonis 2.10. Rahulolu Tallinna linna jalgrattateede olemasolu ja turvalisusega aastate lõikes (%).

3. JALGRATTAKASUTUS JA JALGRATTURITE HINNANGUD JALGRATTALIIKLUSELE

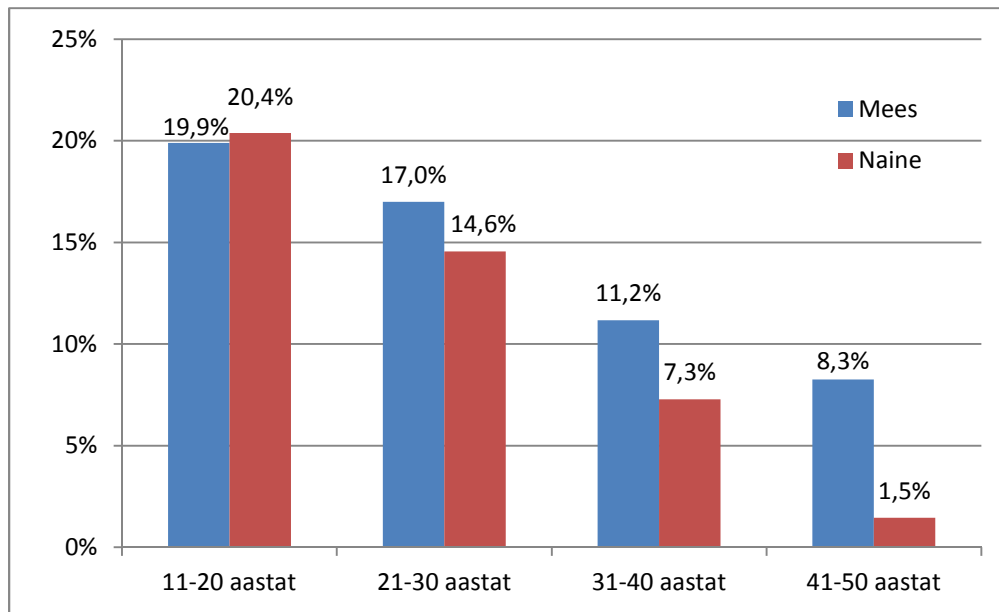
Käesoleva uuringu mahus otsustati läbi viia spetsiaalne ankeetküsitlus just aktiivsete jalgrattakasutajate osas, teada saamaks nende jalgrattakasutuse harjumusi ja nende poolt tõstatud probleeme jalgrattakasutusega seoses. Sellise uuringu peamiseks põhjuseks oli see, et varasemates uuringutes, mida on kirjeldatud ka eelmises peatükis, on jalgrattakasutuse taserespondentide hulgas osutunud üsna väikeseks, jäädes suurusjärku 1...3 %, mistõttu see ei kajasta usaldusväärselt just jalgrattakasutajate arvamust liiklusoludest jms mis jalgrattaliiklust puudutavad. Kuigi algelt oli kavandatud vähemalt 500 jalgratturi küsitlus, siis paraku ilmastikutingimuste ootamatust muutusest johtuvalt 2012.aasta sügisel, õnnestus reaalselt siiski intervjuud läbi viia 206 aktiivse jalgratturiga vanuses 11-50 aastat. Sellest tulenevalt peavad käesoleva töö autorid vajalikuks korrata ankeetküsitlust 2013.aasta kevadel, mil ilmastikutingimused lubavad taas uuringut läbi viia linna jalgrattateedel.

Ankeedi vorm on toodud alljärgnevalt

:						
Kuupäev:					2012	
Kell:						
Asukoht:						
Respondent: sugu:						
vanuse grupp						
1. Kui sageli Te kasutate tavaliselt jalgratast järgmistel eesmärkidel:						
		Väga sageli, pea iga päev	2..4 korda nädalas	1 kord nädalas	paar korda kuus	harvem/ ei kasuta üldse
1.1	Liikumiseks kodunt tööle/kooli					
	Suveperioodil (aprill-september)					
	Talveperioodil (november-märts)					
1.2	Sportlikel/tervisliku eluviisi eesmärkidel:					
	Suveperioodil (aprill-september)					
	Talveperioodil (november-märts)					
1.3	Jalgrattamatkadel, kestvusega enam kui pool päeva					
	Suveperioodil (aprill-september)					
	Talveperioodil (november-märts)					

		Täiesti nõus	Pigem nõus	erapooletu	pigem vastu	Täiesti vastu	ei oska öelda
2 Hinnake palun järgmiste asjaolude tähtsust jalgrattaliikluse puhul:							
2.1	Jalgrattaliiklus on liiklusohhtlik, autojuhid on hoolimatud						
2.2	Esineb palju konflikte jalgratturite ja jalakäijate vahel						
2.3	Jalgrattateid on liiga vähe						
2.4	Jalgrattateede võrk on katkendlik						
2.5	Jalgrattateede kvaliteet on ebarahuldav						
2.6	Jalgratast ei arvestata kui liikumisviisi						
2.7	Jalgrattahoidlaid on vähe						
2.8	Jalgrattahoidmine pole turvaline						
2.9	Jalgratta transport ühissõidukis on keeruline						
		Täiesti nõus	Pigem nõus	erapooletu	pigem vastu	Täiesti vastu	ei oska öelda
3 Te oleks nõus kasutama jalgratast tunduvalt enam: kuid see eeldab, et:							
3.1	Jalgrattateedevõrk ja -kvaliteet oleks parem						
3.2	Autokütus muutub tunduvalt kallimaks						
3.3	Ummikud linnas suurenevad märgatavalt						
3.4	Ühistransporditeenus muutub ebasobivamaks						
3.5	Muud põhjused: märgi!						

Nagu mainitud, õnnestus vastused saada kokku 206-lt aktiivselt jalgratturilt. Aktiivseteks loeti antud uuringus need, kes uuringu läbiviimise ajal realselt jalgratast kasutasid, sõltumata selle kasutuse sagedusest. Vastanute jagunemine soo ja vanuse lõikes on toodud järgneval joonisel 3.1.

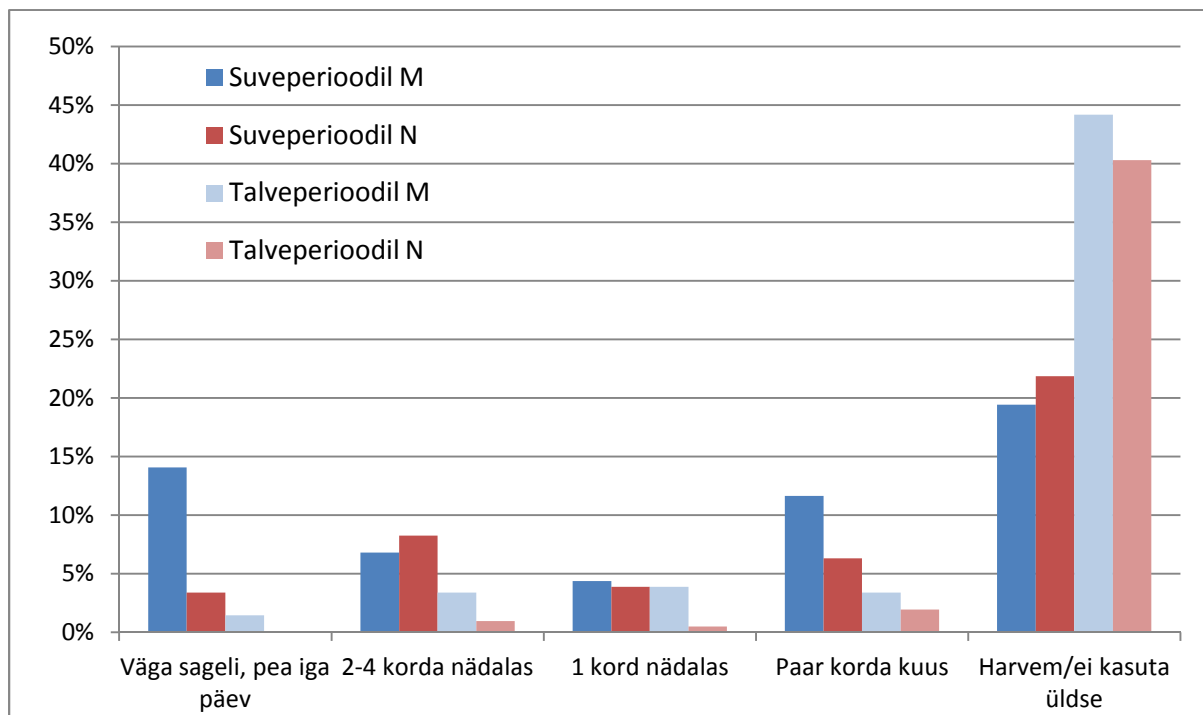


Joonis 3.1. Ankeetküsitlusele vastanute jagunemine soo ja vanusegrupi lõikes (% kõigist vastanuist).

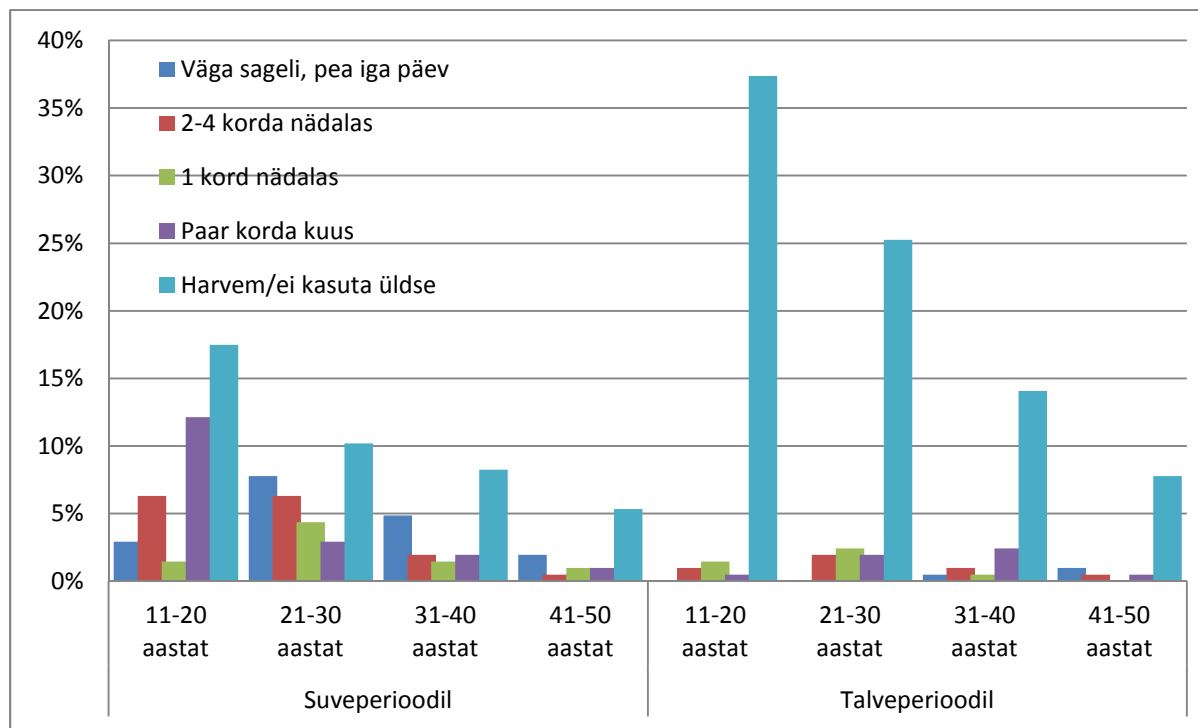
Nagu ankeedi vormist juba näha oli jagunes ankeet jämedates joontes kolme suurde osasse.

Esimeses uuriti jalgratta kasutust, selle põhjuseid ja sagedust. Teine osa oli peamiselt pühendatud jalgratta kasutust häirivatele või pärssivatele probleemidele, kolmandas aga sooviti teada saada neid olulisi faktoreid, mis võiksid oluliselt jalgrattakasutust suurendada.

Ankeedi lõpus oli igal vastanul võimalus esitada ka oma isiklike kommentaare või arvamusi, ka need vastused on esitatud käesoleva aruande peatüki lõpuosas.



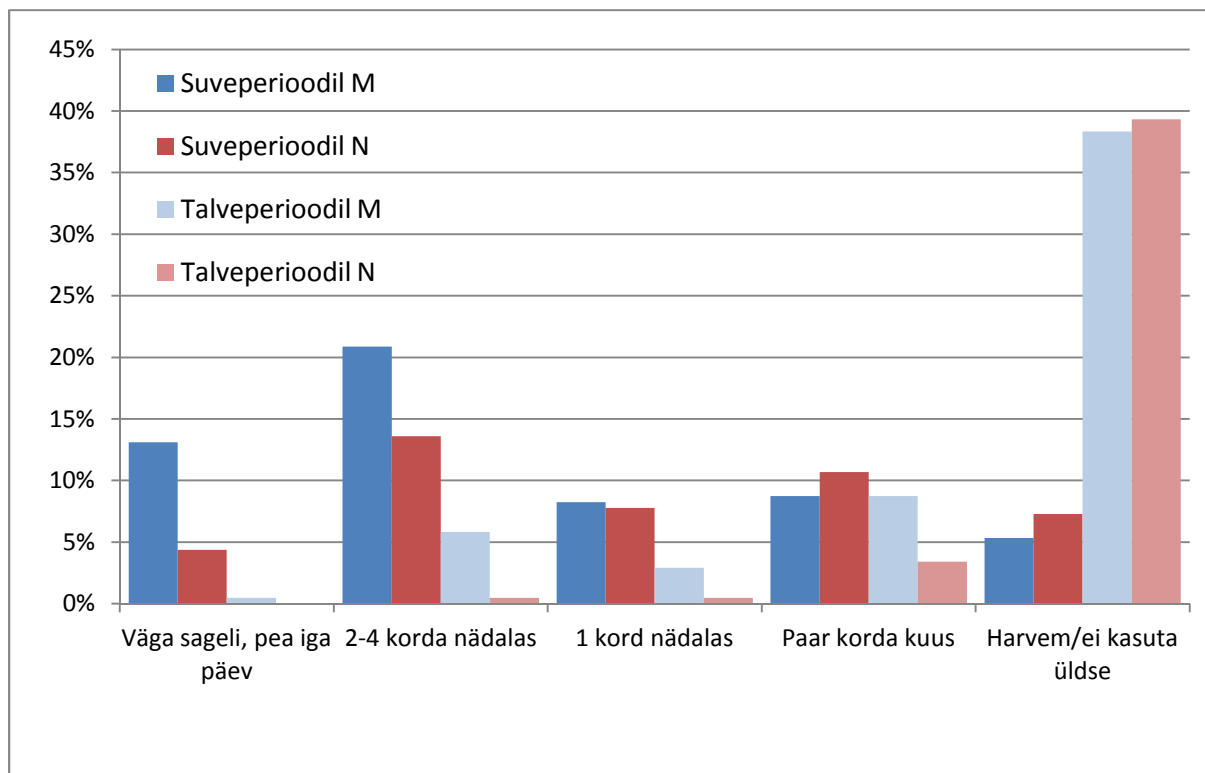
Joonis 3.2. Jalgrattakasutus Tallinnas suvisel ja talvisel ajal liikumistel kodu ja töökoha vahel (% vastanuist).



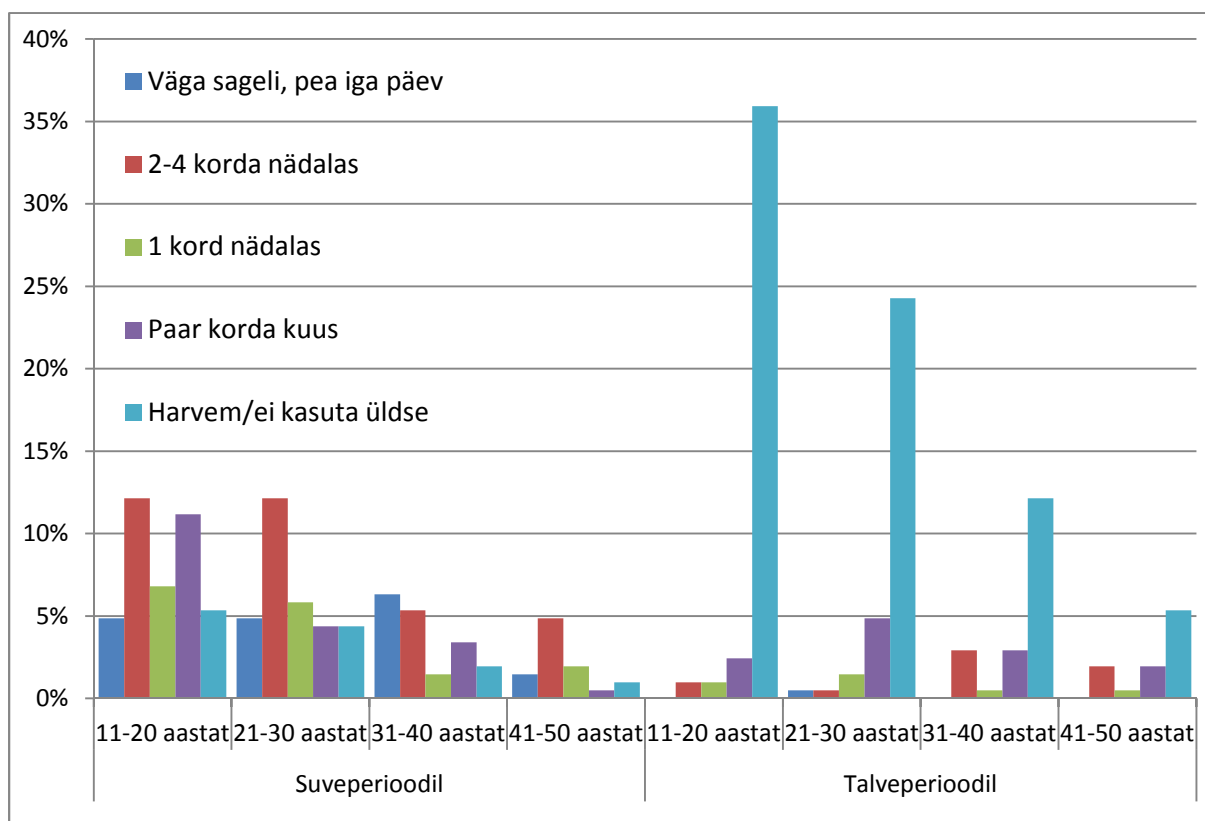
Joonis 3.3. Jalgrattakasutus Tallinnas suvisel ja talvisel ajal vanusegruppide lõikes liikumistel kodu ja töökoha vahel (% vastanuist).

Joonistel 3.2 ja 3.3 on esitatud tulemused, mis iseloomustavad jalgrattakasutust kodu ja töö/kooli vahelisel igapäevasel liikumisel soo ja vanusegrupi lõikes, nii suveperioodil (tinglikult aprill-september) kui talveperioodil (tinglikult oktoober-märts). Nagu graafikutelt näha on suveperioodil igapäevase liikumise eesmärgil jalgratta kasutamine tunduvalt sagedasem kui talveperioodil. Suveperioodil kasutavad jalgratast sagedasti, vähemalt paar korda nädalas pea pooled vastanud, talvel väheneb see arv pea kolm korda. Tähelepanuväärseid erinevusi vanusegruppide lõikes (joonis 3.3) on raske välja tuua, teatud määral eristub teistest vaid vanusegrupp 11- 20 aastat, kus jalgratta regulaarne kasutus on pigem harv.

Joonistel 3.4 ja 3.5 on toodud jalgrattakasutuse sagedus spordi või tervisliku eluviisi tagamise eesmärgil. Siin on kasutuse sagedus eelkõige suveperioodil tunduvalt suurem, kuid tähelepanuväärselt kõrge ka mitte-suveperioodil.



Joonis 3.4. Jalgrattakasutus Tallinnas suvisel ja talvisel ajal liikumistel spordi/tervise eesmärgil.



Joonis 3.5. Jalgrattakasutus Tallinnas suvisel ja talvisel ajal liikumistel spordi/tervise eesmärgil.

Kui võrrelda jalgrattaga teostatavaid liikumisi kodunt tööle või kooli ja sportliku või tervisliku eluviisi eesmärgil teostatavaid jalgrattasõite, siis saame küsitlusest järeldada, et jalgrattakasutus sportlikul eesmärgil on mõnevõrra aktiivsem kui igapäevastel liikumistel kodunt tööle või kooli. Samas toob aktiivsem sportlikel eesmärkidel tehtav jalgrattakasutus kaasa ka suurema jalgrattakasutuse igapäevastel eesmärkidel, mida iseloomustavad andmed järgmises tabelis. Näiteks inimestest, kes kasutavad jalgratast liikumiseks tööle/kooli harva või ei kasuta üldse (41% vastanuist), kasutavad ometi jalgratast sportlikel eesmärkidel vähemasti kord nädalas suveperioodil tervelt 63%, ja inimestest kes kasutavad jalgratast igapäevaseks liikumiseks enam kui 2 kord nädalas (32%), teevad seda igapäevaselt sportlikel eesmärkidel tervelt 52%.

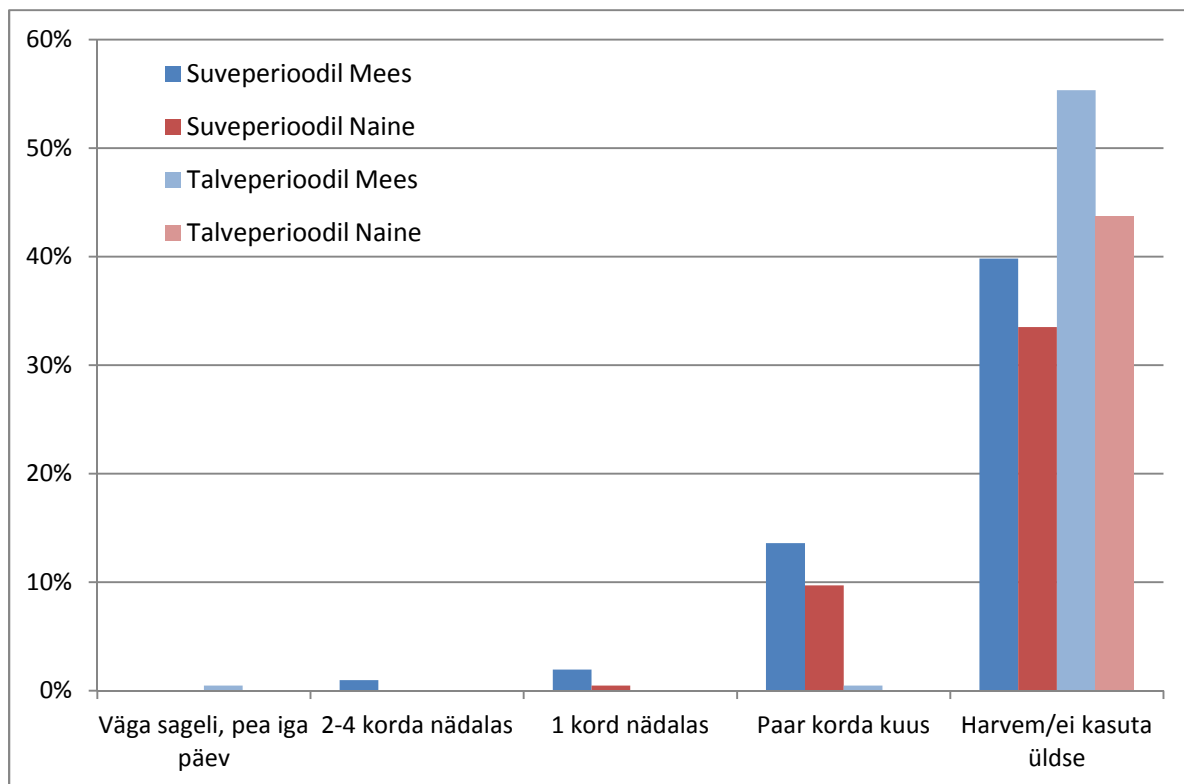
Tabel 3.1. Jalgratta kasutus igapäevastel liikumistel ja sportlikel eesmärkidel.

Liikumised kodunt tööle/kooli	Liikumised spordi/tervise eesmärkidel					
	Väga sageli, pea iga päev	2-4 korda nädalas	1 kord nädalas	Paar korda kuus	Harvem/ ei kasuta üldse	Kokku
Väga sageli, pea iga päev	17%	39%	31%	14%	8%	100%
2-4 korda nädalas	15%	13%	39%	19%	10%	100%
1 kord nädalas	8%	24%	47%	12%	0%	100%
Paar korda kuus	18%	11%	24%	16%	14%	100%
Harvem, ei kasuta üldse	41%	12%	36%	15%	18%	100%

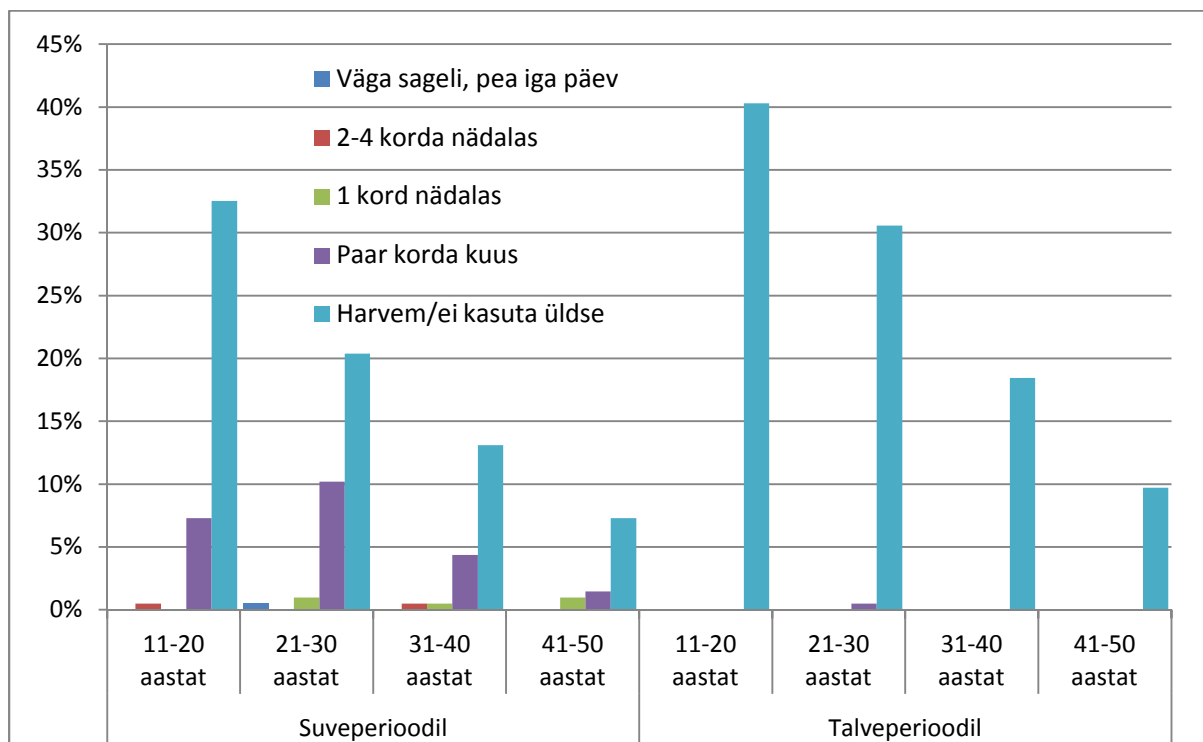
Kui püüda anda hinnang jalgrattakasutuse suhtele igapäevastel liikumiseesmärkidel (kodunt tööle või kooli) ja sportlikel või tervislikel eesmärkidel, siis saab küsitluse tulemustel hinnata seda järgmiselt: 59% jalgrattakasutust teostatakse sportlikel eesmärkidel, 41% igapäevaste liikumistena, kusjuures paljud jalgrattakasutajad teevad seda mõlemal nimetatud põhjusel kuid teatud määral erineva sagedusega, kus sportlik jalgrattakasutus on mõnevõrra sagedasem.

On arusaadav, et jalgratast kasutatakse ka näiteks matkamiseks kuid selle põhjuse osakaal on juba mõnevõrra väiksem, ega avalda ka samavõrra ega samasugust mõju jalgrattateede vajadusele.

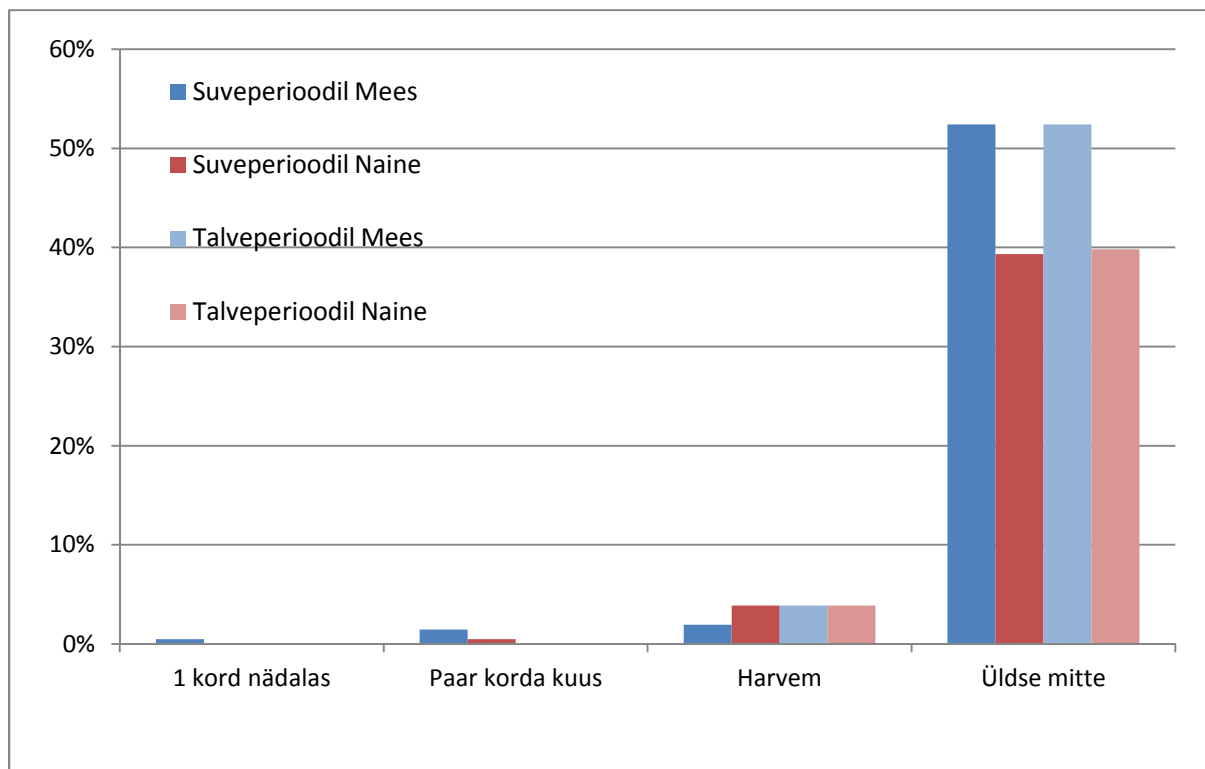
Joonistel 3.6 kuni 3.9 on esitatud tulemused küsimuste osas, mis puudutas vastanute osalemist lühematel (kuni pool päeva) ja pikematel jalgrattamatkadel. On tähelepanuväärne, et peaaegu kõik vastanud kasutavad jalgratast ka sel eesmärgil, kuigi seda tehakse harva- paar korda kuus või harvem. Tähelepanuväärselt kõrge on see ka mitte-suveperioodil, ulatudes pea kõigis vanusegruppides 65-80%-ni. Siit saame järeldada, et jalgrattakasutus lühemate või pikemate matkade või väljasõitude teostamiseks jätkub ka väljaspool suveperioodi, kuni ilmastikutingimused seda veel lubavad.



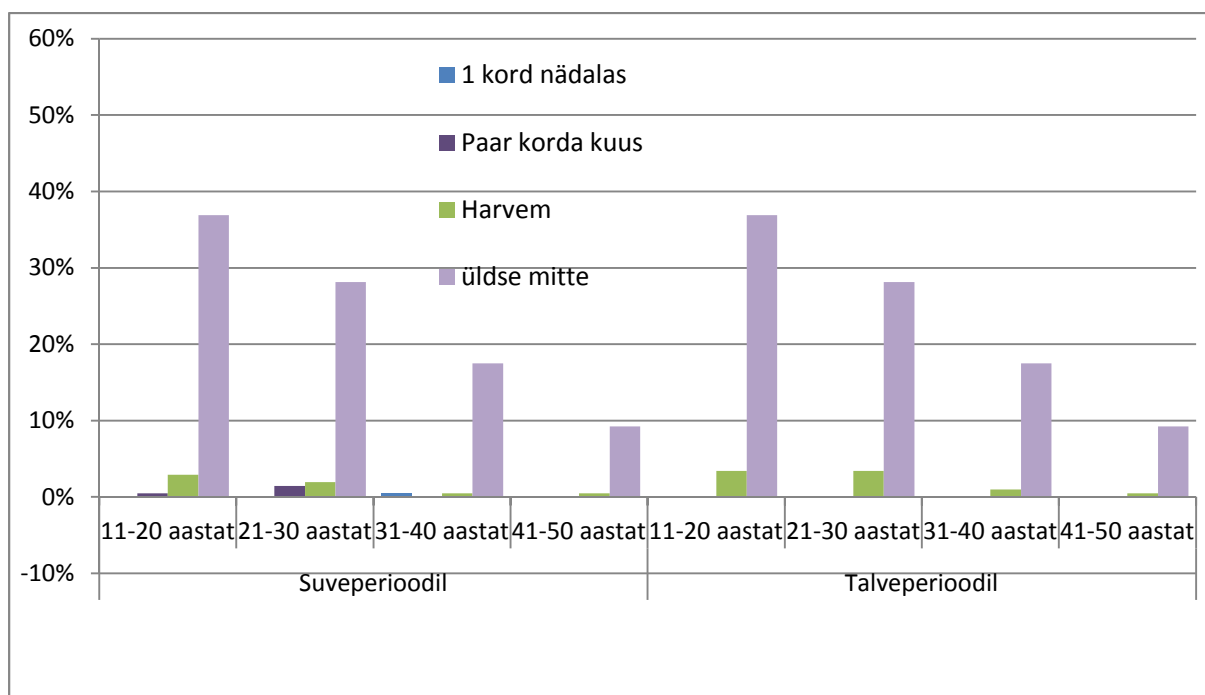
Joonis 3.6. Osalus lühikestel jalgrattamatkadel suvisel ja talvisel ajal soo lõikes.



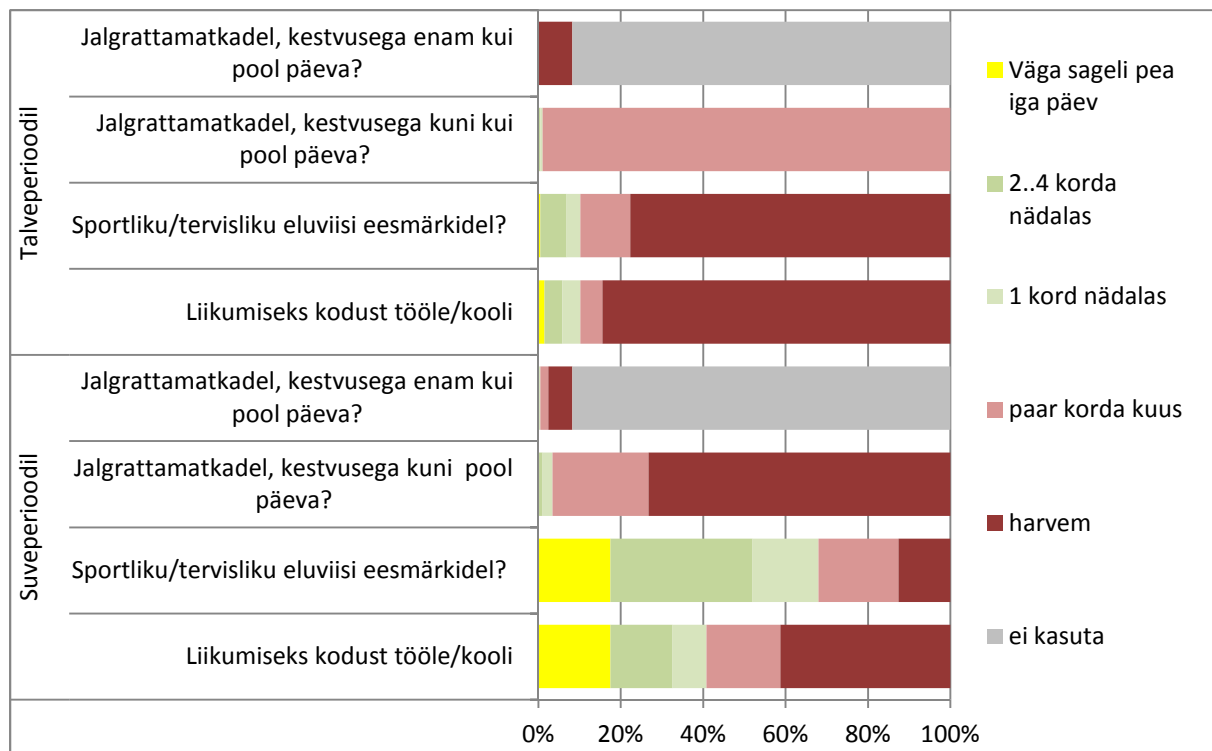
Joonis 3.7. Osalus lühikestel jalgrattamatkadel suvisel ja talvisel ajal vanuse lõikes.



Joonis 3.8.Osalus pikematel jalgrattamatkadel suvisel ja talvisel ajal soo lõikes.



Joonis 3.9.Osalus pikematel jalgrattamatkadel suvisel ja talvisel ajal vanuse lõikes.



Joonis 3.10. Jalgrattakasutuse põhjused ja sagedus kokkuvõtvalt.

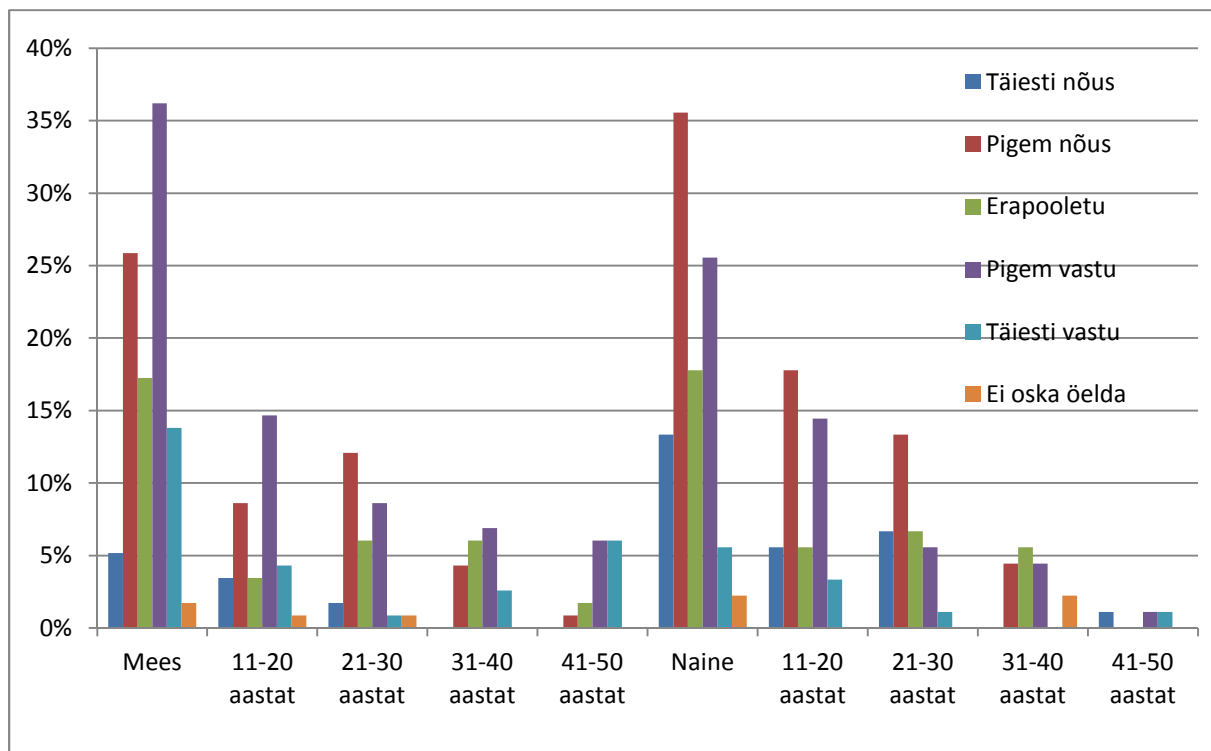
Joonisel 3.10 on esitatud kokkuvõtte jalgrattakasutuse sagedusest ja põhjustest nii suvisel kui mitteduvisel perioodil. Nagu tulemustest näha on suvisel perioodil domineerivateks põhjusteks just sport ja ka arvestaval määral töö või koolis käimine jalgrattaga.

Talveperioodil väheneb jalgrattakasutus märgatavalt, see toimu kas harva või väga harva (paar korda kuus).

Järgmine grupp küsimusi käsitles probleeme seoses jalgrattaliiklusega. Nende teada saamiseks esitati intervjuueeritavale mitmeid väiteid, millega neil oli võimalik kas nõustuda või mitte, või jääda erapooletuks/neutraalseks. Esitatud graafikutel on toodud vastused esitatud väidete, aga ka vastanute soo ja vanuserühma kaupa (% vastavalt siis vastanud meestest/naistest)..

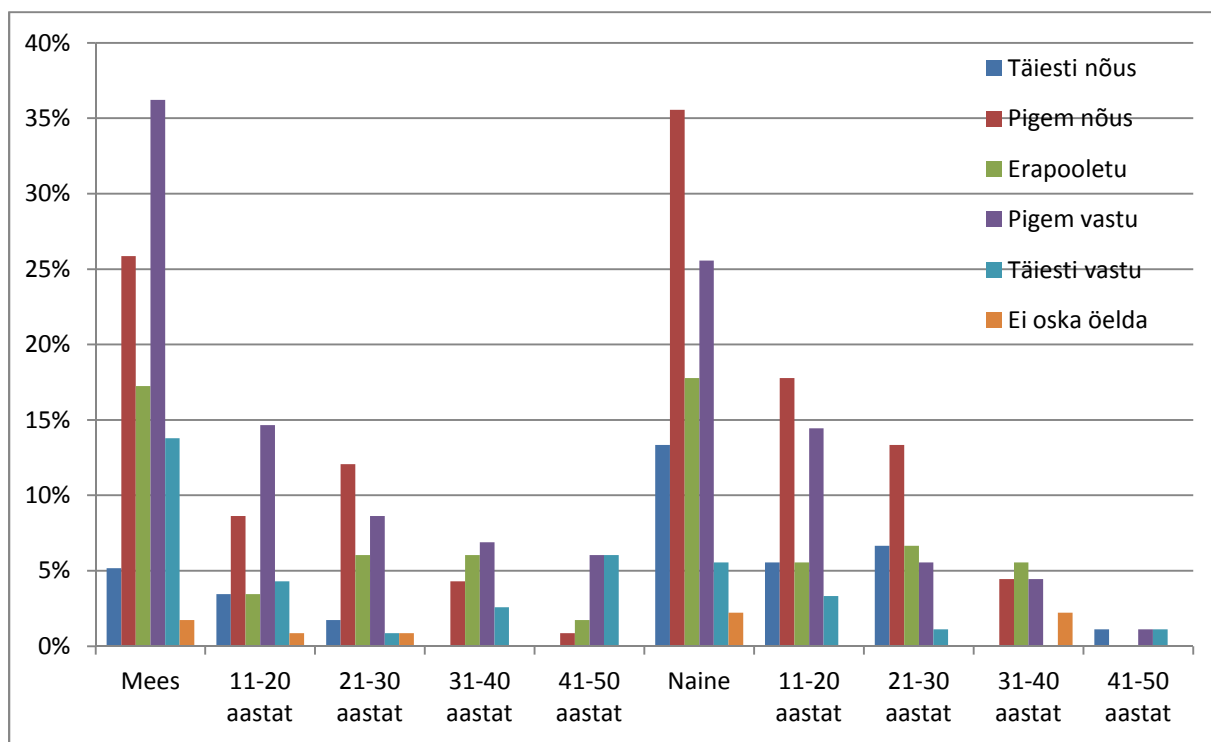
Esimeseks väiteks oli:

„Jalgrattasõit on liiklusohutlik“ (joonis 3.11). Selle väitega olid nõus või pigem nõus pea kolmandik vastanud meestest ja peaaegu pooled naistest. Samas peaaegu pooled vastanud meestest selle väitega ei nõustunud, nagu ka ca 40% naistest. Üsna palju oli ka selliseid vastanuid nii mehi kui naisi, kes jäid väite suhtes erapooletuks. Seega saame kokkuvõttes kinnitada, et mehed on jalgrattaliikluse ohtlikkuse suhtes mõnevõrra vähem kriitilised kui naised, kelle hinnangul on ohtlikkus tähelepanuväärselt kõrge ja ilmselt seetõttu ka jalgratta kasutust piirav faktor.



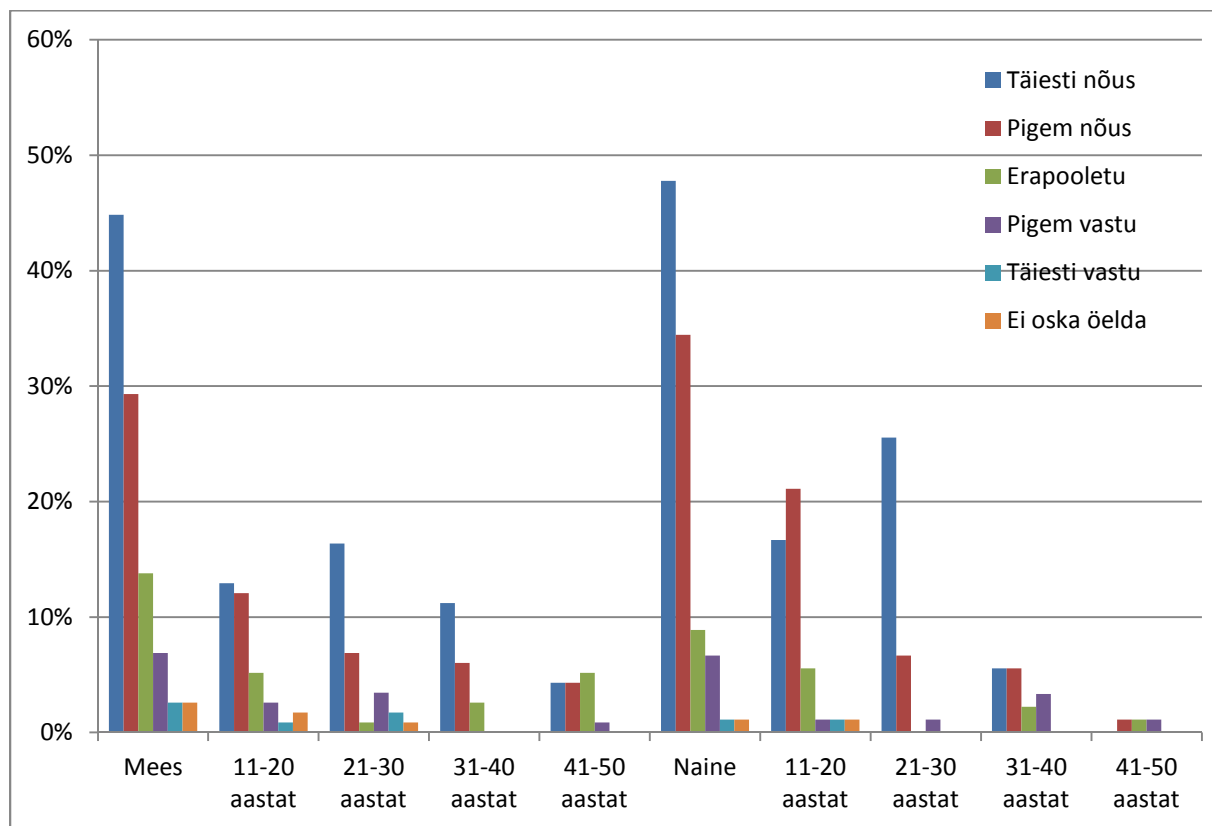
Joonis 3.11. Nõustumine väitega: „Jalgrattasõit on liiklusohtlik“ (% vastavalt vastanud meestest/naistest)

Järgmise väitena tõstatati probleem jalgratta- ja jalgsiliikluse konfliktidest. Siin olid mehed sellele väitele pigem vastu (umbes pooled vastanuist), sellega nõustus või pigem nõustus umbes kolmandik vastanuist. Naiste arvamused on pigem pooldavad (ligi pooled) või neutraalsed (18%).



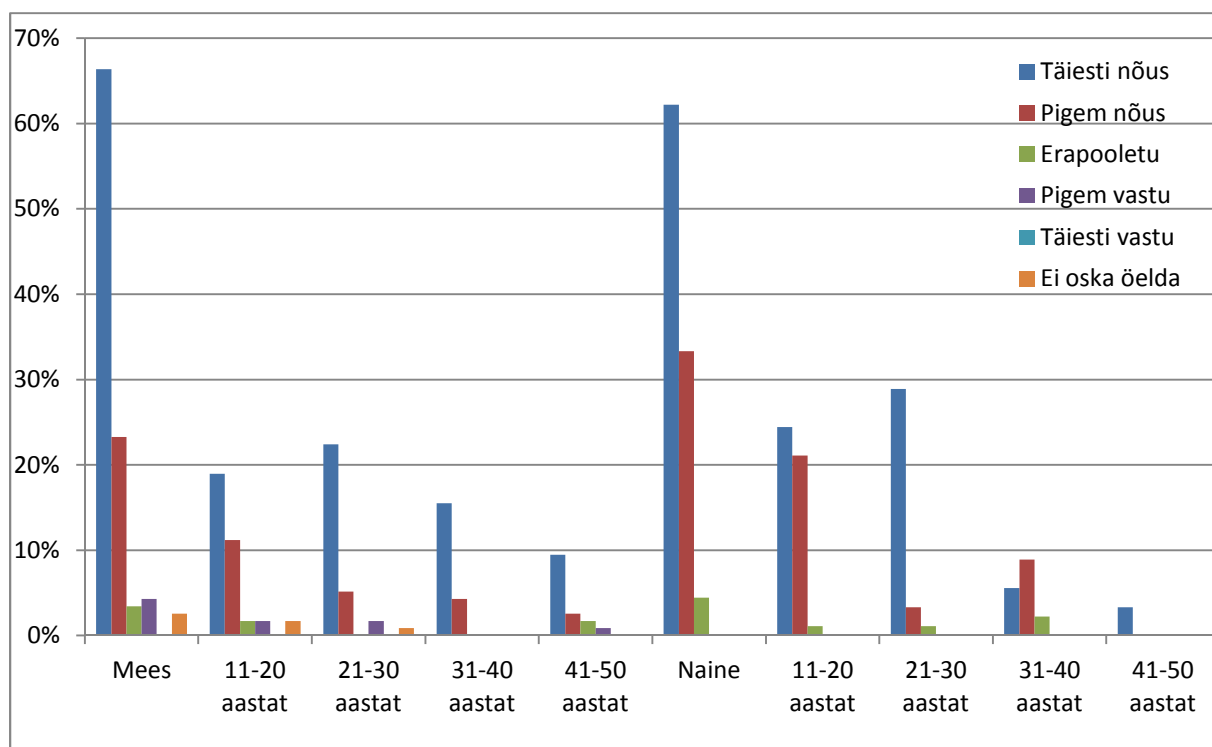
Joonis 3.12. Nõustumine väitega: „Jalgratta- ja jalgsiliikluse vahel esineb palju konflikte“

Väitega „jalgrattateid on vähe“ nõustus enamik vastanuist (u.75% meestest ja >80% naistest), selle väitega mittenõustunuid on äärmiselt vähe, vanusegrupi suurenedes kasvab mõnevõrra küll erapooletute osa. Kõige kriitilisemad jalgrattateede arvu osas on 21-30 aastased.



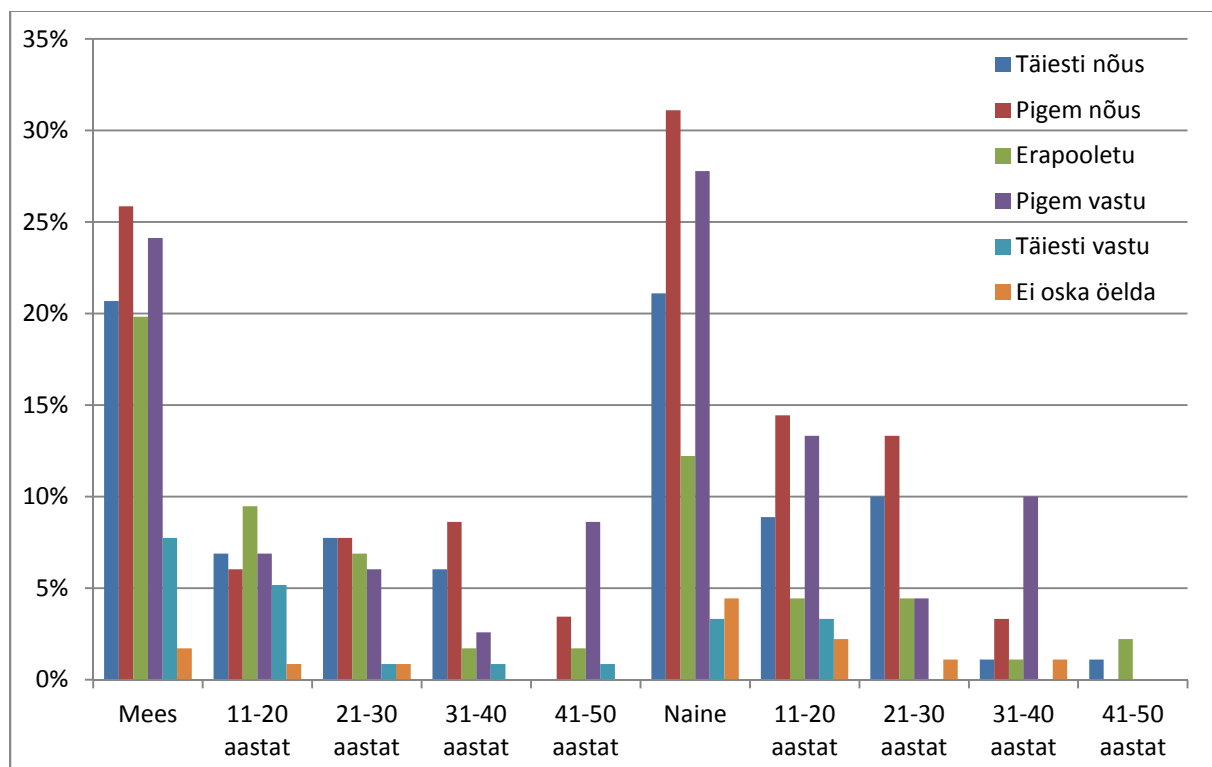
Joonis 3.13. Nõustumine väitega: „Jalgrattateid on liiga vähe“

Eelmisest siiski märgatavalt erinevaid tulemusi saadi küsitluses väite „Jalgrattateede võrk on katkendlik“ kohta (joonis 3.14). Selle küsimuse osas on vastused sellised. Kus ligi 90% osas meestest on selle väitega nõus või pigem nõus ja sama on üle 90% naistest. Selle väitega mittenõustunuid on vähe ja täiesti vastu väitele ei olnud ükski vastanu.

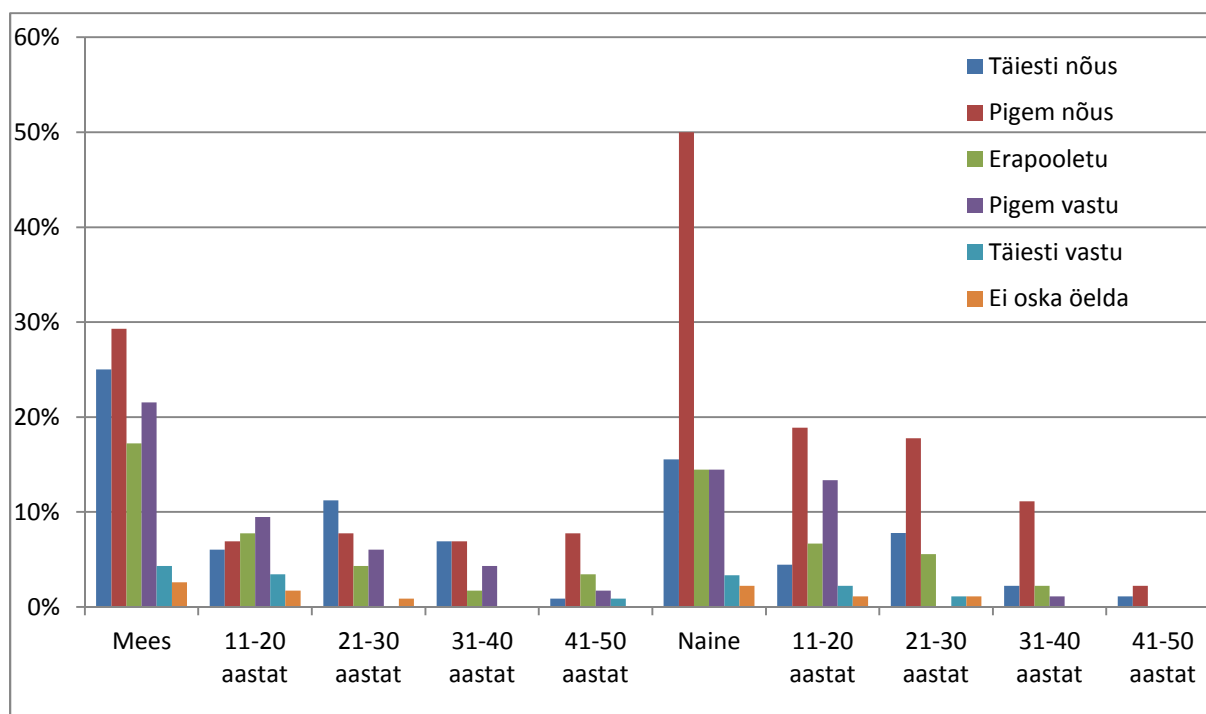


Joonis 3.14. Nõustumine väitega: „Jalgrattateede võrk on katkendlik“

Vastused küsimusele jalgrattateede kvaliteedi kohta (joonis 3.15) olid aga eelnevate küsimustega tunduvalt enam jagunenud nii nõustunute kui mittenõustunute vahel. Kuigi üldiselt domineerivad kergelt nõustuvad vastused, seda nii meeste kui naiste hulgas, siis samas on ka üsna palju neid, kes selle küsimuse osas on pigem neutraalsed või pigem vastu. Ilmselt on siin vastused sõltuvad sellest, kus vastanu jalgrattaga liigub ja milline on tema isiklik kogemus.



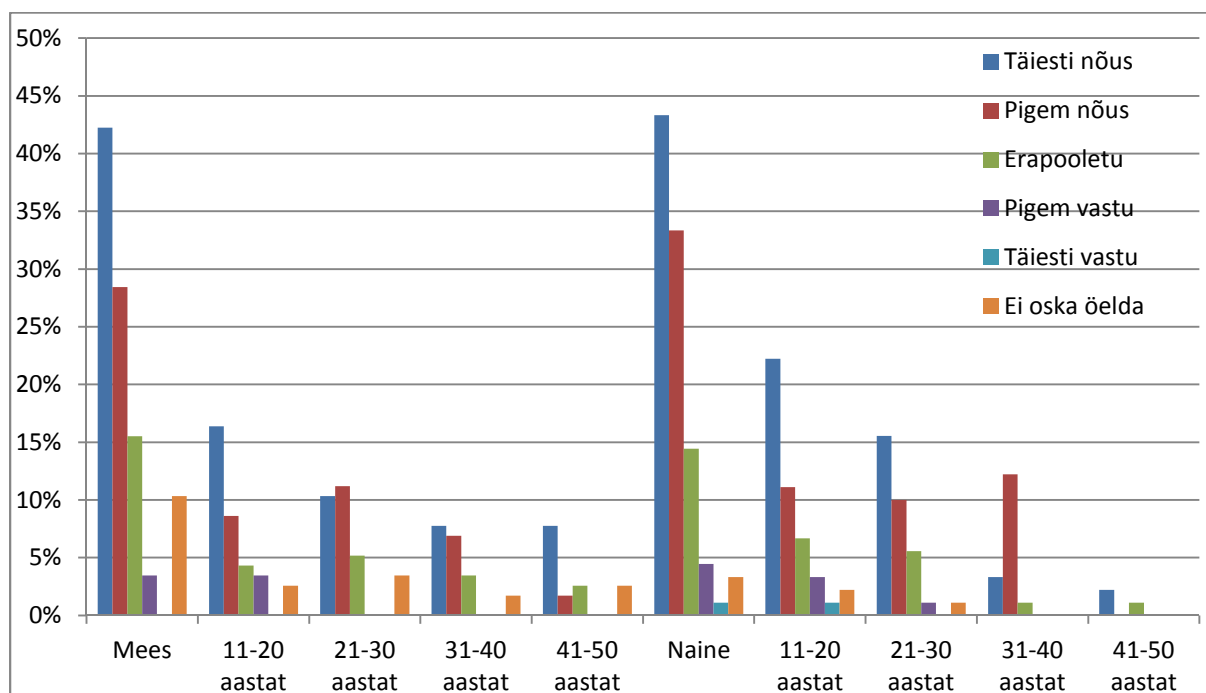
Joonis 3.15. Nõustumine väitega: „Jalgrattateede kvaliteet on halb“



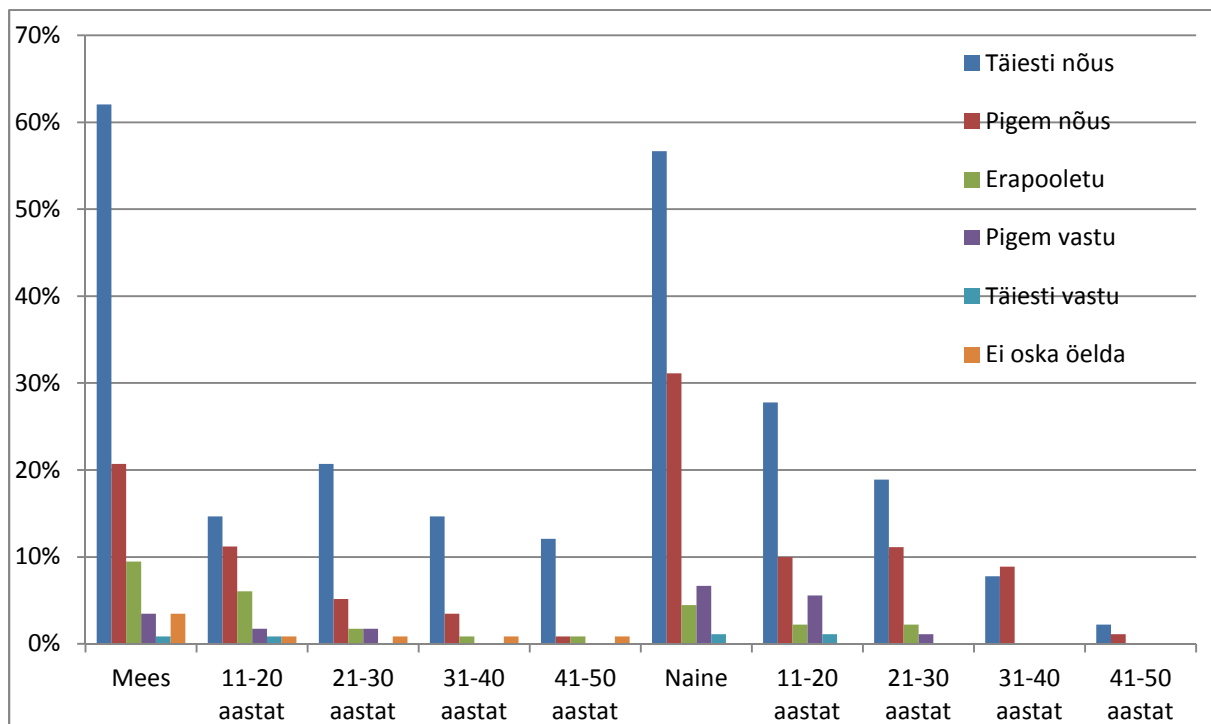
Joonis 3.16. Nõustumine väitega: „Jalgrattaliiklust ei arvestata kui liikumisviisi“

Järgmine väide puudutas üldisemat hoiakut jalgrattaliikluse kui liikumisviisi arvestamise suhtes. Vastused on esitatud joonisel 3.16. Üldiselt ollakse väitega nõus või pigem nõus, samas on ka neutraalseid vastuseid üsna palju, nagu ka väitega pigem mittenõustunud. Märkimisväärne on tulemus, kus naised on väitega enam nõus (ca 2/3 vastanuist) kui mehed (veidi üle poolte).

Joonistel 3.17 ja 3.18 on esitatud vastuste jagunemine teema lõikes, mis puudutas jalgratta hoidmisevõimalusi ja turvalisust. Siin on vastanud olukorra suhtes äärmiselt kriitilised, absoluutne enamus on nende väidetega nõus või pigem nõus, kusjuures suuremaks probleemiks peetakse just rattahoidlaste turvalisust.

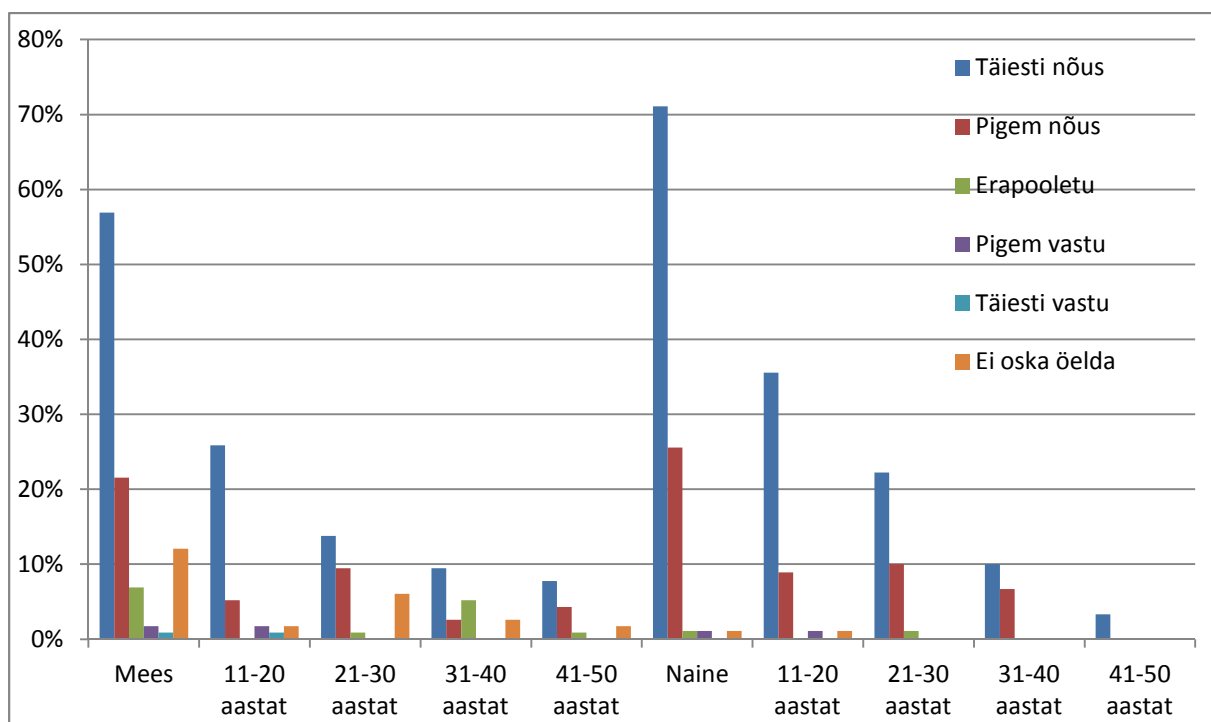


Joonis 3.17. Nõustumine väitega: „Jalgrattahoidlaid on vähe“



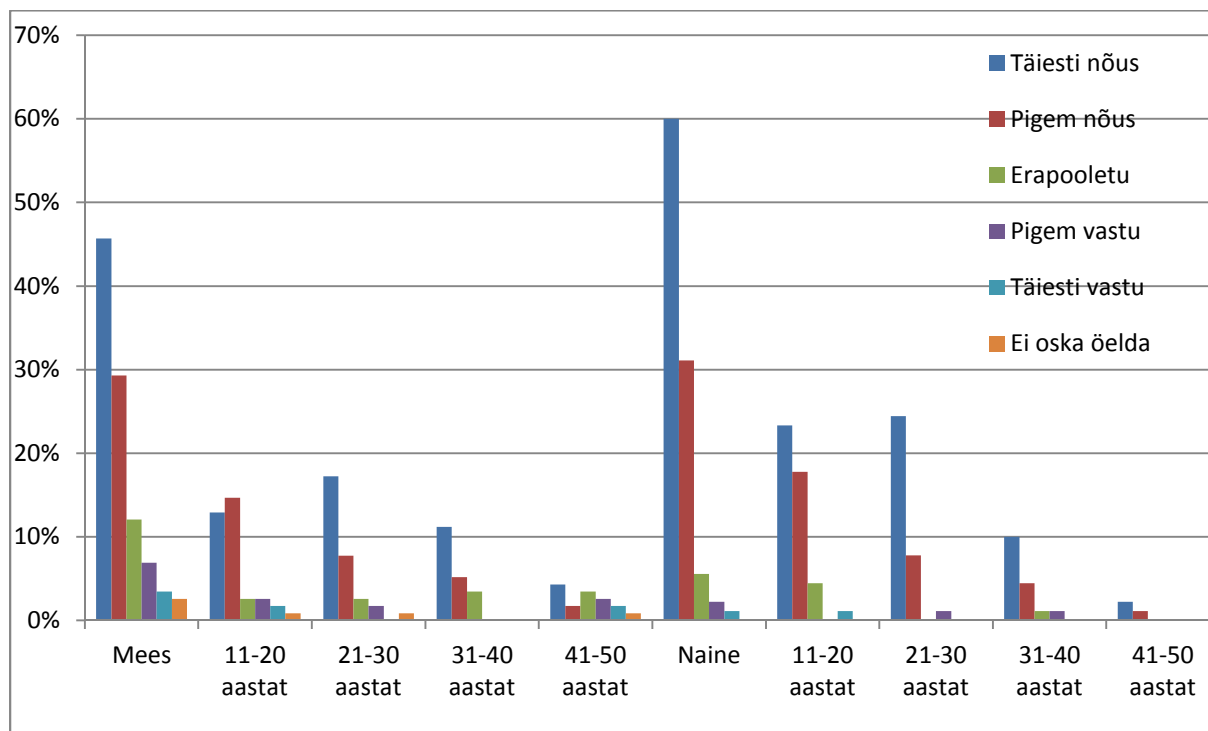
Joonis 3.18. Nõustumine väitega: „Jalgrattahoidlate turvalisus jätab soovida“

Viimase probleemina esitati intervjueritavatele küsimus jalgratta transpordivõimalustest ühissõidukites (joonis 3.19). Ka siin on vastused domineerivalt nõus või pigem nõus, samas kui päris suurel osal vastanuist selle väite osas isiklik arvamus puudub, mis ilmselt viitab sellele, et puudub kas vastav kogemus või vajadus. Väitele vastuolevaid on tähelepanuväärselt vähe.



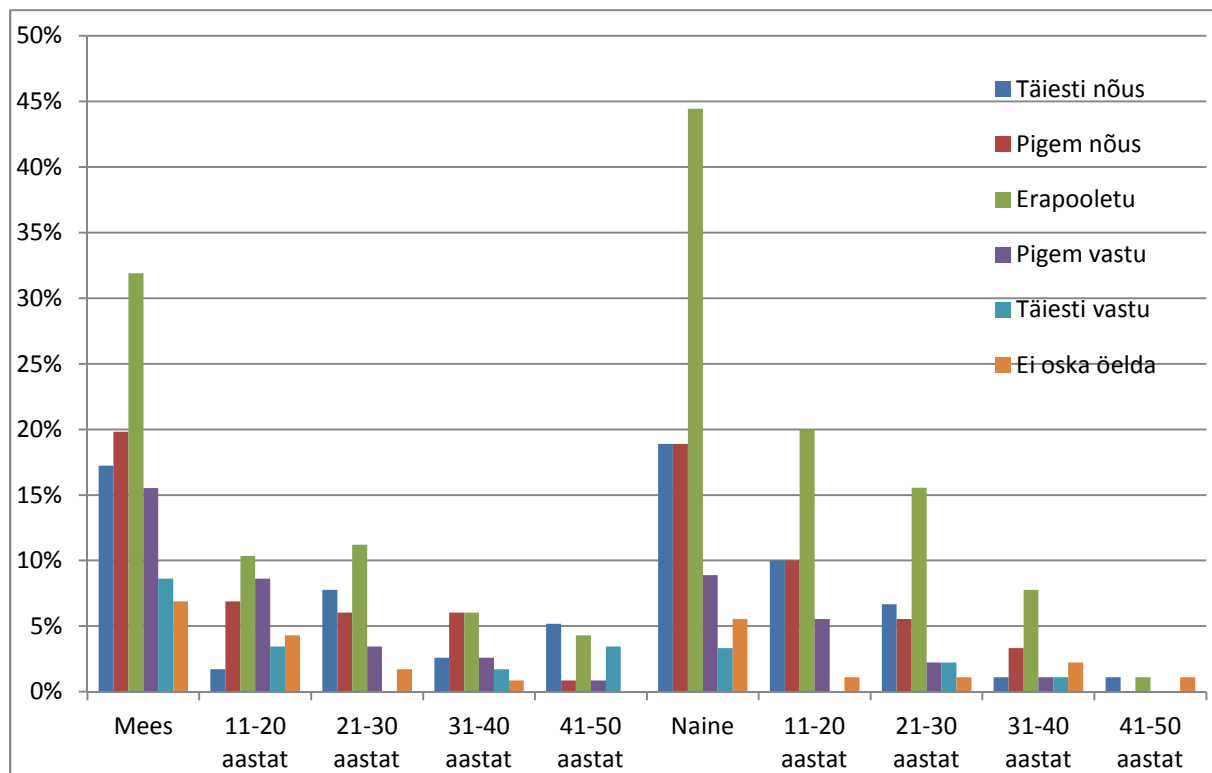
Joonis 3.19. Nõustumine väitega: „Jalgratta transport ühissõidukis on keeruline või võimatu“

Järgmine grupp küsimusi puudutas vastanute hoiakuid jalgrattakasutuse suurenemise võimaluste ja aspektide osas. Vastanuile esitati rida väiteid, mille osas sooviti saada teada vastanu arvamust, kas väitega nõustuda või mitte.



Joonis 3.20. Nõustumine väitega: „Ma kasutaks jalgratast tänasest enam, kui jalgrattateede võrk ja kvaliteet oleks parem“

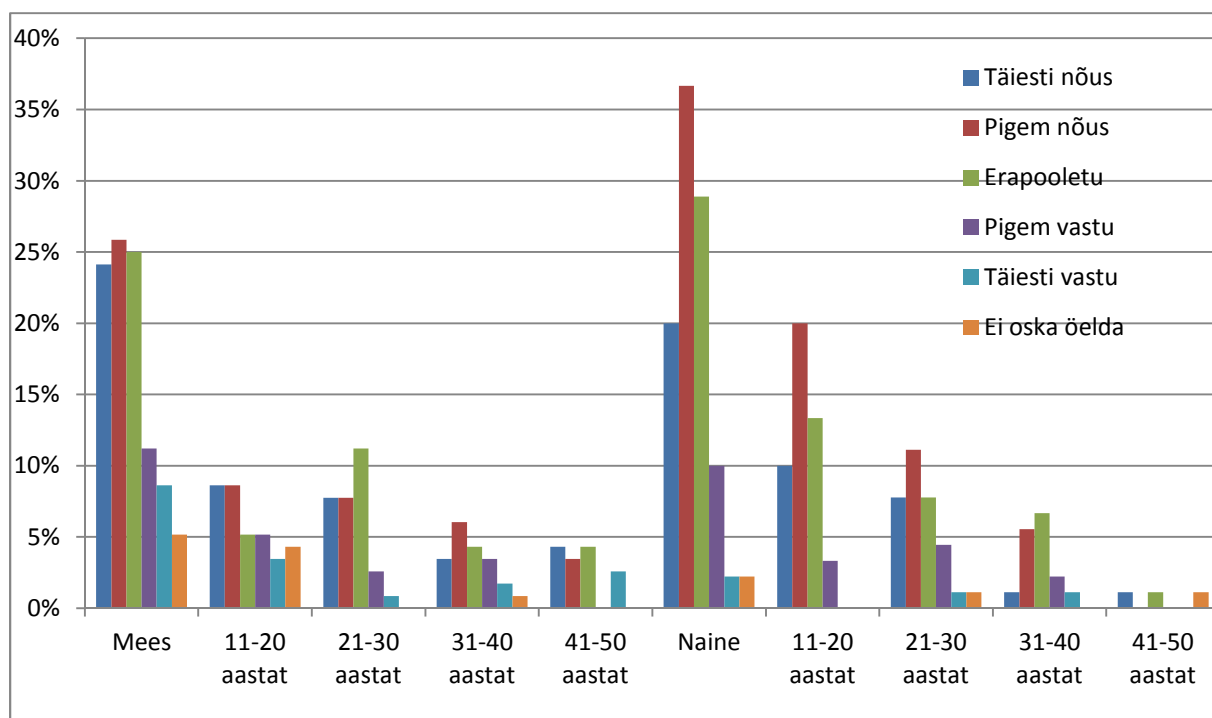
Esimese probleemina tõstatati küsimus selle kohta, kas vastanud kasutaks jalgratast enam, kui jalgrattateid oleks enam ja nende kvaliteet parem kui täna. Selle küsimuse osas on enamus vastanuid nõus või pigem nõus, kusjuures (naised on selles osas enam nõus kui mehed, mittenõustunuid on suhteliselt vähe (meestest veidi üle 10%, naistest alla 5%), kuid siiski jääb 12% meestest ja 5% naistest erapooletuks. Siiski saame siinkohal teha järelduse, et jalgrattateede arendamine omab vähemalt vastanute arvates olulist mõju ka jalgrattakasutuse suurenemisel!



Joonis 3.21. Nõustumine väitega: „Ma kasutaks jalgratast tänasest enam, kui kütus muutub tänasega võrreldes oluliselt kallimaks“

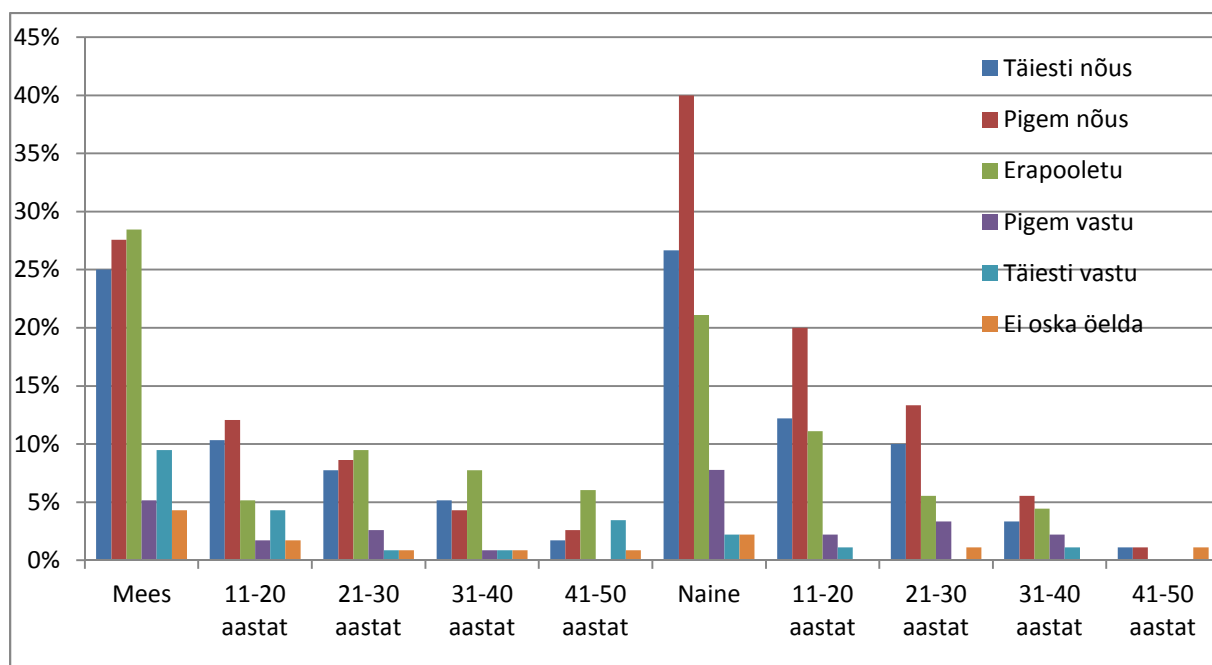
Järgmisena uuriti vastanute arvamust, kas mõned nõ jalgratta-välised arengud võiksid olla stiimuliks jalgrattaliikluse suurenemisele. Esimese väitena tõstatati kütusehinna oluline tõus (joonis 3.21).

Vastuseid vaagides on tähelepanuväärne see, et siin domineerivad pigem erapooletud, neutraalsed vastused, millele järgnevad nõustuvad. Meeste osas on eitavaid vastuseid mõnevõrra enam, samas suureneb vanuse suurenedes erapooletute osa ja väheneb mittenõustunute osa.



Joonis 3.22. Nõustumine väitega: „Ma kasutaks jalgratast tänasest enam, kui autoliiklus ummistub tänasega võrreldes märgatavalt“

Väitele „...ma kasutaks jalgratast tänasest enam, kui autoliiklus ummistub tänasega võrreldes märgatavalt“ - saadud vastused on teatud määral sarnased eelmisele küsimusele antud vastustega. Ka siin on pooldavaid enam, kuid tähelepanuväärselt palju ka erapooletuid. Samas on ka mittenõustunuid küllaltki palju.



Joonis 3.23. Nõustumine väitega: „Ma kasutaks jalgratast tänasest enam, kui ühistransporditeenus muutub ebasobivamaks.“

Viimase aspektina küsitluses jalgrattaliikluse potentsiaali osas käsitleti ühistransporditeenuse kvaliteedi mõju potentsiaalsele jalgrattakasutusele Tallinnas. Ühistransporditeenuse ebasobivaks

muutmine on umbes poolte meeste ja 2/3 naiste arvates mõjufaktoriks jalgrattakasutuse kasvule. Samas on ka siin umbes veerand vastanutest erapooletud. Lõpuks on esitatud ka kokkuvõtte vastanute poolt esitatud kommentaaridest ja märkustest.

Muud kommentaarid ja arvamused

1 Kui ma ei tunneks end jalgratturina pidevalt ohus. Tallinna autojuhid on üsna agressiivsed, eriti tiipitudidel.

2 Kui saaks endale parema ratta lubada ja kui töö/kooli/kodu vahemaad väiksemad oleksid (sõita ühel suunal mitte üle 20 min).

3 Jalgratta hoidmine oleks turvaline; turvega parklad poodide jms ees

4 ei oska öelda

5 tehke jalgratas popiks

6 Jalgratast peaks olema võimalik hoida ka sellistel juhtudel, kui lähed poodi, kooli etc. Paljudes kohtades on seda peaaegu võimatu teha, väga ei kujuta pilti, et paned kuhugi ratta, kui lähed Kaubamaja (Jah, on võimalus panna see reelingu külge, mis on Kaubamaja esimesekorruse ukse juures, Estonia pstl, kuid see pole otseselt selleks mõeldud ja oleks väga imelik, kui seal järsku oleks ca 20 jalgratast)

7 Jalgrattaliiklusele antaks vähemalt kesklinna piirkonnas prioriteet

8 kui jalgrataid ei varastata pidevalt

9 Peamine põhjus, kui jalgrattateed oleks olemas ning kasutuskõlblikud.

10 Tahaks seda tunnet, et jalgrattur on teistega võrdväärne liikleja, mitte niisama tühikargaja või "tervisesportlane". Praegu on suhtumine kehv eelkõige, kui see muutuks, oleks parem rattaga igapäevaseid sõite teha, praegu on tunne, nagu "jääks ette".

11 Jalgrattateede kvaliteet ning üksteisega arvestamine peab oluliselt paranema, et jalgratast kui liiklusvahendit arvestama hakkaksin. Jalgratturid on ise kohati samamoodi liiga nn enda mätta otsast vaatajad. Rulluisutajad ja jalakäijad on nendest väiksemad siis seega saavad nemad nendele suunatud autojuhtide pahameele endile pahatihti :)

12 Liiklusseadus reglementeeriks piisavalt täpselt jalgratturi õigused ja kohustused.

13 Tervislik

14 Tehakse ühtlast ja äärekivideta ülesõite jalgratturitele

15 Ma oleks nõus kasutama jalgratast tunduvalt enam, kuid see eeldab, et ilm oleks parem, kui selle aasta pikk talv ja vihmased suvi ja sügis

16 tahan sportlikku eluviisi järgides linna jõuda, kas tööle või niisama aja veetmiseks. Kui jalgratta teed kehvad, siis lõhub see ratast ja nii tuleb tervisliku liikumise asemel auto valida...

17 Ilm muutuks paremaks

18 Ei peaks lapsi transportima ja töö iseloom muutuks

19 Jalgrataste parkimine muutub turvaliseks

20 jalgratast peaks olema võimalik ohutult hoida, hetkel kõik rattasõidud algavad ja lõppevad kodus. Ei julge jätta ratast mitte kuhugile avalikku kohta

21 Oleks, kus ratast turvaliselt hoida.

22 Nii kaua kui jõuan jala igale poole vähem kui poole tunniga ei näe ma vajadust kiirema liikumisvahendi järele. Põhiliselt puudub huvi jalgratta vastu, kuna ei soovi oma närve ruineerida.

23 Kui tekitataks bussidesse/rongidesse rohkem ruumi, nii et rattaga mahuks sinna normaalselt ära.

24 Oleks ainult väiksem maa läbida...

26 Ma teeks Tallinnas oluliselt rohkem igapäevasõite jalgrattaga, kui oleks turvaline rattahoiu võimalus.

27 jalgratta turvaline hoidmine

28 Kui asutuste-kaupluste juures oleks turvaline rattahoidla, siis kasutaksin rohkem ja pidevalt ratast. Praegu on ratas pigem sportimisvahend, sest asjaajamiseks ei sobi varastamisohu pärast.

29 elan linnast välja ja sellega seoses oma autost sõltuv

30 jalgrattahoidmine linnas oleks vaja muuta turvalisemaks. Vargad varastavad ka keldritest. Ei ole kuskil hoida jalgratast.

31 Kui sihtkohas, näiteks tööl, oleks võimalik ratas turvaliselt ja mugavalt ära parkida.

32 Jalgrattarajad linnades oleksid laiemad, jalgrattateed oleksid ühendatud, juhilubade saamisel vms sõidukijuhi koolituse või järelõppekestel selgitataks neile jalgrattureid kui osapooli ja muudetakse liiklust sellest tulenevalt arvestavamaks, lõpetatakse võltskergliiklusteede võõpamine (vaadake halba eeskuju Tallinna Liivalaia tänavalt), eririietuse (vihma, pori ja lörtsiga sõitmiseks) suurem pakkumine kauplustes, jalgratta ohutum paigutamine parkimiseks (varguste jm vastu - nt 60-80% jalgrattahoidlatest väänab velgi või kriibib raami), palju muid põhjuseid

33 3.2-3.4 ei anna küsimusele mingit vastust, sest autot ratta vastu ei vahetaks keegi ümber, kui rattaga lihtsalt linnas sõita võimalik pole. Ühistransport on praegu juba piisavalt ebasobiv. seega sõidan autoga, käin jala või sõidan rattaga. viimasega linnas aga palju sõita ei saa, sest rattateed on mingite amatööride poolt joonistatud ja tegelikult neid kasutada ei saa. kui ka mingi korralikum lõik eksisteerib, siis jalutab seal kohe mingi mutt või hoopis kari kepikõndijaid. linnas ja ka TTÜ ees pole Eesti tingimustele vastavalt ratast võimalik parkida. eriti rõve on vihmade ilmaga ratas lagedataeva alla jätta ja siis pärast end märjaks istuda. kirjutaks veel, kuid see riba siin liiga pisike ;) edu

34 elan linnast liiga kaugel, et jalgrattaga sõidule aega kulutada

35 Suurim probleem rataste puhul on see, et tahaks kohale jõudes olla siiski puhas, aga jalgrattaga sõitmine ei ole niivõrd puhastav. :)

4. JALGRATTALIIKLUSE OHUTUS TALLINNAS

Nagu selgus ka eelmises peatükis esitatud jalgrattakasutajate arvamusest on lisaks jalgrattateede võrgustiku probleemidele üheks peamiseks probleemiks Tallinnas jalgrattaliikluse ohutus. Seetõttu on käesolevas peatükis esitatud põhjalik ülevaade Politsei- ja Piirivalveameti poolt Tallinnas registreeritud liiklusõnnetustest, kus PPA andmetel osales jalgrattur.

Möödunud kümne aasta jooksul (1. jaanuar 2002 kuni 1. jaanuar 2012) on Politsei- ja Piirivalveameti andmebaasi andmetele jalgratturite osalusel Tallinnas registreeritud 366 liiklusõnnetust, milles hukkus 5 ja sai vigastada 361 jalgratturit. Valdav õnnetuseliik on kokkupõrge sõidukiga küljelt (kõlgnokkupõrge).

Enamik jalgrattaõnnetusi toimus meessoost jalgratturitega. Meestega toimunud õnnetused moodustasid kõikidest jalgrattaõnnetustest 78,1%. Sealhulgas juhtusid kõik viis hukkunuga lõppenud jalgrattaõnnetused meestega.

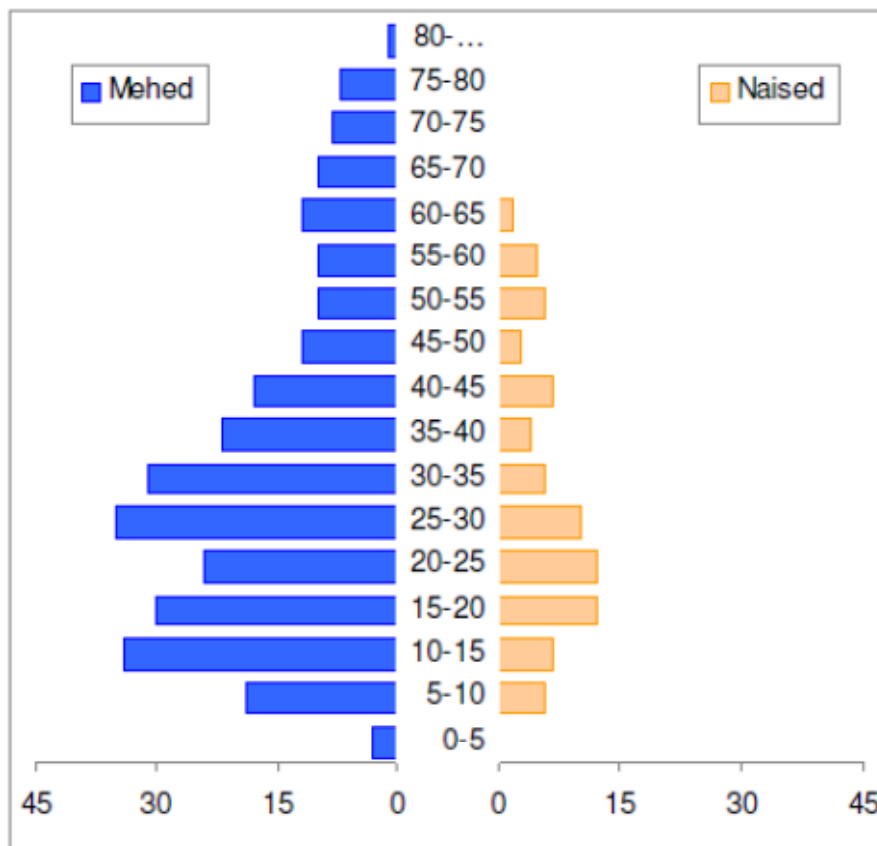
Kõige enam õnnetusi juhtus täiskasvanud jalgratturitega. Täiskasvanud jalgratturitega toimunud möödunud kümnel aastal kokku 248 liiklusõnnetust, mis moodustab kõikidest jalgrattaõnnetustest 66,5%. Sealhulgas juhtus täiskasvanutega kaks hukkunuga õnnetust.

Kuigi eakate jalgratturitega toimus 24 liiklusõnnetust, lõppesid koguni kolm neist hukkumisega. Liiklusõnnetustes hukkunud jalgratturid olid vanuses 52 kuni 77 eluaastat.

Eelkooli- ja kooliealistega õnneks möödunud kümne aasta jooksul hukkunuga jalgrattaõnnetust ei toimunud. Vanusgruppide lõikes oli õnnetuste jagunemine järgnev:

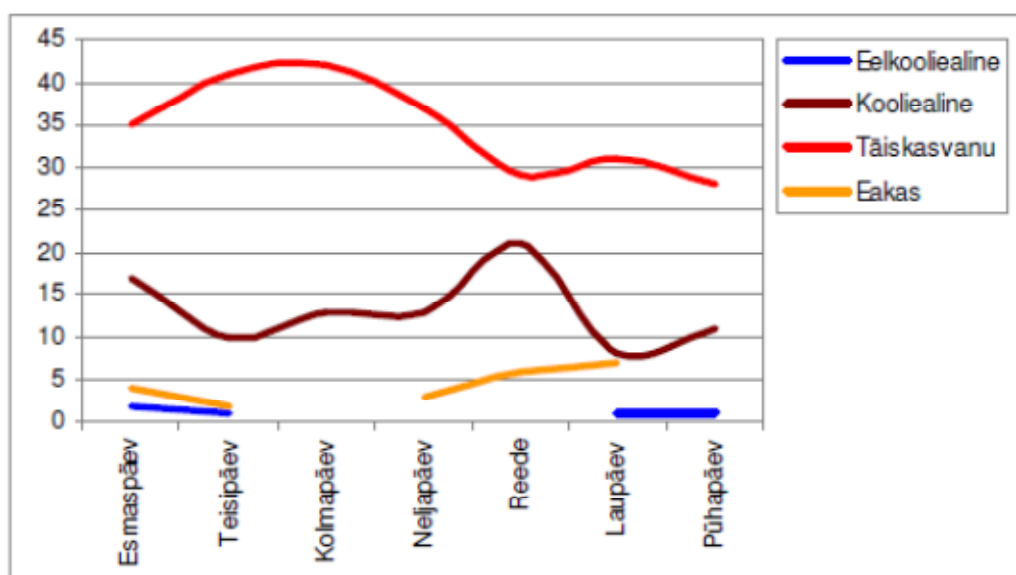
- eelkooliealised (kuni 7-aastased) – 8 õnnetust (8 vigastatut);
- kooliealised (7-18-aastased) – 93 õnnetust (93 vigastatut);
- täiskasvanud (18-65-aastased) – 243 õnnetust (2 hukkunut, 241 vigastatut);
- eakad (üle 65-aastased) – 22 õnnetust (3 hukkunut, 19 vigastatut).

Vanusgruppide lõikes juhtub enim liiklusõnnetusi 25-30-aasta vanuste jalgratturitega. Riskigruppi kuuluvad ka 10-20-aastased ja 30-35-aastased mehed. Eakate naissoost jalgratturitega ei toimunud möödunud kümne aasta jooksul ühtegi liiklusõnnetust.



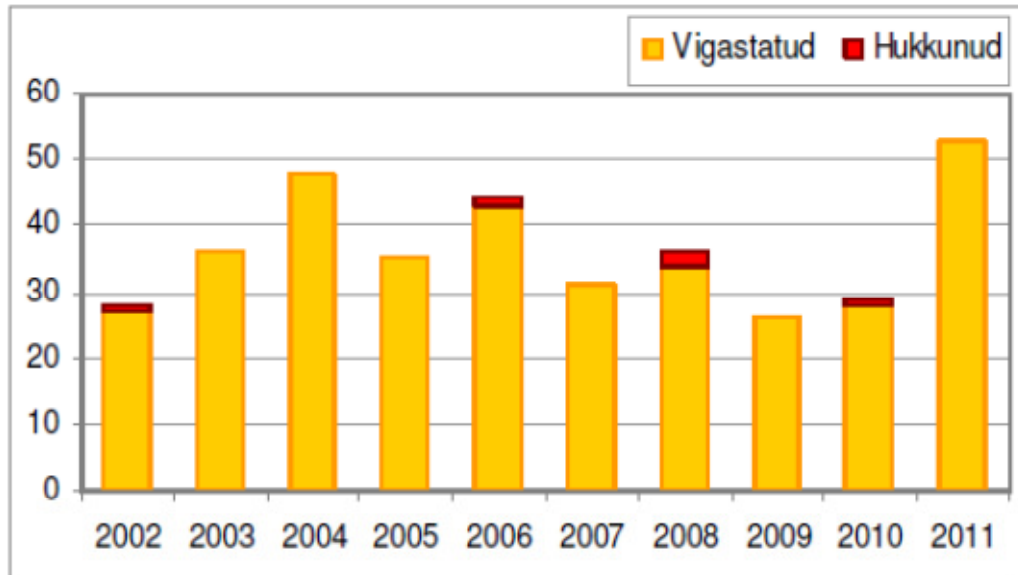
Joonis 4.1. Jalgrattaõnnetustes osalenud vanuse ja soo lõikes.

Vanusgruppide lõikes on märgata õnnetuste erinevust nädalapäevade kaupa. Täiskasvanutega toimub rohkem õnnetusi nädala keskel ning nädala lõpus õnnetuste arv veidi väheneb. Samas kooliealistel suureneb just reedel õnnetuste arv. Eakate ja eelkooliealistega juhtub vähem õnnetusi ja nende toimumise sagedus on seetõttu rohkem juhuslik. Möödunud kümne aasta jooksul ei toimunud eakatega kolmapäeval ja pühapäeval ühtegi õnnetust. Eelkooliealistega ei juhtunud samal ajavahemikul ühtegi õnnetust nädala sees kolmapäevast reedeni.



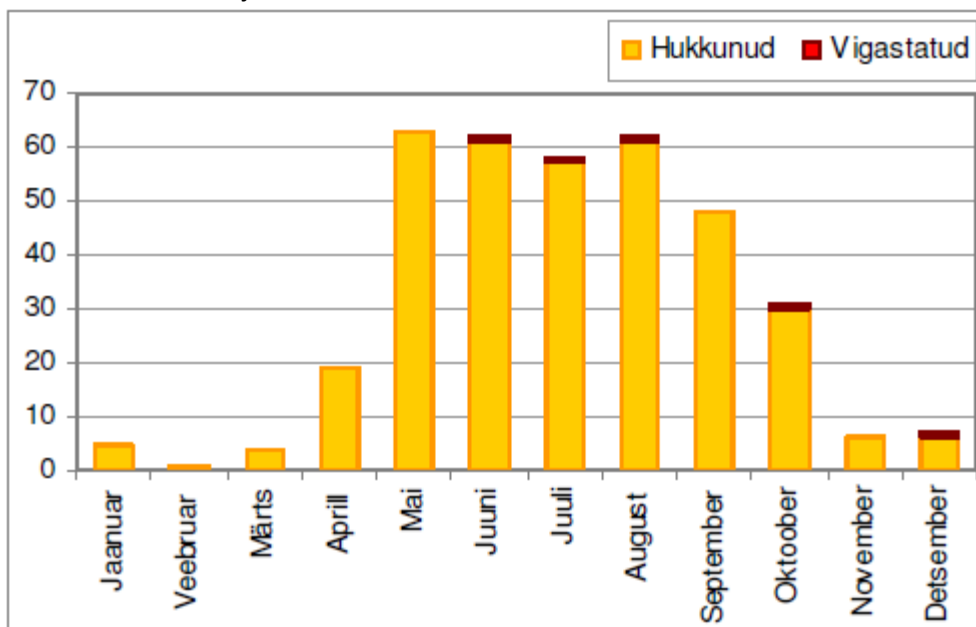
Joonis 4.2. Jalgrattaõnnetused nädalapäeva ja osalenu vanuserühma lõikes

Aastate lõikes ei ole märgata ühest õnnetuste arvu arengutendentsi. Varieeruvus aastate kaupa on suur. Möödunud kümnendi kõige väiksem õnnetuste arv oli 2009. aastal. Samas 2011. aastal juhtus jalgratturitega võrreldes kahe aasta taguse perioodiga kaks korda rohkem õnnetusi. Liiklusõnnetustes hukkus kaks jalgratturit 2008. aastal. Lisaks toimus hukkunuga jalgrattaõnnetus viimasel kümnendil veel kolmel aastal.



Joonis 4.3. Jalgrattaõnnetustes kannatanud aastate lõikes

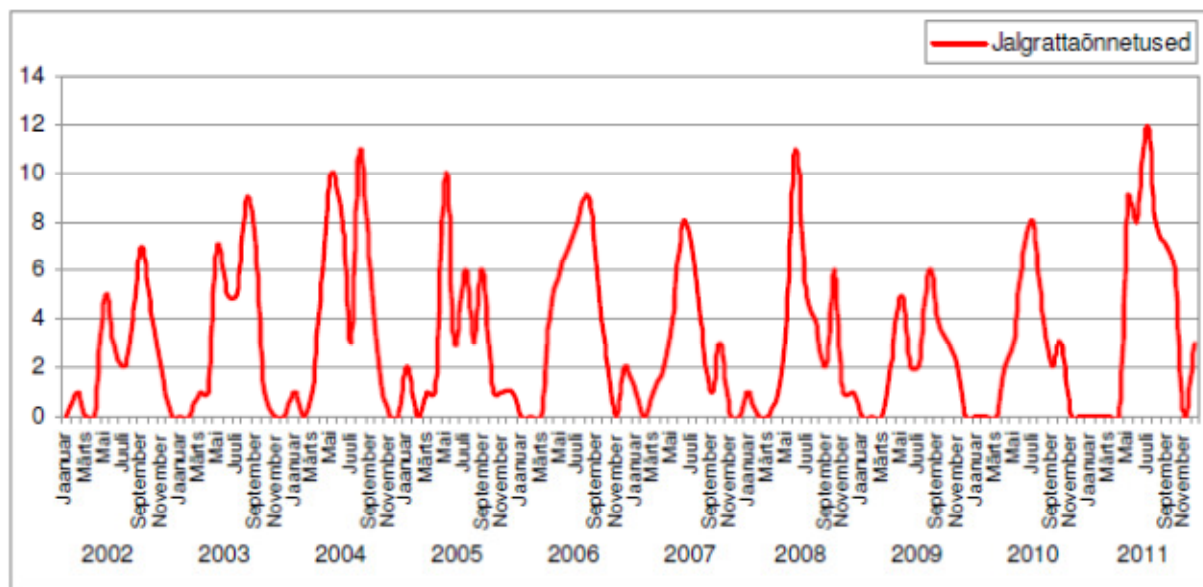
Kõige õnnetusterikkam on periood maist septembrini, kui jalgrattakasutus on kõige intensiivsem. Enim õnnetusi toimub mais ja augustis. Talvekuudel, kui jalgrattakasutus on vähene, on ka õnnetuste arv väike. Ilusate ilmade tekkimisel suureneb märgatavalt jalgratturite hulk ja kasutuse intensiivistumine väljendub ka koheselt õnnetuste statistikas.



Joonis 4.4. Jalgrattaõnnetustes kannatanud kuude lõikes

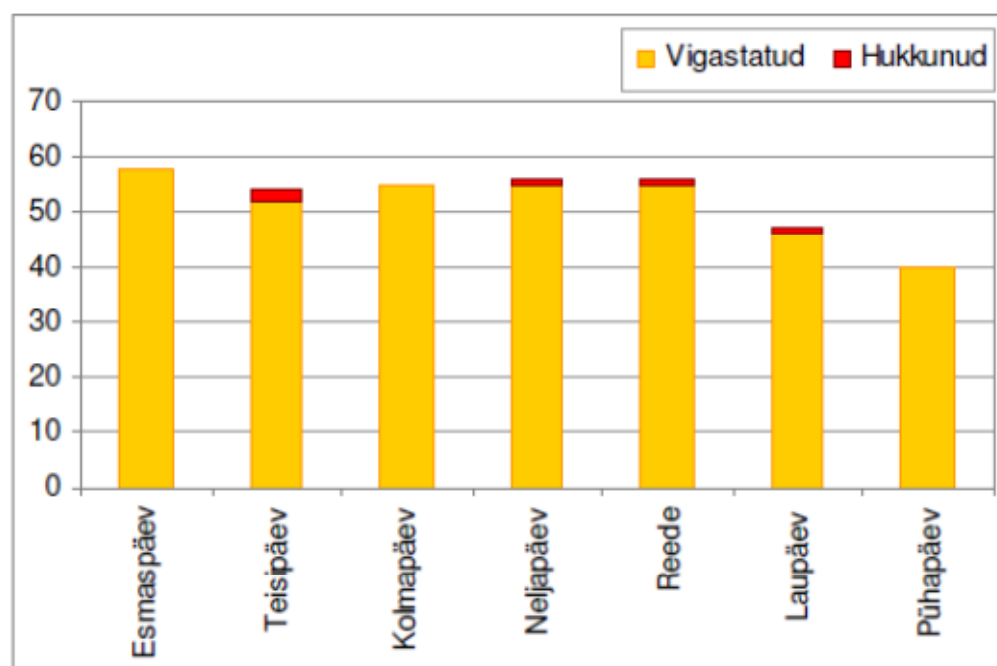
Aastate lõikes on kuude kaupa varieeruvus siiski suur. Näiteks 2002. aastal juhtus enim õnnetusi septembris. Samas teistel aastatel jääb septembris õnnetuste arv võrreldes suvekuudega mõnevõrra väiksemaks. Kõige õnnetusterikkam kuu oli möödunud kümne aasta jooksul 2011. aasta juuli, kui

jalgratturitega juhtus 12 õnnetust. Enamasti toimub suvel ühes kuus ligikaudu kümme kannatanuga jalgrattaõnnetust.



Joonis 4.5. Jalgrattaõnnetustes kannatanud kuude ja aastate lõikes

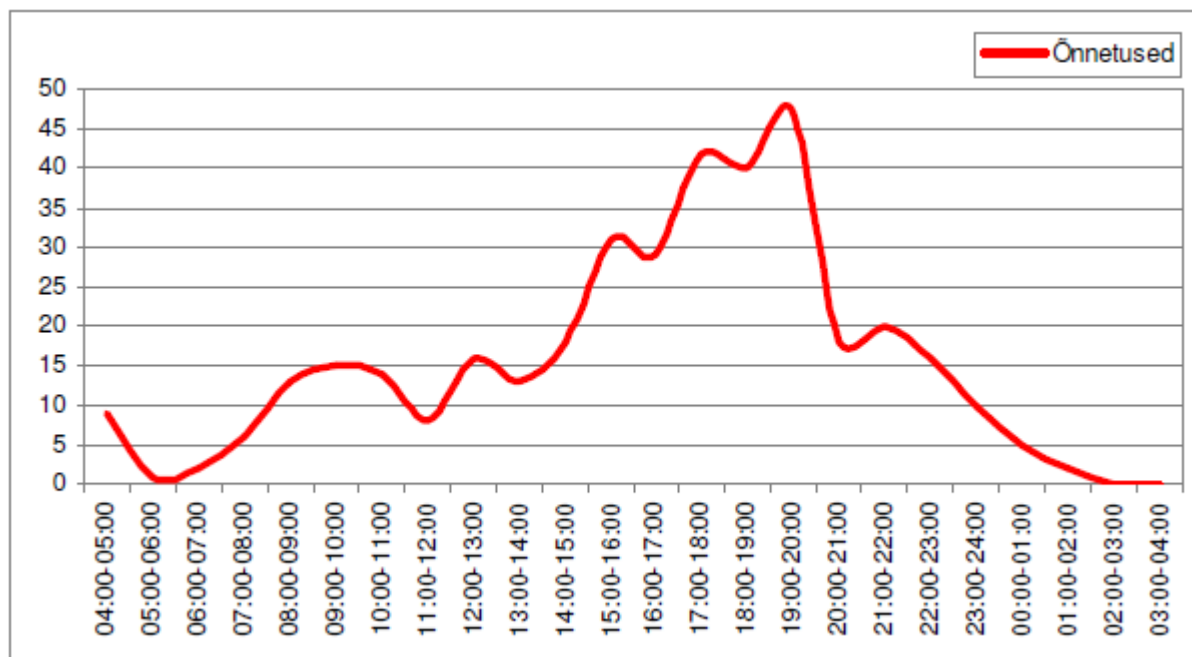
Õnnetused toimuvad enamasti tööpäevadel. Nädalavahetusel toimub võrreldes tööpäevadega mõnevõrra vähem õnnetusi. Päevade kaupa toimub enim õnnetusi jalgratturitega esmaspäeviti. Kuid erinevus teiste tööpäevadega on vähene.



Joonis 4.6. Jalgrattaõnnetused nädalapäevade lõikes

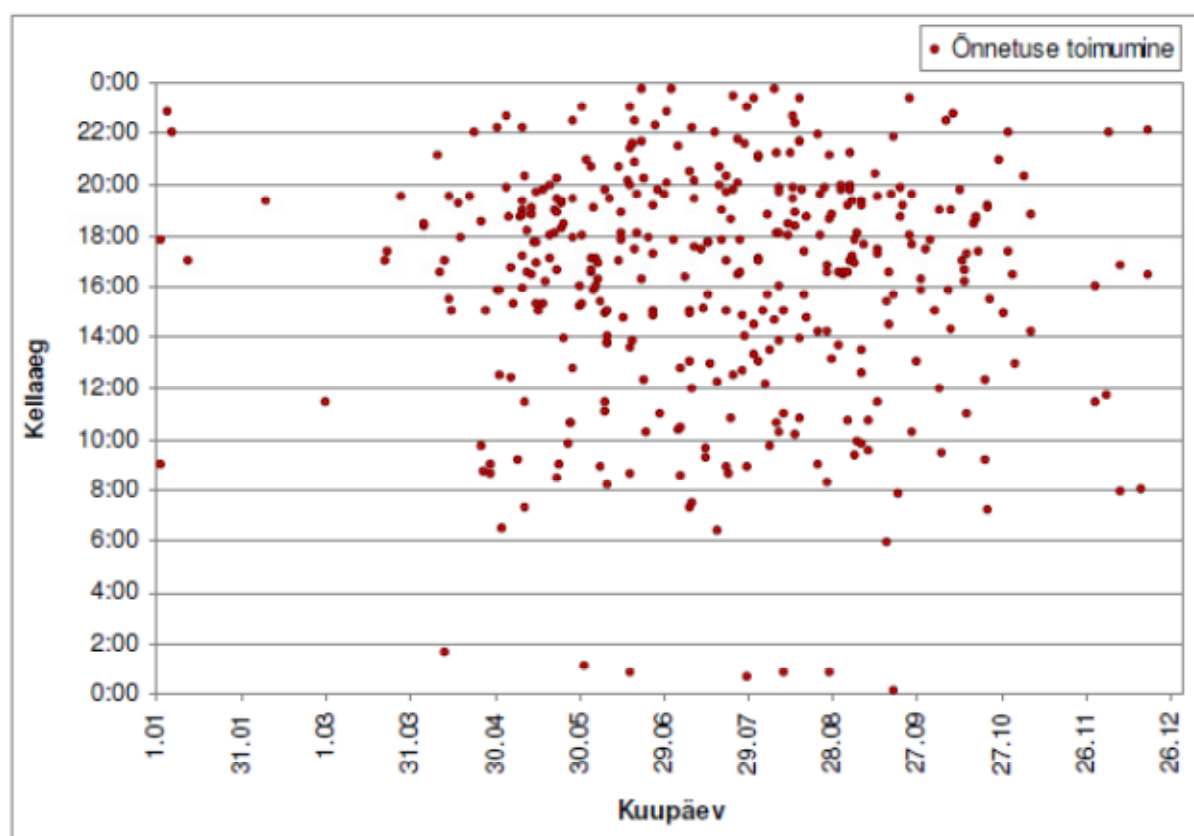
Jalgrattaõnnetused toimuvad pigem õhtusel perioodil. Aastatel 2002-2012 toimus enimõnnetusi õhtul kell 19:00-20:00. Tavapärasest enam juhtus õnnetusi ka õhtusel tiptunnil kell 17:00-18:00. Hommikusel perioodil ja hilisõhtul toimub oluliselt vähem jalgrattaõnnetusi.

Õnnetuste toimumise sagenemine pärast tavapärase tööpäeva lõppu näitab, et sageli satuvad õnnetusse jalgratastel vaba aega sisustavad või sportivad inimesed.



Joonis 4.7. Jalgrattaõnnetused ööpäeva lõikes

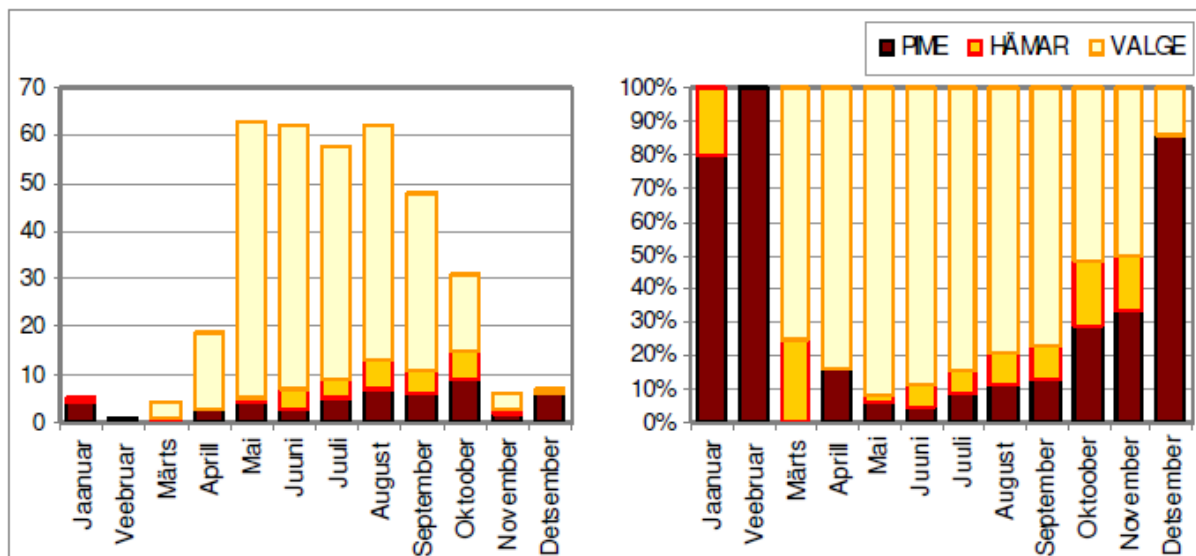
Enamasti toimuvad jalgrattaõnnetused suvisel perioodil öhtusel ajal.



Joonis 4.8. Jalgrattaõnnetused kellaja ja perioodi lõikes

Enamik õnnetusi toimub valgel ajal. Valge ajana on arvestatud päevast perioodi tund aega pärast päikesetõusu kuni tund aega enne loojangut. Hämara ajana on arvestatud tund aega enne ja pärast päikese tõusu ning loojangut. Pimeda ajana on arvestatud tund aega pärast päikese loojangut ja tund enne päikese tõusu.

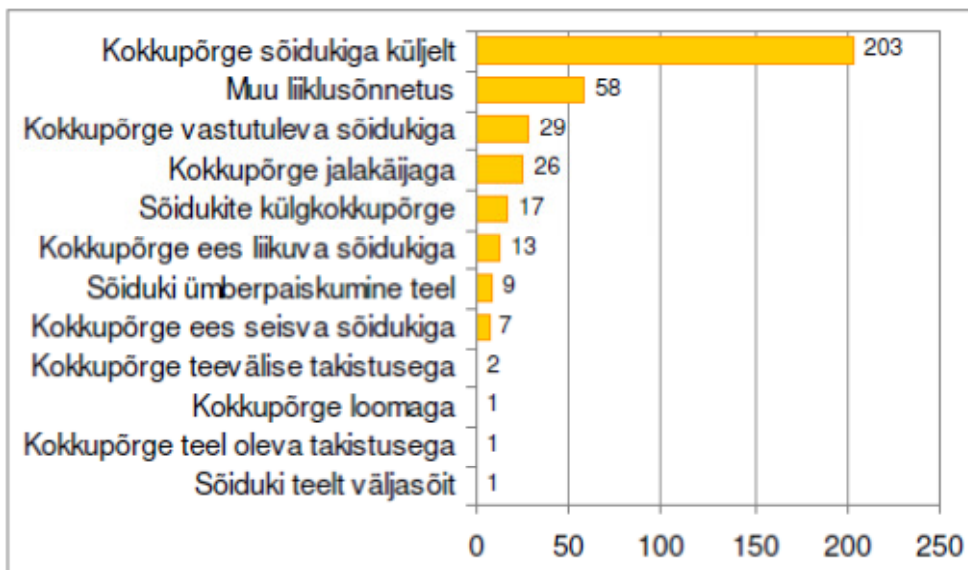
Ligikaudu 78% kõikidest jalgrattaõnnetustest toimusid valgel ajal. Pimedal ajal juhtus 14% ja hämaral ajal 8% õnnetustest. Sügisel ja talvekuudel juhtuvad õnnetused enamasti pimedas. Pimedal ajal juhtunud õnnetustest on üksnes kuuel korral toimunud õnnetus valgustamata kohas. Enamasti oli õnnetuse kohas tee valgustatud. Samas ei ole teada, kas valgustatus oli jalgratturi märkamiseks piisav.



Joonis 4.9. Jalgrattaõnnetused pimes ja valgel ajal

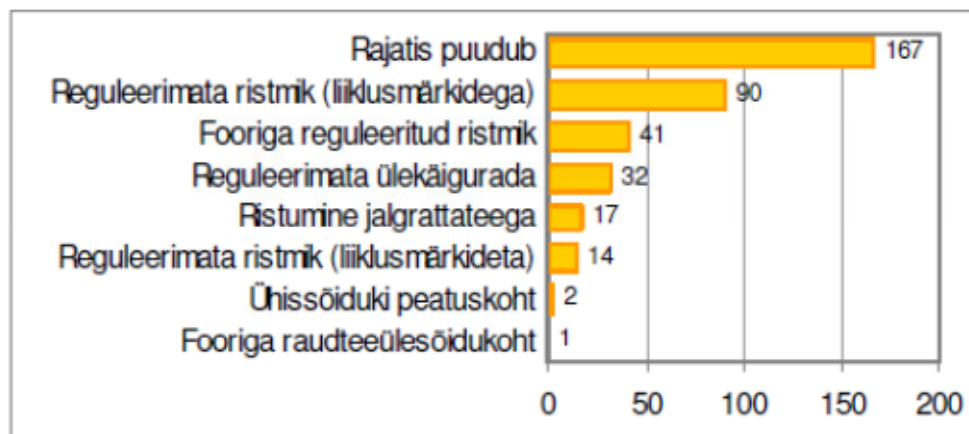
Jalgrattaõnnetused juhtuvad valdavalt ilusa selge ilmaga. Ilusa ilmaga toimus 80,1% kõikidest jalgrattaõnnetustest. Õnnetustest 16,6% juhtus pilves ja 3,3% vihmase ilmaga. Tee oli valdavalt kuiv ja korras ning ilm nähtavust ei halvendanud.

Enamik jalgrattaõnnetustest olid külkkokkupõrked sõidukiga küljelt. Muudel põhjustel toimub õnnetusi oluliselt vähem. Sealjuures hukkus neli jalgratturit küljelt kokkupõrke tulemusena. Ühel puhul hukkus jalgrattur kokkupõrkel teevälise takistusega. Kokkupõrge sõidukiga küljelt on seotud nii ristmikuõnnetustega kui ka sõidutee ületamisega sirgel teelõigul. Siia kuuluvad ka kokkupõrked ülekäiguradadel.



Joonis 4.10. Jalgrattaõnnetuste liigid

Pea pooled kõikidest õnnetustest toimusid ristmikel. Enim ristmikuõnnetusi toimub reguleerimata ristmikel, kus liikluskorraldus on määratud liiklusmärkidega. Palju juhtub õnnetusi ka fooriga reguleeritud ristmikel. Ülekäiguradadel juhtus möödunud kümne aasta jooksul jalgratturitega 32 liiklusõnnetust.



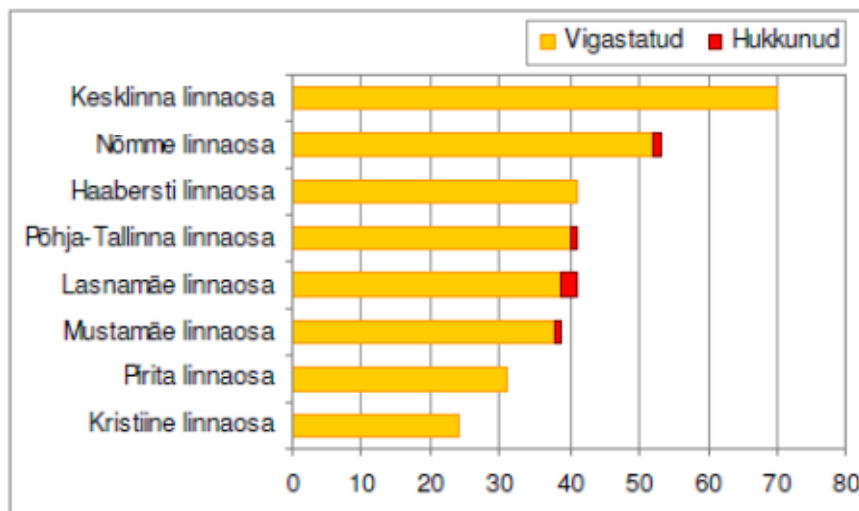
Joonis 4.11. Jalgrattaõnnetuste toimumine tänavaelementide lõikes

Politsei määras iga õnnetuse puhul õnnetuses osalejate süülisuse. Jalgrattaõnnetustest oli Politsei hinnangul õnnetuse toimumises ligikaudu 41% juhul süüdi jalgratturid ja 59% autojuht. Samas enamasti ei täpsustatud, milline oli süü iseloom. Kõige sagedamini märgiti õnnetuseni viinud sündmuse põhjuseks juhi poolt liikluseeskirja nõuete muu rikkumine.

Sagedasem õnnetuse põhjus oli ristmikul tee andmise kohustuse eiramine ja manöövri alustamisel selle ohutuse ebaõige hindamine. Osaliselt oli põhjuseks ka juhi poolt ebaõigelt valitud kiirus.

Õnnetuste raskusastet võis mõjutada ka turvavarustuse vähene kasutamine. Ligikaudu 59,4% kannatada saanud jalgratturitel puudus turvavarustus. Siinjuures oli turvavarustuse kasutamine vähene kõikides vanuseastmetes.

Kõige rohkem jalgrattaõnnetusi on viimase kümne aasta jooksul toimunud Kesklinna linnaosas. Teistest enam on õnnetusi juhtunud ka Nõmmel. Sealhulgas toimus Nõmme linnaosas üks hukkunuga õnnetus. Haabersti, Põhja-Tallinna, Lasnamäe ja Mustamäe linnaosades toimunud õnnetuste hulk on pea võrdne. Samas toimus Lasnamäel kaks ja Põhja-Tallinnas ning Mustamäel üks hukkunuga jalgrattaõnnetust. Pirital ja Kristiines on möödunud kümne aasta jooksul toimunud teistega võrreldes vähem õnnetusi.

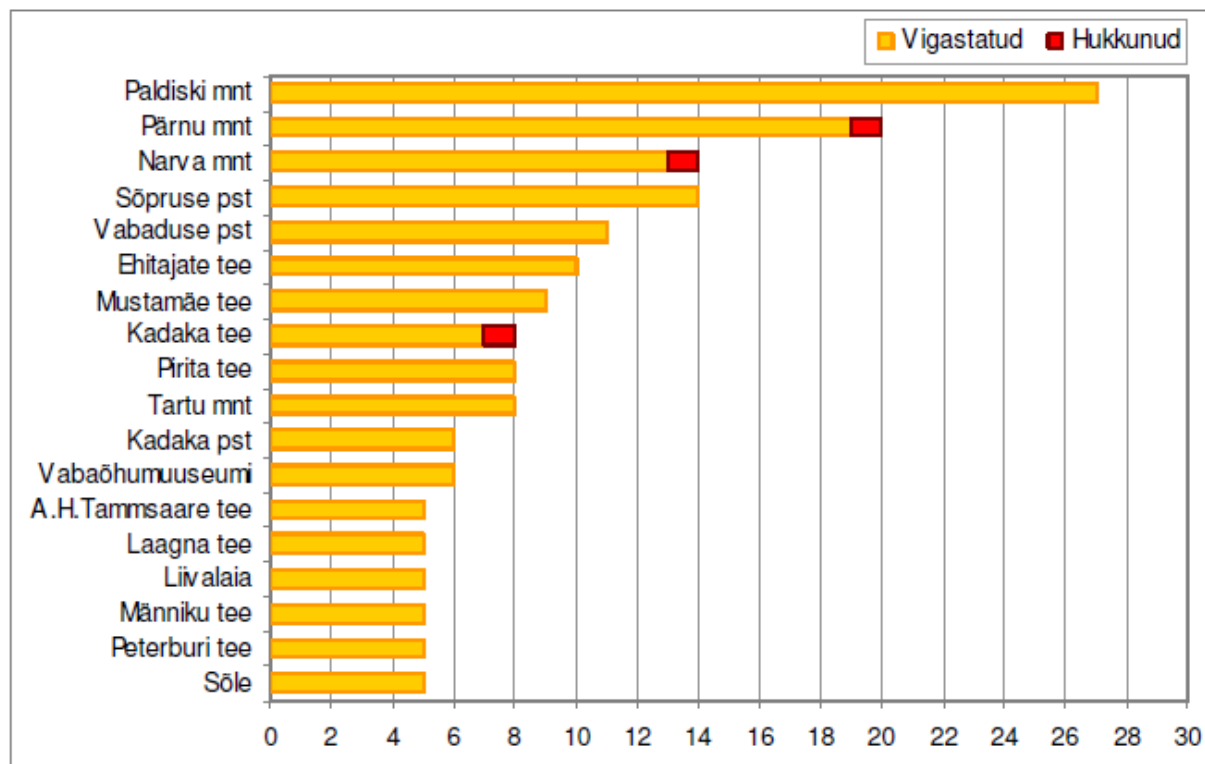


Joonis 4.12. Jalgrattaõnnetused linnaosade lõikes

Enamik õnnetusi toimuvad magistraaltänavatel või nendega vahetult piirnevatel aladel.

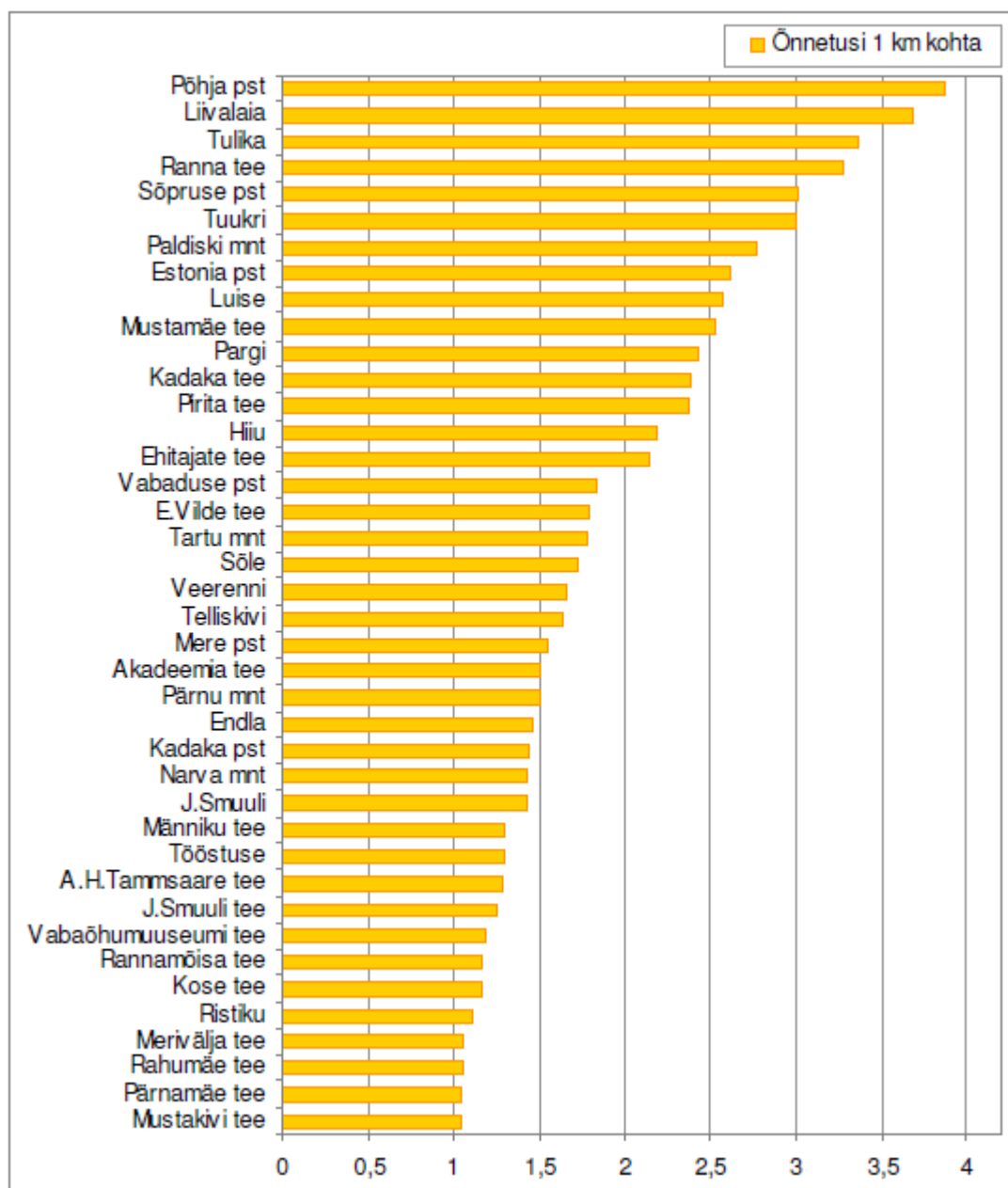
Magistraalidel toimunud õnnetused moodustasid 75,7% kõikidest jalgrattaõnnetustest. Samuti toimus magistraaltänavatel kolm hukkunuga jalgrattaõnnetust.

Kõige rohkem õnnetusi on toimunud Paldiski mnt-l. Õnnetusterohkusega jäävad silma ka Pärnu mnt, Narva mnt ja Sõpruse pst. Õnnetuste arvu rohkust mõjutab antud tänavate pikkus, kuid ka suur sõidukite ning jalgratturite ja jalakäijate arv.



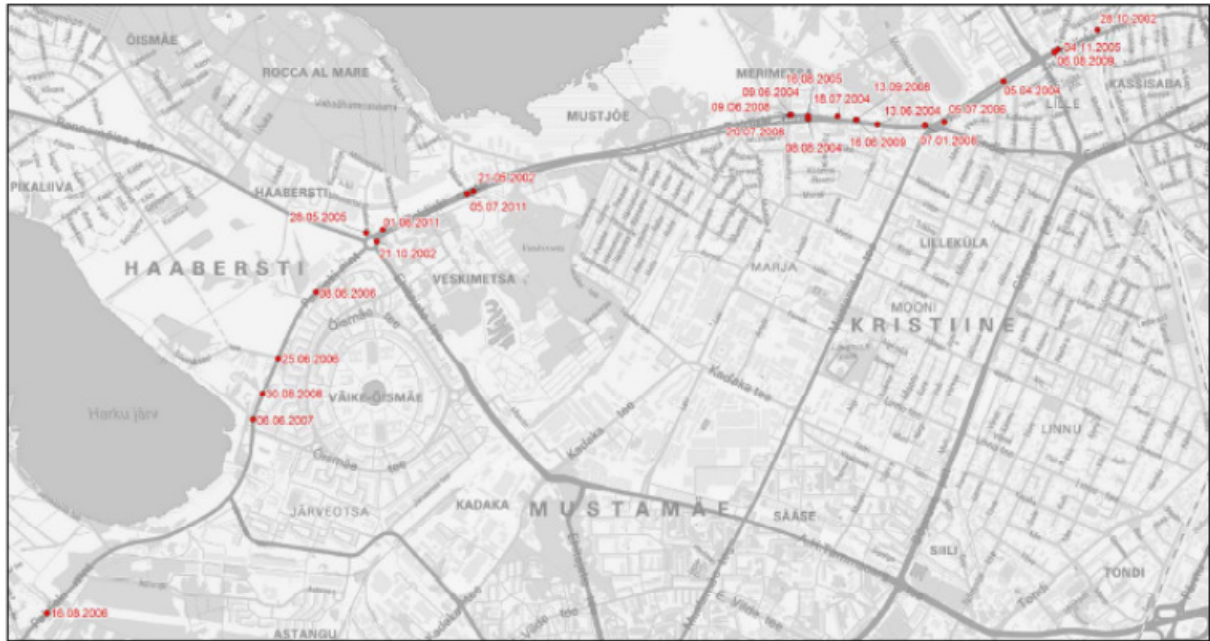
Joonis 4.13. Jalgrattaõnnetused tänavate lõikes

Õnnetuste sagedus tänaval on kõige suurem Põhja pst, kus keskmiselt ühe kilomeetri kohta toimus 3,87 jalgrattaõnnetust. Siinjuures on arvestatud üksnes tänavaid, kus viimase kümnendi jooksul on toimunud vähemalt kaks õnnetust jalgratturitega. Sagedamini toimub õnnetusi ka Liivalaia ja Tulika tänavatel ning Ranna teel.



Joonis 4.14. Jalgrattaõnnetused tänava pikkuse (1 km) kohta

Paldiski mnt-l toimub enim õnnetusi Mustamäe tee ja Humala tänava vahelisel lõigul, kus möödunud kümne aasta jooksul toimus kümme õnnetust jalgratturitega (11,8 õnnetust ühe kilomeetri kohta). Samuti on õnnetuste sagedus suurem Veskimetsa ja Väike-Õismäe piirkonnas. Õnnetused toimusid valdavalt reguleerimata ja reguleeritud ülekäiguradadel ning kõnnitee ja jalgrattatee ristumisel kõrvaltänava või hoovist väljasõiduga.



Joonis 4.15. Jalgrattaõnnetused Paldiski maanteel

Pärnu mnt-I on suurem õnnetuste koondumine Vabaduse väljaku ja Tatari tänava vahelisele lõigule, kus kümne aasta jooksul toimus seitse õnnetust jalgratturitega (4,5 õnnetust ühe kilomeetri kohta). Neist kolm toimusid Kosmos bussipeatuse juures asuval ülekäigurajal.

Õnnetuste koondumiskohad on ka Hallivanamehe tänava ja Järvevana tee vahelisel lõigul, Järve piirkonnas ja Nõmme keskuse piirkonnas. Nõmmel Pärnu mnt ja Idakaare tänava ristmikul toimus 3.augustil 2012 hukkunuga jalgrattaõnnetust.



Joonis 4.16. Jalgrattaõnnetused Pärnu maanteel

Lisaks Nõmme keskuses toimunud hukkunuga liiklusõnnetusele toimus möödunud kümne aasta jooksul hukkunuga liiklusõnnetus ka Kadaka teel, Kalda teel, Narva mnt-l ja Tala tänaval.

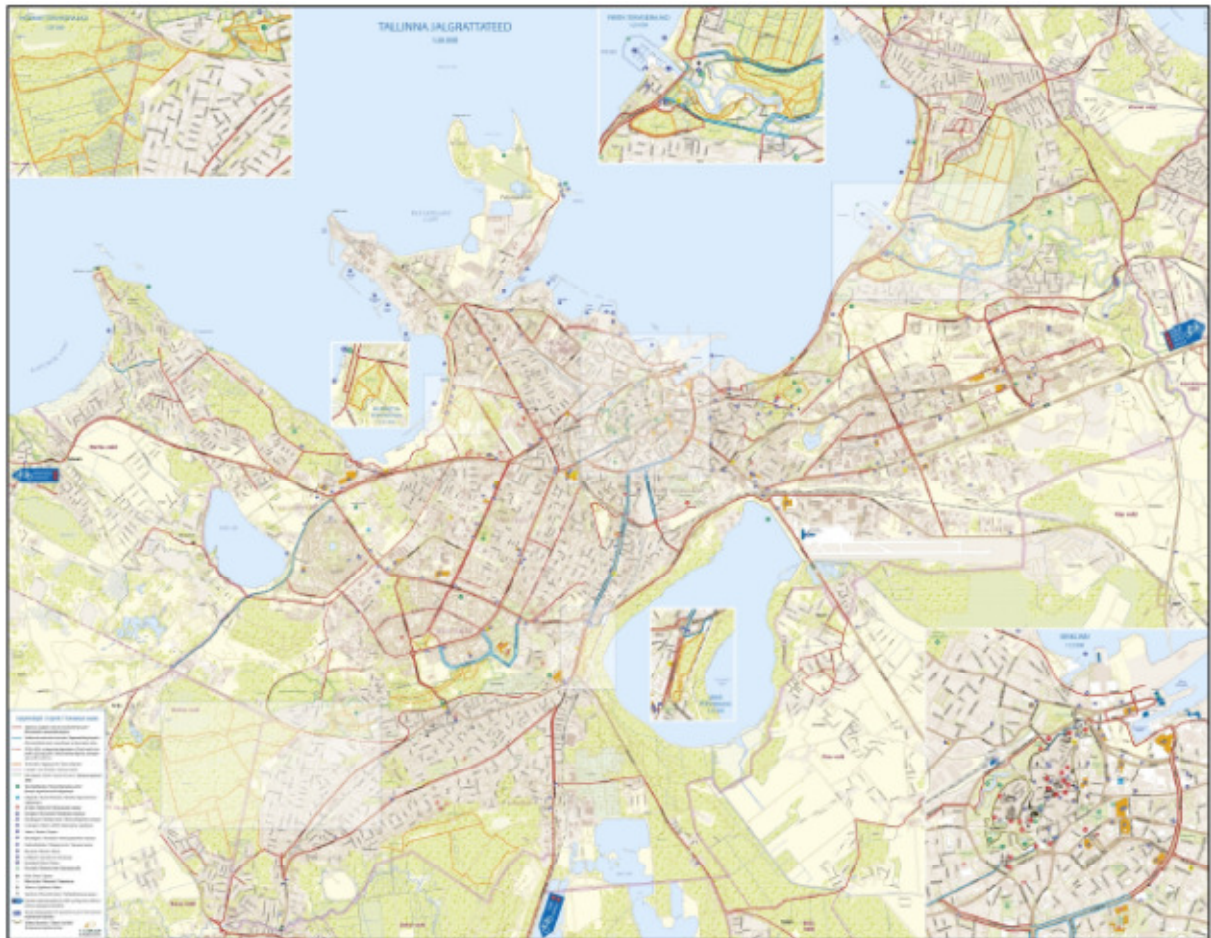


Joonis 4.17. Surmaga lõppenud jalgrattaõnnetused

5. JALGRATTATEEDE OLUKORD TALLINNAS

5.1. Olemasolevate jalgrattateede lühiülevaade

Tallinna jalgrattateede ja -radade kogupikkus on ametlikult ligikaudu 210 km. Enamik jalgrattateedest on tavaliiklusest eraldatud. Osaliselt on kasutatud ka tee serva paigutatud teekattemärgisega tavaliiklusest eraldatud jalgrattarada. Jalgrattateed paiknevad valdavalt ühel pool teed ning jalgrattarajad enamasti mõlemal sõidusuunal. Jalgrattateed ja -rajad paiknevad olulisimatel sõidusuundadel ja magistraaltänavatel.



Joonis 5.1. Jalgrattateede ja -radade kaart

Jalgrattateede võrgustiku rajamisel on oluline tagada ühendus linna olulisimate tõmbekeskuste, linnaosade ning asumite vahel. Linna üheks oluliseks tõmbekeskuseks on kesklinn, kuhu on koondunud tähelepanuväärne osa Tallinna töökohtadest ning teenindusasutustest, mistõttu märgatav osa Tallinna liikumistest toimub kesklinna ja teiste linnaosade vahel. Kesklinna kasutatakse sageli ka läbisõitmiseks.

Jalgrattateede võrgustiku kavandamisel on oluline järgida seda, et see võimaldaks realiseerida liikumishoovust nii peamiste linna asumite vahel kui ka linnaosade siseselt. Loomulikult moodustab ideaalse jalgrattateede võrgustiku selline lahendus, kus kvaliteetse võrgustikuga on ühendatud kõik lähte- ja sihtkohad, nii linnaosade siseselt ja nende liitmisel ka ülelinnalisena. Samas on arusaadav, et sellise võrgustiku loomine on kallid, küllaltki aeganõudev ja mõnedes kohtades võib olla ka sellise täiusliku võrgustiku järele vajadus tagasihoidlik või puudub üldse. Lisaks tuleb silmas pidada asjaolu, et koos maakasutuse muutustega linnas ja tema tagamaal muutub ka liikumishoovus, mis tähendab

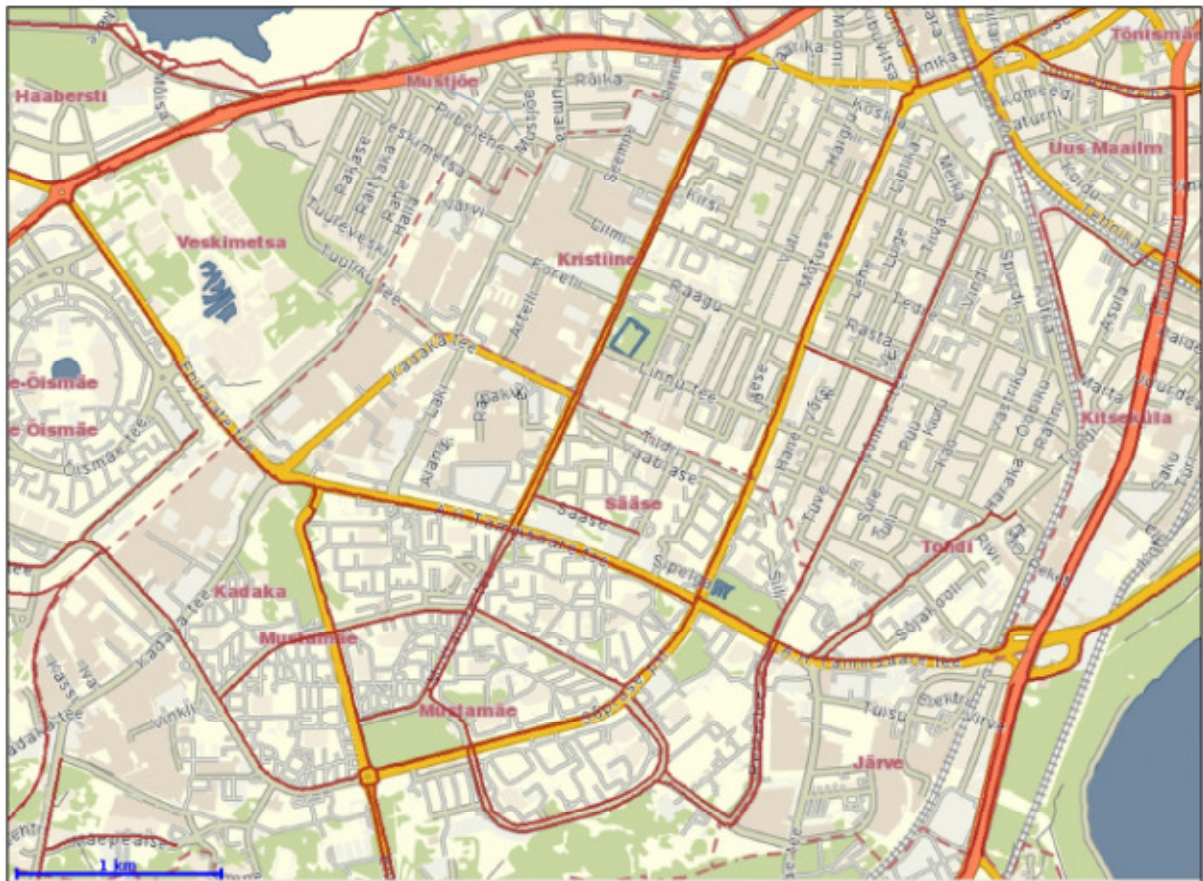
seda, et „valmis“ selline võrgustik ei saa kunagi ja muutused nii asustusstruktuuris kui ka töökohtades ja näiteks koolivõrgus tingivad paratamatult muutusi ka liikumisvõrgustikes, sealhulgas jalgrattaliikluse omas.

Kui vaadata niiöelda Tallinna „suurt pilti“, siis võib öelda seda, et Kesklinna tähelepanuväärselt suure mõju tõttu on oluline tagada ühendus kesklinnaga. Jalgrattaliikluse edendamiseks on oluline tagada jalgratturite küllaltki otsesuunaline liikumine, sest sarnaselt autojuhtidega soovivad jalgratturid sihtkohta jõuda minimaalse ajakuluga. Kuna jalgrattakasutus toob kaasa füüsilise aktiivsuse, on marsruutide pikkus ja teede paiknemine jalgrattakasutuse suurendamise seisukohalt üliolulised.

Olemasolev jalgrattateedevõrgustik on valdavalt tihe ja võimaldab liigelda peamiste tõmbekeskuste vahel. Siiski on võrgustik kohati katkendlik. Mitmel lõigul lõppeb jalgrattatee või -rada sobimatus kohas. Kohati suunab jalgrattatee liikleja peamisest liikumisteest ning sihtkohast kõrvale, mistõttu ei vasta see jalgratturite ootustele.

Kõige tihedam on võrgustik Mustamäe ja Kristiine linnaosas, kus pea kõigi olulisimate ja suurema liikluskoormusega tänavate ääres kulgevad jalgrattateed. Siiski on jalgrattaga liiklemine mõningal määral raskendatud liikudes Mustamäe tee, Sõpruse pst, Nõmme tee ja Tondi tänavate vahel. Üheks võimaluseks ühenduseks nende tänavate vahel on A.H.Tammsaare tee.

Suurem liikluskoormus ja inimeste liikumine on Linnu teel, mis võiks olla võimalik jalgratturite liikumistee. Kesklinna suunas piirab jalgratturite liikumisvõimalusi ka puuduv jalgrattatee Endla tänaval Mustamäe tee ja Sõpruse pst vahelisel lõigul. Antud lõigu puudumine mõjutab lisaks Mustamäe piirkonna elanikele ka Haabersti linnaosast kesklinna suunas liiklejaid. A.H.Tammsaare teel peavad jalgratturid ristumisel Sõpruse pst-ga ületama sõidutee, mis võtab täiendavalt aega. Kui A.H.Tammsaare teelt pääseb Pärnu mnt-le, siis ühendus Järvevana teega puudub. Tondi tänaval katkeb jalgrattatee ristumisel Seebi tänavaga kesklinnasuunaline jalgrattatee, mistõttu peavad jalgratturid kasutama edasi liiklemiseks sõiduteed.



Joonis 5.2 Mustamäe ja Kristiine linnaosa jalgrattateedevõrgustik

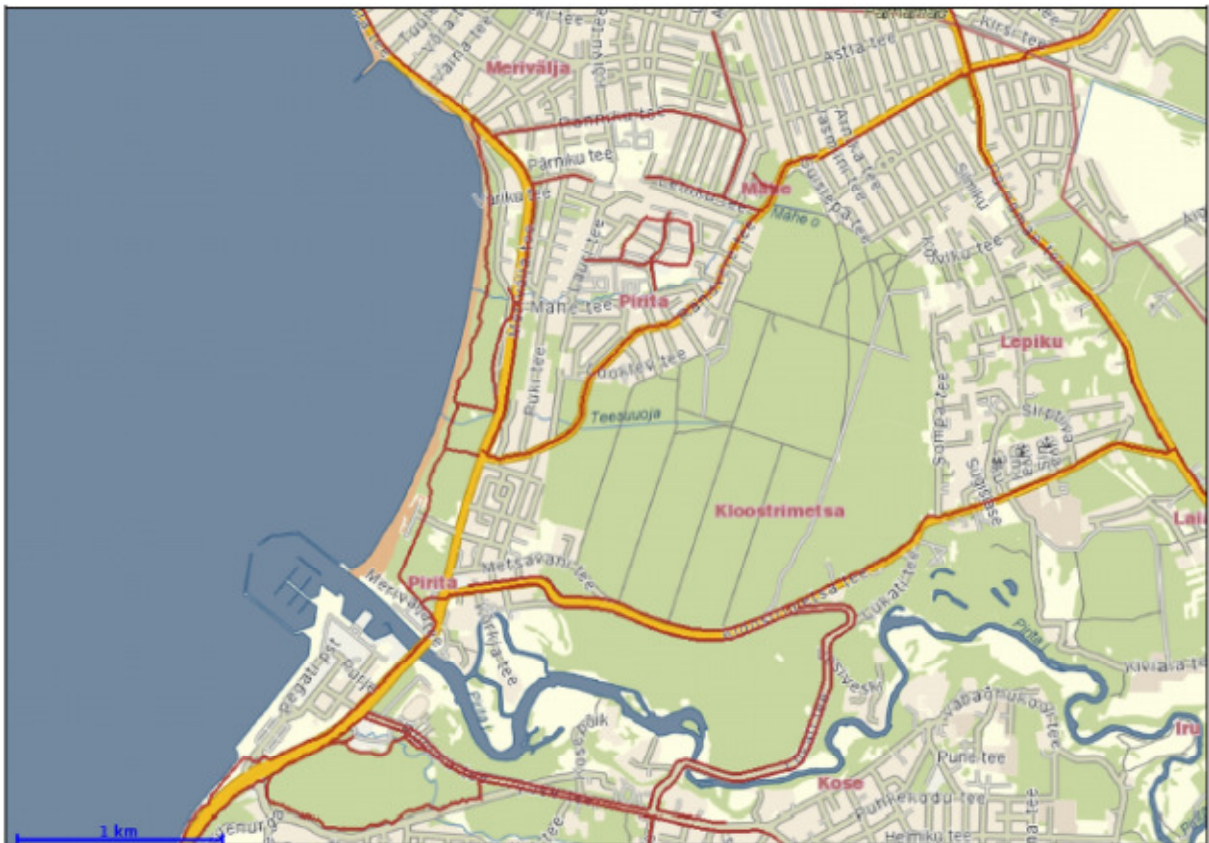
Lasnamäe linnaosa elanike juurdepääs jalgrattateedele ning ühendusvõimalused kesklinna ja teiste linnaosadega on kõige problemaatilisemad. Lasnamäe elanikel puuduvad hetkel mõistlikud jalgrattaühendused kesklinnaga. Inimeste peamistel liikumisteedel puuduvad jalgrattateed.

Kui enamik auto- ja ühistranspordiliiklusest suundub kesklinna kasutades Laagna teed, puudub samasuunaline jalgrattatee. Samuti ei ole Punasel tänaval ja Narva mnt-l terves ulatuses jalgrattateed või rada. Narva mnt-l puudub jalgrattatee Piritä tee ja Valge tänavate vahel.



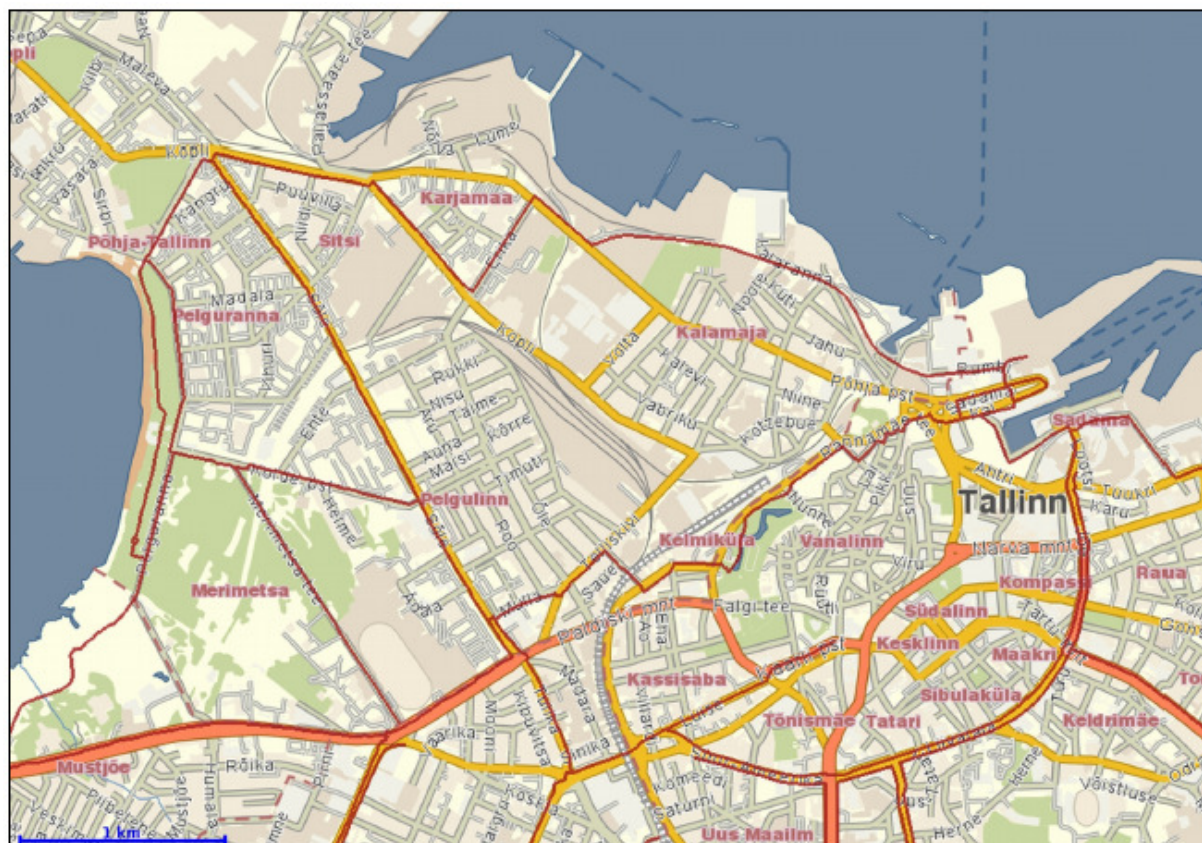
Joonis 5.3. Lasnamäe linnaosa jalgrattateede võrgustik

Pirital suunatakse jalgratturid rannäärsele tee, mis kindlasti on ohutum ja meeldivam lahendus, ning leiab ka küllaltki aktiivset kasutust. Merivälja piirkonna elanikel ei too see kaasa olulist distantsi suurenemist ja kuigi Pirta ja Kloostri metsa asumitest jalgratastel kesklinna suunal liikujatele toob see kaasa pea paarisajameetri pikkuse ringi, siis tervikuna olulist katkestust see siiski ei põhjusta. Rummu tee ja Kloostri metsa tee ääres on osaliselt jalgrattarajad.



Joonis 5.4. Pirta linnaosa jalgrattateede võrgustik

Põhja-Tallinna elanike ühendus kesklinnaga toimub kasutades Sõle tänava ääres paiknevat jalgrattateed ning mööda Kopli, Eerika ja Kalaranna tänavaid. Viimati mainitud marsruut kulgeb siiski paljude asukohtade jaoks juba piisavalt uure ringiga ega võimalda seega otseühendust kesklinnaga. Ühe sellise marsruudina võib välja tuua puuduvat marsruuti, mis võiks paikneda Kopli, Vabriku, Tööstuse ja/või Soo tänavate ääres, mida täna kasutatakse intensiivselt autokasutajate poolt.



Joonis 5.5. Põhja-Tallinna linnaosa jalgrattateedevõrgustik

Haabersti linnaosa elanikud saavad liikuda kesklinna suunal kasutades jalgrattateid ja –radasid Paldiski mnt-l, Ehitajate teel ja Järveotsa teel. Lisaks kulgeb Kopli lahe ääres rannikuga paralleelselt jalgrattatee. Väike-Õismäe asumi elanikud peavad jalgrattateele jõudmiseks liiklema kas piirkonna siseteedel või Õismäe teel. Õismäe tee on tiheda liiklusega ning tee ääres pargivad sageli sõidukid. Paldiski mnt-l linna piiri ja Haabersti ringristmiku vahelisel lõigul on linnast väljuval suunal jalgrattarada. Vastassuunalisel liiklemisel tuleb sõita teepervel või sõiduteel. Selleks, et jõua Paldiski mnt jalgrattateeni tuleb ületada mitu pikka ülekäigurada, kus on toimunud rohkelt õnnetusi. Sõites mööda Paldiski mnt-d kesklinna suunas lõppeb Veskimetsa tänavaga ristudes ootamatult jalgrattatee ja jalgratturid peavad ületama sõidutee. Teeületus võtab täiendavat aega ja vähendab ühenduskiirust.



Joonis 5.6. Haabersti linnaosa (Väike-Õismäe, Astangu ja Veskimetsa asumid) jalgrattateedevõrgustik

Rocca al Mare, Õismäe ja Vismeistri asumite elanikel on hea juurdepääs jalgrattateedele ning ühendus kesklinna suunduvate teedega. Kakumäe asumis Kakumäe teel puudub kohati jalgrattatee.



Joonis 5.7. Haabersti linnaosa (Rocca al Mare, Õismäe, Vismeistri ja Kakumäe asumid) jalgrattateedevõrgustik

Nõmme linnaosa on oma suurelt enamusest kaetud väiksemate tänavate ja ligipääsudega, kus sageli eraldiseisva jalgrattateede võrgustiku loomine polegi alati otstarbekas, kuna üha enam on liikluskorralduses hakatud kasutama liikluse rahustamisvõtteid, näiteks nn parema käe reeglga hõlmatud alad. Suuremad magistraaltänavad selles linnaosas, kus jalgrattaliiklus võib osutuda ohtlikuks või problemaatiliseks, on eelkõige Vabaduse puiestee, Pärnu maantee, Männiku tee, Viljandi maantee.

Nõmme linnaosast kesklinna suunas liiklejad peavad Pärnu mnt ja Vabaduse pst vahelisel Männiku tee lõigul sõitma sõiduteel või kõnniteel. Pärnu mnt-l Nõmme keskuse suunas liikudes suunatakse jalgratturid vanale raudteetammile rajatud jalgrattateele, mis suundub Nõmme keskusest mööda. Nõmme keskusest kesklinna suunal puudub Pärnu mnt ääres jalgrattatee. Samuti puudub jalgrattatee Viljandi mnt ääres, alates Valdeku tänavast kuni Pärnu mnt-ni.



Joonis 5.8. Nõmme linnaosa jalgrattateedevõrgustik

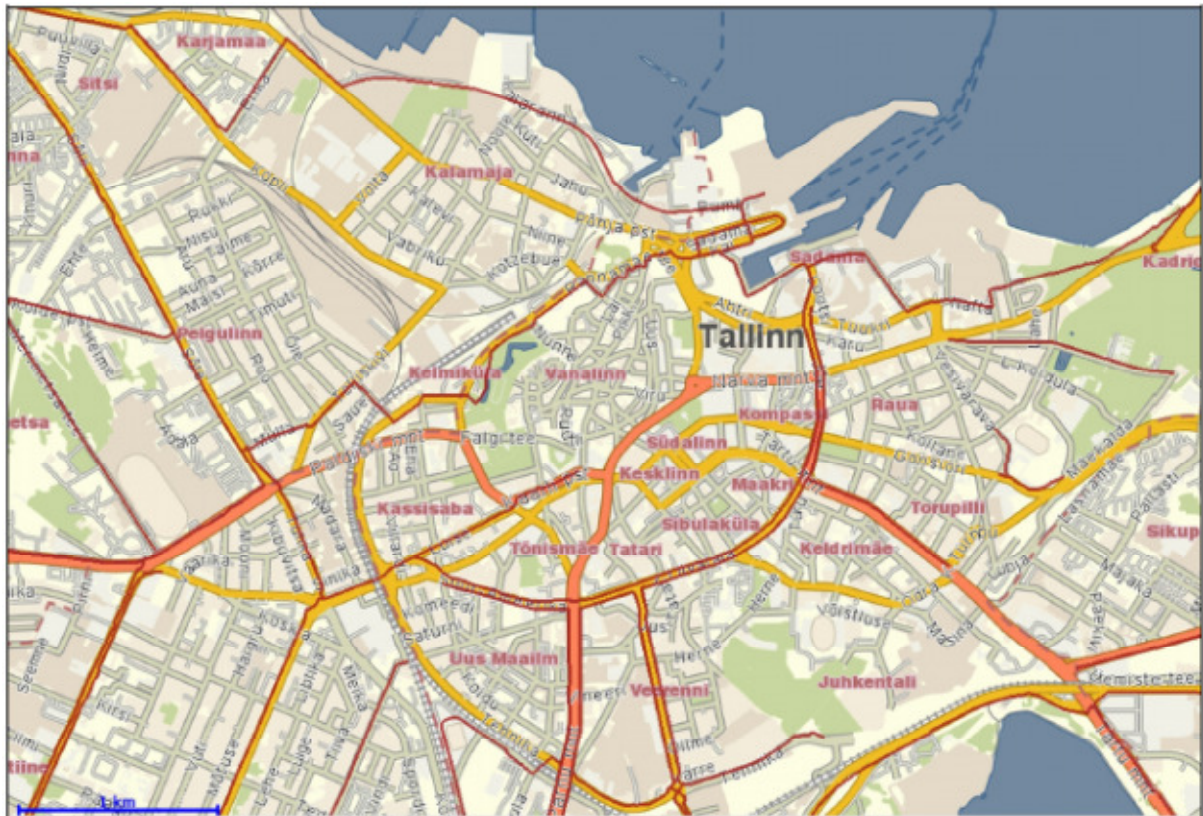
Kesklinna piirkond on linna tõmbekeskus, kus paikneb suur osa Tallinna töökohtadest ning mitmed olulised avalikud asutused ning teenindusettevõtted. Tõmbekeskusena on oluline tagada kesklinna ühendus jalgrattateedega teiste piirkondadega. Praegusel hetkel ei ole ühendus kesklinnaga piisav. Haabersti linnaosast ja kasutades Mustamäe teed kesklinna suunas liikuv jalgrattaliiklus juhatatakse Paldiski mnt-l Sõle tänavani ja sealt edasi Mulla, Telliskivi ja Tööstuse tänavaid mööda Toomparki ja Rannamäe tee. Samas linna tuumikala paikneb pigem Südalinna ja temaga piirnevates asumites.

Sõpruse pst-l kesklinna suunas sõites tuleb ületada Sõpruse pst – Endla – Tulika ristmik, kus kogu selle teedevõrgustiku ületamine jalgrattaga pole just kerge ja mis nõuab rohkelt aega. Sealt edasi on võimalik liikuda kuni Madara tänavani, kus jalgrattatee muutub ühesuunaliseks jalgrattarajaks, mis võimaldab liikuda üksnes Luise tänava poolt Endla tänavale. Uuesti algab jalgrattatee Suur-Ameerika tänavalt.

Nõmme teed ja Kotka tänavat mööda pääseb jalgrattateed kasutades raudteeülekäiguni. Edasi tuleb kasutada sõiduteed või kõnniteid. Osaliselt puudub jalgrattatee Tartu mnt-l. Jalgrattatee puudub Gonsiori tänava ääres.

Piritalt ja Lasnamäelt mööda Narva mnt-d kesklinna suunas liikujad suunatakse Nafta ja Uus-Sadama tänavate kaudu kesklinnast mööda. Samas kesklinna liikuda soovijad peavad kasutama selleks sõiduteed või kõnniteid.

Kesklinnas viivad olemasolevad jalgrattateed välja Suur-Ameerika – Liivalaia – Pronksi tänavani. Sealt Südalinna ja sellega piirnevate asumiteni ei ole jalgrattateid kasutades võimalik jõuda. Hetkel puudub võimalus kesklinnast sõita mööda kasutades Tehnika tänavat. Samuti puudub võimalus sõita ümber vanalinna.



Joonis 5.9. Kesklinna piirkonna jalgrattateedevõrgustik

Jalgrattateedevõrgustikku rajades on oluline silmas pidada inimeste peamisi liikumismarsruute ning tagada sarnaselt autoliiklusega võimalikult kiire ja mugav ühendus linna tõmbekeskustega. Jalgrattateede juurdepääs ning neil liiklemise mugavus ja ohutus mõjutavad inimeste hinnanguid ning valmidust jalgratast igapäevaselt kasutada. Siinjuures on üks olulisimaid tegureid turvatunne. Jalgrattateed peavad näima ohutud ja tagama ohutu liiklemise.

5.2. Jalgrattateede käsitus Eesti standardis *Linnatänavad*

Eesti Standardi *Linnatänavad* (EVS843:2003) kohaselt peavad jalgrattateed moodustama ühtse terviku. Selle standardi kohaselt jalg- ja jalgrattateed jagunevad:

- põhivõrk, mis ühendab äärelinna linnakeskusega ja on mõeldud pikemate ning kiiremate ühenduste jaoks;
- jaotusvõrk, mis teenindab kõrvutiasetsevate linnaosade vahelist liiklust ja tagab kohaliku võrgu ühenduse põhivõrguga;
- kohalik võrk, mis teenindab linnaosa sisest jalgsi ja jalgrattal liikumist.

Põhi- ja jaotusvõrgu planeerimise aluseks on standardi *Linnatänavad* kohaselt järgnevad nõuded:

- autoliiklusest eraldatud sujuvad ja ühtlase kvaliteediga ühendused äärelinna osade ja linnakeskuse vahel;
- turvalised lõikumised, kus jalgratturite viivitust püütakse vähendada;
- sujuvad tõusud ja plaanikõverad;
- piisav nähtavus;
- selge teemärgistus;
- hea valgustus;
- tasane, kõva ja kare kate;
- meeldiv ümbrus, kaitstud pritsimise ja muude kahjustuste eest;

- korralik hooldus ka talvel.

Kohaliku võrgu kergliiklusteed võivad sageli kulgeda ka autoliiklusega ühisel teeosal.

Põhivõrgus tuleb jalgsikäigu- ja jalgrattaliiklus alati eraldada autoliiklusest, kui autoliikluse sagedus ületab 1 500 autot ööpäevas. Eraldamine toimub tavaliselt eraldusriba abil, linnakeskuses ka äärekivi või piirde abil. Jalg- ja jalgrattatee on enamasti kahe-suunaline ja mõeldud ühiseks kasutamiseks nii jalakäijatele kui ka jalgrattateedele. Jalgrattarada on üldjuhul otstarbekas kavandada ühesuunalisena. Ainult ühesuunalise autoliiklusega tänaval võiks jalgrattarada olla kahe-suunaline.

Jalakäijate ja jalgratturite liiklus tuleb omavahel, kui:

- jalg- ja jalgrattateed kasutatakse kiireteks, pikkadeks jalgrattasõitudeks, kuid teel on ka jalakäijad, kelle ohutus nõuab eraldamist (lapsed, vanurid, vaegliiklejad);
- jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedus on suur (kokku üle 2 000 inimest ööpäevas).

Jalg- ja jalgrattateed ei tohi kavandada hoone sissepääsule või hooviväravale lähemale kui 2 meetrit. Jalg- ja jalgrattateede arvu ja asukoha valikul tänava ristprofiilis tuleb lähtuda järgmistest põhimõtetest:

- põhi ja jaotustänavatel peab tee trass olema pidev;
- jalg- ja jalgrattatee võib paikneda põhi- ja jaotustänavade ristprofiilis sõiduteest ainult ühel pool, kui maakasutus on vaid ühel tee poolel või kahepoolne maakasutus tekitab vähe jalakäijate ning jalgratturite liiklust ja seda on võimalik ohutult korraldada;
- jalg- ja jalgrattatee tuleb kavandada sõiduteest mõlemale poole, kui kahepoolne maakasutus tekitab piisavalt jalakäijate ning jalgratturite liiklust (üle tuhande inimese ööpäevas).

6. ETTEPANEKUD JALGRATTALIIKLUSE STRATEEGIA KOOSTAMISEKS

6.1. Vajalikud uuringud ja informatsioon jalgrattaliikluse strateegia koostamiseks

Tutvunud teiste riikide, eelkõige Saksamaa ja Soome kergliikluse arengukava koostamise protsessiga, selgus, et kergliikluse arengu suunamiseks on vajalik koguda või siis arengukavas ette näha suurt hulka erinevat informatsiooni, mis puudutab kergliikluse olemasolevat olukorda, puudusi, eeliseid, võimalikke riskitegureid, aga ka praktilisi probleeme näiteks kergliiklusteede rajamise projekteerimise ja planeerimise või andmete kogumisega liiklusõnnetuste kohta. On ilmselt otstarbekas, et analoogselt naaberriikidega, osutatakse alljärgnevas loetelus nimetatud alateemades mainitud informatsiooni olemasolule või selle puudumisele tähelepanu ka Eesti kergliikluse arengukava koostamise käigus.

Alltoodud loetelus on hinnatud ka teabe tähtsust.

ÜLDANDMED JA STATISTIKA	Teabe olulisus
Erinevate liikumisviiside, sealhulgas jalgasiliikluse ja jalgrattaliikluse maht (erinevad piirkonnad, eesmärgid ja kasutajarühmad)	Väga oluline
Reiside eesmärgid, jalgrattaliikluse osakaal liikumistes	Väga oluline
Liiklusviiside jagunemine ja selle trendid	Väga oluline
Jalgrattaliikluse potentsiaalsed kasvualad	Väga oluline
Jalgrattaliikluse kui liikumisviisi omapära	Oluline
Uute jalgrattaliiklusmeetodite kasutamine ja omapära (näiteks e-bike)	Oluline
Jalgrattaliikluse õnnetused ja probleemid	Väga oluline
Jalgrattaliiklusteede kogus ja areng	Oluline
Jalgrataste arv ja müük	Keskmiselt oluline
Ühendatud jalgrattaliikluse andmebaas	Keskmiselt oluline
JALGRATTALIIKLUSE TAKISTUSED JA MOTIIVID	
Jalgrattaliikluse motiivid	Väga oluline
Jalgrattaliikluse takistused	Väga oluline
Aktiivsus- ja ajakasutusuuringud	Oluline
Harjumuste, eelistuste ja suhtumise muutumine	Oluline
Arvamusuuringud	Oluline
Jalgrattaliikluse positsioon planeerimis- ja otsustusprotsessis	Oluline
JALGRATTALIIKLUS MUUTUVAS ÜHISKONNAS	
Ühiskondliku suhtumise muutumine jalgrattaliiklusse	Oluline
Ühiskondlike tegurite mõju jalgrattaliikluse suhtes	Oluline
Eluviisi, eelistuste ja väärtuste muutumine ja mõju jalgrattaliiklusele	Oluline
Majanduslike põhjuste mõju jalgrattaliikluse positsiooni	Keskmiselt oluline
Jalgrattaliikluse kasvu mõju	Väga oluline
Tuleviku jalgrattaliiklus	Oluline
JALGRATTALIIKLUS KUI KULTTUURILINE, SOTSIAALNE JA KESKKONNALANE TEGUR	
Atraktiivse jalgrattaliikluse omadused ja mõju kasutamise soosimiseks	Oluline
Linnatänavate ruumikasutus ja kasutajarühmad	Väga oluline
Turvalisusetunne ja liikumise piirid	Väga oluline
PRAKTILISTE MEETMETE MÕJU, EFEKTIIVSUS JA SOBIVUS	
Pilootprojektid	Oluline
Liikluskeskkonna hinnang jalgrattaliikluse seisukohast	Väga oluline

Jalgrattaliiklusvõrkude olukord	Väga oluline
Erinevate infrastruktuurimeetmete mõju	Oluline
Jalgrattaliikluse ja autoliikluse koosseksisteerimine	Oluline
Teenindus ja hooldus	Keskmiselt oluline
Muude meetmete mõju	Keskmiselt oluline
UURINGUD, PLANEERIMINE JA JUHISED	
Jalgrattaliikluse mõõtmismeetodid	Oluline
Jalgrattaliikluse statistika kasutamine	Väga oluline
Jalgrattaliikluse prognoosimine- modelleerimine ja simulatsiooniprogrammid	Oluline
Jalgrattaliiklusprojektide mõju hindamine	Väga oluline
Tingimuste, teenindustaseme ja infrastruktuuri kvaliteeditaseme hinnang	Oluline
Planeerimisjuhiste hinnang	Väga oluline

6.2. Tallinna jalgrattaliikluse strateegias käsitlemist vajavad teemad

Jalgrattaliikluse strateegia koostamisel oleks otstarbekas kasutada maksimaalselt ära teiste, eelkõige arenenud liiklussüsteemi omavate ja suhteliselt sarnase kliima ning kultuuritraditsioonidega naaberriikide kogemusi. On selge, et arengukava või strateegia täpse struktuuri koostab selle autor, kuid soovitatavalt võiks arengukava käsitleda järgmisi alateemasid.

I osa. Olemasolev olukord jalgrattaliikluses

II osa. Jalgrattaliikluse tulevik Tallinnas

2.1. Strateegilised eesmärgid jalgrattaliikluse seisukohalt

Üldised eesmärgid:

- o Jalgratta edendamine kui jätkusuutliku integreeritud liikluspoliitika oluline osa
- o Elukvaliteedi parandamine linnas
- o Panus keskkonnaolukorra parandamisse
- o Terviseedendus

Jalgratta kasutamine igapäevaliikluses: atraktiivne, ohutu ja mugav

- o Eesmärgid
- o Lahendusstrateegiad
- o Jalgrattaliiklus kui süsteem
- o Sihtrühmadele suunatud strateegiad
- o Meetmed

Jalgratta kasutus sportlike eluviiside edendamise ja jalgrattaturismi seisukohast

- o Eesmärgid
- o Lahendusstrateegiad
- o Jalgrattaliiklus kui süsteem
- o Sihtrühmadele suunatud strateegiad
- o Meetmed

2.2. Eesmärgid jalgrattaliikluse ohutuse suurendamisel

- o Eesmärgid
- o Lahendusstrateegiad ja meetmed
- o Liikluskäitumine
- o Ohutud teed ja liikluslahendused

2.3. Info kogumine jalgrattaliikluse mahu ja eesmärkide kohta

- o Eesmärgid
- o Lahendused ja meetmed

2.4. Liiklusteede võrgustiku loomine: jalgratta kasutusvõimaluste laiendamine

Jalgrattateede võrgustiku loomise põhimõtted ja eesmärgid

- o Eesmärgid
- o Lahendused ja meetmed

Jalgrattaliikluse planeerimise ja edendamise koordineerimine

- o Eesmärgid
- o Lahendused ja meetmed

Jalgrattaliikluse rajatiste ehitamine ja korrashoid

- o Eesmärgid
- o Finantseerimisvahendid
- o Tallinna ja naabervaldade vastutusalas olevad jalgrattaliikluse rajatised ja nende omavaheline sobivus

Kasutatud kirjandus

1. Earth Policy Institute from Worldwatch Institute, Vital Signs 2005. New York: W.W. Norton & Company, 2005
2. Lester R. Brown and Janet Larsen, "World Turning to Bicycle for Mobility and Exercise: Bicycle Sales Top 100 Million in 2000," Eco-Economy Update, (Washington, DC: 17 July 2002
3. Bicycle Retailer and Industry News, Industry Directory, Santa Fe, NM: Bill Communications.
4. Cycle Press and Maria Lowe, The Bicycle: Vehicle for a Small Planet, Worldwatch Institute, 1989, p. 11-12; Motor Vehicle Manufacturers Association, Facts and Figures, Detroit, MI:
5. United Nations. Bicycles and Components: A Pilot Survey of Opportunities for Trade Among Developing Countries, Geneva: International Trade Center UNCTAD/GATT, 1985;
6. Japan Cycle Press International, Indian Bicycle Industry: Prospects and Perspectives, New Delhi: Dir. General of Technical Development, 1985, p. 27.
7. John Pucher, Transportation Quarterly, 98-1. <http://www.ibike.org/statistics.htm>
8. K.Vaalimaa et al. Pyöräilyn ja kävelyn edistäminen Suomessa. Toimenpidesuosituksia kaupungeille. Tampereen teknillinen yliopisto. Liikenteen tutkimuskeskus Verne. 2012
9. Prognos AG, Ühistranspordi osakaal Saksamaal, märts 2001. www.prognos.com
10. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen Suomessa. Jaloin-hanke 2001–2004 LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN JULKAISUJA 29/2004. Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne. Helsinki, 2004
11. Naskila, A. Bicycles and bicycle paths in Helsinki. Tie ja liikenne 1985, p.. 108-111
12. Nick Cavill, Sonja Kahlmeier, Harry Rutter; Francesca Racioppi; Pekka Oja. Economic analyses of transport infrastructure and policies including health effects related to cycling and walking: a systematic review Review of transport economic analyses including health effects related to cycling and walking. Transport Policy, vol. 15(2008):291–304. doi:10.1016/j.tranpol.2008.11.001)
13. National Cycling Plan 2002-2012. Ride your bike! Federal Ministry of Transport, Building and Housing, Germany. 2002, <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/en/>
14. Elanike rahulolu Tallinna linna avalike teenustega 2012. Uuringu raport. Eesti Uuringukeskus Tallinn, 2012.

