

Uuring

**Ida-Viru maakonna optimaalse ja sidustatud transpordi  
(sh kergliiklusteede) võrgustiku toime kavandamine**

## Sissejuhatus

Vastavalt Ida-Viru Maavalitsuse poolt koostatud lähteülesandele on uuringu eesmärgiks analüüsida maakonna jalg- ja jalgrattateid lähtuvalt konfliktkohtadest ning koostada jalg- ja jalgrattateede välja arendamise kava.

Täpsemad ülesanded on alljärgnevad:

1. Analüüsida maakonna olemasolevat ning üldplaneeringutes (maakonna ja kohalike omavalitsuste planeeringud) planeeritavat jalgratta- ja jalgteede võrgustikku, lähtudes kasutatavusest, liiklussagedusest, ohutusest ning muudest objektiivsetest asjaoludest;
2. Kasutades läbiviidud mõõtmistulemusi märkida kõige ohtlikumad teedelõigud ning kriitilisemad koridorid kergliikluse korraldamise jaoks;
3. Määratleda prioriteetsed jalg- ja jalgrattateede koridorid tööhõive ja töötajate liikumise aspekti arvestades;
4. Analüüsida ja määratleda maakonna peamiste turismiobjektide ligipääsetavuse aspekti maakonna külaliste jaoks (ühistranspordisõlmedest objektideni jne);
5. Koostada Ida-Viru maakonna jalgratta- ja jalgteede võrgustiku välja arendamise kava, tuues välja prioriteetsed teelõigud.

**Kuna uuringualaks on terve maakond, analüüsitakse täpsusastmest tulenevalt eelkõige jalg- ja jalgrattatee vajadusi. Kavandatavate jalg- ja jalgrattateede iseloom ja tehniline lahendus täpsustub edasisel planeerimisel ja projekteerimisel.**

Uuringu läbiviimisel on kasutatud Maanteeameti liikluskoormuse ja liikusõnnetuste andmeid ning maakonna-tasandi ruumilisi planeeringuid. Uuring koosneb kaardimaterjalist ja tekstiosast. Kaardile on kantud jalg- ja jalgrattateede analüüsi tulemused koos olulisemate lähteandmete (olulise raskeliikluse osatähtsusega teelõigud; liiklusõnnetuste andmed; turismiobjektid; keskused; haridusasutused).

Uuringu läbiviijateks olid OÜ Reaalprojekt (Mikk Reier, Marian Sepp) ja OÜ Hendrikson&Ko (Pille Metspalu, Jaanus Padrik).

## 1. Ida-Virumaa transpordisüsteem ja liikuvusvajadused

Ida-Virumaa on piiriäärne maakond, mis on mitmete oluliste transiitteede asukohaks. Tallinn-Narva põhimaantee E20/1 läbib maakonna põhjaosa ida-lääne suunaliselt ja on kõrge liikluskoormusega maanteeks nii raskeliikluse kui väikeautode osas (2014 aasta andmetel AKÖL 4125 - 12531 autot/ööpäevas, sh 12 – 18% raskeliiklust). Põhja-lõuna suunaliselt läbib maakonda oluline Eesti-sisene liikumistee – Jõhvi-Tartu-Valga põhimaantee E264/3, mille liikluskoormus on samuti kõrge (2014 aasta andmetel AKÖL 1446 – 6817 autot/ööpäevas, 2 - 14% raskeliiklust). Olulist osa mängivad ka tugi- ja kõrvalmaanteed, mis koos kohalike teedega moodustavad maakonna tihedamalt asustatud alasid piisava tihedusega katva teedevõrgu.

Ida-Virumaa transpordisüsteemi eripäraks on suhteliselt tihe ja mitmeotstarbeline raudteevõrk. Võrgustik koosneb Tallinn-Tapa Narva reisi- ja kaubaveotrassist ja tööstusraudteedest, mis ühendavad Sillamäe, Kohtla-Järve ja Narva tööstusalasid ja Balti elektriijaama. Lisaks paikneb maakonna lõunaosas nn põlevkiviraudtee, mis on rajatud karjääride ja kaevanduste teenindamiseks ning põlevkivi veoks.

Jalg- ja jalgrattateede võrgustik on Ida-Virumaal seotud eelkõige keskustega ja – asulatega. Pikemaid vahemaid katavad nn kergliikluse marsruudid – viitadega tähistatud võimalikud liikumisteed jalgratturitele maanteedel ja väiksematel teedel. Suuremate keskuste vahel on 2015. aastaks rajatud ~35,5km jalgratta- kõnniteid (linnasisesed jalg- ja jalgrattateed lisanduvad).

Liikuvusvajaduste kujunemisel tuleb silmas pidada Ida-Virumaa ruumilist eripära – tihedalt asustatud põhjaosa, kus oluline ka transiitliiklus ja hajusamat, väikeste kohalike keskustega lõunaosa, kus liikuvus aktiveerub suveperioodil. Põhjaosa linnaliste asulate “rida” toimib praktiliselt ühtse toimepiirkonnana, kus keskused ja nende lähitagamaa on tihedalt seotud läbi igapäevase pendelränne. Töö- ja haridusalane pendelränne toimub ka lõunaosas, kuid väiksemas mahu. Eelkõige tuleb maakonna lõunapiirkonnas arvestada sotsiaalsete muutustega rahvastikus ja sellest tulenevate puhkeotstarbeliste liikumiste osatähtsuse tõusuga.

## 2. Jalg- ja jalgrattateed jätkusuutliku elukeskkonna osana

Säästva arengu põhimõtete levimisel on jalgsi ja jalgrattaga liikumine muutunud aina populaarsemaks. Autovabade liikumisvõimaluste tagamine muudab elukeskkonna atraktiivsemaks, võimaldab tegeleda tervisespordiga ja aitab hoida loodusväärtusi.

Jalg- ja jalgrattateede arendamist tuleb pidada oluliseks järgmistel põhjustel:

- Alternatiivne liikumisvõimalus autoga sõitmisele võimaldab parandada elanikkonna tervist, mis tänu autostumisele ja vähesele liikumisele on oluliselt halvenenud. Vabas õhus liikumise propageerimine ja selleks võimaluste loomine, sh igapäevaste käikude sooritamiseks, on oluliselt odavam ning jätkusuutlikum kui meditsiinisüsteemi arendamine ja üleval pidamine.

- Kergliiklus on keskkonnasõbralik liikumisviis; selle arendamine aitab vähendada fossiilkütuste põletamist ning CO<sub>2</sub> õhku paiskamist tänu kergliikluse arvelt vähenevale autokasutusele. Iga kergliikleja pealt säästetavad kogused on küll väikesed, kuid suurema muutuse loob siin mõttemiisi muutumine ja levimine.
- Toimiva kergliiklusteede võrgu välja arendamine ning kergliikluse kui igapäevase liikumisviisi propageerimine aitab pikemas perspektiivis ruumi kokku hoida tänavate ja teede laiendamise ning parklate rajamise arvelt – x arv jalgratast/jalakäijat mahub oluliselt väiksemale maaalale kui sama arv autosid.
- Kergliiklusvõimalused edendavad sotsiaalset võrdsust. Tingimustes, kus asustus paikneb piki maanteid, loob kergliiklustee turvalisema liikumisvõimaluse neile, kes autot ei kasuta või kel puudub võimalus seda teha, võimaldades muuhulgas paremat ligipääsu ühistranspordile. Eeslinnades ja maa-asulates, kus teedevõrk on sageli rajatud, mõeldes eelkõige autoga liiklemise võimalustele ja mugavusele, täiendab kergliiklusteede rajamine elanike, sh laste liikumisvõimalusi väljaspool koduseda.

## 3. Jalg- ja jalgrattateede analüüsi lähtekohad

### 3.1. Liiklusohutus

Jalg- ja jalgrattateede kavandamise üheks peamiseks eesmärgiks on liiklusohutuse parandamine. Analüüsi läbiviimisel kanti kaardile jalakäijate ja jalgratturitega juhtunud liiklusõnnetused ajavahemikus aastatel 2005 – 2015 riigimaanteedel, eristades vigastustega ja hukunuga lõppenud õnnetused. Nii selgusid liiklusohutlikud teelõigud, mis on üheks suuniseks jalg- ja jalgrattateede vajaduse üle otsustamisel.

Kaardianalüüs näitab, et suurem osa õnnetusi jalakäijatega on toimunud jalakäijate liikumisel piki teed või bussipeatuste piirkonnas tee ületamisel.

### 3.2. Raskeliiklus

Jalgratturitele ja jalakäijatele muudavad liikumise ebamugavaks ja ohtlikuks maanteedel liikuvad raskeveokid, nii veoautod, bussid kui autorongid. Analüüsikaardile on kantud teelõigud, kus raskeliikluse osakaal on suurem kui 10% kogu liiklusest. Nimetatud teelõikudel tuleb tähelepanu pöörata ohutu kergliikluse võimaluste tagamisele, eriti kui tegemist on asustatud piirkonna või oluliste sihtmärkide vaheliste teedega.

Raskeliiklusega teelõigud on Ida-Virumaal suurelt jaolt kas põhimaanteed, seega transiit või kaevanduspiirkondadega seotud autotransport.

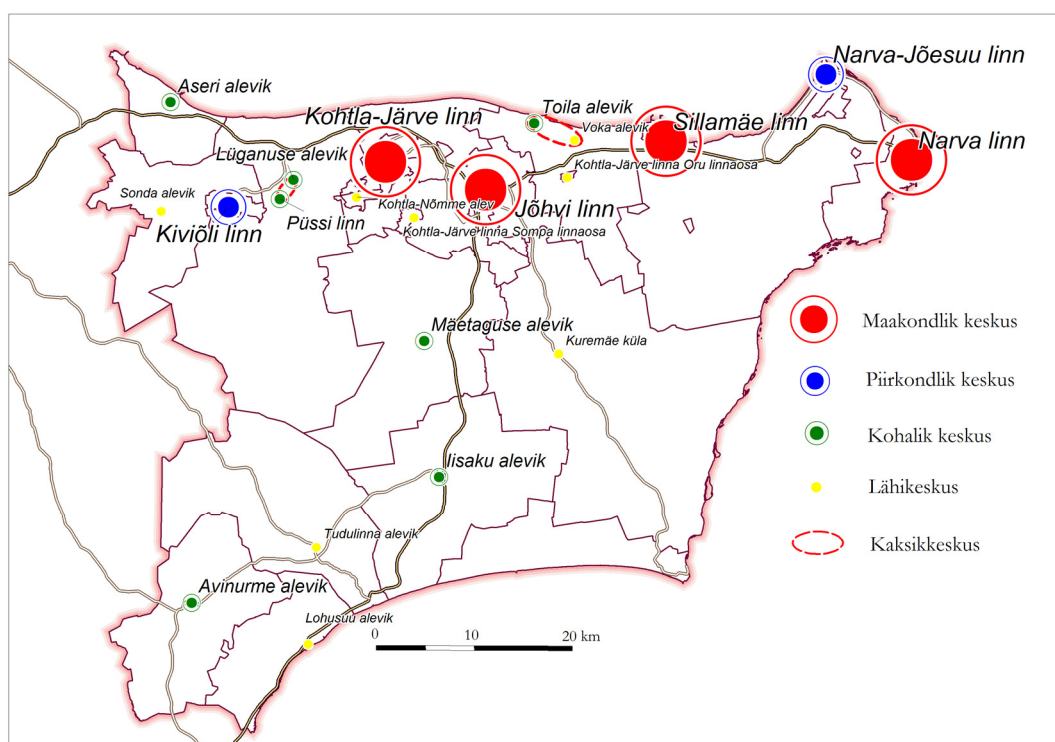
Teelõikudele, kus raskeliikluse osakaal on suur (rohkem kui 10%), tuleb tähelepanu pöörata juba väikese kergliikluse vajaduse puhul, et tagada jalakäijatele ohutu liikumisvõimalus.

### 3.3. Liikumise sihtkohad

Jalg- ja jalgrattateede vajaduse hindamisel on oluline jälgida liikumisvooge põhjustavate sihtmärkide paiknemist. Olulisemad sihtmärgid, mis kajastuvad alljärgnevates alapeatükkides, on kantud analüüsikaardile.

### 3.3.1 Keskused kui töökohtade koondumiskohad

Jalg- ja jalgrattateede vajaduse ruumilisel määramisel on kõige olulisemaks lähtekohaks keskuste paiknemine. Keskused on tagamaa jaoks nii töökohtade kui ka teenuste koondumiskohad, mistõttu keskustesse “suubuvad” jalg- ja jalgrattateed parandavad oluliselt piirkonna ruumilist sidusust ning edenedavad elukvaliteeti. Ida-Virumaa keskustevõrk on määratletud maakonnaplaneeringuga (2015.a nov. seisuga maavanema poolt vastu võetud ja avalikul väljapanekul) ning kajastub alljärgneval skeemil.













Ida-Viru maakonna keskustevõrk. Allikas: koostamisel olev Ida-Viru maakonnaplaneering.

### 3.3.2 Turismiobjektid

Head jalgsi ja jalgrattaga liikumise võimalused on olulised ka vaatamisväärsuste atraktiivsuse tõstmisel, tagades juurdepääsu ja soodustades meeldivas keskkonnas pikemalt viibimist. Turismiobjektide käsitlemisel on tuginetud Ida-Viru maakonna arengukavale 2014-2020. Arengukava turismi peatükk nimetab mitmeid sihtmärke ja vaatamisväärsusi, toob esile tööstuspärandit. Eesmärgiks on seatud olemasolevate külastuskeskuste kvalitatiivne edasiarendamine ning uute atraktsioonide loomine eriti Narva ning Peipsi põhjaranniku piirkondades.

Analüüsikaardile on kantud turismiobjektid alljärgnevas loetelus:

	Majutasutus
	Muuseum
	Mõis
	Vaatamisväärsus
	Kirik
	Jalgratta- ja jalgsimatka rada
	Kaunis vaade
	Haridusasutus
	Ujumiskoht
	RMK puhkeala

### 3.3.3 Haridusasutused

Haridusalane ränne on oluliseks kergliiklusvajaduse põhjenduseks. Koolinoored moodustavad kõige arvukama jalakäijate ja ratturite grupi, kellele on vaja luua ohutud ja mugavad liikumisvõimalused. Seetõttu on analüüsikaardile kantud ka haridusasutuste paiknemine.

### 3.3.4 Ühistranspordisõlmed

Ühistranspordisõlmed on liikuvussüsteemis keskse tähtsusega – tegemist on erinevate liikumisviiside “kohtumispaikadega”, kus inimesed liiguvad nii jalgsi, rattaga, autoga kui ühistranspordiga. Ühistranspordi peatustes on eeldatavasti seoses teede ületusega juhtunud ka kõige rohkem liiklusõnnetusi. Eelnevast tulenevalt vajavad ühistranspordisõlmed jalg- ja jalgrattateede võimaluste kavandamisel eritähelepanu.

## 4. Ida-Virumaa jalg- ja jalgrattateede väljaarendamise kava

### 4.1 Prioriteetsed teelõigud

Analüüsi tulemusel on ptk 3 toodud lähtekohtade alusel välja selgitatud prioriteetsed jalg- ja jalgrattateede asukohad. Prioriteetsuse otsustamisel oli määravaks jalakäija ja jalgratturi ohutuse ja liikumismugavuse tagamise vajadus olulistel liikumissuundadel. Kaardil on eristatud olemasolevad, varasemalt planeeritud ja täiendavalt planeeritavad jalg- ja jalgrattateede vajadust tähistavad lõigud. Prioriteetsed teelõigud on kantud analüüsikaardile, punane täisjoon tähistab esimest prioriteetsusklassi, roosakas täisjoon teist prioriteetsusklassi. Jalgratta marsruut, kus on vajalik eelkõige teetähistus viitadega ja osades kohtades ka märgistusega teekattel, on tähistatud kollase joonega.

Esimesse prioriteedi klassi on kantud need teelõigud, kus eelkõige on toimunud palju liiklusõnnetusi jalakäijatega ning samas on maanteelõigul ka suur raskeliikluse osakaal. Samuti kuuluvad siia teelõigud, mille ääres on suurem kergliikluse vajadus – koolide vm analoogsete asutuse tõttu.

Teise prioriteedi klassi on kantud maanteelõigud, kus nii koguliikluse arvud kui ka ja raskeliikluse osakaal ei ole nii suur, samas on need teed ühenduseks erinevate tõmbekeskuste vahel ( näiteks puhkealade – elumupiirkondade vahelised liikumissuunad). Kolmanda prioriteedi klassi moodustavad teed, kus on tunduvalt suurenenud kergliikluse osa suvisel puhkuste perioodil. Samas on nendel teedel üldine liiklussagedus väike.

### 4.2 Väljaarendamise põhimõtted

Käesolevas uuringus väljapakutud jalg -ja jalgrattateede vajadusega arvestatakse strateegiliste arengudokumentide koostamisel, muuhulgas ka maanteede planeerimisel, projekteerimisel ja rekonstrueerimisel, samuti kohaliku tasandi planeeringutes. Uuringus väljatoodud prioriteetsete jalg- ja jalgrattateede lõikude rajamine toimub pikema ajaperioodi jooksul, järk-järgult. Teede väljaarendamine toimub kohalike omavalitsuste, Maanteeameti ning maaomanike omavahelises koostöös. Jalg- ja jalgrattateede rajamise rahastamine lepitakse kokku igal üksikjuhul eraldi, kasutades kohalikke, riiklikke, Euroopa Liidu ning eravahendeid. Kohalikel omavalitsustel on jalg -ja jalgrattateede väljaarendamisel soovitatav teha koostööd ka ettevõtetega, leidmaks võimalusi kergliikluse arendamiseks ja hoolduse korraldamiseks. Jalgrattateed ja jalgteed kui kohalikud teed (teeseaduse § 51 ) mõistes tuleb võtta arvele kohalike teede registris.