

RATTA_{kultuuri} **KONVERENTS**

25. aprillil 2014 Telliskivi loomelinnakus

Tallinna linna plaanid seoses rattakultuuriga

Toome siin välja need plaanid, kus rattaliiklusele erilist tähelepanu pööratakse ja selle edendamise tegeletakse. Seega üldsõnalisi ja eelarvekatteta arengukavasid allpool ei reasta.

Tallinna linna liikuvuse arengukava 2030

Liikuvuse arengukava näol on tegemist strateegilise arengudokumendiga, mis toetub olemasolevatele planeerimistavadele ja võtab arvesse integratsiooni, kaasamise ja hindamise põhimõtteid inimeste praeguste ja tulevaste liikuvusvajaduste rahuldamiseks ja elukvaliteedi tõstmiseks Tallinnas. Arengudokumendi eesmärgiks on luua jätkusuutlik linnatranspordi süsteem, mis tagab kõigile juurdepääsu töökohtadele ja teenustele; parandab ohutust ja turvalisust; vähendab saastet, kasvuhoonegaaside heidet ja energia tarbimist; suurendab kauba- ja reisijateveo tõhusust ja tasuvust; suurendab linnakeskkonna atraktiivsust ja kvaliteeti. Ligipääsetavus ja jalgrattaliiklus on liikuvuskavas olulised teemad.

- Hetkeolukord: liikuvuskava on alles lähteülesande faasis, Transpordiameti koostab, ajakava pole avalik.
- Rohkem infot: Tallinna Kommunaalamet ja Tallinna Transpordiamet

Tallinna jalgrattaliikluse strateegia

2012. aastal tehtud eeluuringud jalgrattaliikluse osatähtsuse ja kitsaskohtade väljaselgitamiseks: andmed rattaga igapäevaselt liikumise kohta Tallinnas (u 1% elanikest), eri aastaegadel ratta kasutamisest, suhtumisest olemasolevasse rattataristusse, rattakultuuri, lisaks statistikat rattaõnnetuste kohta.

- Hetkeolukord: uuringu II etapp on käivitumas.
- Rohkem infot:
 - Tallinna jalgrattaliikluse strateegia I etapi raport pole avalikult üleval
 - TTÜ logistikainstituuti professori Dago Antovi esitlus:

http://f.ell.ee/failid/LVP/2013/12/Tallinna_jalgrattaliikluse_strateegia_Dago_Antov_LVP_14.02.pdf

Parkimiskorralduse arengukava 2006-2014 pikendamine

Kehtestab lisaks tasulistele parkimisaladele parkimiskohtade normatiivid planeeritavates ja projekteeritavates ehitistes. Näiteks korterelamule kehtib parkimismäär 1,2 autoparkimiskohta üle 3-toalise korteri kohta ning äärelinnas 1,6 kohta.

- Hetkeolukord: Transpordiamet on teinud ettepaneku panna parkimise arengukavasse jalgratta parkimise normatiivid ja hetkel toimub ametis diskussioon, kui suur see norm võiks olla.
- Rohkem infot: Liivar Luts, liivar.luts@tallinnlv.ee, Tallinna Transpordiamet

Kesklinna kergliiklusteede ja tänavahaljastuse teemaplaneering

RATTA^{kultuuri} KONVERENTS

- Hetkeolukord: Tallinna Linnaplaneerimise Ametil kavas alustada selle koostamist.
- Rohkem infot: üldplaneeringute osakonna juhataja Jaak-Adam Looveer, jaak-adam.looveer@tallinnlv.ee

Euroopa rohelise pealinna programm aastaks 2018

Tallinn soovib 2018. aastaks saada Euroopa roheliseks pealinnaks, mis on kunagise linnapea Jüri Ratase algatus. Otsuse langetab Euroopa Komisjoni juurde moodustatud komisjon väljatöötatud kriteeriumide alusel.

Valikukriteeriumid:

1. linnal on olemas jäjepidevad andmed kõrgete keskkonnaalaste standardite järgimiseks;
2. on määratletud jätkusuutlikud ja ambitsioonikad eesmärgid edasiseks keskkonna- ja jätkusuutlikuks arenguks;
3. linn suudab olla eeskujuks, et inspireerida teisi linnasid kogu Euroopas parimate praktikate levimiseks. Üheks hinnatavaks valdkonnaks on kohalik transport.

- Hetkeolukord: 2015. aastal esitatav taotlus on alles koostamisel ning rattateema pole seega veel läbi mõeldud ega lahti kirjutatud.
- Rohkem infot: Tallinna Keskkonnaamet, Ülle Luiks, keskkonnakorralduse sektori juhtivspetsialist Ylle.Luiks@tallinnlv.ee

Näiteid teistest linnadest

Tartu linnal on jalgrattaparklate tüüptingimused detailplaneeringute ja projektide koostamisel

Erinevate hoonete ja alade planeerimisel, projekteerimisel ning rekonstrueerimisel tuleb alati ette näha ka jalgrattaparklad vastavalt "EVS 843:2003 Linnatänavad" standardile. Vajadusel võib Tartu Linnavalitsus nõuda ka normist suuremat jalgrataste parkimiskohtade arvu, kui potentsiaalne jalgratta kasutajate hulk on suurem.

Mõned tüüptingimused:

- Esitada jalgratta parkimiskohtade kontrollarvutus.
- Jalgrattaparklat peab olema võimalik tulevikus laiendada.
- Soovitav on jalgrattaparkla lahendada hoone konstruktsiooni osana (näiteks hoone katus ulatub ka jalgrattaparkla kohale ja rattahoidjad on ühtlasi hoone kandekonstruktsiooni osad).
- Asutuste juurde näha ette eraldi jalgrattaparklad töötajatele (soovitatavalt hoone mahus) ja küllastajatele hoone sissepääsu läheduses.
- Kortere lamute puhul näha ette iga korteri kohta üks panipaik, mis on hea juurdepääsetavusega õuest ja mis võimaldab mugavat jalgrataste ja lapsevankrite hoiustamist. Lisaks näha korterelamute juurde jalgrattaparkla ajutiseks jalgrataste parkimiseks õues.
- Võimalusel näha ette varjualusega jalgrattaparkla ning ühe võimalusena kasutada jalgratta kappe.
- Jalgrattahoidjad, kus saab jalgratast hoidja külge lukustada ainult esi- või tagarattaga on keelatud, sest selliselt on jalgratas vargale hästi kättesaadav ja kasutuselt ebamugav (vt lisa 5).

RATTAkultuuri **KONVERENTS**

Kõik tingimused: http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=24572

Tartu rattaringluse projekt

Arengufond ja Tartu Linnavalitsus sõlmisid hiljuti koostööleppe, millega hakatakse koostama Tartu linna rattaringluse (bike share) eelprojekti. Rattaringlus on kavas Tartus käivitada 2015. aastal.

Helsingi rattaliikluse soosimise programm (Pyöräilyn edistämishjelma)

Programmi kaudu rattaliikluse konkurentsivõimeliseks muutmine. Sisaldab rattapoliitikat (suuremad eesmärgid, normid, juhised), juhiseid taristu osas (liikluse rahustamine, rattakiirteed, kattev rattavõrgustik, rattakohad, rataste talvehoid, valgustus), teenuseid (rattakeskused, linnarattad, suunised) ning kommunikatsiooni (Helsingi rattabränd, vastutustundlik liiklemiskultuur) ning nende osade inim- ja rahaliste ressursside ja ülesandegaotust.

Rattaliikluse kasude ja kulude analüüs tõestas, et rattakultuuri investeerimine on Helsingis majanduslikult ja sotsiaalselt eriti tõhus: 20 miljonit eurot aastas peetakse kõige otstarbekamaks. Lisaks nõuab Helsingi linn uusarendustes kahte rattaparkimiskohta korteri kohta või ühte rattakohta iga 30 ruutmeetri kohta.

Juhendid

Jalgrattaliikluse planeerimise ja edendamise käsiraamat

2013, Balti Keskkonnafoorum, https://www.tartu.ee/data/jalgrattaliikluse_kasiraamat.pdf

Peamiselt omavalitsuste ametnikele mõeldud käsiraamat sisaldab järgmisi osi: strateegiline planeerimine, jalgrattataristu, teenused ja kommunikatsioon. Kõik need neli elementi on olulised jalgrattaliikluse kui süsteemi edendamiseks. Seetõttu on tähtis, et jalgrattaliiklust ei planeeritaks kohalikes omavalitsustes eraldiseisvana, vaid tervikliku transpordisüsteemi osana, mida toetavad vajalikud teenused ning piisav kommunikatsioon.

Jalgrattarajatised meil ja mujal.

Lähtematerjal jalgrattarajatiste planeerimiseks, projekteerimiseks ja väljaehitamiseks

2009, Rein Lepik, Jalgrattaklubi Vänta Aga president, BYPAD jalgrattaauditiitor

Ohtrate näitlikustavate illustratsioonidega praktiline juhend rattataristu parandamiseks.

Allalaetav peatükkide kaupa aadressil: http://www.tartu.ee/?lang_id=1&menu_id=6&page_id=24108

Materjale koondasid Linnalaborist Anu Kägu ja Teele Pehk ning vabatahtlikud Koidu Kook ja Mari-Liis Alasi.