

## Projekti õppetundide aruanne

## ILMUMISANDMED

Autorid: Damian Arikas & Clara Sonne Krogmann, Balti Keskkonnafoorum Saksamaa

Küljendus: Matthias Grätz & Elionor Ferrer, Balti Keskkonnafoorum Saksamaa

© Balti Keskkonnafoorum, 2020

Toetajad:

Supported by:



Federal Ministry  
for the Environment, Nature Conservation  
and Nuclear Safety



European  
Climate Initiative  
EUKI

based on a decision of the German Bundestag

Projekti Cyclurban rahastab Euroopa Kliimainitsiatiiv (EUKI). EUKI on Saksamaa Keskkonna-, Looduskaitse- ja Tuumaohutuse Ministeeriumi (BMU) projektide rahastamise vahend. Selle rakendamist toetab Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. EUKI üldine eesmärk on toetada koostööd Euroopa Liidus, et vähendada kasvuhoonegaaside kogust.

Väljaande sisu kajastab üksnes autorite vaateid ega esinda Saksamaa Föderaalse Keskkonna-, Looduskaitse- ja Tuumaohutuse Ministeeriumi seisukohti.

Fotod: lk 4: Alfredo Garces (unsplash), lk 5: Cyclurban, lk 6: Cyclurban, Varssavi transpordiamet, Varssavi transpordiamet, lk 15: Daša Barteková, Cyclurban, lk 17: Cyclurban, lk 19: Ola Wojtynska, lk 21: Anatoly Anikin (unsplash), lk 23: Raimond Tamm, lk 24: Jaanus Tamm, lk 25: Jaanus Tamm, Ove Maidla, lk 29: Luis Efigenio (unsplash), lk 31: Oto Ozols, lk 32: Edgars Dundurs, lk 33: Gudrais Pilsētnieks, Toms Alsbergs, lk 34: Marta Garā, lk 35: Alda Ozola, lk 39: Michał Brennek, lk 40: Varssavi transpordiamet, lk 41: Mikołaj Gierych, lk 41: Zbyszek, lk 45: Jakub Kuruc, lk 46: Tatiana Kratochvílová, Daša Barteková, lk 47: Daša Barteková, lk 48: Ján Roháč, lk 51: Dajana Martin, lk 52: DOOR, lk 53: DOOR, lk 54: Lidija Mišćin, lk 57: Ekaterini Iosifidou, lk 58: Drama, lk 59: NTUA, säästva liikuvuse üksus, lk 59: Michael Tassou

## SISUKORD

Projekti Cyclurban tutvustus	5
Jalgrattastrateegiate koostamine kuuete linnale	12
Riiklike jalgrattapoliitikate analüüs ja riiklikud poliitikasoovitused	14
Teekonna valiku uuring	18
Tere, Tartu!	23
Labdien, Rīga!	31
Dzień dobry, Warszawa!	39
Dobrý deň, Bratislava!	45
Dobar dan, Velika Gorica!	51
Kalimera, Drama!	57



## PROJEKTI CYCLURBAN TUTVUSTUS

Ligikaudu veerand Euroopa kasvahoonegaasidest eraldub transpordisektoris, kus maanteetranspordi heitkogused on ülekaalukalt suurimad. Euroopa Kliimainitsiatiivi (EUKI) rahastatud projekt Cyclurban (2017-2020) propageeris jalgrattasõitu kui olulist elementi linnade kliimamuutuste leevendamise poliitikas.

15 organisatsiooni Saksamaalt, Horvaatiast, Eestist, Kreekast, Lätist, Poolast ja Slovakiast tegid projektis Cyclurban koostööd, et propageerida jalgrattasõitu kui olulist liikumisviisi linnas. Projekti partnerid, vabaühendused, teadusorganisatsioonid ja omavalitsused panustasid oma teadmistega kliimamuutuste, säästva linnaarengu ja linnatranspordi alal.

Projekti tegevused olid suunatud kohalikele omavalitsustele, piirkondlikele ja riiklikele haldusasutustele kuues partnerriigis Baltikumis ning Kesk- ja Lõuna-Euroopas. Eelkõige kaasati projekti partnerlinnade Varssavi, Tartu, Velika Gorica, Bratislava, Riia ja Drama transpordi ja linnaplaneerimise osakondi, aga ka teisi piirkondlikke või riiklikke asutusi ja huvirühmi, kes kujundavad tuleviku linnaliikuvust mõjutavaid arutelusid ja poliitikaid.

Projekti raames korraldatud paljude seminaride ja huvirühmade kohtumiste käigus tehti põhjalik analüüs jalgrattasõidu hetkeolukorra ning sellega kaasnevate võimaluste ja väljakutsete kohta. Nendel kohtumistel said kokku projektipartnerid, ruumi- ja transpordiplaneerijad, arhitektid, jalgrattaaktivistid, omavalitsuste eksperdid ja muud huvirühmad, et vahetada teadmisi jalgrattasõidu ja säästva transpordi kohta ning arutada strateegiaid ja heade tavade näiteid, mis toetavad kliimasõbralikku liikuvuse muutust.

Projekti Cyclurban raames saadud kogemuste ja teadmiste põhjal koostati otsustajatele suunatud riiklikud poliitikasoovitused. Need töötati koos ekspertide ja huvirühmadega välja riiklikes töötubades ning käsitlevad suhteliselt vähekulukaid ja hõlpsalt rakendatavaid võimalusi jalgrattaliikluse toetamiseks projekti partnerriikides. Soovitused hõlmavad taristu, poliitika ja planeerimise, samuti hariduse, teenuste ja jalgrattakasutuse edendamise seotud meetmeid. Poliitikud saavad neid kasutada kavandina, mis aitab rakendada kliimasõbralikumat transpordipoliitikat ja kujundada paremat jalgrattapoliitikat eelseisvatel aastatel. Kõik riiklikud soovitused kiideti heaks kuue partnerriigi pädevate asutuste poolt.

Selles väljaandes leiate teavet projekti tegevustest igas partnerriigis, jalgrattaliikluse rollist kohalikus transpordisüsteemis ja probleemidest, mis takistavad jalgratta muutumist eelistatumaks transpordivahendiks projektis osalenud omavalitsustes. Samuti saab tutvuda projektipartnerite väljatöötatud riiklike poliitikasoovitustega ja kasutada neid jalgrattasõidu edendamise kavadena, mis arvestavad jalgrattatranspordi olukorraga igas projektiriigis. Lisaks on toodud edulood, heade tavade näited ja kogemused projekti Cyclurban väga erinevatest partnerriikidest.



## Kes on projekti Cyclurban partnerid?

Projekti Cyclurban viis ellu mitmekesine meeskond, kuhu kuulus viisteist partnerit seitsmest erinevast riigist, sealhulgas vabaühendused, teadusorganisatsioonid ja omavalitsused, kellel on teadmisi ja kogemusi säästva liikuvuse ja jalgrattatranspordi valdkonnas.



CITY  
OF WARSAW



## Varsavi linn

Poola pealinnas elab umbes 1,8 miljonit elanikku ning selle transpordiamet on säästva liikuvuse alal kogenud. 2012. aastal lõi linn eduka jalgrataste ühiskasutussüsteemi ning alates 2010. aastast on linna jalgrattataristut ulatuslikult parandatud ja laiendatud. Lisaks korraldatakse lastele jalgrattaliiklust ja jätkusuutlikkust käsitlevaid haridusprogramme.

## Sihtasutus Ziemia i Ludzie (Maa ja Inimesed)

Sihtasutus korraldab sageli haridus- ja integratsioonikampaaniaid, mis näitavad, kuidas sotsiaalset ja majanduslikku arengut saab ühendada keskkonnakaitsega. Nende projektid on suunatud sotsiaalsetele rühmadele, kohalikele kogukondadele, valitsusasutustele ja ettevõtetele, aga ka üksikisikutele. Sihtasutusel Maa ja Inimesed on kogemusi kvaliteetsete seminaride ja koolituskursuste, ekspertanalüüside ja muude tegevuste läbiviimisel, mille eesmärk on tõsta avalikkuse teadlikkust keskkonnaküsimustest ja -probleemidest.

## Ateena Riikliku Tehnikaülikooli (NTUA) säästva liikuvuse üksus

Ateena Riikliku Tehnikaülikooli (NTUA) säästva liikuvuse üksus loodi umbes 20 aastat tagasi, kui saadi aru, et Kreeka ei saa oma elanike mentaliteedi tõttu järgida Euroopa strateegiat jalgrattatranspordi ja säästva liikuvuse edendamiseks. Sellest ajast on ülikooli säästva liikuvuse üksus osalenud asjakohastes Euroopa teadusprogrammides ja rahvusvahelistel konverentsidel ning teinud Kreekas kümneid uuringuid, mis kinnitavad kohalike kogukondade nõudlust inimlikuma ja säästvama linnakeskkonna järele. Samuti on üksus avaldanud 19 raamatut ning sadu artikleid teadusajakirjades ja ajalehtedes.





### Ateena Riiklik Observatoorium

Ateena Riiklik Observatoorium on üks Kreeka vanimaid teadusasutusi, mis panustas projekti oma rikkalike kogemustega kliimamuutuste, õhukvaliteedi, heitkoguste ja kliimastenaariumide valdkonnas. Keskkonnauuringute ja säästva arengu instituudil on pikaajaline kogemus keemiliste ainete ja meteoroloogiliste parameetrite seire ning andmebaaside haldamise valdkonnas. Instituudi ulatuslik taristu hõlmab üleriigilisi operatiivvõrke (nt meteo. gr ilmateenistus) ja spetsiaalseid seadmeid keemiliste ainete seireks (nt peenosakesed PM10, benseen, O<sub>3</sub>, CO). Instituut teavitab avalikkust, poliitika- ja haridusringkondi oma teadustulemustest teaduspoliitiliste ürituste, töötubade ja Interneti kaudu.

### Ecocity



Ecocity edendab Kreekas säästvat liikuvust mitmesuguste kampaaniate ja tegevuste abil, näiteks „Öko-liikuvus”, mis on kestnud 14 aastat, ja iga-aastane kampaania „Vaba liikuvus”, mis on kestnud kolm aastat. Nende kampaaniate raames töötavad õpilasarühmad välja ja tutvustavad kohalikele omavalitsustele ja otsustajatele keskkonna- ja liikuvusküsimuste lahendusi kohalikul tasandil. Ecocity on pidevalt korraldanud Kreeka valitsusele ja avalikkusele suunatud tegevusi ja üritusi kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks.

### Tartu linn



Eesti suuruselt teises linnas Tartus asub riigi vanim ülikool. Lõuna-Eesti piirkondliku keskusena mõjutavad umbes 97 000 elanikuga linnas tehtud otsused tervet piirkonda. Tartut võib jalgrattakasutuse ja säästva transpordi osas pidada üheks edumeelsemaks Eesti linnaks. 2019. aasta suvel võeti Tartus edukalt kasutusele ülelinnaline jalgrattaringluse süsteem, kus kasutatakse peamiselt elektrijalgrattaid. Samal ajal viidi Tartu ühistransport 100% üle taastuvkütustele.



### Balti Keskkonnafoorum Eesti

BEF Eesti on keskkonna- ja looduskaitse valdkonnas tegutsev mitmetulundusühing. BEF Eesti ekspertidel on suured kogemused ELi ja riikliku rahastusega projektide elluviimisel väga erinevatel teemadel, sh kliimamuutused ja säästev liikuvus. BEF Eesti osaleb erinevates liikuvuse- ja kliimateemalistes projektides. Säästvaid liikuvuslahendusi saab leida ainult hea planeerimise ja sobivate majanduslike ja poliitiliste vahendite abil ning arvestades individuaalsete liikuvusvajaduste ja -käitumisega. BEF Eesti on aidanud selles valdkonnas suutlikkust tõsta erinevate trükiste, seminaride ja koolituste kaudu. BEF Eesti on Eesti Keskkonnaühenduste Koja liige, mis suurendab organisatsiooni võimalusi mõjutada riikliku ja kohaliku tasandi otsuseid ja protsesse. BEF Eesti eesmärk on säilitada jätkusuutlik keskkond, suurendades erinevate huvirühmadeteadlikkust ja edendades keskkonnajuhtimist.



### Läti Jalgratturite Liit

Läti Jalgratturite Liit on jalgrattavaldkonna ekspertpartner Lätis ja Euroopa Jalgratturite Föderatsiooni (ECF) liige, omades seega suurepärase juurdepääsu jalgratturite võrgustikule kogu ELis. Läti Jalgratturite Liit on juhtinud arvukalt väikseid, peamiselt jalgrattaliiklust puudutavaid nõustamisprojekte ning on tihedas kontaktis jalgrattaliiklusega tegelevate riigiasutuste ja Riia planeerimisasutustega.



### Balti Keskkonnafoorum Läti

BEF Läti eksperdid on aastaid töötanud liikuvuse, energia, kliimamuutuste, looduskaitse ja bioloogilise mitmekesisuse, kemikaali-juhtimise ja veemajanduse teemadel. BEF Lätil on kogemusi jalgrattasõidu toetamisel ja edendamisel väikestes ja keskmise suurusega linnades. Vabaühendus kuulub BEF gruppi.



### Society for Sustainable Development Design (DOOR)

DOOR on säästva energia arengu edendamisele pühendunud kodanikuühiskonna organisatsioon, mis asutati 2003. aastal. Organisatsioon tegeleb erinevate teemadega, sh kliimamuutuste leevendamine ja nendega kohanemine, kodanike kaasamine säästva energiapoliitika kujundamisse, energiapuuduse leevendamine ja säästva energiaga seotud hariduse parandamine. Lisaks on neil kogemusi Horvaatia linnade ja maakondade säästva energia ja kliima tegevuskavade väljatöötamisel, mis muu hulgas käsitlevad transpordi ja liikuvuse aspekte.



### Velika Gorica linn

Linnakeskuses elab 31 000 elanikku, kuid kogu Velika Gorica omavalitsuses 64 000 inimest. Velika Gorica asub Zagrebi maakonnas Horvaatia pealinna lähedal. Euroopa kliimaprojektides osaledes üritab linn aktiivselt vähendada oma CO<sub>2</sub> heitkoguseid ja astuda vajalikke samme, et saada säästvaks ja kliimasõbralikuks omavalitsuseks.



### Cyklokoalicia

Alates asutamisest 2010. aastal on mittetulundusühing Cyklokoalicia seisnud jalgratturite ja jalakäijate vajaduste eest. Vabaühenduse eksperdid on teinud koostööd selliste Slovakkia omavalitsustega nagu Bratislava, Trnava, Nitra, Trenčín ja Košice, et tõsta jalgratta- ja jalakäijate taristu kvaliteeti ning ohutust. Bratislavas juhib Cyklokoalicia jalgrataste ühiskasutussüsteemi ja kastirataste rentimise teenust ning algatas kogukonna jalgrattatöötoa. Alates 2017. aastast on Cyklokoalicia Euroopa Jalgratturite Föderatsiooni liige.



### Saksa Lennunduskeskus (DLR)

Üks Cyclurbani ekspertpartnereid linnaliikuvuse ja jalgrattaliikluse alal on DLR. Ehkki see partner tegeleb ulatusliku teadus- ja arendustegevusega lennunduse, kosmonautika, energeetika, ohutuse ja digiteerimise alal, hõlmab see ka Transpordiuuringute Instituuti. Paljudes ELi ja riiklikult rahastatavates projektides osalenud ja neid juhtinud DLRi Transpordiuuringute Instituudil on kogemusi transpordi teadus- ja rakendusuuringu alal nii riiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil. Paljud nende projektidest käsitlevad linnalist ja elektrilist liikuvust, IKT-d ja kliimamõjude hindamist.



### ideas into energy

Mittetulundusühing edendab säästva kliima- ja keskkonnakaitsetehnoloogiat ning -poliitikat rahvusvahelist levikut. Organisatsiooni eksperdid töötavad nii teadusuuringutes kui ka poliitikadokumentide analüüsimisel ja väljatöötamisel seoses kliimamuutuste poliitikaga ELis ja selle liikmesriikides. Lisaks teadusuuringute ja analüüside läbiviimisele ning haridus- ja poliitiliste nõuandeprojektide arendamisele korraldavad nad ka rahvusvahelisi huvirühmi ühendavaid konverentse ja töötubasid.



### Balti Keskkonnafoorum Saksamaal

BEF Saksamaal oli projekti Cyclurban juhtpartner. Organisatsioonil on pikaajaline kogemus säästva liikuvuse ja kliimamuutuste poliitika rakendamisel ning ta on osalenud paljudes Euroopa projektides, mis käsitlevad liikuvuse muutust ja säästvat linnaarengut. BEF Saksamaal töötab teaduse, kodanikuühiskonna, poliitika ja haldus- asutuste vahelise liidese edendamiseks ning teeb tihedat koostööd teiste keskkonnaorganisatsioonide, teadusinstituutide ja ülikoolidega ning paljude Euroopa riikide linnade ja valdade administratsioonidega.

## JALGRATTAstrateegiate KOOSTAMINE KUUELE LINNALE

### Üks ühine transpordistrateegia või kohandatud transpordistrateegiad igale kohalikule omavalitsusele?

Projekt Cyclurban tõi kokku kohalikud omavalitsused erinevatest Euroopa geograafilistest piirkondadest. Vaatamata paljudele erinevustele oli neil kõigil ühine eesmärk – suurendada jalgrattakasutust, et võidelda kliimamuutuste vastu. Projektis Cyclurban töötasid koos poliitikud, praktikud, üldsus ja teadlased, et selgitada välja piirkonna jalgrattaliikluse olukord ja probleemid, koostada strateegiad jalgrattakasutuse edendamiseks ja rakendada konkreetseid meetmeid projekti käigus.

Osalevates omavalitsustes hinnati süstemaatiliselt jalgrattaliikluse hetkeolukorda, et seejärel koostada stsenaariumid ja edasised arengustrateegiad. Selleks koostati üksikasjalik küsimustik, mis saadeti kõigile partneromavalitsustele. Küsimustik koosnes neljast osast: planeerimine ja korraldamine (menetlused ja ajakavad, rahastamisvahendid, juhtimis-/otsustusstruktuur, toe/juhendite olemasolu), taristu (jalgrattateede võrgu omadused, kvaliteet, suurus, ohutus ja tulevikuväljavaated), muud tegevused (kaasamine, teavituse- ja edendamistegevused) ning hoiakud (poliitikute ja planeerijate hoiakud, tulevikuplaanid).

Küsimustikule vastasid omavalitsuste töötajad, sh ametnikud, kohalikud poliitikud ja vabaühenduste liikmed. Selgus, et jalgrattaliikluse edendamise eest vastutavate peamiste osapoolte, sh volikogu, transpordiosakonna, vabaühenduste, kohalike kodanikeorganisatsioonide ja haridusüksuste vahel on kommunikatsioonilõhe.

Iseloomulik näide on olukord Riias, kus jalgrattaorganisatsioonid tegelevad aktiivselt jalgrattakasutuse

edendamiseks, samal ajal kui linnavalitsus on menetluste ja planeeringute osas endiselt aeglane ning ei ole koostööaldis. Uuring näitas, et omavalitsustel on ühiseid jooni, sõltumata jalgrattaliikluse arengust.

Planeerimis- ja korralduslikud menetlused on kõigis omavalitsustes üsna sarnased, kuid maakonna ja riikliku tasandi poliitikad aeglustavad sageli kavade elluviimist ja vähendavad nende tõhusust, samal ajal ilma vajalikku rahalist tuge andmata. Näib, et jalgrattaliiklust peetakse enamasti kohalikuks küsimuseks, ehkki riiklikud poliitikad on kohustatud hõlmama säästvaid liikumisviise.

Omavalitsuste vahelised sarnasused ilmnesid ka jalgrattataristu olukorra ja arendamise osas (vajadus laiendada jalgrattateede võrku, mitte täielikult sidus planeerimine), kuid mitte kõik linnad ei oma ülevaadet oma jalgrattateede võrgu olukorrast ja funktsionaalsusest ega seira neid regulaarselt, ehkki jalgrattasõidu modaalne osakaal partnerlinnades on 1-6%. Lisaks puudub piisava väljaõppega personal.

Avalikkuse teavitamine ja kaasamine toimub selliste ürituste raames nagu Euroopa liikuvusnädal, kuid need tegevused peavad muutuma silmapaistvamaks, sagedasemaks ja sihipärasemaks. Tipp-poliitikud väidavad tavaliselt, et toetavad alternatiivseid transpordiliike, kuid konkreetsemaks minnes näib neil puuduvat tahe tegelikult edendada säästva liikuvuse kavasid. Selle põhjuseks võivad olla mõjukad huvigrupid, kes on toetanud auto- ja muud mootortransporti aastakümneid.

Liikuvuse tulevikuvisioonid on kõigis omavalitsustes suhteliselt sarnased, kuigi mõned ei usu nende saavutamisse ja ei pinguta piisavalt oma visioonide eelviimiseks. Jalgrattapoliitikate ja -taristu analüüs ning hindamine toimus BYPAD meetodika ([www.bypad.org](http://www.bypad.org)) järgi kõigis partneromavalitsustes, välja arvatud Drama.

BYPAD hindamise tulemuste põhjal töötati välja lähenemisviisid jalgrattakasutuse edendamiseks. Mõnes omavalitsuses, näiteks Tartus, on jalgrattakasutuse jälgimine ja hindamine pikaajaline regu-

laarne tegevus, mille käigus kavandatakse tulevikustrateegiad ja mõõdetakse edusamme. Kõik omavalitsused keskendusid plaanide tegemisel kahele olulisele aspektile: taristu ja teavituse/haridustegevus.

Sõltumata jalgrattataristu praegusest olukorrast, pakuti tõhusate ja universaalsete meetmetena jalgrattataristu edasiseks arendamiseks partnerlinnades hajutatud jalgrattateede võrgu ühendamist ja edasist laiendamist, paremate jalgrattateede standardite määramist uusarenduste jaoks ning asjakohaste märkide ja märgistuse kasutamist jalgratturite ning jalakäijate ohutuse tagamiseks. Näitena viis Varssavi linn läbi pilootprojekti, milles tõsteti esile teatud ristmikud, et parandada jalakäijate ohutust ning hõlbustada jalgratturite ja jalakäijate sujuvat koeksisteerimist. Sel viisil püüti edendada mitte ainult jalgrattakasutust, vaid ka muid jätkusuutlikke, kliimasõbralikke transpordiliike, ilma et üks neist takistaks teisi. Cyclurbani tegevused rõhutavad ka Cyclurbani ja teistes sarnastes projektides osalevate omavalitsuste ja riigiasutuste tähtsust, kuna nende osalemine tagab projekti eesmärkide saavutamise ja meetmete rakendamise.

Osa projektist Cyclurban olid ka erinevatele inimgruppidele suunatud haridus- ja teavituskampaaniad. Näiteks Bratislavas peeti kõige olulisemaks jalgrattasõidu propageerimist avalikkusele ja ka pädevate asutuste koolitamist meetmete rakendamisest. See tegevuste kombinatsioon aitab muuta jalgrattasõidu ohutumaks ja mugavamaks ning loob samal ajal ametivõimudele, näiteks politseile, võimaluse suhelda avalikkusega ebakindlust tekitamata ja jalgrattakasutust takistamata. Töötajatele suunatud haridus- ja teavitustegevused olid osa paljude Cyclurbani partneromavalitsuste strateegiast, sh Tartus ja Velika Goricas. Piisava arvu väljaõppinud töötajate olemasolu on väga oluline, kuna see tagab jalgrattateede võrgu pideva jälgimise ja hooldamise, sidusad plaanid, paremad teadmised saadaolevatest rahastamisvahenditest ning rattatranspordi rahastamise hõlbustamise ja kestvuse.

Cyclurbani tulemuste põhjal võib üldiselt öelda, et projektis osalenud omavalitsuste jalgrattastrateegiates on palju ühiseid elemente. Omavalitsustevahelised erinevused on aga seotud jalgrattateede võrkude suuruse ja kvaliteediga, kodanike transpordikultuuriga, haldus- ja poliitiliste menetluste keerukusega ning riikliku rahastamise kättesaadavusega. Seetõttu peavad linnad olema soovivad meetodikaid ja meetmeid kohalikele oludele kohandama, et saavutada oma eesmärk muuta jalgrattasõit kliimasõbraliku ja elukvaliteeti edendava linnaliikuvuse alustalaks.

## RIIKLIKE JALGRATTAPOLIITIKATE ANALÜÜS JA RIIKLIKUD POLIITIKASOOVITUSED

Projekti Cyclurban üks põhiülesandeid oli tõhustada riikliku tasandi poliitikat, et toetada jalgrattakasutuse edendamist partnerriikides. Ehkki jalgrattasõidu propageerimine on peamiselt kohaliku tasandi küsimus, on riiklikul tasandil võtmeroll jalgrattaliiklusega seotud planeerimist ja investeeringuid suunava poliitika ja finantsraamistiku ühtlustamisel.

Poliitikate ja finantsraamistike nõrkade külgede hindamiseks küsitlesid Cyclurbani partnerid huvirühmi ja analüüsisid poliitikaid igas projektiriigis. Olemasoleva olukorra hinnangu ja ekspertteadmiste põhjal koostati Eesti, Läti, Slovakkia, Poola, Kreeka ja Horvaatia jaoks riiklikud poliitikasoovitused, et edendada jalgrattakasutust piirkondlikul ja riiklikul tasandil. Slovakkia liitus projektiga hilisemas etapis ega osalenud seetõttu projekti Cyclurban alguses tehtud poliitikaanalüüsis.

Riiklikke poliitikasoovitusi arutati riiklikel seminaridel ja kohtumistel iga riigi asjaomaste huvirühmadega. Riiklike poliitikasoovituste mõju tagamiseks koostasid partnerlinnade riiklikud või piirkondlikud ametiasutused kinnituskirjad soovitude kättesaamise ja nende arvessevõtmise kohta edasisel poliitikakujundamisel.

## POLIITIKAANALÜÜS

Igas partnerriigis viidi läbi poliitikaanalüüs, et näha, millised riikliku tasandi dokumendid mõjutavad jalgrattatranspordi edendamist või sisaldavad sellega seotud eesmärke/algatusi. Poliitikaanalüüs hõlmas järgnevaid sektoreid: transport, keskkond, ruumiline planeerimine, majandus, tervishoid ja turism. Analüüs näitas, millised valdkondlikud dokumendid sisaldavad jalgrattatranspordiga seotud otseseid või kaudseid meetmeid.

Analüüsitud riikides tuvastati jalgrattatranspordiga seotud meetmeid enamasti transpordi-, keskkonna- ja ruumilise planeerimise dokumentides. Kõige vähem käsitleti jalgrattateemat majanduse, turismi ja hariduse valdkonnas. Selgus ka, et enamikul riikidest puudus analüüsi tegemise ajal 2019. aastal kehtiv riiklik jalgrattastrateegia.

Poliitika-valdkond	Riik				
	Eesti	Läti	Poola	Horvaatia	Kreeka
Transport	Green	Green	Green	Green	Green
Keskkond	Green	Yellow	Green	Green	Yellow
Ruumiline planeerimine	Green	Green	Green	Green	Red
Majandus	Red	Green	Red	Red	Red
Tervis	Green	Green	Green	Red	Red
Haridus	Red	Green	Red	Red	Red
Turism	Red	Green	Green	Green	Red

- Otsene seos jalgrattatranspordiga
- Kaudne seos jalgrattatranspordiga
- Puudub seos jalgrattatranspordiga

## HUVIRÜHMAD KÜSITLUSED PARTNERRIIKIDES

Cyclurbani partnerid Eestis, Lätis, Horvaatias, Kreekas and Slovakkias küsitlesid huvirühmi oma riigis. Küsitluste peamised järeldused on järgmised:-->

Üldine arvamus, et jalgrattasõidul on linnatranspordis väga väike roll ja selle märkimisväärseks suurendamiseks on tohtu potentsiaal

Puuduvad riikliku tasandi meetmed, parandamiseks jalgrattatranspordiga seotud teadmisi ja oskusi kohalikes omavalitsustes, kuid tunnustatakse vajadust nende tugevama rolli järele

Üldine probleem on põhilise jalgrattataristu puudumine



Indikaatorite puudumine investeeringute tõhususe mõõtmiseks (sealhulgas riiklikul tasandil koordineeritavate ELi fondide puhul)

ELi fondide tähtsus ja mõju on erinev (väga oluline Eestis, Lätis ja Slovakkias, kuid ei ole oluline Horvaatias ja mõju puudub Kreekas)

Omavalitsustevahelised erinevused on ka fondidest raha taotlemises (Horvaatia ja Kreeka linnad ei ole eriti aktiivsed rahastuse taotlemisel fondidest, mis hõlmavad jalgrattatranspordi arendamisega seotud komponente)

Jalgrattatoimkondade puudumine (v.a Slovakkia ja Horvaatia)





## RIIKLIKUD POLIITIKASOOVITUSED

Slovakkia, Läti, Eesti, Kreeka ja Horvaatia koostasid riiklikud soovitused ning Poola koostas mõned soovitused ka Varssavi omavalitsustasandil. Igas riigis koostati 5–11 soovitust, mida tutvustati huvirühmadele riiklikel seminaridel ja mille pädev riigiasutus aktsepteeris. Kõigi riikide soovitused keskenduvad kuuele prioriteetsele teemale:

### 1. Seadusandlus

Kõigi kuue riigi soovitused sisaldavad õigusaktidega seotud soovitusi (kokku 25 seadusandluse alast soovitust). Eesti, Horvaatia, Läti ja Kreeka töötasid välja soovitused jalgrattatransporti käsitlevate standardite või arengukavade loomiseks või ajakohastamiseks. Slovakkia, Läti ja Horvaatia pakkusid välja konkreetseid ohutusega seotud meetmeid, nagu näiteks jalgrattatänavad, 1,5 m miinimumkaugus jalgratturist möödasõidul ja 30 km/h kiirusepiiranguga tsoonid.

Taristu teemaga seonduvad ka liikluse rahustamise ja ohutuse tagamise soovitused, eelkõige Kreekas ja Lätis. Eestis ja Poolas läheneti taristuküsimustele üldisemalt: soovitatakse tähelepanu pöörata ehitatava või uuendatava taristu sidususele ning seada jalgrattasõidutingimuste parandamine kõigi taristuprojektide eesmärgiks. Seadusandlikud soovitused käsitlevad ka jalgrattatranspordi soodustamist erinevatel viisidel, sh näiteks mõlemasuunalisejalgrattasõidu lubamine elamurajoonide ühesuunalistel tänavatel, jalgrattaparklate rajamise kohustus ja ettevõtete motiveerimine töötajatele säästva transpordi võimaluste tagamiseks. Mõnes soovituses Eestile ja Poolale pakutakse laiemat poliitilist lähenemisviisi, näiteks poliitikate sidususe hindamine, samuti rõhutatakse ohukvaliteeti ja liiklusohutust käsitlevate seaduste jõustamise olulisust ning soovitatakse ülesannete ja eelarve nihutamist haldustasandil.

### 2. Suutlikkuse suurendamine

Partnerid Poolas, Eestis, Lätis, Kreekas ja Slovakkias töötasid välja soovitused suutlikkuse suurendamiseks. Soovitatakse suurendada jalgrattatranspordiga seotud suutlikkust omavalitsustes ja toetada linnade jalgrattastrateegiate koostamist/elluviimist ekspertteadmiste ja rahaliste vahenditega, sertifitseeritud koolitajate loomisega ning jalgrattatranspordiga seotud andmete süstemaatilise kogumisega omavalitsuste tasandil. Soovitused hõlmavad ka jalakäijate ja jalgratturite vaheliste konfliktide likvideerimist ja avalikkuse paremat kaasamist.

### 3. Taristu

Eesti, Slovakkia ja Poola käsitlesid taristuga seotud probleeme seadusandluse teema all õigusaktidega seatavate kohustuste kaudu. Läti ja Kreeka töötasid välja konkreetseid soovitused taristu kohta. Näiteks jalgratturite eelisõigusega ringristmikud, äärekivide jalgrattateed, lisalahendused jalgrattataristuga neljajaharulistele ristmikele, sildade ja viaduktide käsipuude kohandamine, kohustuslik külgvahe jalgratturist möödasõidul.

### 4. Institutsioonilised/ organisatsioonilised muudatused

Horvaatia töötas välja soovitused institutsioonilisteks muudatusteks, sh riikliku koordineerimisasutuse loomine jalgrattatranspordi/mootorita transpordi/säästva transpordi edendamiseks ja säästva linnaliikuvuse kavade väljatöötamine kohalike omavalitsuste/maakondade tasandil.

### 5. Rahastus

Eesti töötas välja soovituse riikliku rahastamisprogrammi loomiseks jalgrattateede põhivõrgu väljarendamiseks linnades ja Horvaatia jalgrataste ühiska-

nutussüsteemide ning jalgrattataristu avalike hangete korraldamiseks.

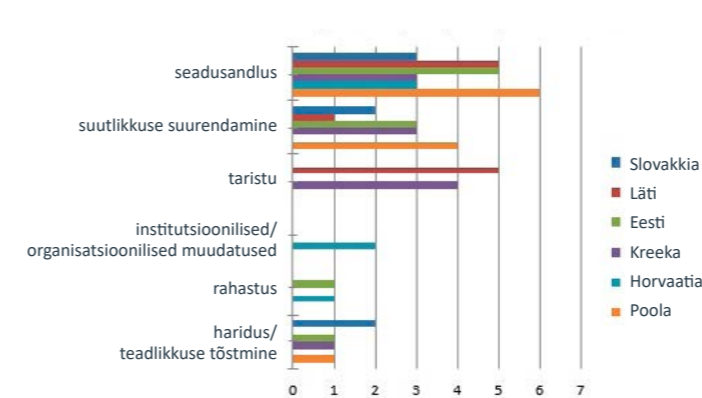
### 6. Haridus/teadlikkuse tõstmine

Seda prioriteetset teemat käsitleti nelja riigi soovitustes. Slovakkia esitas kaks soovitust, mis hõlmavad ühissõidukijuhtide koolitamist vähemkaitstud liiklejate vajadustest ja jalgrattasõidu temaatika lülitamist avalik-õigusliku televisiooni programmi. Eestis soovitati välja töötada riiklik kommunikatsioonikava jalgrattakasutuse edendamiseks ja lisada autokoolide õppekavasse lisamoodulid. Kreeka töötas välja soovituse tutvustada säästvamaid elu- ja liikumisviise koolikampaaniate abil ning Poola tegi ettepaneku koolitada

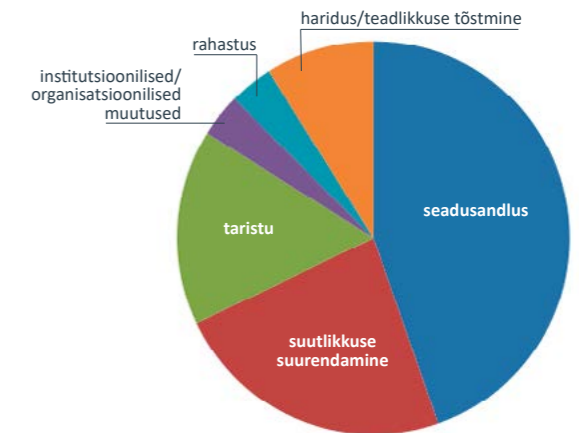
kõiki liiklejaid teede kasutamisest ühise jagatud ruumina.

Ehkki projektis Cyclurban koostatud soovitustel on igas riigis erinev fookus, on neil ka palju ühist. Teatud põhi-meetmed võivad parandada jalgrattasõidu olukorda kõigis riikides, näiteks üldise autoliikluse vähendamine, enamate 30 km/h kiirusepiiranguga alade loomine, jalgrattataristu rahastamise parandamine, jalgratturite ja autojuhtide koolitus jne. Kõik riigid on erinevad linnade struktuuri, meetmete prioriseerimise või huvirühmade konfliktide lahendamise viisi poolest. Täpsemat teavet projekti Cyclurban raames partnerriikides toimunud aruteludest ja koostatud soovitustest saate selle brošüüri iga riigi peatükist.

Prioriteetsete teemade jaotus riigiti



Prioriteetsete teemade jaotus



## TEEKONNA VALIKU UURING

Asjakohaste kohalike jalgrattastrateegiade koostamiseks on oluline teada ratturite eelistusi taristu ja rattateede ümbruse osas. Seetõttu viis projekti Cyclurban konsortsium Saksamaa Lennunduskeskuse Transpordiuuringute Instituudi juhtimisel läbi marsruudieelistuste uuringu. Küsitleti rattureid kui teekasutajaid. Tulemuste põhjal saame anda soovitusi riiklike jalgrattastrateegiade koostamiseks.

Individaalset teekonna valikut mõjutavad mitmed erinevad parameetrid. Samal ajal on teatud marsruudi omaduste eelistamine üksikisikute vahel väga erinev, sõltudes sotsiaal-demograafilistest näitajatest või kasutatavast jalgrattatüübist. Seetõttu töötasime välja uuringumeetodi, mis võimaldab eristada erinevaid tegureid. Veebiküsitlus oli koostatud diskreetse valiku eksperimendina. Selle meetodi puhul kombineeriti üksikud teekonna omadused terviklikeks alternatiivteekondadeks. Erinevalt klassikalistest küsimustikest, mis keskenduvad teekonna üksikutele omadustele, pidid vastajad hindama teekonna alternatiive, mis hõlmasid erinevaid omadusi. Seejuures eristati sõiduaega ja kuut teekonna omadust (atribuuti), neist igaühe puhul 2-5 võimalikku varianti (taset) (tabel 1).

Võimalike kombinatsioonide hulgast loodi ja kujutati graafiliselt 24 valikuolukorda, millest igaühes oli kolm erinevat teekonna alternatiivi. Need töötati välja eeltesti tulemuste põhjal, kasutades spetsiaalset tarkvarapaketti (ChoiceMetrics 2012). Olukorrad optimeeriti matemaatiliselt, et vältida üksikute omaduste katmist ja tagada maksimaalse teabe saamine vastaja kohta (Bliemer, Rose, 2006). Iga vastajale näidati kaheksat valikuolukorda. Joonisel 1 on toodud valikuolukorra näide.

Atribuut (omadus)	Tase
Tänavatüüp	<b>Magistraaltänav</b> Kõrvaltänav
Taristu	<b>Taristu puudub</b> Jalgrattatee Jalgrattarada Eraldatud jalgrattatee
Regulatsioon/kiirusepiirang	<b>Max 50 km/h</b> Max 30 km/h 30 km/h ala Jalgrattatänav Õueala
Teekate	<b>Munakivisillutus</b> Asfalt
Parkimine	Parkimine puudub <b>Parkimine</b>
Tänavahaljastus	<b>Puid pole</b> Puud
Sõiduaeg	8/10/12/15

Tabel 1: Eksperimendis kasutatud atribuudid ja tasemed (paksus kirjas: võrdlusolukord)

Kasulike funktsioonide hindamiseks individuaalsete vastuste summa põhjal kasutati diskreetse valiku modelleerimise meetodeid (Bielaire, 2003). Seejuures arvutasime välja, mil määral üksikud omadused mõjutasid teekonna valikut. Logit-segamudelid võtavad arvesse, et iga vastaja tehtud kaheksa otsust on omavahel seotud, kuid vastajate vahel võivad olla erinevused (McFadden, Train 2000). Meetod võimaldab kvantifitseerida alternatiivi kasulikkust määratletud võrdlusolukorra suhtes. Võrdlusolukorraks valiti jalgrattasõiduks kõige ebasoodsam olukord ehk 50 km/h maksimumkiirusega ja tee ääres parkivate autodega magistraaltänav, kus puudusid jalgrattataristu ja tänaväärsed puud.

Järgnevalt arvutasime väärtuse, mis kvantifitseerib teekonna tajutava atraktiivsuse sõiduaega põhjal. See võtab arvesse individuaalset ajatundlikkust ja vastavate teekonna omaduste individuaalset hinnangut. Saadud vää-

Ühel ilusal maikuu päeval soovite sõbrale külla minna. Selleks on mitu võimalikku teekonda. Millise neist valiksite?



Joonis 1: Valikuolukorra näide

tust võib tõlgendada kui eksperimentaalset valmisolekut pikemaks sõiduajaks, mis on seotud teekonna omadustega. Kõiki teekonna omadusi, välja arvatud sõiduaeg, esitleti graafiliselt, mis võis põhjustada selle komponendi erinevat kaalumist.

Projekti partnerid levitasid küsitlust peamiselt sotsiaalmeedia abil. Seetõttu on valim nn isevaliv ega ole esinduslik. Kokku saadi 2326 täisvastust seitsmest riigist (sh 6 projekti partnerriiki ja Saksamaa). Et igale vastajale näidati kaheksat valikuolukorda, siis kokku tuli 18 608 valikut.

## Tulemused

Tulemused näitavad, et magistraaltänavatel paiknev spetsiaalne rattataristu on liiklejatele väga kasulik (vt

joonis 2). Eksperimendi kohaselt olid osalejad valmis investeerima keskmiselt 9,6 minutit (tähistatud jalgrattatee) kuni 16,7 minutit (piiretega eraldatud jalgrattatee) rohkem sõiduaega, võrreldes võrdlusolukorraga. Kõrvalteede puhul peeti rattatänavaid märksa kasulikumaks kui väga madala lubatud kiirusega õuealasiid. Mõlema tänavatüübi puhul peeti madalamat lubatud kiirust (30 km/h), parkivate autode puudumist ja teeäärsete puude olemasolu väheolulisteks omadusteks. Sileda teekatte pärast oldi valmis läbima keskmiselt 10,3 minutit pikemat teekonda.

Lisaks näitavad andmed alarühmade eristamisel mitmeid põhimõttelisi suundumusi. Uuritud riikides on füüsiline eraldatus mootortranspordist ja selle aeglasem kiirus naistele ja koos lastega sõitvatele jalgratturitele olulisemad kui meestele. Lisaks hindavad vanemad

osalejad paremaid jalgrattasõidutingimusi rohkem kui noored. Sagedaste jalgrattakasutajate jaoks on kehvemad tingimused vähem ebamugavad kui nende jaoks, kes sõidavad jalgrattaga harva.

### Kokkuvõte

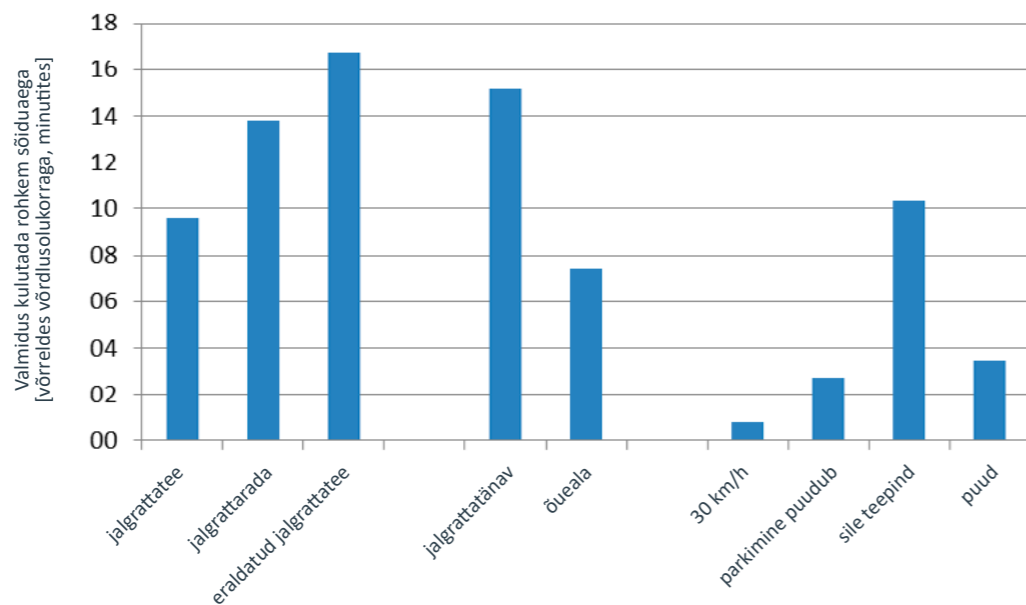
Kokkuvõtlikult selgub tulemustest, et teekonna omadused on jalgratturite jaoks väga olulised. Seejuures on kvaliteetne taristu veelgi olulisem inimeste jaoks, kes kasutavad jalgratast harva, samuti vanemate ja koos lastega sõitvate ratturite jaoks. Seetõttu võib järeldada, et hea rattataristu võib meelitada inimesi rohkem jalgrattaga sõitma ja toetab eelkõige haavatavaid rühmi.

#### Taristu tüüp

*Eraldatud rattateed asuvad tänavatasandil. Neid eraldavad mootorsõidukitest piirded.*

*Õueala: Maksimumkiirus on jalakäija kiirus. Jalakäijad ja mängivad lapsed võivad kasutada õueala kogu ulatuses. Jalakäijaid ei tohi ohustada ega takistada. Kui vaja, siis peavad sõidukid ootama. Jalakäijad peavad vältima sõidukite liikluse asjatut takistamist.*

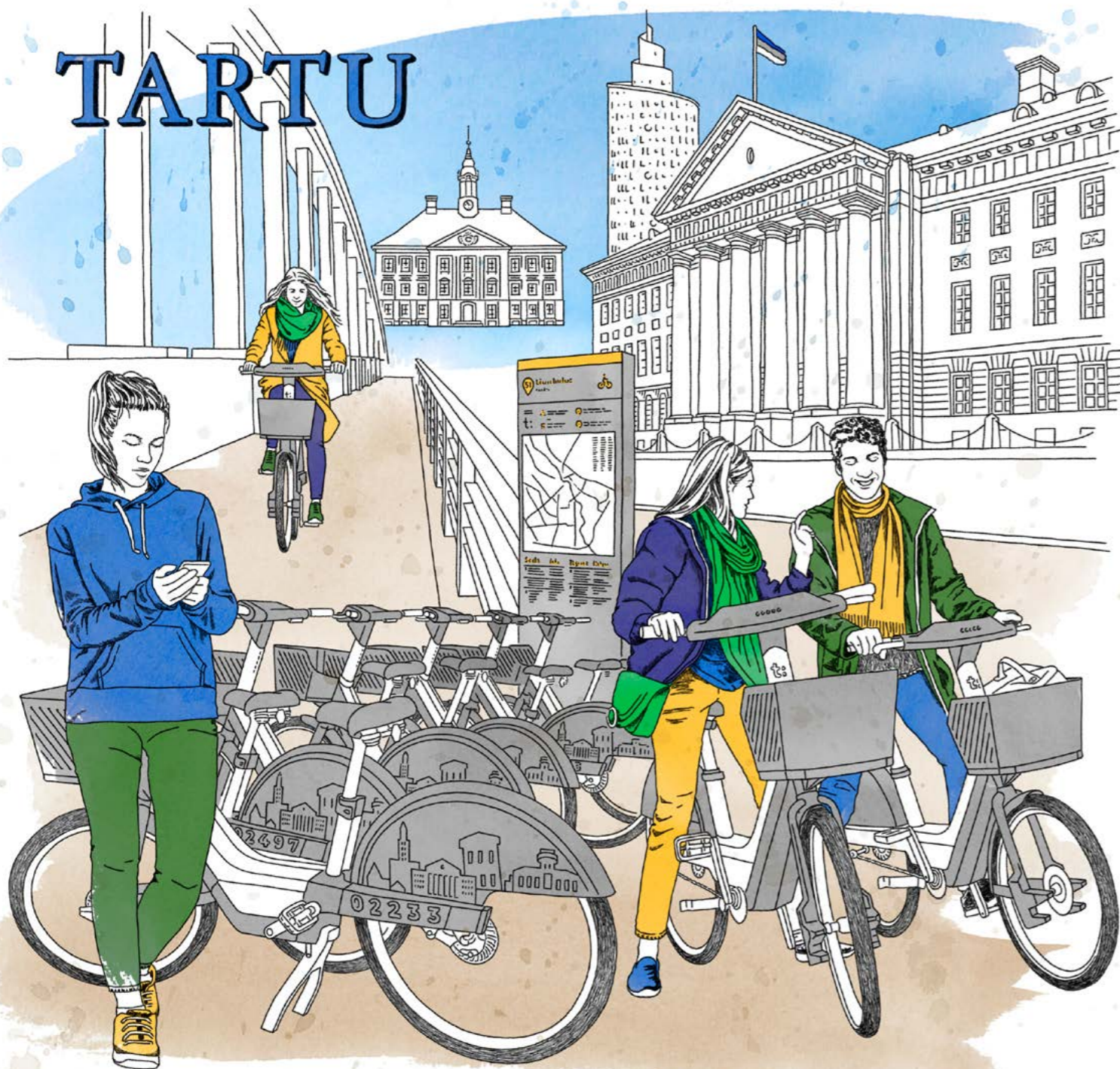
*Jalgrattatänavad annavad eelisõiguse jalgratturitele. Elanike juurdepääs mootorsõidukitega on lubatud kiirusega kuni 30 km/h. Jalgrattureid ei tohi ohustada ega takistada. Vajadusel peavad sõidukid kiirust veelgi vähendama. Jalgrattasõit üksteise kõrval on lubatud.*



Joonis 2: Valmidus kulutada rohkem sõiduaega



# TARTU



## TERE, TARTU!

Tartu on suuruselt teine linn Eestis, kus edendatakse aktiivselt jalgrattakasutust transpordiviisina. 2019. aastal koostas linn jalgrattastrateegia ja käivitas eduka rattaringluse süsteemi. See teeb Tartust jalgrattakasutuse seisukohalt ühe produktiivsema Eesti linna. Kuid siiski ei ole rattasõidu osakaal transpordis kasvanud nii palju kui eraautode kasutamine.

Tartu on väga kompaktne linn, mille ligikaudu 100 000 elanikku mahuvad 38,97 ruutkilomeetrile. Linna diameeter on umbes 7 km, mistõttu vahemaad linnas ei ületa tavaliselt 5 km. Tartu on ka ülikoolilinn, kus asuvad Põhja-Euroopa üks vanemaid ülikoole ning ka mitmed teised kõrgkoolid. Tartus elab ja õpib ligi 17 000 tudengit. 25% linna elanikest on vanuses 15-29 aastat. See kõik loob head eeldused selleks, et Tartu oleks edukas jalgrattalinn.

Kuigi Tartu jalgrattaliikluse võimaluste kohta on tehtud erinevaid uuringuid, oli see teave terviklikuks kontseptsiooniks koondamata. Sel põhjusel otsustati projekti Cyclurban raames koostada jalgrattastrateegia eesmärgiga elavdada jalgrattakasutust linnas ja selle lähieesmärges. Strateegia loomisel võeti eeskujuks kaheksa Euroopa linna vastavad arengudokumendid.

### Milline oleks Teie unistuste linn?

Minu unistuste linnas oleksid kõik tänavad jalakäijate ja ratturite ühine sõbralikult jagatud ruum.

Raimond Tamm  
Tartu aselinnapea



## Saage tuttavaks Tartuga

Asukoht:	Eesti
Elanike arv:	97 000
Rahvastiku tihedus:	2400 elanikku km <sup>2</sup> kohta
Pindala:	39 km <sup>2</sup>
Hinnanguline liikumisviiside modaalkoostis:	46% isiklik auto 21,5% ühistransport 21,5% jalgsi 8% jalgrattaga, 3% muu
BYPADi tulemus:	2,5 = isoleeritud lähenemine
Teed:	400 km linnateid; 20 km maanteid
Jalgrattateede kogupikkus:	114 km
Jalgrattataristu aastane eelarve:	ligikaudu 2 000 000 eurot

## TARTU JALGRATTASTRATEEGIA VÄLJATÖÖTAMINE

Tänu projektile Cyclurban valmis Tartu linna esimene jalgrattastrateegia. See on tähelepanuväärne, kuna ühelegi teisele liikumisviisile ei ole linnas sellist ulatuslikku fokuseeritud tähelepanu seni pööratud.

Tartu jalgrattastrateegia põhineb kaheksa Euroopa linna näidetel, kus on täielikult välja töötatud jalgrattaliikluse strateegiad. Need linnad on Tallinn, Oulu, Tampere, Uppsala, Groningen, Odense, Amsterdam ja Kopenhaagen. Sarnaselt Tartule on Odense ja Groningen ülikoolilinnad. Tampere, Uppsala ja Oulu valiti, kuna need asuvad põhjas ja nende kliima on sarnane või isegi

külmem kui Tartus. Samuti on neis linnades ülikoolid nagu Tartuski. Valitud lähenemine võimaldas saada hea ülevaate erinevate linnade strateegilistest arendustest parima aastaringse jalgrattaliikluse tagamiseks. Tallinn kaasati valimisse, sest see on ainus linn Eestis, kus on juba koostatud jalgrattastrateegia. Kopenhaagen ja Amsterdam esindavad eeskujulikke jalgrattalinnu, mis inspireerivad oma heade tavadega.



Koostatud strateegia on väga ambitsioonikas ja selge visiooniga:

Rattaliikluse visioon aastaks 2040:

- Jalgratas on aastaringiselt eelistatuim transpordivahend ja kõndimine on eelistatuim liikumisviis – Tartu elanikud liiguvad igapäevaselt peamiselt jalgsi või jalgrattaga.
- Strateegia seab eesmärgiks saavutada aastaks 2040 jalgrattakasutuse osakaalu tõus 26%-ni ja isikliku auto kasutamise osakaalu langus 13%-ni.

Jalgrattastrateegia kehtestamisega luuakse Tartu linnavalitsuses uus ametikoht – jalgrattaliikluse koordinaator. Kui praegu on jalgrattasõiduga seonduvad

teemad osakondade vahel suhteliselt killustatud, siis koordinaatori saabumine peaks viima linna uude jalgrattasõidu ajastusse. Eriti hea meel on selle üle, et Tartu tegevus jalgrattasõidu valdkonnas on pälvinud tähelepanu riiklikul tasandil ning seoses uue riikliku transpordi- ja liikuvuskavaga oleme saanud teha ettepanekuid, mis on oma olemuselt pikaajalised ja aitavad rattasõitu elavdada.

Millised on esimesed vajalikud sammud teie linnas, et säästva liikuvuse visioon teoks saaks? Vajalik on riigi, maakonna ja linna ühine visioon.



Mari Jüssi  
Tallinna säästva linnaliikuvuse koordinaator

## KUI HEA ON TARTU JALGRATTA-POLIITIKA JA KUIDAS SEDA SAAKS PAREMAKS MUUTA?

Septembrist 2018 kuni maini 2019 viisid projekti Cyclurban partnerid läbi teise jalgrattapoliitika auditi Tartus. Esimene audit tehti aastal 2006 ja seitsaadik on Tartu suutnud arendada rattasõbralikkust mitmes piirkonnas ning kahekordistada rattasõidu osakaalu linnaliikluses (2009: 4,5%, 2018: 8-9%). Selle tulemusena paranes oluliselt ka jalgrattapoliitika auditi tulemus (44,1%-lt 62,2%-ni ehk tasemelt 1 tasemeni 2,5 (maksimumtase on 4)). Tuleb aga rõhutada, et auditi tegemise ajal ei olnud Tartu jalgrattastrateegia veel valmis, kuid see dokument on vajalik 3. taseme (süsteemile orienteeritud jalgrattapoliitika) saavutamiseks.

## Mis on Teie arvates suurim probleem teie linnas seoses jalgrattaliikluse arendamisega?

Linnavalitsuse vastumeelsus pühenduda kogu südamest jalgrattaga ja jalgsi liikumist soosivale poliitikale autokasutajate mugavuse arvelt. Ehkki kõik teavad, et rohkem ruumi jalakäijatele ja jalgratturitele ning parem ühistransport tähendab paratamatult vähem ruumi autodele ja vähem mugavust autokasutajatele, on poliitikutel raske seda tunnistada ja see on muutustele komistuskiviks. Sellel on palju pistmist auto kui staatuse sümboli tajumisega, eriti vanemate põlvkondade poolt, ning jalgratta ja bussi tajumisega vaese inimese valikutena. Muutuste kiirus on kahtlemata seotud sellega, kui kiiresti muutuvad need arusaamad kogu ühiskonnas. Kuid otsustajad peavad mõistma, et ka neil võib olla oluline roll nende arusaamade muutmisel.



Ilmar Part  
Tartus elav jalgrattaentusiast

Kahjuks ei arvestata Tartus otsuste tegemisel siiski sageli jalgratturite vajadusi. Tihti juhtub, et rattakasutajaid kaasatakse liiga hilja: kui aeg on lõppemas või otsused juba tehtud. Et arvestada poliitika kujundamisel täpsemalt ratturite vajadusi, plaanib linnavalitsus teha uuringu ratturite rahulolust jalgrattataristuga. Uuring hõlmab ka avalikkuse osalemist jalgrattastrateegia iga-aastasest ülevaatamises ja iga-aastast rahulolu-uuringut rattaliiklusega.

Ehkki mitmed Tartu valdkondlikud dokumendid käsitlevad jalgrattaliiklusega seotud teemasid, on rattataristu arendamine seni olnud aeglane ja suhteliselt ebakorrapärane. Tartu jalgrattastrateegia aitab neid probleeme lahendada.

Motiveerimaks Tartu elanikke rohkem jalgrattaga liikuma, soovib jalgrattapoliitika audit tõsta nende teadlikkust rattasõidu kasulikkusest. Haridusasutuste, ettevõtete ja nende töötajate ning meedia koostöös läbiviidavad teavituskampaaniad võivad aidata suurendada jalgrattakasutust Tartus. Uues jalgrattastrateegias nimetatud põhikoolide ja linna vaheline kokkulepe koolitranspordi plaani arendamiseks tagab, et tänavad koolide ümbruses muutuvad rattasõbralikumaks. Viimase aasta jooksul suutis Tartu linn süstemaatilisel liiklust rahustada, suurendades 30 km/h kiirusepiirangu ala arvu. See meede suurendab rattaliikluse tur-



valisust, mistõttu seda kasutatakse ka edaspidi. Lisaks tehakse planeerijatele kättesaadavaks andmebaas, mis ühendab jalgrattaõnnetusi ja taristut puudutava teabe. Selliste andmete kasutamine aitab vältida õnnetusjuhtumeid põhjustavate planeerimisvigade kordumist.

## RIIKLIKE POLIITIKASOOVITUSTE KOOSTAMINE EESTI JAOKS

Projektis koostatud poliitikasoovitused on meetmed, mille eesmärk on toetada jalgrattakasutuse edasist kasvu suhteliselt madalate rakenduskuludega. Soovitused hõlmavad meetmeid, mida saab rakendada kohe

või keskpikas perspektiivis, mis on suunatud erinevatele huvirühmadele, leevendavad tuvastatud probleeme ja keskenduvad prioriteetsetele valdkondadele.

Soovitused töötati välja Eesti projektipartnerite ja huvirühmade (sh linnaplaneerijad, arhitektid, kohaliku omavalitsuse eksperdid, politsei esindajad, jalgratturid, kohalikud poliitikud jt) koostöös. Huvirühmi kutsuti arutama, millised on sobivad ja mõistlikud meetmed jalgrattakasutuse edukaks edendamiseks Eestis.



### Mis on Teie arvates suurim probleem teie linnas seoses jalgrattaliikluse arendamisega?

*Jalgrattasõit pakub mulle kõrget elukvaliteeti: see on hõlbust viis sihtkohta jõudmiseks ja sealt naasmiseks, ilma et peaksin liikluses aega raiskama – ning võimaldab koos lastega meie pere kastirattaga sõites nendega samal ajal vestelda. Neile, kes ei transpordi igapäevaselt lapsi, soovitan mõelda pikaajalisele tervisemõjule (10-30 min füüsilist liigutamist on soovituslik) ja ka ajale, mida veedate ilma nutiseadme ekraani vaatamata. Jalgrattasõiduga võib üksikisik anda ka märkimisväärse panuse planeedi ja oma lähimbruse tervise parandamiseks, kuna see ei saasta ega hõiva meile kõigile kuuluvat avalikku ruumi.*

*Oluline on aga see, et enamik inimesi ei saa seda valikut teha, isegi kui nad tahaksid. Tallinn sunnib inimesi autosid kasutama, kujundades linna autokasutajate jaoks. Kui te pole just see õnnelik, kellel on töökoht, toidukauplus ja lasteaed või kool 15 min jalutuskäigu kaugusel, siis teete seda, mida enamik inimesi. Sõidate nende asjade järele mitu korda erinevatesse kohtadesse üle linna, kuna Tallinn ei ehita nt piisavalt lasteaedu ja jagab need ühtlaselt üle linna.*

Pärtel-Peeter Pere  
Kohaturunduse ekspert,  
ettevõtja



## RIIKLIKUD POLIITIKASOOVITUSED EESTI JAOKS

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
1	<b>Jalgsi ja jalgrattaga liikumist edendava riikliku arengukava koostamine ja kehtestamine</b>	Hetkel puudub Eestis jalgrattapoliitika või stateegiline kava rattaliikluse edendamiseks.	Arengukava annaks laiemat raamistikku, mille sees saab määrata üksikute meetmete rolli ja tähtsuse. Samuti kehtestaks see üksikute meetmete hierarhia ja ajakava, pakkudes seeläbi eri haldustasandite ametnikele konkreetseid juhiseid.
2	<b>Linnatänavate standardi uuenduskuur jalgsiliikumise, rattasõidu ja mikromobiilsuse osale tasemele tõstmisega</b>	Hetkel on säästvate liikumisviiside käsitlus linnatänavate standardis puudulik. Normid on välja töötatud peamiselt vastavalt autoliikluse vajadustele.	Standardeid tuleks parandada nii, et jalg- ja rattateid käsitletakse eraldi, mitte koos kui kergliiklusteid, ja et tänavate põhinäitajaid ei määratletaks ainult autoliiklust silmas pidades.
3	<b>Taristuobjektide planeerimisel rattaliikluse arendamisega arvestamine</b>	Praegu loovad taristuprojektid rattasõiduks sageli ebasoodsad tingimused, kuna rattasõidu tingimuste parandamine ei ole nende taristuprojektide eesmärk.	Nõudes, et rattasõidu tingimusi arvestataks ja tähtsustataks iga taristuprojekti kavandamisel, tagab see meede, et uued taristuprojektid ei loo rattasõiduks ebasoodsaid tingimusi.
4	<b>Maakonna bussiliinidel jalgrattaveovõimaluse (vähemalt 4 jalgrattast bussi kohta) tagamine</b>	Hetkel ei ole maakonna bussiliinidel võimalik jalgrattaid transportida, mis raskendab bussi- ja jalgrattatranspordi ühendamist säästlikeks multimodaalseteks reisideks.	Selle meetme tulemusena peaksid piirkondlikud bussiettevõtjad pakkuma inimestele võimalust oma jalgrattaid bussis vedada. Erandiks oleks eriti suure täituvusega liinid, kus tuleks eelistada heade hoiutingimustega rattaparklate rajamist bussipeatustes ( <i>Bike &amp; Ride</i> ).
5	<b>Rahaliste stiimulite väljatöötamine jalgrattakasutuse edendamiseks</b>	Praegu ei saa tööandjad maksta maksuvaba hüvitist isiklikku jalgrattast kasutavatele töötajatele ning eriotstarbeliste jalgrattaste, näiteks elektriliste kastirattaste ostmiseks ei maksta toetusi, samal ajal kui elektriautode jaoks on selline meede olemas.	Selle meetme raames muudetakse isikliku jalgratta kasutamise eest maksuvaba hüvitise maksmine legaalseks sarnaselt isikliku auto kasutamise hüvitisele ja töötatakse välja toetused elektriliste kastirattaste ostmiseks, mis oleks sarnased elektriautode suhtes juba kehtivate meetmetega.
6	<b>Linnade jalgrattastrateegiade väljatöötamise toetamine (rahaline toetus ja nõustamine)</b>	Praegu ei toeta valitsus linnade jalgrattastrateegiade koostamist. Siiski on sellised strateegiad koostatud suuremates linnades ilma valitsuse toeta.	See meede võimaldaks rahastada ja nõustada linnade jalgrattastrateegiade koostamist. Need strateegiad on vajalik täiendus riiklikule jalgrattaliikluse arengukavale.

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
7	<b>Kohalike omavalitsuste spetsialistide võimekuse tõstmine jalakäijate ja ratturite vajadusi arvestava planeerimise ja otsustamise teemadel</b>	Kohaliku tasandi strateegilisel liikuvuse planeerimisel ja ruumilisel planeerimisel on oluline mõju rattasõidu tingimustele vallas või linnas. Kuid kohalike omavalitsuste spetsialistidel on erineva tasemega taustateadmised. Puuduvad või vananenud teadmised rattaliiklusega arvestava planeerimise kohta võivad takistada jalgrattakasutuse edendamist kohalikul tasandil.	Selle meetme raames loodaks riiklikud koolitusprogrammid ja toetavad struktuurid kohalike omavalitsuste spetsialistide võimekuse tõstmiseks jalakäijate ja jalgratturitega arvestava planeerimise ja otsustamise alal.
8	<b>Riikliku kommunikatsioonikava väljatöötamine jalgrattakasutuse edendamiseks</b>	Puudub kommunikatsioonikava jalgrattakasutuse edendamiseks. Jalgrattakasutust puudutav kommunikatsioon on olnud peamiselt seotud liiklusohutusega ja seetõttu sageli kandnud heidutavaid sõnumeid.	Selle meetme raames töötatakse välja riiklik kommunikatsioonikava ja kommunikatsioonijuhised kohalikele omavalitsustele jalgrattakasutuse edendamiseks.
9	<b>Mootorsõidukijuhtide ja jalgratturite oskuste ja võimekuse parandamine</b>	Mootorsõidukijuhtide praegune võime arvestada jalgratturitega on nõrk ja seda suuresti ratturite vajaduste ignoreerimise tõttu. Jalgratturitel puuduvad sageli põhiteadmised ja -oskused ohutuks liiklemiseks.	Autokoolidelt nõutaks mooduli lisamist, mis selgitaks ratturi perspektiivi ja kuidas peaks autojuht käituma ratturi turvalisuse tagamiseks. Jalgrattakursuste praktilist osa suurendatakse olulisel määral, hõlmates ka reaalsel jalgrattaga liiklemist tänavatel.
10	<b>Riikliku rahastusprogrammi loomine linnade jalgrattateede põhivõrgu väljaarendamiseks</b>	Praegu on jalgrattataristu enamikus Eesti linnades puudulik. Esineb probleeme nii taristu kvantiteedi kui ka kvaliteedi osas.	See meede võimaldaks rahastada uue jalgrattataristu rajamist linnades, parandades seega Eesti linnade jalgrattataristu kvantiteeti ja kvaliteeti.





## LABDIEN, RĪGA!

Riia on Läti pealinn ja umbes 630 000 elaniku ning 324 km<sup>2</sup> pindalaga ka Läti suurim linn. Ehkki liikluspoliitika on endiselt väga autokeskne ja olemasolev jalgrattataristu pole rahuldav, on jalgratturite arv teedel viimastel aastatel suurenenud. Eraautode arv on pidevalt kasvanud, nii et ummikud ja ruumiprobleemid ohustavad linna ja selle elanikke. Nende probleemidega toimetulemiseks peavad poliitikud ja planeerijad toetama aktiivset liikuvust ning seadma elukvaliteedi ja kliimaitse tuleviku linnaplaneerimise keskmesse.

Lätis on linna- ja transpordiplaneerimine olnud traditsiooniliselt väga autokeskne. Kasvava heaolu tulemusena ostavad paljud inimesed uusi autosid, mistõttu on liiklus Riia teedel viimastel aastakümnetel muutunud üha tihedamaks. Riia elanike teekonnad tööle võtavad suhteliselt kaua aega peamiselt seetõttu, et elu- ja töökohtade vahelised vahemaad on võrdlemisi pikad. Valglinnastumise tõttu suureneb Riia ja selle lähikümbruse vaheline pendelränne igal aastal.

Ehkki jalgrattaliikluse osakaal on viimasel ajal suurenenud, ei ole märke sellest, et isikliku mootortranspordi domineerimine väheneks, kui ei võeta tõsisid meet-

### Milline oleks Teie unistuste linn liikluse/liikuvuse seisukohalt?

*Linn, kus liiklus on inimlikult korraldatud ja tänavad on kohandatud väiksematele ja nõrgematele, et laste koolitee oleks turvaline, pensionärid poleks korterites isoleeritud ja tänavatel saaks hõlpsalt ja ohutult jalutada ning jalgrattaga liikuda.*

Oto Ozols  
arhitekt, linnaplaneerimise ekspert,  
„Pilsēta cilvēkiem” juhatuse liige



## Saage tuttavaks Riiaga

Asukoht:	Läti
Elanike arv:	632 614
Rahvastiku tihedus:	1952 elanikku km <sup>2</sup> kohta
Pindala:	324 km <sup>2</sup>
Liikumisviiside modaaljaotus (riiklik hinnang):	46,9 % isiklik auto 15,2 % ühistransport 33,4 % jalgsi 3,7 % jalgrattaga 0,8 % muu
BYPADi tulemus:	1,74 (online-audit)
Teed:	1191 km linnateid 2016 ligikaudu 70 km
Jalgrattataristu kogupikkus, sh jalgrattateed:	ligikaudu 250 000 eurot
Jalgrattataristu aastane eelarve:	

meid jalgrattakasutuse, jalgsi liikumise ja ühistranspordi edendamiseks. See oligi projekti Cyclurban eesmärk: määratleda meetmed, mis aitaksid muuta jalgrattasõidu populaarseks ja laialt tunnustatud liikumisviisiks Riias!

Selle eesmärgi saavutamiseks korraldasid Läti projekti partnerid Läti Jalgratturite Liit ja Balti Keskkonnafoorum Läti erinevaid töötube, viisid kohaliku jalgrattapoliitika puuduste tuvastamiseks läbi jalgrattapoliitika auditi (BYPAD) ning töötasid koos asjaomaste huvirühmadega välja lühi- ja keskpikad meetmed, mis võimaldavad edendada jalgrattakasutust suhteliselt väheste pingutustega. Need meetmed loetleti – nagu kõigis partnerriikides – riiklike poliitikasoovitustena ja edastati otsustajatele.



## KOOSTÖÖ VESTLUSFESTIVALIGA LAMPA 2019 CĒSISES

Projekti Cyclurban üks suuremaid õnnestumisi Lätis oli koostöö Cēsisis toimunud vestlusfestivaliga LAMPA 2019. Kuigi see populaarne festival sisaldab ka muusikalisi etteasteid, ei olnud elav muusika ainus põhjus, miks 20 000 inimest külastasid LAMPA festivali 19. ja 20. juunil 2019. Erinevalt tavapäraest festivalidest pakub LAMPA ka arutelusid mitmesugustel poliitilistel teemadel.

Festivali eesmärk on „võimaldada apaatiast üle saada“, luues „kaks meeliülendavat päeva, mille jooksul saab meeli teravdada, silmaringi laiendada, arusaamu vaieldustada“ ([www.festivalslampa.lv/en](http://www.festivalslampa.lv/en)). Festivalikülalastajate positiivse tagasiside põhjal võib öelda, et Cyclurbani partnerorganisatsioonid Läti Jalgratturite Liit (LCU) ja Balti Keskkonnafoorum Läti (BEF LV) andsid eduka panuse LAMPA festivali. LCU ja BEF LV korraldasid koos arutelu teemal „Kuidas võib majandus jalgrattasõidust kasu saada?“. LCU kaitseb poliitilisel tasandil

igapäevaste jalgratturite õigusi ning BEF LV propageerib keskkonnakaitset ja kliimamuutuste leevendamise olulisust. See võimaldas neil arutelusse leida palju põnevaid partnereid.

Vestlusringis osalesid Tālis Linkaits (Läti transpordiminister), Ēriks Eglītis (Läti majandusministeeriumi kantsler), Uģis Mitrevics (Sigulda linnapea) ja Viesturs Laurs (transpordi planeerimise ekspert). Osalejate mitmekesine taust võimaldas käsitleda teemat mitmest vaatenurgast. 200 osalejat osalesid aktiivselt arutelus ja loomulikult ei jäädud sellise keeruka aruteluküsimuse puhul ühe lihtsa vastuse juurde. Muude teemade hulgas arutati kastirataste rolli linnalähedases transpordilogistikas.

Ürituse lõpus toimus parima küsimuse hääletus. Hääletuse võitja sai praktilise kingituse: BPA-vaba termosveepudeli ja laetavad jalgrattatuled.

## TEGEVUSED EUROOPA LIIKUVUSNÄDALA RAAMES

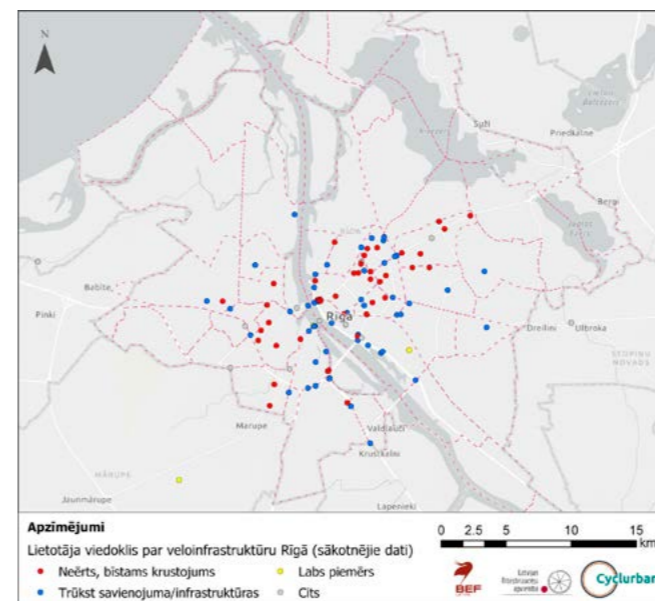
EUROOPA LIIKUVUSNÄDALA 2019 raames paluti Facebooki kasutajatel jagada fotosid Riia kõige ohtlikumatest ja lähedamatest jalgrattasõidu kohtadest. Kaksikümend jalgratturit saatsid sellele Facebooki postitusele vastuseks pilte. Neist neli said BPA-vaba veepudeli ja laetavad jalgrattatuled. Cyclurban oli kohal ka EUROOPA LIIKUVUSNÄDALA raames toimunud Bike2work üritusel. Bike2work on suunatud ettevõtetele, kes soovivad julgustada oma töötajaid rataga tööle sõitma. Üritusel olid kohal kohalik säästva transpordi kampaania Gudrais pilsētnieks ja mitmed rattasõbralikud ettevõtjad, kes müüvad jalgratturitele rõivaid ja muud varustust. Korraldajad pakkusid Riias Vabadussamba lähedal asuval väljakul mitmesuguseid tegevusi.

Ürituse raames alustati ka GIS-uuringuga, mille eesmärk oli koguda teavet Riia jalgrattataristu kohta. Uuringu põhjal tehti kindlaks ohtlikud ristmikud ning



kohad, kus puudusid ühendused või taristu jalgratturite jaoks. Leiti ka positiivseid näiteid sellest, milline peaks olema Riia jalgrattataristu.

Uuringu tulemused võtab kokku järgnev kaart:



Millised on esimesed vajalikud sammud teie linnas, et säästva liikuvuse visioon teoks saaks?

*Maksimaalse kiiruse vähendamine ei nõua investeringuid, kuid parandab märkimisväärselt liiklusohutust. Peaksite alustama sellest. See piirkond vajaks taristut, mis lihtsalt ei võimalda kiiremat sõitu.*

Toms Alsbergs

Professionaalne jalgrattur, Red Bull Mini Drome maailmameister 2012



## RIIKLIK HUVIRÜHMAD KOHTUMINE: VELOFOORUM 2020

Koostöös Läti Vabariigi keskkonnakaitse ja regionaalarengu ministeeriumiga toimus jaanuaris 2020 velofoorum „Velo Forums 2020“. Üritus oli suurim jalgrattavaldkonna huvirühmade kohtumine viimastel aastatel.

Ürituse avasid Läti Vabariigi keskkonnakaitse ja regionaalarengu ministeeriumi ning Läti Vabariigi transpordiministeeriumi parlamendisekretärid. Kokku oli kohal 130 osalejat erinevatest omavalitsustest, valitsusasutustest ja valitsusvälistest organisatsioonidest. Üritusel osalesid liikuvuseksperdid, transpordi planeerijad, jalgrattaaktivistid, üliõpilased ja turismiekspertid. Veebivideovooga liitus üle 300 inimese. Salvestist saab vaadata [youtu.be/Cj0T-QfzDsg](https://youtu.be/Cj0T-QfzDsg).

Ürituse esimeses osas tutvustati projekti Cyclurban tulemusi ning uudiseid mikromobiilsuse ja transpordi regulatsioonide kohta. Seejärel toimus interaktiivne arutelu, mille käigus osalejad pakkusid välja lahendusi jalgrattaliiklust puudutavatele erinevatele probleemidele. Samuti arutati, milliseid meetmeid saavad omavalitsused jalgrattakasutuse edendamiseks lähitulevikus rakendada. Selle interaktiivse rühmatöö tulemused on kokku võetud ja edastatakse Läti Vabariigi liiklusministeeriumile. See kokkuvõtte peaks aitama ministeeriumil

saavutada riikliku jalgrattakava eesmärgid. Lisaks on kokkuvõtte aluseks ka väljatöötatavale mikromobiilsuse kavale, mis keskendub nn viimase ja esimese miili transpordiliikide rollile.

Päev pärast üritust osalesid projekti ekspert Liga Pakalna ja Läti Jalgratturite Liidu president Viesturs Silenieks populaarse eratelekanali 3Play hommikusaates. Kui tahate teada, mida projekti Cyclurban partnerid rääkisid Läti jalgrattaliikluse hetkeolukorra ja seda puudutavate uuemate uuringute kohta, siis vaadake hommikusaate salvestist [tv3play.skaties.lv/900-sekundes](https://tv3play.skaties.lv/900-sekundes).



## KUI HEA ON RIIA JALGRATTA-POLIITIKA JA KUIDAS SEDA SAAKS PAREMAKS MUUTA?

*Jalgrattapoliitika auditi (BYPAD) põhjal*

Riial on olemas küll põhjalik jalgrattastrateegia, kuid puudub selge tegevuskava. Riias projekti Cyclurban raames läbi viidud jalgrattapoliitika audit leidis, et praegused jalgrattataristu arendamise kavad tuleks paremini kohandada jalgratturite vajadustele. Lisaks kavandatakse jalgrattataristu tavaliselt tänavaehitusprojektidest eraldi, mistõttu võetakse jalgratturite vajadusi planeerimisprotsessides harva arvesse. Jalgrattureid kaasatakse jalgrattataristu planeerimisse juhuslikult ja ainult teatud projektide raames.

Auditeerijad rõhutasid veel, et koolide rolli ümberhindamine jalgrattahariduse andmisel võiks aidada edendada jalgrattakasutust Riias. Auditi käigus selgus, et on vaja parandada rattaga kooli sõitvate õpilaste ohutust. Rohkem liikluseeskirju ja -ohutust käsitlevaid tunde võiks aidata jalgrattasõitu ohutumaks ja seeläbi koolilastele transpordiviisina atraktiivsemaks muuta.

Viimastel aastatel on rattaliikluse arendamiseks raha eraldatud, kuid jalgrattataristu nähtav arendamine

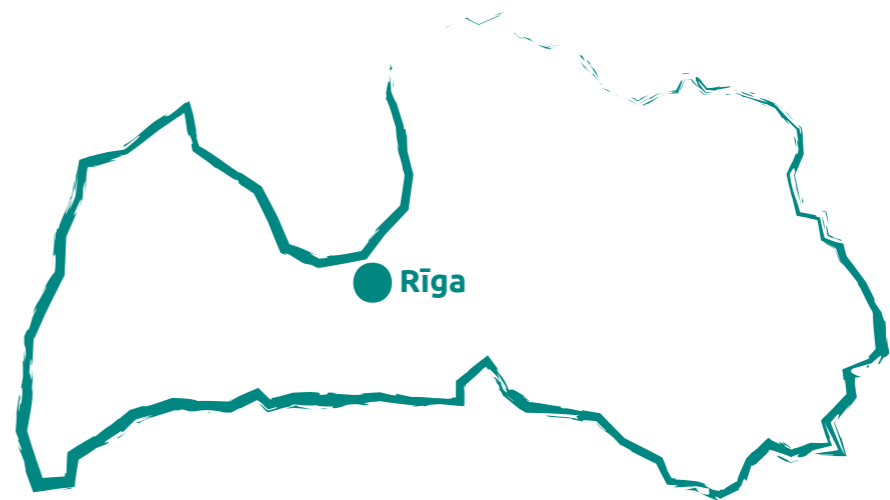
toimub aeglaselt ja killustatult. Rahalisi vahendeid on kasutatud ka tegevusteks, mis on edendanud jalgrattaste kasutamist igapäevasteks pendelliikumisteks. Samuti hõlmavad kõik uued linnaarendusprojektid nüüd ka jalgrattaste parkimisvõimalusi.

Jalgrattapoliitika audit näitas, et Riial puudub praegu süsteemne lähenemisviis jalgrattaliiklusega seotud andmete kogumiseks ja analüüsimiseks. Linn kasutab politsei koostatavat liiklusõnnetuste analüüsi ja iga-aastast õnnetuste statistikat. Taristu süstemaatiliseks parendamiseks tuleks täiustada andmete analüüsi. Auditi koondtulemuseks saadi 1,74 (skaalal 0: jalgrattapoliitika puudub kuni 4: terviklik lähenemisviis), mis tähendab, et Riia jalgrattapoliitikat iseloomustab hetkel isoleeritud lähenemine (jalgrattapoliitika on olemas, kuid see ei ole integreeritud üldisesse transpordipoliitikasse ega teistesse valdkondadesse).

**Milline oleks Teie unistuste linn liikluse/liikuvuse seisukohalt?**

*See on ruumi kõigile liikumisviisidele. Linnas on hästi väljaarendatud jalgrattataristu, mis on ohutu ja autoliiklusest eraldatud ning katab ühtlaselt kogu linna. Linnas on ka piisavalt jalgrattaparklaid ning jalgrattaga sõitmisel vähem riske tervisele ja elule. Autoliiklus pole keelatud, kuid see on oluliselt piiratud, kuna alternatiivsed transpordiliigid on konkurentsivõimelisemad - säästes nii aega kui ka raha.*

Alda Ozola  
Läti Vabariigi keskkonnakaitse ja  
regionaalarengu ministeeriumi  
asekantsler



## RIIKLIKUD POLIITIKASOOVITUSED LÄTI JAOKS

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
1	<b>Lubada elamurajoonide ühesuunalistel tänavatel jalgrattaliiklust mõlemas suunas</b>	Praegu on Läti liikluseeskirja paragrahvi 193 kohaselt jalakäijatel lubatud liikuda kõigis suundades kõnniteedel ja sõiduteedel, mis asuvad elamurajoonides, bensiinijaamades või parkimisaladel. Paragrahv ei täpsusta, kas see kehtib ka jalgratturite kohta.	Muuta liikluseeskirja paragrahvi 139 järgnevalt: „Elamurajoonides, bensiinijaamades ja parkimisaladel on jalakäijatel ja jalgratturitel lubatud liikuda kõnniteedel ja sõiduteedel kogu laiuse ulatuses kõigis suundades.“
2	<b>Jalgrattatänavate juurutamine</b>	Läti liikluseeskiri ei hõlma hetkel jalgrattatänavaid.	Lisada Läti liiklusmärkide standardisse ja liikluseeskirja uus märk, mis näitab, et antud tänaval on jalgratturitel eesõigus ja „auto on külaline“.
3	<b>Uute märkide lisamine liiklusmärkide standardisse ja liikluseeskirja</b>	Praegu ei ole sellist märki, mis näitaks tupiktänavat üksnes autode, aga mitte jalakäijate ja jalgratturite jaoks. Puudub ka märk, mis juhiks autojuhtide tähelepanu sellele, et jalgratturid võivad ühesuunalisel tänaval sõita mõlemas suunas.	Lisada liiklusmärkide standardisse ja liikluseeskirja uued märgid: „Tupik, välja arvatud jalgratturitele ja jalakäijatele“ ja „Vastutulev jalgrattur“
4	<b>Soovituslik jalgrattatee tiheda jalgrattaliiklusega elamurajoonis</b>	Tihedat jalgrattaliiklust elurajoonides võib põhjustada ohtlikke olukordi.	Ettepanek on piktogrammi abil näidata soovitatavat jalgratturite liikumisteed elamurajoonis, mida läbib jalgrattamarsruut või kooli/lasteaeda viiv tee.
5	<b>10 cm laiuste joonte ja katkendjoonte kasutuselevõtt jalgrattateede märgistamisel</b>	Praegu märgistatakse Lätis jalgrattateid 30 cm laiuste joontega, mis muutuvad märgades ja lumistes tingimustes libedaks. Laiade joonte kasutamine on kulukam ja ebasoodsam võrreldes kitsamate joontega. Katkendjooni jalgrattateede märgistamisel praegu ei kasutata.	Märgistada jalgrattateid 10 cm laiuste joontega. Kasutada jalgrattateede märgistamisel katkendjoont.
6	<b>Suunised elamurajoonide kohta</b>	Praegu puuduvad elamupiirkondade jaoks selge määratlus ja suunised, seetõttu on need erinevad ja tavaliselt inimeste liikumise ja transpordi jaoks ohtlikud. Uute elamuarenduste ja jalgrattaliikluse kasvuga on oluline tagada liiklusohutus kõigile.	Ettepanek on välja töötada elamurajoonide standardiseeritud suunised, mis tagavad nende määratluse õiguslikust seisukohast ja suurendavad sellistes piirkondades elavate inimeste heaolu: sh liikluse rahustamise meetodid, teemärgistus, teede planeerimine jne. Muuhulgas suurendab see jalgratturite ja jalakäijate eelisõigusi ning turvalisust elamurajoonides.

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
7	<b>Valgusfooritsükli nihe</b>	Lätis süttib foori roheline tuli jalakäijatele, jalgratturitele ja autojuhtidele tavaliselt samaaegselt.	Valgusfooristandardeid tuleks uuendada, lisades fooritsükli nihke võimaluse. Umbes 3-sekundilise nihkega võiks roheline tuli süttida esimesena jalakäijatele, teisena jalgratturitele ja viimasena autojuhtidele.
8	<b>Jalgratturite vajadusi arvestavad ringristmikud</b>	Praegu ei vasta Läti ringristmikud sageli jalgratturite vajadustele.	Läti teede standard peaks hõlmama ringristmikke, mis muudavad jalgrattasõidu ohutumaks ja mugavamaks. Ringristmik ei peaks jalgrattur sõitma üle äärekivide või muude takistuste.
9	<b>Jalgrattahoidikute standardite läbivaatamine</b>	Pragused jalgrattahoidikute standardid ei vasta jalgratturite vajadustele.	Praegused jalgrattahoidikute standardid tuleks üle vaadata ja uuendada. Uuendatud standardid peaks arvesse võtma erinevaid jalgrattatüüpe (nt kastirattad), millel on erinevad vajadused rattahoidikute osas.
10	<b>Käsi puude asendi muutmine sildadel ja viaduktidel</b>	Sildade ja viaduktide käsi puud on sageli suunatud tee keskosa poole. See on jalgratturite jaoks ebatavaline ja raiskab teeruumi.	Käsi puud tuleks paigutada nii, et need ei ohustaks jalgrattureid ega raiskaks teeruumi.
11	<b>Jalgratturi ja mööduva auto vaheline kohustuslik miinimumkaugus</b>	Praegu „peab juht, sõltuvalt sõidukiirusest, valima vahemaa, mis eesoleva sõiduki pidurdamise korral väldib tõenäoliselt kokkupõrget, ja valima intervalli, mis tagab liiklusohutuse.“	Ettepanek on olemasolevat paragrahvi täiendada järgmiselt: „Teel või selle servas liikuvatest jalgratturitest ja jalakäijatest möödaskäimisel tuleb valida maksimaalne võimalik intervall.“ Asulavälistel aladel kõvakattega teedel ei tohiks mööduva auto kaugus jalgratturist olla väiksem kui 1,5 meetrit. Asulates peaks mööduva auto kaugus jalgratturist olema suurem kui 1 meetrit.

# Warszawa



## DZIEŃ DOBRY, WARSZAWA!

Poola pealinnas Varssavis on jalgrattataristu arendamisel viimase viie aasta jooksul toimunud positiivne edasimineku. Kuid ehkki jalgrattasõitu ei peeta enam nišivõi lihtsalt virgestustegevuseks, nõuab selle võrdse või eelistatud transpordiliigina kehtestamine lisatööd. Õnneks on Varssavi transpordiametis pühendunud ekspertide meeskond, kes ei karda proovida alternatiivseid lähenemisviise ja arutada neid avalikkusega. Avalikkuse kaasamisel on nad järjekindlad, kuid õppimisvõimelised. Viimase viie aasta jooksul on välja arendatud jalgrattateede võrgustik ja parandatud rattateede kvaliteeti.

Kuid jalgrattasõidu kui transpordiliigi aktsepteerimise ja populaarsuse osas on veel palju arenguruumi. Seetõttu otsustati projekti Cyclurban raames edendada jalgrattakasutust Varssavi linna transpordiameti ning sihtasutuse Ziemia i Ludzie (Maa ja Inimesed) abiga. Selleks toimus projektis Cyclurban palju erinevaid tegevusi, sh viidi läbi jalakäijate ja jalgratturite vahelisi konflikte käsitlev pilootprojekt ning toimus riiklik seminar peamiste sidusrühmade ja otsustajatega. Lisaks hinnati Varssavi jalgrattataristu kvaliteeti jalgrattapoliitika auditi (BYPAD) käigus.

### Mis on kõige kasulikum asi, mida jalgratas Teile annab?

*Jalutuskäik või jalgrattaga sõitmine on parim, mida pärast kontoris veedetud päeva enda jaoks teha. See aitab ümber häälestuda ja kiiresti taastuda. Jalgrattasõit on puhver minu töö- ja pereelu vahel.*

Michał Brennek  
projektijuht, jalgrattur



## Saage tuttavaks Varssaviga

Asukoht:	Poola
Elanike arv:	ligikaudu 1,8 miljonit
Rahvastiku tihedus:	3 448 elanikku km <sup>2</sup> kohta
Pindala:	517 km <sup>2</sup>
Hinnanguline liikumisviiside modaalaotus:	32% isiklik auto 47% ühistransport 18% jalgsi 3% jalgrattaga
BYPADi tulemus:	2 = isoleeritud lähenemisviis
Teed:	2 437 km linnateid; 31 km maanteed
Jalgrattateede kogupikkus:	ligikaudu 600 km

## PILOOTPROJEKT JALAKÄIJATE JA JALGRATTURITE VAHELISTE KONFLIKTIDE LAHENDAMISEKS

Varssavis toimunud jalgrattaliikluse sidusrühmade koosolekul kavandas Varssavi transpordiamet koos sidusrühmadega jalakäijate ja jalgratturite vahelisi konflikte käsitleva pilootprojekti. Konfliktid jalakäijate ja jalgratturite vahel võivad tekkida siis, kui need kaks osapoolt jagavad piiratud teepinda ning ratta- ja jalgteed ei ole selgelt eristatud. Konfliktisituatsioonid võivad muuta jalgrattasõidu või linnas jalutamise kogemuse ebameeldivaks, stressirohkeks või kohati isegi ohtlikuks.

Ekspertidest, jalgratturitest ja teedeinseneridest koosnev meeskond keskendus konkreetsete probleemide lahendamisele, mitte järjekordse mahuka strateegilise dokumendi koostamisele. Varem oli tulnud palju kaebusi nii jalakäijatelt kui ka jalgratturitelt kesklinna neljas piirkonnas toimunud vahejuhtumite kohta. Seetõttu keskendus pilootprojekt lahenduste väljatöötamisele

just neile neljale piirkonnale. Enne konfliktipiirkondades muudatuste tegemist hinnati esialgset olukorda. Kui palju konflikte tekkis kahe osapoole vahel? Kas jalgratturid pidid oluliselt sõidukiirust vähendama, et vältida otsasõitu jalakäijatele? Selliseid küsimusi kasutati konfliktipiirkondade põhiliste probleemide hindamiseks. Seejärel viidi läbi vaatlused, et hinnata pilootprojekti raames tehtud muudatuste mõju. Muude



muudatuste hulgas töötati välja uued märgid, kasutati struktuurvärvi ja muudeti jalgrattatee pinda.

Pärast jalgrattatee paremat märgistamist teepinnal vähenes jalakäijate ja ratturite vaheliste konfliktide arv. Küsitleti mõlemaid osapooli, kes kinnitasid, et tunnevad end pärast muudatuste tegemist turvalisemalt.



Edulugu: teepinna muudatused ühes konfliktipiirkondadest

Eriti rahul muudatustega olid Varssavi jalgrattaaktivistid. Selle eksperimendiga aitas Cyclurban kaasa andmepõhiste otsuste tegemise edendamisele taristu kavandamisel ja teostamisel. Eduka eksperimendi tulemusi saavad nüüd Varssavis kogeda kõik, kes sinna satuvad.

## RIIKLIK SEMINAR

Riiklikul seminaril olid kohal projekti Cyclurban Poola partnerid, jalgratturid, poliitikud ja mitmete vabaühenduste liikmed. Seminari tipphetk oli ratturite teekonna valiku uuringu tutvustus, mille esitas Cyclurbani partner Saksa Lennunduskeskuse (Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt - DLR) Transpordiuuringute Instituut. Lisaks arutati jalakäijate ja jalgratturite konflikte käsitleva pilootprojekti tulemusi ning võrreldi olukorda enne ja pärast muudatuste tegemist.



## JALGRATTALIIKLUSE PARLAMENDIRÜHMA TAASELUSTAMINE

Jalgrattaliikluse parlamendirühm andis varem seadusandjatele nõu. Selle liikmed olid kirglikud rattakasutajad, kes esindasid Poola parlamendis jalgratturite huve. Rühma kiireloomulist taaselustamise vajadust arutati paljudel Cyclurbani kohtumistel ja tänu projektikogukonna toetusele saab see idee hoogu juurde. Praegustel poliitikutel puuduvad vajalikud teadmised ja nad otsivad eksperte. Cyclurbani partnerid suhtuvad rühma taasloomisse väga positiivselt.

### Milline oleks teie unistuste linn liikluse/liikuvuse seisukohalt?

*Varssavi suuruse tõttu oli, on ja jääb kõige olulisemaks transpordivahendiks ühistransport. Teisel kohal peaks olema jalgratas, kolmandal jalakäijate liiklus ja alles kõige viimasel auto.*

*Mikolaj Gierych  
arhitekt ja Gierych Studio omanik*



## KUI HEA ON VARSSAVI JALGRATTA-POLIITIKA JA KUIDAS SEDA SAAKS PAREMAKS MUUTA?

*Jalgrattapoliitika auditi (BYPAD) põhjal*

Täna on Varssavi jalgrattaliiklusega seotud probleemid hoopis teistsugused kui viis aastat tagasi. Tänapäevaga võrreldes seisid jalgratturid silmitsi suuremate raskuste ja ohtudega: jalgrattaristu oli vähe arenenud, st jalgrattateed olid omavahel ühendamata ja ebapiisava kvaliteediga. Kuigi jalgrattateede omavaheline seotus ja kvaliteet vajaks veelgi parandamist, on viimastel aastatel toimunud palju häid arenguid. Jalgrattapoliitika audit viidi läbi, et näidata allesjäänud puudusi ja välja selgitada, millistele piirkondadele peaks Varssavi keskenduma, et veelgi parandada jalgrattaliikluse kvaliteeti.

Jalgrattapoliitika audit näitas, et jalgrattaliikluse teemalistes aruteludes osalevad väga erinevad huvirühmad, kelle lähenemisviisid ulatuvad ökoaktivismist puhtpraktiliseni. Seetõttu oli auditi järelduseks, et huvirühmad peaksid Varssavis jalgrattaliikluse edukate lahenduste leidmiseks tihedamalt koostööd tegema. Lisaks on otsustajatel, ekspertidel ja jalgrattaaktivistidel endiselt erinev teadmiste tase. Eesmärk peaks

olema sarnane teadmiste tase, et erinevad osapooled saaksid koostöös paremini toimivaid lahendusi leida. Kuigi linna jalgrattapoliitika auditi tulemuseks oli „isoleeritud lähenemisviis“, saab seda sünergiate ja sidususe loomisega hõlpsasti parandada.

## RIIKLIKE POLIITIKASOOVITUSTE KOOSTAMINE POOLA JAOKS

Projektis Cyclurban koostatud poliitikasoovitused on meetmed, mille eesmärk on toetada jalgrattakasutuse edasist kasvu suhteliselt madalate rakenduskuludega. Soovitused hõlmavad meetmeid, mida saab rakendada kohe või keskpikas perspektiivis, mis on suunatud erinevatele huvirühmadele, leevendavad tuvastatud probleeme ja keskenduvad prioriteetsetele valdkondadele.

Soovitused töötati välja Poola projektipartnerite ja huvirühmade (sh linnaplaneerijad, arhitektid, kohaliku omavalitsuse eksperdid, politsei esindajad, jalgratturid, kohalikud poliitikud jt) koostöös. Huvirühmi kutsuti arutama, millised on sobivad ja mõistlikud meetmed jalgrattakasutuse edukaks edendamiseks Poolas.

### Milline oleks teie unistuste linn liikluse/liikuvuse seisukohalt?

*Loodan paremat mõistmist teekasutajate – juhtide, jalgratturite, jalakäijate, tõukeratturite - vahel. Taristu on muutumas paremaks, kuid peame tegelema inimestevaheliste suhetega, kõike ei saa reguleerida seadusega.*

*Zbyszek, senior ja Varssavi kodanik*



## RIIKLIKUD POLIITIKASOOVITUSED POOLA JAOKS

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
1	<b>Poliitika sidususe hindamine</b>	Praegu on riiklikud jalgrattaliiklust puudutavad õigusaktid sageli vastuolus kohalikega.	Uute seadustega tuleks eelistada jalakäijaid, jalgrattureid ja ühistransporti. Riiklikud ja kohalikud õigusaktid ei tohiks üksteisega vastuolus olla.
2	<b>Rattakasutajate parlamendirühm</b>	Kuigi parlamendis on esindatud paljude kasutajarühmade huvid, ei ole praegu esindatud jalgratturid.	Jalgrattakasutajate parlamendirühm tuleks uuesti aktiveerida. Sellel peaks olema aktiivne roll seadusloome protsessides.
3	<b>Ülesannete ja eelarve nihutamine haldustasandil (kõik tasandid)</b>	Praegu delegeeritakse ülesanded madalamale haldustasandile omavalitsustele - kuid ilma vajalike eelarveliste eraldusteta - või „kuulub” kõrgemale haldustasandile madalama haldustasandi territooriumil olev taristu, mille tulemuseks on ehitusstandardite ja uuendamise/hoolduse ajakavade lahknevus.	Kohustuste muutmist tuleks lihtsustada: kui omavalitsusüksus peab uuendama teisele haldustasandile kuuluvat taristut, tuleks hõlbustada uuendamist või omandiõiguse üleminekut. Kohustuste nihutamine või uute ülesannete määramine tuleks siduda piisavate eelarvepositsioonidega.
4	<b>Tagada õhukvaliteeti ja liiklusohutust käsitlevate õigusaktide jõustamine</b>	Ehkki teadlikkus õhukvaliteedi ja liiklusohutuse mõjust rahvatervisele on tõusmas, ei rakendata nendes küsimustes kehtivaid õigusakte piisavalt. See on kahetsusväärne, kuna halb õhukvaliteet ja liiklusohutus mõjutavad jalgrattureid tugevalt.	Liiklusohutust ja õhukvaliteeti käsitlevaid õigusakte tuleks tõhusalt rakendada. Õhukvaliteedi testid peaksid looma kindla aluse õigusaktide jõustamisele.
5	<b>Uue jalgrattataristu kvaliteedi tagamine</b>	Praegune jalgrattataristu on kehv kvaliteediga ja kvaliteedi tagamise protsessid on haruldased.	Uue jalgrattataristu puhul peaks kvaliteedi tagamise protsess olema kohustuslik. Kvaliteedikontrollides peaksid osalema ka jalgratturite esindajad.
6	<b>Ehitatava või uuendatava (kohaliku ja piirkondliku) taristu sidusus</b>	Poola teed kuuluvad enamasti riigile, vojevoodkonnale, maakonnale või vallale. Nendel osapooltel on erinevad eesmärgid, standardid, eelarved ja ehituse ajakavad, mille tulemuseks võib olla mittesidus jalgrattataristu.	Soovitame taristu standardite, ajakavade ja eelarvete kohustuslikku ühtlustamist. Tuleks tagada ühtne, kaasav ja mitmetasandiline planeerimis- ja teostamisprotsess. Seda saaks teha piirkondlike taristukoordinaatorite abiga, kelle ametikoha soovitame luua.
7	<b>Poola linnade headel tavadel põhinevate riiklike jalgrattastandardite kehtestamine</b>	Sageli kopeerivad omavalitsused jalgrattastandardeid, kohandamata neid kohaliku ja piirkondliku olukorraga, või töötavad standardid nullist üles, kuigi hea tava näited on juba olemas. See on ebatõhus viis jalgrattastandardite väljatöötamiseks.	Tuleks koostada Poola linnade parimatel tavadel põhinevad riiklikud jalgrattastandardid. Kuna see mõjutab kõiki planeerimistasemeid, tuleks seda teha alt-üles lähenemise abil.

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
8	<b>Taristu arendamise protsesside, sealhulgas sekkumisvõimaluste läbipaistvus ning huvirühmade vastav teavitamine ja koolitus. Tihedam koostöö avaliku osaluse protsessides</b>	Olemasolevad avalikkuse osalusprotsessid toimivad ja võivad tuua häid tulemusi. Projekti töötoad näitasid aga, et jalgratturid/taristu kasutajad ei mõista protsesside keerukust täielikult. Sellise olukorra tulemuseks on jalgrattakogukonna ebarealsed ootused ja taristuinvestorid on algusest peale kaitsepositsioonil, mis ei taga sageli optimaalset dialoogi.	Osalemisprotsessid tuleks muuta võimalikult läbipaistvaks, peamised sekkumispunktid tuleks paika panna ja huvirühmadele selgeks teha. Kõigi kasutajarühmade jaoks läbipaistvuse tagamiseks tuleks kindlaks teha kõik huvirühmad ja õigusraamistikud.
9	<b>Jalakäijate ja jalgratturite vaheliste konfliktide vähendamine</b>	Jalgrattataristu arendamise ja jalgratta kui transpordivahendi populaarsuse suurenemisega tekivad uued konfliktide piirkonnad. Intensiivselt kasutatavate jalg- ja rattateede ristumiskohti peetakse sageli vähem turvalisteks.	Projekti Cyclurban käigus tuvastati tõhusad meetmed: jalgratturite ja jalakäijate vaheliste konfliktipiirkondade väljaselgitamine ja nähtav märgistamine; tee kitsendamine enne potentsiaalseid konfliktipiirkondi, et vähendada jalgratturite kiirust; kaasav lähenemisviis lahenduste kavandamisel ja rakendamisel.
10	<b>Kohustusliku linnakujundusstandardi rakendamine</b>	Elukvaliteet kannatab Poola linnade paljudes piirkondades, kuna linnakujundusstandardeid ei rakendata. Praegu ehitatakse palju maju kiirustades, mille tulemuseks on jalakäijate ja jalgratturite ebapiisav taristu ning kohalike teenuste puudumine.	Linnakujundusstandardid tuleks välja töötada ja rakendada. Need standardid hõlmavad piisavat taristut jalakäijate, jalgratturite ja kohalike teenuste jaoks.
11	<b>Teede kui ühise jagatava ruumi kasutamise kohustuslik õpe</b>	Jalgratturite koolitus on endiselt liiga piiratud. Mootorsõidukijuhtide koolitus keskendub juhilubade eksamite sooritamisele, mitte aga vastutustundlikule liiklemisele. Praegu tekivad Poolas sageli liiklejate vahelised konfliktid. Jalgratturite koolitus on haruldane ja ainult jalakäijaid koolitatakse vahel turvalisest tee kasutamisest. Mootorsõidukijuhtide koolitus ei keskendu piisavalt lugupidavale ja vastutustundlikule liiklemisele.	Kõigil haridustasemetel tuleks sisse viia teistega arvestavat liiklemist ja keskkonnasõbralikku liikuvust käsitlevad kohustuslikud töötoad jalakäijate, jalgratturite ja mootorsõidukijuhtide koolitamiseks.

# BRATISLAVA



## DOBRY DEN, BRATISLAVA!

Bratislava on Slovakkia pealinn ja ülekaalukalt kõige suurem linn riigis. Nagu enamikus Kesk- või Ida-Euroopa linnades, on Bratislava jalgrattaliikluse osakaal suhteliselt väike ja muude transpordiliikidega võrreldes peaaegu tühine. Ehkki paljud elanikud kasutavad endiselt ühistransporti oma igapäevaseks pendelrändeks, kasvab sõiduautode arv linnas endiselt kiiresti - peamiselt elanikkonna elatustaseme tõusu tõttu.

Registreeritud autode arv kasvas ajavahemikul 2000–2018 83%. Samal ajal on kasvamas ka teadlikkus säästvamast linnaarengust. Linnaametnike teadlikkus rattasõidu kui kliimasõbraliku, tõi hõlpsa ja tervisliku transpordiviisi potentsiaalset suureneb, mis võib aidata parandada nii jalgratturite kui ka teiste linnaelanike elukvaliteeti. Selle poliitilise nihke ja suurenenud avalikkuse surve tagajärjel toimub liikuvussektoris tasapisi muutusi. Projekt Cyclurban koos kohalike partneritega Ideas into Energy ja Cyklokoalicia toetas otsustajaid ja huvirühmi erinevatel tasanditel mitmesuguste kliimasõbralikku liikuvust edendavate tegevustega. Ka Slovakkia meedia toetab jalgrattasõitu ning kajastab projekti Cyclurban erinevates väljaannetes ja saadetes, sh isegi üleriigilistes uudistes parimal eetrijal.

Sellegipoolest võib jalgrattasõit Bratislavas olla kurnav ja seda mitte ainult füüsilise pingutuse, vaid ka puudu-

### Mis on kõige kasulikum asi, mida jalgratas Teile annab?

*Vabaduse. Jalgrattasõit annab mulle vabaduse tegutseda lihtsalt ja spontaanselt. Minna kusagile, peatuda metsas, teha asju omas rütmis.*

Jakub Kuruc  
Avalike suhete osakond,  
Bratislava-Petržalka



## Saage tuttavaks Bratislavaga

Asukoht:	Slovakkia
Elanike arv:	ligikaudu 433 000
Rahvastiku tihedus:	1200 elanikku km <sup>2</sup> kohta
Pindala:	368 km <sup>2</sup>
Hinnanguline liikumisviiside modaalfaotus:	37,7% isiklik auto 32,6% ühistransport 26,7% jalgsi 1,6% jalgrattaga
BYPADi tulemus:	1 = <i>ad-hoc</i> lähenemine
Teed:	800 km linnateid; 50 km maanteid
Jalgrattateede kogupikkus:	110 km
Jalgrattataristu aastane eelarve:	ligikaudu 500 000 eurot

liku jalgrattataristu tõttu. Kõnniteedele pargitud sõidukid on tavaline vaatepilt. Rattateid ei ole igal pool ja vaatamata viimastel aastatel tehtud olulistele edusammudele (nt jõustus detsembris 2019 liiklusseaduse muudatus, mis piirab parkimist kõnniteedel) on veel palju teha.

Slovakkia transpordi- ja ehitusministeeriumi hinnangul on jalgrattasõidu osakaal Slovakkias praegu umbes 2–3% kõigist transpordiliikidest. Jalgrattakasutus on vähesel määral taastunud, kuid ebapiisav ja ohtlik taristu ei vasta jalgrattaliikluse kasvule ega ministeeriumi seatud eesmärkidele. Ministeeriumi sihts oli saavutada 2020. aastaks jalgrattasõidu osakaal 10% - eesmärk, mida viimastel aastatel täheldatud aeglase arengu ja eraautode arvu jätkuva kasvu tõttu ei ole saavutatud.

Mis on kõige kasulik asi, mida jalgratas Teile annab?

Õnneks on minu tee kodust tööle ohutu ja peaaegu kogu ulatuses eraldatud jalgrattateega. Tööle- ja koju sõit annab mulle aega mõelda, peamiselt tööga seotud teemadel ☺ Tunnen end jalgrattaga sõites vabalt, saan igal ajal peatuda, kui kohtan mõnd sõpra oma teel, või valida mõne teise tee.

Tatiana Kratochvílová  
Bratislava aselinnapea ja  
transpordiekspert



## PROJEKTI CYCLURBAN RIIKLIK TÖÖTUBA

Väga edukas oli projekti Cyclurban töötuba Slovakkias. See toimus 19. veebruaril 2019 Peapiiskopi palees (*Primaciálny palác*) Justi saalis. Lisaks projekti Cyclurban partneritele osalesid üritusel linnade ja valdade ning politseijõudude esindajad, samuti Slovakkia transpordi- ja ehitusministeeriumi esindajad, sh riiklik jalgrattaliikluse koordinaator.

Üritusel olid kohal ka Slovakkia riigiteleviiooni ja -raadio (RTVS) ajakirjanikud. Projekti Cyclurban kajastati riigiteleviiooni põhiuudistes, mille kaudu jõudis teave projekti kohta tuhandete inimesteni. Projekti Cyclurban kajastasid ka Radio Slovakia ja kohalik telekanal TV Ružinov.

Üritus hõlmas loenguid ja fookusgrupe.

Loengud: On tavaline kuulda parimatest näidetest sel-listest eesrindlikest jalgrattariikidest nagu Holland. Kuid kogemused sarnase kliima ja postkommunist-

liku ajalooga paikadest pakuvad realistlikumat lähenemisviisi poliitika rakendamiseks Bratislavas. Seepärast järgnesid Slovakkia ja Bratislava jalgrattaliikluse hetkeseisu strateegilise analüüsi tulemuste esitlusele jalgrattapoliitika parimate praktikate näited külaliskspertidelt Varssavist (Poola) ja Brnost (Tšehhi Vabariik). Nende näidete hulgas oli ka Varssavi kampaania „Jalgrattakuu mai“ - kuu aega kestnud kampaania, mille jooksul lapsed kogusid templeid iga päeva eest, mil nad sõitsid kooli jalgrattaga. Kampaania osutus väga tulemuslikuks, sest innustas mitte ainult lapsi, vaid ka nende vanemaid rohkem rattaga sõitma.

Fookusgrupid: Fookusgruppides arutlesid osalejad järgnevate teemadega seonduvate võimaluste ja probleemide üle:

- liikluse rahustamine
- jalgrattasõbralikud ristmikud
- jalgrattasõbralik kooliümbrus
- omavalitsusüksusi ühendav jalgrattataristu
- jalgrataste parkimisvõimalused

Osalejate hinnangul võimaldasid fookusgrupid saada küsimustele detailseid vastuseid ja laiendada eksper-



Projekti Cyclurban riiklik töötuba Slovakkias

tide võrgustikku. Osalejad said teada, kuidas on võimalik ühendada väikesi omavalitsusüksusi jalgrattateede abil. Omavalitsusüksusi ühendava jalgrattataristu loomine ja selle muutmine reaalseks alternatiiviks teistele transpordiliikidele on siiski väljakutse, mistõttu arutati erinevaid lähenemisviise ja võimalusi probleemide lahendamiseks.

Üritus kinnitas ratturite vajaduste käsitlemise olulisust nii Bratislavas kui ka mujal Slovakkias. Projekti Cyclurban töötoas arutatud riiklikes poliitikasoovitustes antakse selleks sisukad juhised, mille praktiline rakendamine on väga asjakohane.

Tänu projekti Cyclurban edule Slovakkias osalevad meie partnerid Ideas into Energy ja Cyklokoalicia ka oktoobris 2019 alanud jätkuprojektis Cyclurban+, mida rahastab samuti Euroopa Kliimainitsiatiiv (EUKI). See jätkuprojekt toetab jalgrattapoliitika edasist rakendamist, võimaldades esimese projekti tulemuste praktilist elluviimist.



Töötoa raames toimunud ekskursiooni kajastas ka meedia.

## KUI HEA ON BRATISLAVA JALGRAT- TAPOLIITIKA JA KUIDAS SEDA SAAKS PAREMAKS MUUTA?

*Jalgrattapoliitika auditi (BYPAD) põhjal*

Projekti Cyclurban partner Cyklokoalicia koos Bratislava linnaga algatasid Bratislava jalgrattapoliitika auditi (BYPAD). Ühena esimestest auditi tegevustest küsitleti huvirühmi, nagu näiteks linnaliikluse planeerijaid, vabaühenduste esindajaid, jalgrattakasutajaid ja kohalikke poliitikuid. Nende vastused andsid ideid jalgrattapoliitika seonduvaks planeerimiseks, seireks ja vajalikeks meetmeteks. Küsitluse tulemusi analüüsiti ning toimus kaks kohtumist jalgrattapoliitika auditi ja selle tegevuskava arutamiseks. Et saada ühist vahetut kogemust jalgrattaga Bratislavas liiklemisest, toimus ka huvirühmade ühine jalgrattasõit linnas.

Audit näitas, et Bratislaval on olemas jalgrattasõitu toetavad poliitika ja strateegiad, kuid need ei ole piisavalt ellu viidud. Lisaks piirdub Bratislava jalgrattapoliitika peamiselt reaktiivse probleemide lahendamisega. Nagu paljud linnad, on ka Bratislava hädas ametnike puudumisega, kes tegeleksid aktiivselt jalgrattaliiklust puudutavate teemadega.

BYPADi tegevuskava hõlmab kvaliteetse jalgrattataristu väljaarendamist ja jalgrattasõidu edendamist. Lisaks kvaliteetse jalgrattataristu arendamisele on partnerlussuhted ja koostöö (nt koolide, ülikoolide, jaemüüjate, tööandjate ja kindlustusgruppidega) suurepärane võimalus jalgrattasõidu edendamiseks ja kasulik kõigile osalistele. See hõlmab reklaamikampaaniaid, kuhu kaasatakse kohalikke olulisi persoone, nt näitlejaid, või ettevõtteid, mis julgustavad oma töötajaid ja kliente jalgrattaga sõitma.



## RIIKLIKE POLIITIKASOOVITUSTE KOOSTAMINE SLOVAKKIA JAOKS

Projektis koostatud poliitikasoovitused on meetmed, mille eesmärk on toetada jalgrattakasutuse edasist kasvu suhteliselt madalate rakenduskuludega. Soovitused hõlmavad meetmeid, mida saab rakendada kohe või keskpikas perspektiivis, mis on suunatud erinevatele huvirühmadele, leevendavad tuvastatud probleeme ja keskenduvad prioriteetsetele valdkondadele.

Soovitused töötati välja projekti partnerite ja huvirühmade (sh linnaplaneerijad, arhitektid, kohaliku omavalitsuse eksperdid, politsei esindajad, jalgratturid, kohalikud poliitikud jt) koostöös. Huvirühmi kutsuti arutama, millised on sobivad ja mõistlikud meetmed jalgrattakasutuse edukaks edendamiseks Slovakkias.

Milline oleks teie unistuste linn liikluse/liikuvuse seisukohalt?

*See oleks inimeste, mitte autode jaoks kujundatud linn. Põhiline transpordiviis oleks usaldusväärse ühistranspordiga kombineeritud ohutud ja kenad ratta- ning jalgteed. Arvukad puud pakuksid varju, võimaldades meeldivates avalikes kohtades istuda ja juttu ajada.*

Ján Roháč

Programmijuht, Ekopolis sihtasutus



## RIIKLIKUD POLIITIKASOOVITUSED SLOVAKKIA JAOKS

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
1	<b>Jalgrataste parkimiskohtade kohustuslik rajamine uutes elamutes</b>	Praegu pole ehitustöövõtjatel seadusjärgset kohustust jalgrattaruumide rajamiseks ega jalgratturite muude vajaduste arvestamiseks.	Kehtestada seaduslik ja täitmisele kuuluv kohustus rajada uutes elamutes jalgrataste parkimiseks ja hoidmiseks mõeldud ruumid. On vaja määratleda nende ruumide suuruse nõuded, sõltuvalt korpuste arvust ja suurusest ning muudest tehnilistest näitajatest.
2	<b>30 km/h kiirusepiiranguga alade parem visuaalne tähistamine linnades ja valdades</b>	30 km/h kiirusepiiranguga alad muudavad teed vähemkaitstud liiklejate jaoks ohutumaks ning vähendavad ka müra ja emissioone. Üks peamisi põhjusi, miks juhid ei pea kinni 30 km/h kiirusepiirangust, on vertikaalsete liiklusmärkide ebapiisav nähtavus.	Ettepanek on kasutada vertikaalsete ja ühtsete selgete horisontaalsete liiklusmärkide kombinatsiooni.

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
3	<b>Jalgratturi ja mööduva auto vahelise kohustusliku 1,5 m miinumkauguse kehtestamine</b>	Jalgrattaga liiklemine sõidutee paremas servas ei ole praegu piisavalt turvaline. Kuigi Slovakkia politsei soovib mööduda jalgratturitest ohutus kauguses, ei järgi autojuhid seda sageli.	Jalgratturi ja mööduva auto vahelise kohustusliku 1,5 m miinumkauguse lisamine liiklusseadusesse (Nr 8/2009).
4	<b>Atesteeritud jalgrattasõidu koolituse/ koolitajate loomine</b>	Põhikoolis ja keskkoolis puudub süstemaatiline ja tõhus ohutu jalgrattasõidu koolitus lastele ja noortele.	Atesteeritud ohutuskoolituse loomine koolilastele. Põhi- ja keskkoolide õpetajad, jalgrattakoordinaatorid või jalgrattasõiduga seotud huvirühmade liikmed võivad saada atesteeritud koolitajateks. Meetme süstemaatiline rakendamine tagatakse selle lisamisega koolide õppekavadesse. Atesteerimist hakkab teostama Slovakkia politsei, kelle ülesanne on tagada liikluse ohutus ja sujuvus ning omada ajakohast teavet jalgrattataristu kohta.
5	<b>Süstemaatiline andmete kogumine jalgrattaliikluse kohta linnades ja valdades</b>	Slovakkias puudub süstemaatiline andmete kogumine jalgrattaliikluse kohta, mis võimaldaks jalgrattataristu ja muude meetmete paremat planeerimist. Näiteks on ka jalgrattatranspordi 2-3% osakaal vaid hinnanguline väärtus.	Andmete kogumist jalgrattaliikluse kohta saab korraldada suhteliselt odavate lahenduste abil. Ametkonnad peaksid olema neist võimalustest paremini informeeritud. Eriti asjakohased on punktoendurid või esinduslikud liikuvusuuringud elanike seas.
6	<b>Ühissõidukijuhtide koolitamine vähemkaitstud liiklejate vajadustest</b>	Praegu puudub süstemaatiline koolitus ja täiendõpe ühissõidukijuhtidele, mis keskenduks vähemkaitstud liiklejate vajadustele.	Süstemaatiline koolitus ja täiendõpe ühissõidukijuhtidele vähemkaitstud liiklejate vajadustest aitaks neil mõista jalgratturi olukorda liikluses. Kaasata tuleks Slovakkia Linnastute Ühistranspordiettevõtete Liit.
7	<b>Jalgrattasõidu temaatika lülitamine avaliku raadio ja televisiooni programmidesse.</b>	Riiklikud jalgrattakasutust edendavad kampaaniad on piiratud ulatusega ja seetõttu nõrga mõjuga.	Vajalik on transpordi- ja kultuuriministeeriumi ning tele- ja raadiojaamade vaheline otsene koostöö, leidmaks võimalusi jalgrattasõidu temaatika lülitamiseks programmidesse (nt laste haridusprogrammid, laia sihtrühmaga programmid jne)

# Velika Gorica



## DOBAR DAN, VELIKA GORICA!

Velika Gorica linn asub Zagrebi maakonnas ja selle nimetus tähendab „suurt mäge“. Linnas elab 64 000 elanikku ja selle pindala on 329 km<sup>2</sup>. Linnas on 665 km teid, millel sõidab iga päev ligikaudu 5000 autot.

Projektis Cyclurban on Velika Gorica üks kahest Horvaatia partnerist ja üks kolmest projektis osalevast linnast (koos Varssavi ja Tartuga). Osaledes Euroopa kliimaprojektides, püüab Velika Gorica aktiivselt vähendada oma CO<sub>2</sub> heitmeid ja astuda vajalikke samme, saamaks säästvaks kliimasõbralikuks linnaks.

Linna praegune jalgrattataristu koosneb umbes 80% ulatuses autoteega kombineeritud rattateedest ja 20% ulatuses eraldatud rattateedest. Tulevikuplaanid hõlmavad elektrisõidukite (busside, autode) laiemat kasutuselevõttu, laadimisjaamade rajamist ja integreeritud transpordi arendamist.

### Mis on kõige kasulik asi, mida jalgratas Teile annab?

*Perspektiivimuutus. Mootorsõidukijuhist motoriseerimata liiklejaks. Jalgrattaga sõitmise nauding. Lapsepõlvemälestused. Vabaduse tunne. Teistsugune vaatenurk igapäevaelule. Lõppkokkuvõttes on teedel vähem autosid, vähem rahvarohkeid tramme ja busse. Jalgrattasõit tervise ja füüsilise vormi heaks, rahaline kokkuhoid, linnakogemus uuest vaatenurgast ja lõbu. CO<sub>2</sub> heitkoguste ja linna müra taseme vähenemine, Maa säästmine, autode arvu vähenemine linnas ja seega ka inimestele ja keskkonnale avalduva kahjuliku mõju vähenemine.*

Dajana Marin

Turismiministeerium, maaturismi ja muude turismiliikide osakonna juhataja



## Saage tuttavaks Velika Goricaga

Asukoht:	Horvaatia
Elanike arv:	ligikaudu 64 000
Rahvastiku tihedus:	190 elanikku km <sup>2</sup> kohta
Pindala:	329 km <sup>2</sup>
Hinnanguline liikumisviiside modaalkoostis:	67,3% isiklik auto 30,4% ühistransport 2,3% jalgrattaga
BYPADi tulemus:	1,5 = <i>ad-hoc</i> lähenemine
Teed:	598 km linnateid; 25 km maanteid
Jalgrattateede kogupikkus:	40 km
Jalgrattataristu aastane eelarve:	puudub spetsiaalne eelarverida, 7 500 000 € teede ehituseks ja hoolduseks

Kuid teha on veel palju. Velika Gorica toetab aktiivselt jalgrattakasutust, kuid kavandatakse ka vähem kliimasõbralikke tegevusi, nagu näiteks parkimisalade laiendamine. Samuti leiti projektis, et linnaplaneerimises ei arvestata piisavalt jalgrattaliikluse planeerimisega. Seetõttu hõlmab projekti Cyclurban töö strateegiline osa visiooni väljatöötamist aastaks 2030 koos soovitatud meetmetega selle saavutamiseks. See visioon hõlmab vähendatud energiatarbimist, majandusliku jätkusuutlikkuse suurendamist ja autoliikluse vähenemist. Seda hinnatakse kvantitatiivsete näitajate põhjal, nt modaalne osakaal ja jalgrattateede kogupikkus. Jalgrattakasutuse arendamise tulevikustsenaariumid ja soovitused hõlmavad taristu arendamist, jagatud ruumi, sihtfinantseerimist, haridustegevusi ja jalgrattasõiduga seotud teenuseid.

## SEMINAR: JALGRATTASÕIDU ABIL EESMÄRGINI – PAREM KLIIMA KÕIGI JAOKS

26. novembril 2019 toimus Velika Gorica raekojas seminar „Jalgrattasõidu abil eesmärgini – parem kliima kõigi jaoks“. Projekti Cyclurban Zagrebi partneri Society for Sustainable Development (DOOR) korraldatud seminar keskendus jalgrattaliikluse arendamisele Velika Goricas.

Seminari avasid tervitussõnavõttudega linna ettevõtluse, investeeringute ja Euroopa Liidu fondide osakonna juhataja Domagoj Ilečić ja ning kommunaal- ja transpordiosakonna juhataja Matija Majdak.

Projekti Cyclurban tutvustas Ana Tešija DOORist. Välis ekspert Petra Grgasović tutvustas projektis koostatud Velika Gorica jalgrattatranspordi arendamise analüüsi ja soovitusi, mis käsitlevad Velika Gorica olemasolevat jalgrattataristut ja annavad juhiseid selle parendamiseks eesmärgiga suurendada jalgrattakasutust.

„Analüüs oli üldist laadi, nii et see toetub linnas olemasolevatele jalgrattateedele. Peamiselt analüüsisime, mida tuleks jalgrattataristuga edasi teha ning kuidas saaks parandada haridus- ja institutsioonilis-organisatsioonilisi aspekte. Näiteks tehti ettepanek luua linna säästva transpordi arendamise meeskond ja tõsta kõigi liiklejate teadlikkust. Soovitused integreeritakse Velika Gorica säästva transpordi arendamise kavasse.“, ütles DOORi vanem ekspert ja projekti Cyclurban Horvaatia koordinaator Daniel Rodik.

Osalejad olid väga huvitatud hetkeolukorra analüüsist ja Velika Gorica jalgrattateede võrgu parendamise võimalustest. Arutelu tulemusena said linna kommunaal- ja transpordiosakonna esindajad häid ettepanekuid jalgrattaliikluse arendamiseks. Kuna praegu tegeleb osakond transpordi ja liikluse korraldamisega üldiselt, tunnistasid selle esindajad vajadust luua spetsiaalne jalgrattaliiklusega tegelev üksus. Peame seda projekti Cyclurban otseseks tulemuseks.

„Projekti eesmärk on kohaliku transpordipoliitika parandamine, keskendudes jalgrattakasutuse edendamisele linnades. Paljude Euroopa linnade kogemuste kohaselt annab jalgrattasõit koos tõhusa ühistranspordiga linnades rohkem jalakäijatele mõeldud ruumi ja parandab seega oluliselt elukvaliteeti, vähendab mootorsõidukite heitgaase ja leevendab kliimamuutusi.“, lisas Rodik.

Seminari töörühma tulemused dokumenteeriti ja arutati projekti raames koostatud poliitikasoovitusi. Osalejad riigiasutustest, vabaühendustest ja ettevõtlussektorist kommenteerisid ettepanekuid ja hääletasid konkreetsete soovitude poolt. DOOR võttis tulemused kokku ja saatis ettepanekud jalgrattaturismi arendamise riiklikule koordineerimisorganile, mis vastutab jalgrattaliikluse arendamise eest. Lõplikud riiklikud poliitikasoovitused on toodud allpool.



## KUI HEA ON LINNA JALGRATTAPOLIITIKA JA KUIDAS SEDA SAAKS PAREMAKS MUUTA?

*Jalgrattapoliitika auditi (BYPAD) põhjal*

BYPAD tähendab jalgrattapoliitika auditit. See on vahend, mis võimaldab ametiasutustel hinnata ja parandada oma jalgrattapoliitika kvaliteeti. BYPAD analüüsib praeguse poliitika tugevaid ja nõrku külgi ning näitab ära, mida tulevikus parandada. Jalgrattapoliitika parandamiseks vajalikud meetmed ja tegevusvaldkonnad saab tuletada otse auditi tulemustest.

Velika Gorica BYPADi tulemus on 1,5 (38,1%), mis tähendab *ad-hoc* lähenemist linna jalgrattapoliitikas.

Esimene samm oli Velika Gorica asjassepuutuvate huvirühmade kindlakstegemine. Kui linnavalitsuse ametniku poolt kinnitatud huvirühmade nimekiri oli

olemas, võttis audiitor nendega ühendust e-posti ja telefoni teel.

BYPADi küsimustik edastati huvirühmadele trükitud kujul. Pärast vastuste laekumist kodanike esindajalt, ametnikelt ja otsustajatelt kutsus audiitor kokku jalgrattapoliitika auditi koosoleku, et võtta tulemused kokku ja otsustada linna jaoks realistlik hinne. Koosolekul osales 10 inimest, sh linna transpordiosakonna ja ELi fondide osakonna esindajad. Iga moodulit ja sellega seotud küsimusi arutati üksikasjalikult ning auditi lõpptulemuseks saadi 1,5 (ehk 38,1%).

Et auditi tulemus oli üsna madal, mis vastas *ad-hoc* lähenemisele, tõdesid huvirühmad, et linna jalgrattapoliitika arendamiseks on vaja veel palju teha. Lepiti kokku, et esmalt tegeletakse planeerimist, juhtimist ja koordineerimist puudutava mooduliga. Selle mooduli raames pandi eesmärkide ja prioriteetide loetellu

järgmised meetmed: teadlikkuse tõstmine ja poliitilise tahte kujundamine, vähemalt ühe inimese töölevõtmine (alustuseks), kes vastutab jalgrattavaldkonna koordineerimise eest (et tagada süstemaatiline lähenemine), linna aastaeelarve mitmekesistamine eesmärgiga eraldada teatav summa jalgrattaliikluse vajadusteks. Nende eesmärkide saavutamiseks vajalikku aega hinnati 1-2 aastale.

See oli esimene Horvaatias tehtud jalgrattapoliitika audit – seega on Velika Gorica esimene BYPADi sertifikaadiga linn Horvaatias.

## RIIKLIKE POLIITIKASOOVITUSTE KOOSTAMINE HORVAATIA JAOKS

Projektis koostatud poliitikasoovitused on meetmed, mille eesmärk on toetada jalgrattakasutuse edasist kasvu suhteliselt madalate rakenduskuludega. Soovitused hõlmavad meetmeid, mida saab rakendada kohe või keskpikas perspektiivis, mis on suunatud erinevatele huvirühmadele, leevendavad tuvastatud probleeme ja keskenduvad prioriteetsetele valdkondadele.

Soovitused töötati välja Horvaatia projektipartnerite ja huvirühmade (sh linnaplaneerijad, arhitektid, kohaliku omavalitsuse eksperdid, politsei esindajad, jalgratturid, kohalikud poliitikud jt) koostöös. Huvirühmi kutsuti arutama, millised on sobivad ja mõistlikud meetmed jalgrattakasutuse edukaks edendamiseks Horvaatias.

### Mis on Teie arvates suurim probleem teie linnas seoses jalgrattaliikluse arendamisega?

*Puudu on liikluskultuurist, liiklejate kannatlikkusest ja sallivusest. Jalgrattateede võrgustik ei ole sidus ja on kohati ebaloogiline, viies paljudel juhtudel eikuhugi. Kõnniteedele märgitud jalgrattarajad, mis ületavad nt kohvikute terrasse, on ohuks kõigile! Pädevad teenistused ei ole veel mõistnud vajadust paremini integreerida jalgrattaliiklust linnaliiklusesse ja parandada või ümber planeerida linna ristisuunaline (põhja-lõuna ja ida-lääne suunaline) jalgrattateede võrgustik, mis pakuks ratturitele eeliseid ja rattaruumi. Linnatänavate rekonstrueerimisel vähendatakse endiselt kõnniteede osakaalu ja suurendatakse autode (mootorsõidukite) jaoks mõeldud ala ning samal ajal ei planeerita jalgrattateid ega -radu (nt hiljutine MIOCI lähedal asuva Jordanovaci tänava rekonstrueerimine). Puudulik on ka laste, noorte ja täiskasvanute – jalakäijate, autojuhtide ja ratturite – liiklusalane haridus; vaja oleks jalgrattasõidu eeliseid tutvustavaid kampaaniaid.*

Lidija Mišćin

CSO Ruralni tandem, Horvaatia jalgrattaturismi koordineerimisorgani juhataja



## RIIKLIKUD POLIITIKASOOVITUSED HORVAATIA JAOKS

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
1	<b>Säästva linnaliikuvuse kavade või samaväärsete kavade koostamine kohaliku omavalitsuse tasandil keskmise suurusega ja suurtele linnadele</b>	ELi transpordi arendamise strateegias 2017-2030 tutvustatakse säästva linnaliikuvuse kava säästva transpordi kavandamise tööriistana. Horvaatia riiklik energia- ja kliimakava 2021-2030 mainib säästva linnaliikuvuse kava koostamist kohustusena suuremate linnade (35 000 elanikku) ja kõigi maakondade jaoks.	Säästva linnaliikuvuse kava koostamise seadusega kohustuslikuks muutmine maakondadele ja suurematele linnadele.
2	<b>Kiirusepiirangu miinimum</b>	Liiklusohutuse seaduse artikli 51 kohaselt ei tohi normaalsete liiklusoludega maanteel kiirusepiirang olla alla 40 km/h.	Muuta liiklusohutuse seaduse artiklit 51 nii, et kiirusepiirangu miinimum oleks 30 km/h.
3	<b>Motoriseerimata liikluse reguleerimine jalakäijate tsoonides</b>	Liiklusohutuse seaduse kohaselt on „jalakäijate tsoon“ peamiselt jalakäijatele mõeldud liiklusala, kus ei tohi sõita mootorsõidukitega, välja arvatud eriloaga sõidukid. Seadus ei reguleeri mootorita sõidukite liiklemist jalakäijate tsoonides.	Kehtestada jalakäijate tsoonis liikluse reguleerimise meetmed, näiteks eraldada jalgratta- ja kõnniteed ning anda selge teave, et mootorsõidukite piirangud ei kehti jalgratastele (sh elektrijalgratastele). Samuti soovitame piirata jalgrataste kiirust jalakäijate aladel.
4	<b>Linnade jalgratta- transpordi/mootorita transpordi/säästva transpordi riiklik koordineerimisasutus</b>	Riiklikul tasandil on turismiministeeriumi haldusalas koordineeriv organ jalgrattaturismi arendamiseks.	Lua riiklik jalgrattaliikluse koordineerimisasutus või laiendada olemasolevat rattaturismi koordineerimisasutust, et edendada jalgrattasõitu kui olulist igapäevast liikumisviisi.
5	<b>Jalgrataste ühiskasutussüsteemide ja jalgrattataristu avalikud hanked</b>	Linnaliikuvuse projektide rahastamise eest vastutab keskkonnakaitse ja energiatõhususe fond (EPEEF).	Kuulutada välja avalikud hanked jalgrataste ühiskasutussüsteemide ja avaliku jalgrattataristu rajamiseks.

# Δράμα



## KALIMERA, DRAMA!

Drama on 45 000 elanikuga linn Põhja-Kreekas. Iidel klassikalisel ajastul rajatud ja Ottomani impeeriumi ajal laiendatud linn on keeruka kujundusega, reguleerimata alade ja tänapäeva autoliikluseks sobimatu tänavageomeetriaga. Vaatamata sellele on liikuvus Dramas väga autokeskne, mis on tüüpiline Kreeka linnadele. Vaid üksikud kesklinna tänavad on muudetud jalakäijate tänavateks, samal ajal kui hiljutised poliitikad näevad ette liikluspiiranguid, juurdepääsu reguleerimist ja täiendavaid jalgrattateid.

Drama ühistranspordisüsteem on korraldatud bussiliinide võrguga, mis ühendab keskust naabruses asuvate asumitega. Linnas on piiratud jalgrattateede võrk, mis ehitati välja 2013. aastal ja annab jalgratturitele võimaluse suhteliselt turvaliselt teatud sihtkohtadesse liikuda. Jalgrattataristu sisaldab näiteks marsruute, mis ühendavad haridusasutusi spordikeskuste ja avalike aladega.

Linn jaguneb kolmeks erineva vormi ja tunnustega osaks: a) kitsaste tänavate, väikeste majade ja suvaliste/omavaliliselt rajatud ehitistega ajalooline keskus; b) mitmed kesklinna äärealad, mis on hiljuti rekonstrueeritud; ja c) linna kaguosas asuv äärelinn, mis on välja arendatud vastavalt madala tihedusega elamute võrguplaanisüsteemile.

Mis on Teie arvates suurim probleem teie linnas seoses jalgrattaliikluse arendamisega?

Linnaplaneerimise puudumine, autode olemasolu linnakeskuses ja liiklusohutuse puudumine jalgratturite jaoks.

Ekaterini Iosifidou  
kohaliku omavalitsuse  
töötaja



## Saage tuttavaks Dramaga

Asukoht:	Kreeka
Elanike arv:	60 000 (2011)
Rahvastiku tihedus:	70 elanikku km <sup>2</sup> kohta
Pindala:	840 km <sup>2</sup>
Hinnanguline liikumisviiside modaalkoostis:	65,9% isiklik auto 3,4% ühistransport 23,9% jalgsi 6,8% jalgrattaga
Teed:	265 km linnateid 0 km maanteid
Jalgrattateede kogupikkus:	2,45 km
Jalgrattataristu aastane eelarve:	~50 000 eurot

Linnaplaneering hõlmab suuri haljasalaseid, mõned neist asuvad ajaloolises keskses (Püha Barbara park ja linna aed).

Projekt Cyclurban algas Dramas pärast linna jaoks välja töötatud säästva linnaliikuvuse kava valmimist ja selle eesmärk oli kavandatud meetmete edasine rakendamine säästvama modaalse jaotuse saavutamiseks transpordisüsteemis. Linnaliikuvuse kava ja projekti Cyclurban peamised eesmärgid on seetõttu jalgrattateede võrgustiku laiendamine, jalgrattakasutuse üldine edendamine ja elurajoonide kaitse mootorsõidukite läbisõidu eest. Projekti eesmärgi arutati Dramas ulatuslikult kodanike ja huvirühmadega ning saadi rakendamiseks avalik nõusolek; seetõttu otsib linn nüüd vahendeid kokkulepitud meetmete rakendamiseks ja vajaliku taristu ehitamiseks.

Võrreldes teiste Euroopa riikidega algas jalgrattasõidu integreerimine Kreeka transpordisüsteemi suhteliselt hilja. See viivitus on tingitud enamiku Kreeka linnatänavate keerukast geometriast, aga ka kreeklaste liikumisharjumuste tugevast orientatsioonist autodele ja mootorratastele. Seetõttu ei ole Kreeka otsustajad aktiivse liikuvuse edendamiseks piisavalt tegelenud. Enamikus linnades peavad jalakäijad ja jalgratturid hakama saama ebapiisava ja takistustega ruumiga, mis neile parkivate autode vahel ja tiheda liiklusega tänavatel jäetakse. Lisaks muudavad kuumus ja tugeva kaldega tänavad paljudes Kreeka linnades mootorrattad jalgratastest atraktiivsemaks. Ehkki elektrijalgrattad oleksid mootorratastele keskkonnasõbralik alternatiiv, pole need veel suurt populaarsust saavutanud.



Sellegipoolest on huvi jalgrattasõidu vastu viimastel aastatel kasvanud. See on tihedalt seotud tõsiasjaga, et alates 2018. aastast on üle 180 Kreeka linnas välja töötatud ja rakendatud säästva linnaliikuvuse kavad. Need on loodud selleks, et tõhusamalt vähendada transpordiga seotud kasvuhoonegaaside heitmeid linnapiirkondades, mistõttu on liikuvuskavade üks oluline eesmärk jalgrattasõidu edendamine. Projekt Cyclurban on and-

nud olulise panuse Kreeka jalgrattaliikluse teemalisse arutellu, käsitledes nii riiklikku kui ka kohalikku tasandit ja rõhutades pidevalt säästva liikuvuse olulisust töötubades ning kohtumistel ministeeriumide, omavalitsuste ja kohalike huvirühmadega.

## PARTNERITE KOHTUMINE

Ecocity korraldada oli projekti Cyclurban teine partnerite kohtumine, mis toimus 2018. aasta mais Ateena Riiklikus Tehnikaülikoolis. Lisaks professor Thanos Vlastose ettekandele jalgrattaliikluse olukorrast Kreekas arutlesid osalejad Ateena morfoloogiliste eripärade üle ja tutvusid nendega kohapealsel visiidil, kus saadi vahetu kogemus jalgratturite ja jalakäijate tänavolukorrast Ateena kesklinnas.

## RIIKLIK TÖÖTUBA ATEENAS

Töötoa korraldasid Ateena Riiklik Tehnikaülikool ning keskkonna- ja energiaministeerium ning see toimus 23. oktoobril 2019 Ateenas. Seminaril anti teada Kreeka esimese riikliku jalgrattastrateegia algatamisest, mis töötatakse projekti Cyclurban partneri Ateena Riikliku Tehnikaülikooli toetusel täielikult välja 2020. aasta alguseks.

Ecocity, üks kolmest Cyclurbani Kreeka partnerist, tutvustas teekonna valiku uuringu tulemusi, mille töötas välja Cyclurbani partner Saksamaa Lennunduskeskuse Transpordiuringute Instituut ja mis viidi projekti Cyclurban tegevuste raames läbi kõigis partnerriikides. Kreekas korraldatud uuringut koordineeris Ecocity ja selle eesmärk oli uurida jalgratturite marsruudivaliku eelistusi. Täpsemalt toimus 312 osalejaga valimis teekonna valiku eelistuste analüüs, kus hinnati erinevaid stsenaariume. Need hõlmasid mitmeid parameetreid, nagu sõiduaeg, tänavatüüp, jalgrattateede olemasolu, piirkonna tüüp ja kiirusepiirang (30 või 50 km/h). Lisateavet teekonna valiku eelistuste uuringu kohta leiab vastavast peatükist lk 18.



Tulemused näitavad, et jalgratturid peavad väga oluliseks magistraaltänavatel paiknevat spetsiaalset jalgrattataristut ja head teepinna kvaliteeti. Seejuures mõjutab teekonna valikut ka jalgrattateede eraldatuse tase. Enim soovitakse kaitstud rattateid. Lisaks näitavad analüüsitud sotsiaal-demograafilised koostoimed kahte põhisuunda. Esiteks on madalamad kiirusepiirangud (õueala ja jalgrattatänav) palju olulisemad koos lastega sõitvatele jalgratturitele. Teiseks on sile teepind palju vähem oluline inimeste jaoks, kes sõidavad jalgrattaga harva (vähem kui kord nädalas). Samuti ilmnes, et Kreeka jalgratturite jaoks ei oma pikem sõiduaeg olulist tähtsust, mis näitab, et jalgrattast kasutatakse Kreekas peamiselt väiksemate vahemaade läbimiseks.

## UURING

Jalgrattakasutust edendavad algatused on Kreekas endiselt killustatud ja ei ole linnu eriti õhutanud rakendama poliitikat, mis vähendaks autosõltuvust ja parandaks avalikku ruumi. Cyclurbani eesmärk on aidata linnu jalgrattaga liikumiseks ja parkimiseks vajaliku taristu loomisel ning jalgratturitele soodsate teelõude loomi-

sel. See hõlmab madalamat kiirusepiirangut ja autokasutust piiravat poliitikat linnakeskustes ja nende ümbruses, mis võimaldab jalgratturitel, jalakäijatel ja kõigil haavatavatel liiklejal meeldivalt ning ohutult liikuda. See kajastub ka riiklikus jalgrattastrateegias, mille üldeesmärk on muuta linnad jätkusuutlikuks, atraktiivseks nii elanikele kui ka külastajatele ning tervislikumaks liikluse heitkoguste vähendamise kaudu.

Et teada saada, kuidas neid eesmärke saavutada, töötati projekti Cyclurban raames välja küsitlus. Lisaks jalgrattaliikluse hindamisele Dramas kasutati seda ka mitme teise Kreeka omavalitsuse hetkeolukorra uurimiseks. Uuringus vaadeldi mitmeid sektoreid, nagu taristu, sisemine korraldus ja planeerimine, poliitika (praegune ja oodatav), samuti kommunikatsiooni- ja teavitusemeetmed.

Tulemused näitasid, et paljudes Kreeka omavalitsustes on puudusi taristu osas. Need puudused on näiteks

### Milline oleks teie unistuste linn liikluse/liikuvuse seisukohalt?

*Jalgratturitele sõbralikum ja atraktiivsem, väiksema keskkonnareostusega linn, kus on ulatuslik ja sidus jalgrattateede võrk kogu linnas. Ja lõpetuseks: kaitstud ajalooline keskus, kus liiklus on piiratud ning edendatakse olemasolevat kultuuri-, loodus- ja arhitektuuripärandit.*

### Millised on esimesed vajalikud sammud teie linnas, et säästva liikuvuse visioon teoks saaks?

*Drama linna säästva linnaliikuvuskava elluviimine on võti edu ja kohaliku omavalitsuse eesmärkide järkjärguliseks saavutamiseks.*

Michael Tassou  
Drama aselinnapea



jalgrattateede puudumine, puudulikud jalgrattateede võrgud ja puuduvad foorid. Lisaks selgus uuringust, et Kreeka omavalitsustel puuduvad spetsiaalsed transpordiosakonnad, säästva liikuvuse osakonnad ja antud valdkonnas kompetentsed töötajad. Need kohaliku tasandi leiud puudutavad ka riiklikke poliitika, mis ei pööra peaaegu üldse tähelepanu jalgrattaliiklusele ja tuleviku linnaliikuvuse valdkonnale. Veel üks oluline tõdemus on see, et kohaliku ulatusega projektid nagu Cyclurban võivad olla kliimamuutuste leevendamise poliitika väljatöötamise ajendiks.

## RIIKLIKE POLIITIKASOOVITUSTE KOOSTAMINE KREEKA JAOKS

Projektis Cyclurban koostatud poliitikasoovitused on meetmed, mille eesmärk on toetada jalgrattakasutuse edasist kasvu suhteliselt madalate rakenduskuludega. Soovitused hõlmavad meetmeid, mida saab rakendada kohe või keskpikas perspektiivis, mis on suunatud erinevatele huvirühmadele, leevendavad tuvastatud probleeme ja keskenduvad prioriteetsetele valdkondadele.

Soovitused töötati välja projekti partnerite ja huvirühmade (sh linnaplaneerijad, arhitektid, kohaliku omavalitsuse eksperdid, politsei esindajad, jalgratturid, kohaliku poliitikud jt) koostöös. Huvirühmi kutsuti arutama, millised on sobivad ja mõistlikud meetmed jalgrattakasutuse edukaks edendamiseks Kreekas.

## RIIKLIKUD POLIITIKASOOVITUSED KREEKA JAOKS

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
1	<b>Madalate kuludega sekkumised, tagamaks üleriigilise katvuse näiteks siltide osas, mis tähistavad jalgratate ja autode ühiskasutatavaid teid</b>	Jalgrattataristu Kreeka linnades on sageli ebapiisav. Sageli puuduvad linnateedel ohutuks jalgrattasõiduks olulised elemendid, näiteks horisontaalne märgistus. Jalgrattur võib vabalt kasutada kõiki teid, välja arvatud peamised linnaarterid.	Kõigis Kreeka linnades tuleb lisada horisontaalsed märgistused ja liiklusmärgid teedele, kus toimub nii auto- kui ka jalgrattaliiklus. Samuti tuleks kasutada olemasolevaid maapiirkondade teid linnade ja kavandatud jalgrattateede võrkude ühendamiseks.
2	<b>30 km/h kiiruspiirangu abil rahustatud liiklusega tänavad</b>	Rahustatud liiklusega tsoone leidub väga vähestes Kreeka linnades. Kiirusepiirang enamikus Kreeka linnades on 50 km/h. 30 km/h kiirusepiiranguga tänavaid leidub ainult koolide ümbruses ja vaid vähestes Kreeka linnades.	Rakendada liikluse rahustamiseks 30 km/h kiirusepiirangut. Rahustatud liiklusega tänavatel tuleks sõiduteed kitsendada ning lisada kõnnitee laiendused, ohutussaad vms liikluse rahustamise meetmed. Jalgrattaga ja jalgsi liikumise suurendamiseks ning autoliikluse vähendamiseks tuleks ruumi saamiseks autode parkimisalasid vähendada.

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
3	<b>Kõnniteede seisukorra parandamine</b>	Paljude Kreeka kõnniteede üldine seisund ei kutsu inimesi kõndima. Vaid 20% Kreeka kõnniteedest vastab hiljuti kehtestatud miinimumlaiusele (2,1 m). Kreeka linnades on kõnniteede keskmine laius vaid 1,5 m. Samuti on kõnniteed sageli täis takistusi, mis kujutavad endast reaalselt ohtu jalakäijatele.	Muuta sõiduteed kitsamaks, et jalakäijatele rohkem ruumi anda, ja piirata tänaval parkimist. Lisaks tuleks ehitada sujuva üleminekuga äärekivid ja kõrvaldada kõnniteedelt takistused.
4	<b>Ühistranspordi ja jalgratate kombineeritud kasutamist hõlbustavate meetmete edendamine</b>	Intermodaalsed ehk kombineeritud reisirid, mis hõlmavad jalgrattasõitu, moodustavad vähem kui 1% igapäevastest reisidest Kreeka linnades. Rongides on jalgrattad lubatud ainult ühes vagunis, mis takistab ühistranspordi ja jalgratate kombineeritud kasutamist.	Suurendada kohalike omavalitsuste ja veoettevõtjate koostööd transpordisüsteemi tervikliku lähenemisviisi väljatöötamiseks.
5	<b>Standardite kehtestamine, edendamaks tänavate ühist kasutamist autode ja jalgratatega. Liikumine uute, innovatiivsete ja täiustatud standardite juurde, kus jalakäijad, jalgratturid ja autoga liiklejad kasutavad tänavaid ühiselt.</b>	Kreekas ei ole ühist linnaruumi käsitlevaid õigusakte. Tee ühiskasutus on sageli ainus lahendus, kuna ruumi Kreeka suuniste kohase jalgrattataristu jaoks pole sageli olemas.	Uus riiklik jalgrattapoliitika peab püüdma alustada uut dialoogi üldiste liiklusuunuste üle. Paljud standardid tuleb üle vaadata, võttes arvesse tehnoloogilisi muutusi ja ebapiisavat ruumi Kreeka linnade keskustes.
6	<b>Parem liikuvuse juhtimine, mis hõlmab säästvat liikuvust soodustavaid meetmeid</b>	Valitsus ja omavalitsused ei paku jalgrattasõbralikele ettevõtetele rahalisi stiimuleid. Ainult vähesed Kreeka ettevõtted saavad oma töötajatele pakkuda jalgrattaga tööle tulemist soodustavaid hüvesid/hüvitusi.	Uus riiklik jalgrattapoliitika peaks ette nägema majandusliku stiimuli rattasõbralikele ettevõtetele.
7	<b>Sätteid uute transpordivahendite, näiteks elektritõukerataste jaoks</b>	Kehtivad õigusaktid ei sisalda piisavaid juhiseid ja liikluseeskirju uutele liikumisvahenditele nagu elektritõukerattad.	Uued liikumisvahendid, näiteks elektritõukerattad, peaksid saama teid motoriseeritud liiklusega jagada. Kõik liiklejad peaksid olema kohustatud liikluseeskirju hästi tundma, et tänavaid turvaliselt ühiselt kasutada.

Nr	Soovitus	Praeguse olukorra kirjeldus	Poliitilise muudatuse ettepaneku kirjeldus
8	<b>Kohalike omavalitsuste ja piirkondade töötajate koolitamine</b>	Praegu ei peeta jalgrattaga liikumist liiklusummikute probleemide lahenduse osaks. Vähesed kohalike omavalitsuste töötajad on teadlikud säästva liikuvuse potentsiaalidest ja omavad vajalikku kvalifikatsiooni eduka liikuvusmuutuse algatamiseks.	Vajalikud on töötoad ja seminarid, et koolitada omavalitsuste ja piirkondade töötajaid säästva liikuvuse positiivsetest mõjudest ning õpetada vajalikke teadmisi säästva liikuvusmuutuse elluviimiseks.
9	<b>Panna omavalitsused vastutama kliimamuutuste negatiivsete mõjude leevendamise eest ja jälgima säästva liikuvuse poliitika rakendamise edusamme</b>	Praegu pole Kreeka poliitikud ning omavalitsuste ja piirkondade töötajad teadlikud kliimamuutustest tulenevatest väljakutsetest. Keegi ei vastuta kliimamuutuste negatiivsete mõjude leevendamise ega säästva liikuvuspoliitika rakendamise edusammude jälgimise eest.	Moodustada igas Kreeka omavalitsuses ja piirkonnas säästva liikuvuse büroo. Need bürood hakkaksid tegelema kliimamuutuste negatiivse mõju tagasipööramise meetmetega ning jälgima säästva liikuvuspoliitika rakendamise edusamme.
10	<b>Rahaliste vahendite eraldamine jalgrattasõidu ja muude säästvate liikumisviiside edendamiseks</b>	Piirkonnad ja omavalitsused investeerivad rohkem raha teedevõrgu läbilaskevõimet ja parklate arvu suurendavatesse meetmetesse kui säästva liikuvusega seotud meetmetesse.	Suurendada tuleb rahasummat, mida vallad kulutavad jalgrattakasutust ja säästvat liikuvust edendavatele meetmetele.
11	<b>Koolikampaaniad õpilaste süstemaatiliseks ja pidevaks harimiseks ning säästvamate liikumisviiside ja elustiili viljelemiseks üldiselt.</b>	Kreeka õpilased sõidavad harva kooli jalgrattaga, sest vanemad ei pea jalgrattasõitu ohutuks. Jalgrattasõitu või jätkusuutlikkust käsitlevad haridusprogrammid on koolides haruldased.	Õpilaste jalgrattakasutuse julgustamiseks on vajalik vastav kursus koolidele. See peaks põhinema teaduslikel teadmistel jätkusuutlikkuse, eriti säästva liikuvuse kohta.

