



Infrastruktuur ratturi toetuseks

Infrastruktuuri võimalused-lahendused jalgrattaliikluse ohutumaks muutmisel MNT lõunaregioonis ja lühiülevaade jalgratta infrastruktuuri lahendustest Saksamaal Hesseni liidumaal

Andrus Prükk

MNT lõuna regiooni

liikluskorralduse osakonna juhataja

Mida saab ja mida on Maanteeamet teinud?

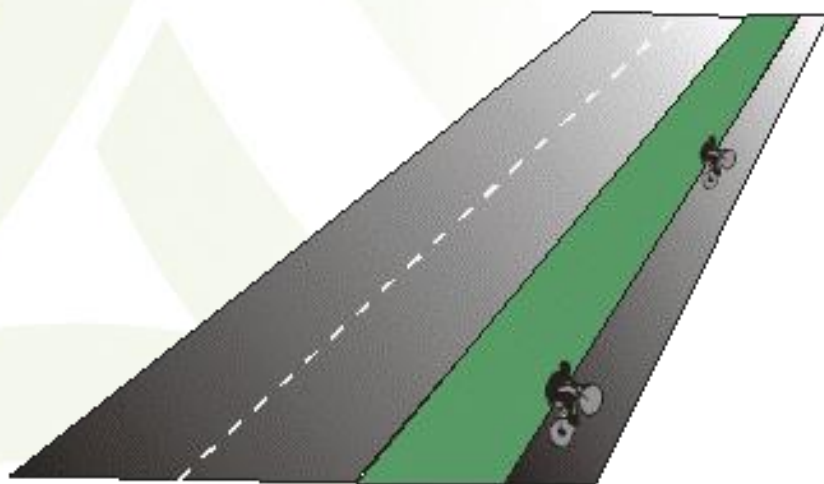
- Jalgratta-ja jalgteede ehitus
- Valgustuse rajamine või täiendamine ristmikul, ülekäigukohal
- Teeületuskohtade ehitus
- Reguleerimata ülekäiguradade ehitus
- Soovituslike jalgratta marsruutide kaardistamine
- Muud liikluskeskkonda ohutumaks muutvad tehnilised lahendused (ITS)

Missugused on prioriteetidid?

- Külades, väikelinnades koolide-lasteaedade ühendamine rattateedega
- Rattatee kui liiklusohutusobjekt “autode eest ära”
- Linna (Tartu) lähipiirkonnad, uusasumid juhul kui need jäävad riigimaanteedde äärde ühendamine rattateedega

Missugused lahendused on enim kasutust leidnud

- **Jalgratta- ja jalgte** on jalgrattaga, tasakaaluliikuri ja jalakäija liiklemiseks ettenähtud eraldi tee või teeosa, mis on asjakohaste liiklusmärkidega tähistatud. Sõiduteega teede ristmikul on jalgratta- ja jalgte tee osa; (LS 2011)





























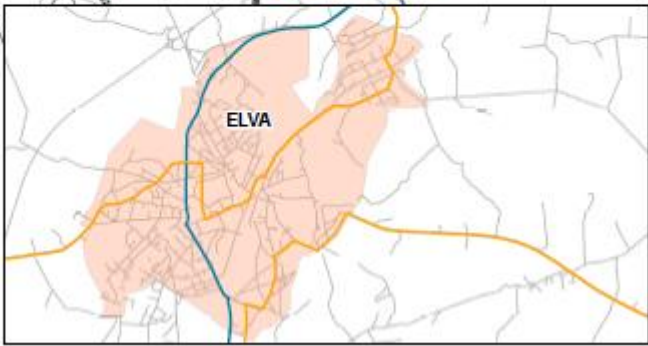
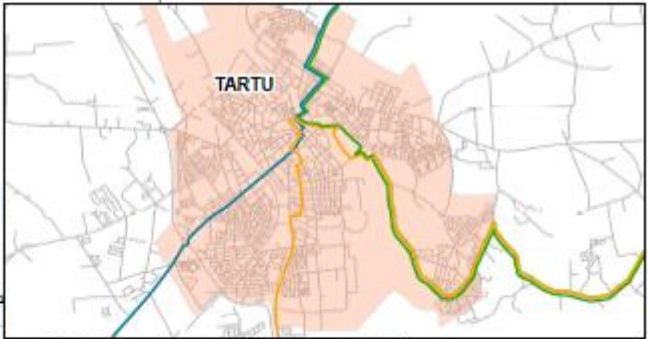
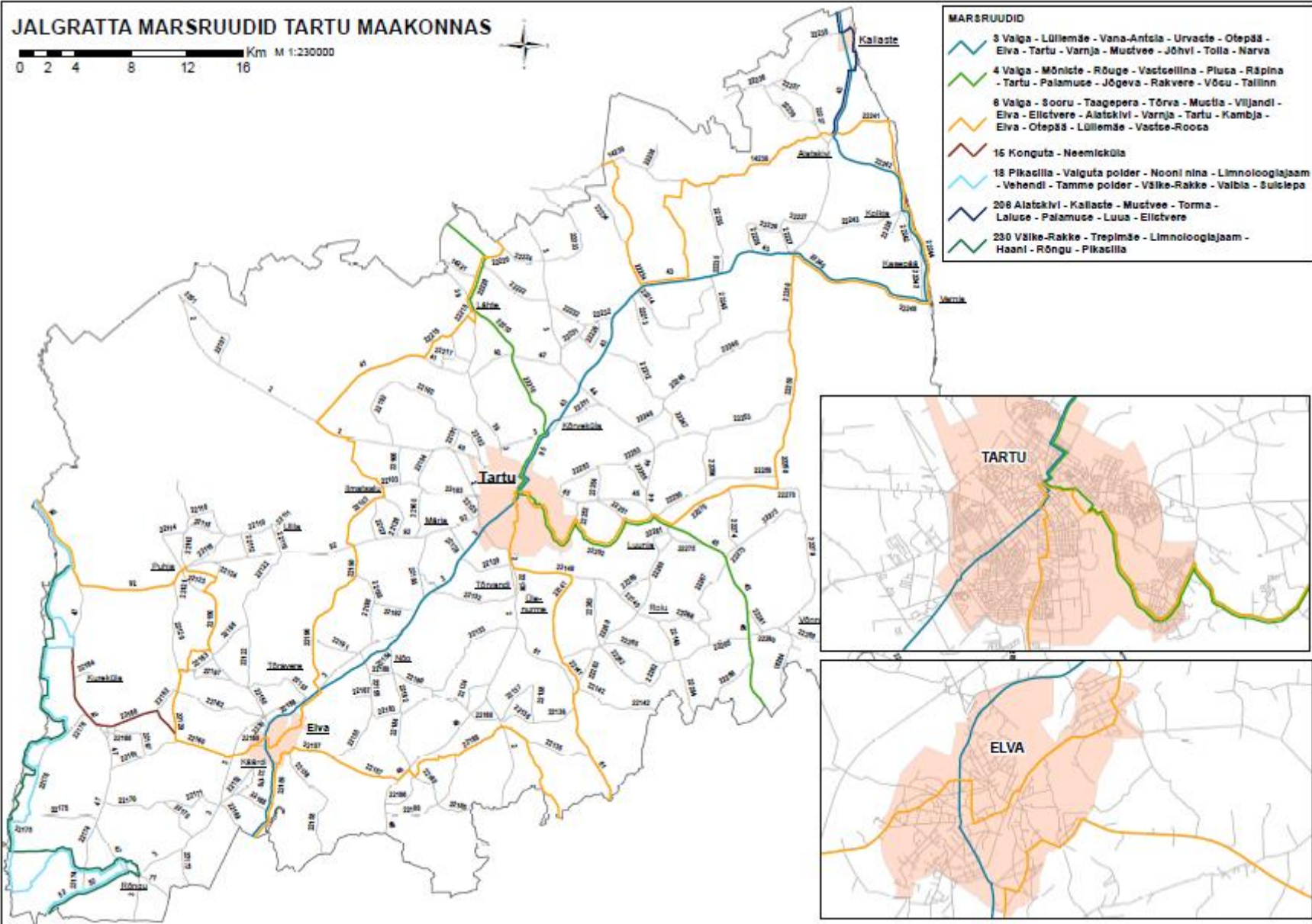
JALGRATA MARSRUUDID TARTU MAAKONNAS

0 2 4 8 12 16 Km M 1:230000



MARSRUUDID

- 3 Valga - Lüllemäe - Vana-Antsla - Urvaste - Otepää - Elva - Tartu - Varnja - Mustvee - Jõhvi - Toila - Narva
- 4 Valga - Mõniste - Rõuge - Vastseliina - Piusa - Rõplina - Tartu - Palamuse - Jõgeva - Rakvere - Võsu - Tallinn
- 8 Valga - Sooru - Taagepera - Tõrva - Mucila - Viljandi - Elva - Ellicvere - Alatskivi - Varnja - Tartu - Kambja - Elva - Otepää - Lüllemäe - Vastse-Roosa
- 15 Konguta - Neemiõula
- 18 Pikaalla - Valguta polder - Nooni nina - Limnoloogiajaam - Vehendi - Tamme polder - Väike-Rakke - Valbia - Sulcilepa
- 208 Alatskivi - Kallaste - Mustvee - Torma - Lalusse - Palamuse - Luusa - Ellicvere
- 230 Väike-Rakke - Trepimäe - Limnoloogiajaam - Haani - Rõngu - Pikaalla

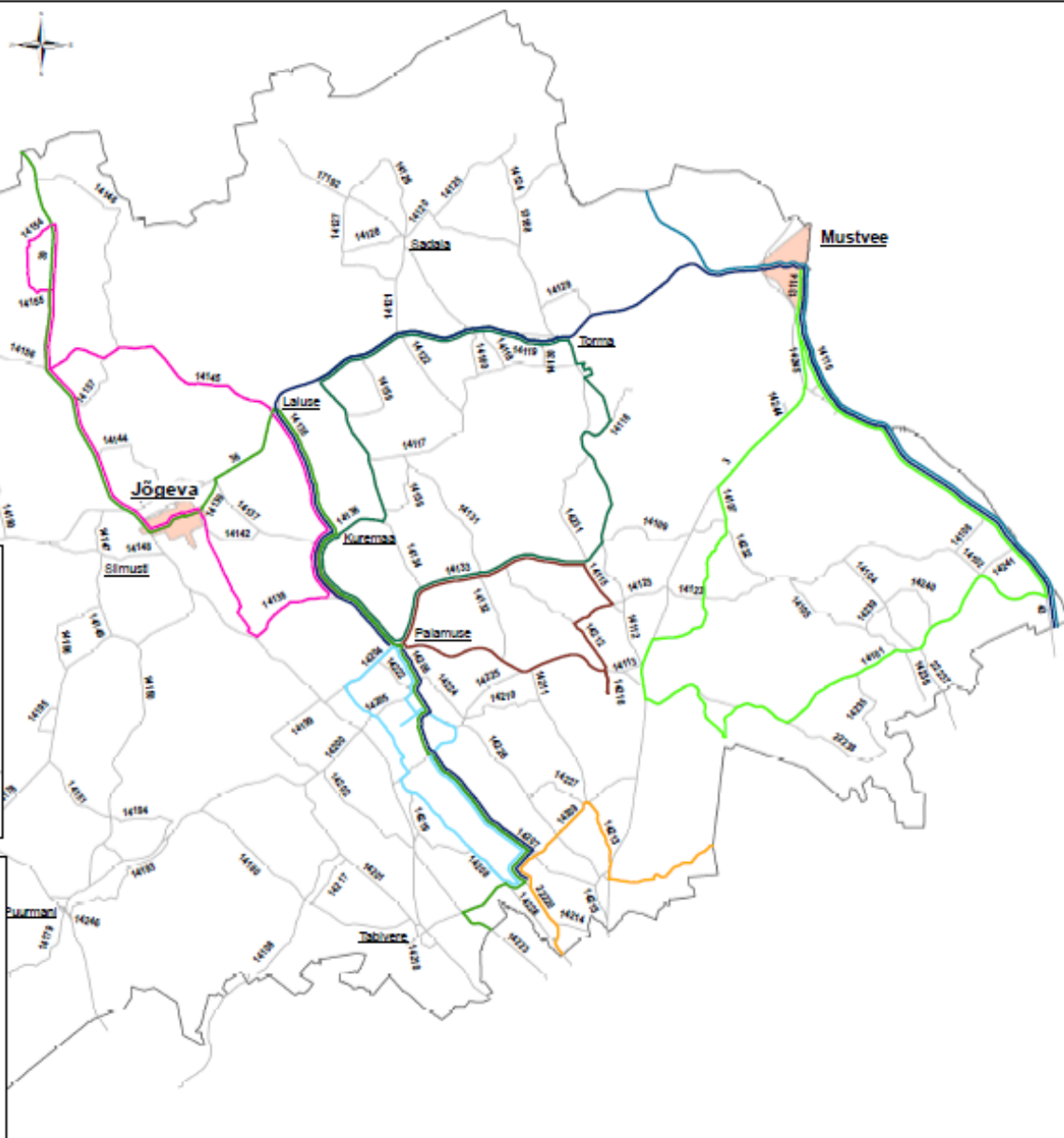
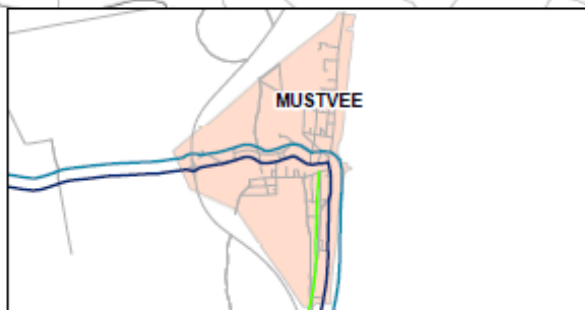
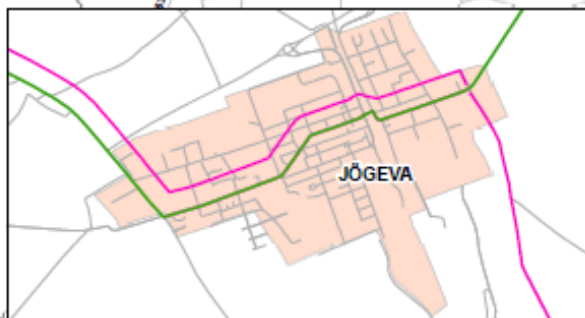


JALGRATTA MARSRUUDID JÕGEVA MAAKONNAS

0 2 4 8 12 16 Km M 1:200000



- MARSRUUDID**
- 3 Valga - Lüllemäe - Vana-Antsla - Urvaste - Otepää - Elva - Tartu - Varnja - Mustvee - Jõhvi - Tolla - Narva
 - 4 Valga - Mõniste - Rõuge - Vastseliina - Plusa - Rõpna - Tartu - Palamuse - Jõgeva - Rakvere - Võsu - Tallinn
 - 6 Valga - Sooru - Taagepera - Tõrva - Muatla - Viljandi - Elva - Elletvere - Alatskivi - Varnja - Tartu - Kambja - Elva - Otepää - Lüllemäe - Vastse-Roosa
 - 201 Palamuse - Saare mõis - Voore - Palamuse
 - 202 Palamuse - Luua - Elletvere loomapark - Pikkjärve - Palamuse
 - 203 Palamuse - Kuremaa - Torma - Voore - Palamuse
 - 204 Jõgeva - Kuremaa - Laluse - Endla looduskalitseala - Jõgeva
 - 205 Kodavere - Saare - Mustvee - Raja - Kodavere
 - 206 Alatskivi - Kallaaste - Mustvee - Torma - Laluse - Palamuse - Luua - Elletvere



Eesti ja Saksamaa (Hesseni liidumaa) jalgrattateede liikluskorralduslike lahenduste võrdlus

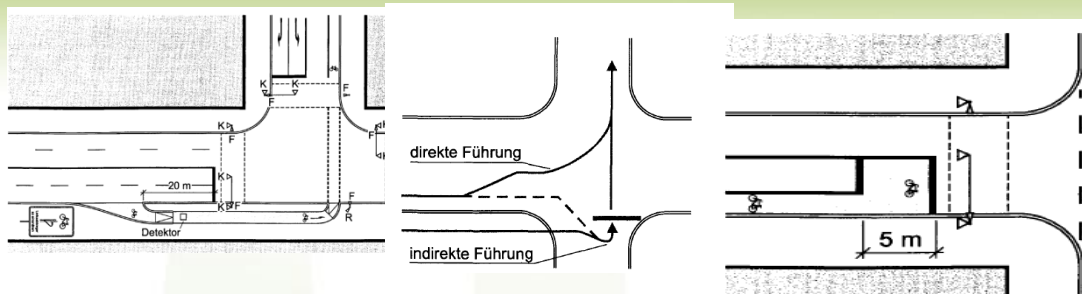


- Uurimistöö eesmärk oli võrrelda Eestis ja Saksamaal Hesseni liidumaal jalgratta- ja jalgteedel ohutu liikluskeskkonna loomiseks kasutatud liikluskorralduslike lahendusi asulates ja väljaspool asulaid.
- Uurimisel oli ülesanne leida lahendusi, mida saaks kasutada Eestis jalgrattaliikluse korraldamisel, arvestades Saksamaa pikaajalisi kogemusi antud valdkonnas.

Liikluskeskkond

- Oluline roll jalgrattaliikluse suurendamisel ja jalgrattaliikluse infrastruktuuri väljaarendamisel on liiklusohutusel ja liikluskeskkonnal.
- Täna Eestis jalg- ja jalgrattateedel kasutatud liikluskorralduslikud lahendused erinevad sageli nii ühes asumis kui ka regioonis ning teekasutajatel puudub arusaam, kuidas peab ühes või teises situatsioonis liiklema, see omakorda suurendab tee kasutaja riski sattuda ohtlikesse olukordadesse või liiklusõnnetustesse.





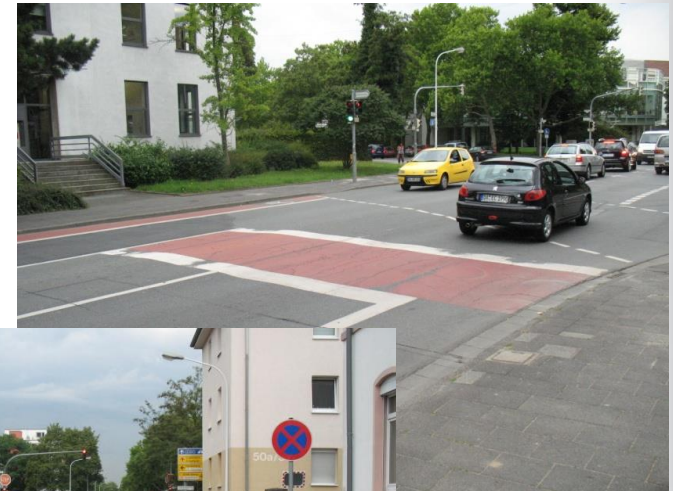
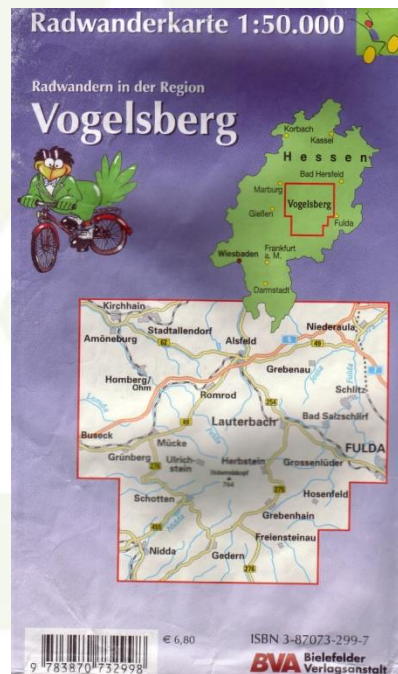
- Jalgrattateede planeerimisel peab arvestama, et oleks tagatud ligipääsetavus, ning infrastruktuur ise peab olema mugav ja ohutu, vaid siis on võimalik muuta jalgratas konkureerivaks liiklusvahendiks.
- Sealjuures on ohutus vaieldamatult üks põhinõuetest, jalgratturid ise ei põhjusta olulist ohtu, kuid jalgratturid ise on tunduvalt haavatavamad, kui nad liiguvad samas liiklusruumis motoriseeritud liiklusega
- Kui konfliktpunkte jalgratturite ja motoriseeritud liikluse vahel pole võimalik vältida, tuleb need teha selgelt nähtavaks ja arusaadavaks (ristmikud, pöördekohad jms) nii, et liiklejad oleksid teadlikud ja saaksid kohandada oma käitumist vastavalt olukorrale.

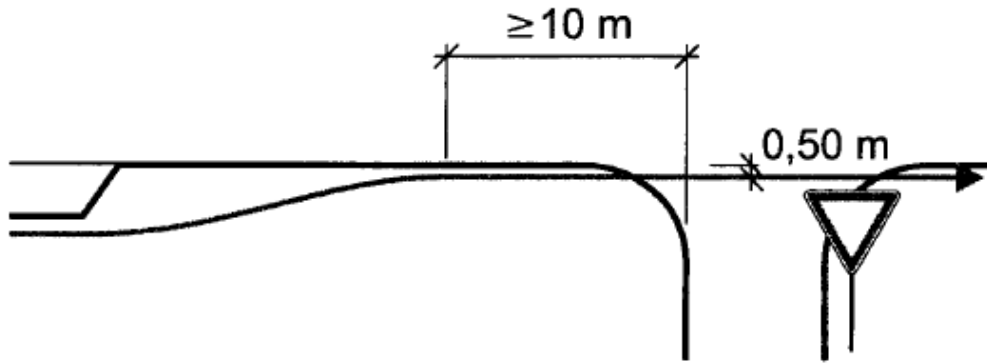
- Kuna Eestis on jalgrattateede võrk ebahühtlane, kasutavad paljud jalgratturid sõiduteedevõrku.
- Arvestades seda asjaolu, tuleb kasutada lahendusi, mis suurendavad jalgratturite ohutust sõiduteedel liigeldes, samas ei piira jalgratturite õigusi ja võimalusi kasutada kogu teedevõrku.



Mis on Saksamaal teisiti?

- Valdavalt on rattateede võrgustik ühtlane-linnaosade ühendus
- Tagatud on ühendused eritranspordi liikide vahel
- Rajatud jalgrattateede võrgustik on kasutajasõbralikum-liikluskorraldus





Põhiline liikluskorralduslik lahendus, mida Saksamaal kasutatakse ja mis võiks ka Eestis tagada rattateede võrgu ühtluse on jalgrattarada

- **Jalgrattarada** on jalgratta, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud ja teekatemärgisega tähistatud pikisuunaline sõiduteeosa (LS 2011)
- Jalgrattarada muudab jalgrattaliikluse sujuvamaks ja kiiremaks, seeläbi muutub jalgratta kasutamine atraktiivsemaks.



Liikluses ei ole ohutuid lahendusi – on ainult ohtlikumad ja vähemohtlikumad.



Täna tähelepanu eest!

andrus.prykk@mnt.ee