



EESTI MAAÜLIKOOL
Põllumajandus- ja keskkonnainstituut

Kaidar Kängsepp

**KERGLIIKLUSTEEDE VAJADUSE HINDAMINE
VALGAMAA OMAVALITSUSTES**

**ASSESSING THE NEED FOR LIGHT TRAFFIC TRACKS IN
LOCAL MUNICIPALITIES OF VALGA COUNTY**

Bakalaureusetöö
Linna- ja tööstusmaastike korralduse õppekava

Juhendajad: lektor Toomas Muru, *MSc* ja Margis Sein

Tartu 2015

Lihtlitsents lõputöö salvestamiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks ning juhendajate kinnitus lõputöö kaitsmisele lubamise kohta

Mina, _____,
(*autori nimi*)
sünniaeg _____,

1. annan Eesti Maaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud lõputöö

(*lõputöö pealkiri*)

mille juhendajad on _____,
(*juhendajate nimi*)

- 1.1. salvestamiseks säilitamise eesmärgil,
- 1.2. digiarhiivi DSpace lisamiseks ja
- 1.3. veebikeskkonnas üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil

kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile;

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Lõputöö autor _____
(*allkiri*)

Tartu, _____
(*kuupäev*)

Juhendajate kinnitus lõputöö kaitsmisele lubamise kohta

Luban lõputöö kaitsmisele.

(*juhendaja nimi ja allkiri*)

(*kuupäev*)

(*juhendaja nimi ja allkiri*)

(*kuupäev*)

Eesti Maaülikool Kreutzwaldi 1, Tartu 51014		Bakalaureusetöö lühikokkuvõte	
Autor: Kaidar Kängsepp		Õppekava: linna- ja tööstusmaastike korraldus	
Pealkiri: Kergliiklusteede vajaduse hindamine Valgamaa omavalitsustes			
Lk.: 55	Jooniseid: 1	Tabeleid: 2	Lisasid: 3
Osakond:	põllumajandus- ja keskkonnainstituut		
Uurimisvaldkond:	kergliiklusteed		
Juhendaja(d):	lektor Toomas Muru, <i>MSc</i> ja Margis Sein		
Kaitsmiskoht ja aasta:	Tartu, 2015		
<p>Kergliiklus on tervislik ja keskkonnasäästlik liikumisviis, mille osakaalu tõstmine on järjest asjakohasem ja vajalikum. Kergliiklusteede otstarbekaks planeerimiseks on vaja kava, mis Valga maakonnas puudub. Käesoleva bakalaureusetöö eesmärgiks on koostada analüüs Valga maakonna kohalikele omavalitsustele kergliiklusteede planeerimiseks, mis peaks võimaldama ühtlustatud arusaamist kergliiklusteede temaatikast.</p> <p>Bakalaureusetöö üheks uurimisülesandeks on selgitada välja, kuidas on senine maakonnaplaneering ning kohalike omavalitsuste üldplaneeringud ja arengukavad kajastanud kergliiklusteede olemust ja käsitletud kergliiklusteedega saavutavaid eesmärke ja lahendusi. Dokumentide läbi töötamisel kasutati tekstianalüüsi. Teise uurimisülesande täitmiseks koostati küsimustikud, et välja selgitada omavalitsuste juhtide ja elanike käest, milline on vajadus kergliiklusteede järele. Küsitluste läbiviimiseks kasutati internetti ja viidi läbi vabas vormis intervjuusid. Küsitluste tulemuste analüüsimiseks kasutati kvalitatiivset meetodit ja intervjuude muutmist tekstiks.</p> <p>Bakalaureusetöö tulemus on järgmine: kohalikud omavalitsused tõlgendavad kergliiklusteede mõistet ja nendega seotud eesmärke erinevalt. Kohalike omavalitsuste üldplaneeringud ja arengukavad üldjuhul täiendavad üksteist. Ametnikele mõeldud küsimustiku põhjal selgus, et kergliiklusteid on vähe, sest puudub nende rajamiseks vajalik finants. Kergliiklusteid on vaja liiklusohutuse suurendamiseks ning neid rajatakse üldjuhul programmide ja toetuste abiga. Elanikele koostatud küsimustiku põhjal selgus, et Valga maakonna elanikud eelistavad kasutada autot, kergliiklust kasutatakse eelkõige liikumisharrastuseks. Inimestele on sobivama pikkusega marsruudid asulas kuni 4 km ja asulaväliselt kuni 10 km. Kergliiklusteede ääres võiksid pingid paikneda iga 500 meetri järel ja ilusa vaatega kohtades.</p> <p>Bakalaureusetööd saavad kasutada Valga maakonna kohalikud omavalitsused kergliiklusteede kava koostamiseks ja ühtlustatud arusaamiseks kergliikluse temaatikast.</p>			
Märksõnad: kergliiklus, kergliiklejad, kergliiklusteed, üldplaneering, planeerimisseadus, Valga maakond			

Estonian University of Life Sciences Kreutzwaldi 1, Tartu 51014		Abstract of Bachelor's Thesis	
Author: Kaidar Kängsepp		Speciality: Management of Urban and Industrial Landscapes	
Title: Assessing the need for light traffic tracks in local municipalities of Valga County			
55 pages	1 figure	2 tables	3 appendixes
Department:		Agricultural and Environmental Sciences	
Field on research:		light traffic tracks	
Supervisor(s):		lector Toomas Muru, MSc and Margis Sein	
Place and date:		Tartu, 2015	
<p>Light traffic is healthy, green way to move and enhancing its share is increasingly relevant. In recent years many local municipalities in Estonia have created cycling paths. For purposeful planning of light traffic infrastructure in Valga County the overall plan is needed to propose a comprehensive and sustainable network.</p> <p>The goal of this thesis is to investigate how is the essence and purpose of light traffic tracks reflected in current county plan and in comprehensive and development plans of local municipalities. Also to draw up an analysis for the local municipalities to plan the network of light traffic tracks.</p> <p>Theoretical part of this thesis gives an overview of the basic planning system in Estonia, introduces different concepts of light traffic, approaches of the subject in legislation and gives an overview of the principles of their creation in different locations.</p> <p>Secondly the thesis presents the results based on the researches conducted among the leaders of local municipalities and local residents, which were aimed at getting knowledge of their opinion regarding the essence and necessity of light traffic tracks.</p> <p>Raising physical activity, traffic safety and reducing air pollution through constructing light traffic tracks is perspective way to create attractive living environments. In authors opinion this thesis can be used by local municipalities to plan the network of light traffic tracks, to harmonize the understanding about the issue and to create a comprehensive and sustainable system serving residents and visitors.</p>			
<p>Keywords: light traffic, light traffic tracks, pedestrians, cyclists, rollerskaters, skiers, comprehensive plan, Planning Act, Valga County</p>			

SISUKORD

SISSEJUHATUS	7
1. KERGLIIKLUSE KAVANDAMISE LÄHTESEISUKOHAD.....	9
1.1. Kergliiklusteede temaatikaga seonduvad probleemid	9
1.2. Eesti planeerimissüsteemi olemus kergliiklusteede aspektiga.....	9
1.3. Kergliiklusteede mõiste ja seosed õigusaktidega.....	13
1.4. Kergliiklusteede käsitus planeeringutes ja muudes arengudokumentides.....	14
1.5. Kergliiklusteede planeerimise üldpõhimõtted	19
2. METOODIKA.....	22
3. ÜLEVAADE PLANEERINGU ALAST	27
3.1. Kergliiklusteede käsitus Valga maakonna kohalike omavalitsuste arengudokumentides	27
3.1.1. Valga linn	28
3.1.2. Taheva vald	30
3.1.3. Karula vald	31
3.1.4. Tõlliste vald.....	32
3.1.5. Öru vald.....	33
3.1.6. Tõrva linn	34
3.1.7. Helme vald	36
3.1.8. Hummuli vald.....	37
3.1.9. Põdrala vald.....	38
3.1.10. Otepää vald.....	39
3.1.11. Sangaste vald.....	41
3.1.12. Puka vald	42
3.1.13. Palupera vald	43
4. TULEMUSED.....	45
4.1. Küsimustik kohalikele elanikele	45
4.2. Küsimustik ametnikele kergliikluse teemadel	47
4.3. Kohalike omavalitsuste üldplaneeringute ja arengukavade omavaheline kooskõla .	51
5. ARUTELU	55
5.1. Kergliiklusteede planeerimine	55
5.2. Küsimustike ja intervjuude järeldused.....	56
5.3. Kas arengukavade ja üldplaneeringute kooskõla on vajalik?	59

KOKKUVÕTE	60
SUMMARY	62
KASUTATUD ALLIKAD	64
LISAD	70
Lisa 1. Küsimustik vallaametnikele	70
Lisa 2. Küsimustik Valga maakonna elanikule	72
Lisa 3. Tõmbekeskuste Eesti 2017. aastal	77

SISSEJUHATUS

Iga aastaga on hakanud maanteede äärde kerkima järjest rohkem kergliiklusteid. Kergliikluse kui tervisliku ja keskkonnasäästliku transpordiliigi osakaalu tõstmine igapäevases liiklemises ning liikumisvõimaluste ja liiklusohutuse parandamine on saanud järjest asjakohasemaks ja vajalikumaks. Kohalikud omavalitsused laiendavad kergliiklusteede mõistet ja seetõttu mõistetakse riigitasandil kergliiklusteid erinevalt.

Valga maakonnas, planeerides kergliiklusteid, puutuvad kohalikud omavalitused kokku unikaalse olukorraga. Kergliiklusteede temaatikat käsitletakse peamiselt hõredalt asustatud maapiirkondades ja järjest väheneva rahvastikuga maakonnalinnades. Sarnase olustikuga konteksti on ingliskeelses kirjanduses olnud raske leida ja seetõttu on töös kasutatud vaid eestikeelset kirjandust.

Valga maakonnas puudub maakondlik kergliiklusteede kava, mis võimaldaks luua süsteemi maakonna tasandil, praegu toimub kergliiklusteede stiihiline paika panemine väikeste osade kaupa. Kohalike omavalitsuste juhid on seisukohal, et Valga maakond vajab maakondlikku kergliiklusteede kava. Kava koostamiseks on vaja kõigepealt välja selgitada praegune kergliiklusteede olukord, selleks analüüsitakse käesolevas bakalaureusetöös Valga maakonna kergliiklusteede olukorda ja nende otstarvet maakonna kohalikes omavalitsustes.

Bakalaureusetöö eesmärgiks on koostada analüüs Valga maakonna kohalikele omavalitsustele kergliiklusteede planeerimiseks, mis peaks võimaldama ühtlustatud arusaamist kergliiklusteede temaatikast.

Püstitatud eesmärgist tulenevalt on töö uurimisülesanneteks:

- välja uurida, kuidas on senine maakonnaplaneering ja kohalike omavalitsuste üldplaneeringud ja arengukavad kajastanud kergliiklusteede olemust ja käsitletud kergliiklusteedega saavutatavaid eesmärke ja lahendusi;

- uurida kohalike omavalitsuste juhtide ja elanike käest, milline on vajadus kergliiklusteede järele.

Käesoleva bakalaureusetöö esimeses osas esitatakse lähteseisukohad Eesti planeerimissüsteemist ja kergliikluse temaatikast, millega antakse ülevaade praegusest olukorrast. Selles osas käsitletakse Eesti planeerimissüsteemi olemust, mõistmaks, kuidas erinevates planeeringu liikides erineva täpsusastmega otsused teineteist mõjutavad. See on oluline, et mõista kergliiklusteede planeerimisele kohast planeerimistasandit ja planeeringu liiki või liike. Käsitletakse ka kergliiklusteede mõistet ja seoseid seadusandlusega, milles saab ülevaate kergliiklusteede mõiste erinevatest tahkudest. Bakalaureusetöö esimese osa teises pooles selgitatakse kergliiklusteede käsitlust planeeringutes ja muudes arengudokumentides, kus selgub, kuidas on käsitletud kergliiklusteede üldist vajadust, andes ülevaate olulistest lähteseisukohtadest. Kergliiklusteede rajamise põhimõtete peatükis on käsitletud kergliiklusteede tüüpe paiknemise järgi, mida kasutatakse ka elanikele koostatud küsimustikus.

Bakalaureusetöö kolmandas osas esitatakse ülevaade planeeringualast ja käsitletakse Valga maakonna kohalike omavalitsuste kergliiklusteede kajastamise olukorda kehtivates arengudokumentides 2015. aasta seisuga. Selgitatakse välja, millised on kergliiklusteede maakonna ja kohalike omavalitsuste tasandil, mida nendega soovitakse saavutada ning mida üldse kergliiklusteede all mõeldakse.

Bakalaureusetöö neljandas ja viiendas osas esitatakse lõputöö tulemused ja arutelu. Peatükkides on kajastatud küsimustike tulemused (elanike ja valla ametnike vastused), milles selgub Valga maakonna kohalike omavalitsuste kergliiklusteede vajadus. Selgitatakse välja ka kui võrd kooskõlas on kohalike omavalitsuste üldplaneeringud ja arengukavad. Bakalaureusetööd saavad kohalikud omavalitsused kasutada kergliiklusteede planeerimiseks ja muudatuste tegemiseks.

1. KERGLIIKLUSE KAVANDAMISE LÄHTESEISUKOHAD

1.1. Kergliiklusteede temaatikaga seonduvad probleemid

Kergliiklusteede termin on linnapildis üks tihedamini kasutatavatest mõistetest. Eesti arengudokumentides omistatakse kergliiklusteede erinevaid eesmärke: liiklusturvalisuse tõstmine, puhta keskkonna edendamine, liikumisharrastuse kasvule kaasa aitamine, energiasäästu suurendamine, kättesaadavuse parandamine jms. Selleks, et täita arengudokumentides olevaid eesmärke, annab EAS avalikule ja mittetulundussektorile toetusi kergliiklusteede rajamiseks (Ettevõtluse Arendamise... 2015). Toetused on ühekordsed ning need ei suuda täita kohalike omavalitsuste vajadust kergliiklusteede järele. Senimaani on temale lähenetud nii, et toetusi antakse eelistusnimekirjade põhjal või kui soovitakse arendada mingit kindlat valdkonda (nt turvaline koolitee lastele). Sellises korralduses esineb puudujääke, sest kohalikel omavalitsustel ei ole üldjuhul võimalik omaosaluse nõuet vajalikul määral täita. Sellest tingituna mõnda kohta, kus kergliiklusteid väga vaja on, neid ei rajata. Eesti arengudokumentides planeeritakse kergliiklusteid, kuid toetuste tsüklilisuse ja meetmete tõttu on mitmed projektid jäänud seisma aastateks. Ühtlustamiseks kohalike omavalitsuste vahel kergliiklusteede rajamist, oleks vaja välja selgitada, mis tasandil kergliiklusteede planeerimine käib ning milliste dokumentide alusel.

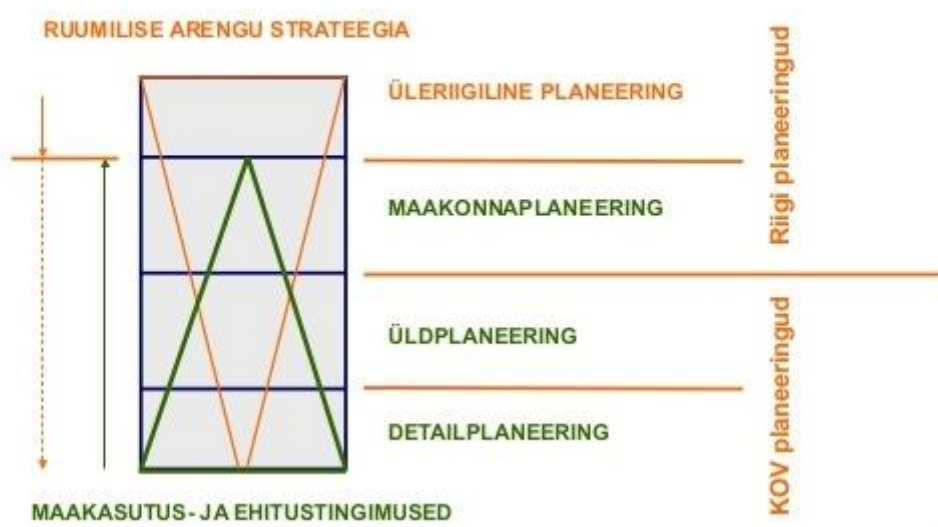
1.2. Eesti planeerimissüsteemi olemus kergliiklusteede aspektiga

Mõistmaks Eestis kergliiklusteedega seonduvat planeerimist, on oluline aru saada Eesti planeerimissüsteemi olemusest, kuidas erinevates planeeringu liikides erineva täpsusastmega tehtud otsused teineteist mõjutavad. Peatükk on selgitamaks, mis on kohane planeerimistasand ja planeeringu liik või liigid, kus tehakse otsuseid kergliiklusteede planeerimisel.

Planeerimine Eesti aladel sai alguse Tallinnas, kui kohalik võim kuulutas 1913. aastal välja Suur-Tallinna üldplaneeringu konkurssi. Enim tähelepanu köitis Eliel Saarineni planeering. See planeering oli Eesti esimene kaasaegne linna pikaajalise ruumilise arengu käsitus. 1930ndatel hakati planeerimisega rohkem tegelema, seda detailplaneeringute tasemel tänase planeerimisseaduse kontekstis. Hakati koostama ruumilise mõju projekte olulisematele kohtadele linnades. Nende ülesandeks oli linnapildi ühtlustamine. 1939. aastal jõustus ehitusseadus, mis oli esimene planeerimisalane seadus, mis kehtestati Eesti võimude poolt (Lass 2008: 5).

Täna on planeerimissüsteem hoopiski keerulisem. Alates 1930ndast aastast on Eesti planeerimissüsteem läbinud suured muutused. Kui 1930ndatel oli Eesti planeerimissüsteem ühetasandiline, siis nüüdne süsteem on hierarhiline (joonis 1). Kõige üldisem planeering on üleriigiline planeering, järgnevad maakonna- ja üldplaneering ning täpsem on detailplaneering (Lass 2008: 14).

EESTI PLANEERIMISSÜSTEEM JA PLANEERIMISTASANDID



Joonis 1. Eesti planeerimissüsteem ja planeerimistasand (Lass 2014)

2002. aastal vastu võetud planeerimisseaduse (§ 2 lg 3) kohaselt on planeering „planeerimise käigus valmiv dokument. Planeering koosneb tekstist ja joonistest, mis täiendavad üksteist ja moodustavad ühtse terviku.“

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“ (2012) on koostatud Eesti riigi territooriumi kohta ning selle eesmärgiks on saavutada efektiivne ruumikasutus Eesti mastaabis. Lisaks määratletakse riigi kestliku ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused. Kehtestatud üleriigiline planeering on aluseks maakonna ja üldplaneeringute koostamisele.

Planeerimisseadus (§ 7 lg 1) sätestab, et „maakonnaplaneering koostatakse kogu maakonna territooriumi või selle osa kohta.“ Sisuliselt tähendab planeering kokkulepet, mille tulemuseks on tagada piirkonna jätkusuutlik areng. Maakonnaplaneeringus määratletakse maakonna arengu põhimõtted ja suundumused (Valga maavalitsus 2015). Maakonnaplaneering hõlmab kõiki maakonna omavalitsusüksusi võrdselt ning hallatavat ruumi käsitletakse üldistatult, veel määratletakse ka asustuse arengu tingimused ja olulisemad infrastruktuuri objektid.

Planeerimisseadus (§ 8 lg 1) sätestab, et „üldplaneering koostatakse kogu valla või linna territooriumi või selle osade kohta.“ Võrreldes üleriigilise- ja maakonnaplaneeringuga on üldplaneering täpsem, see koostatakse väiksemale territooriumile. Üldplaneeringus määratletakse valla/linna või selle osade arengupõhimõtted. Määratakse maakasutuse kujunemine põllu-, elamu-, äri- ja tööstusmaaks. Üldplaneeringus on võimalik määrata ka valla/linna või selle osade ehitustingimused ning asukohad teedele ja tänavatele (SA Keskkonnaõiguse... 2015).

Üldplaneeringut on võimalik koostada valla/linna territooriumi teatud osale. Sellist planeeringut nimetatakse osaüldplaneeringuks (SA Keskkonnaõiguse... 2015). Valga linna kontekstis oleks võimalik koostada näiteks kesklinna, Tambre suvilarajooni jne osaüldplaneeringud. Praktikas on osaüldplaneeringud kasutust leidnud ka konkreetsete objektide planeerimisel.

Eesti ruumilise planeerimise praktikas koostatakse üldplaneeringute juurde teemaplaneeringuid (SA Keskkonnaõiguse... 2015). Need käsitlevad valla/linna territooriumil ühte spetsiifilist teemavaldkonda. Praktikas koostatakse teemaplaneeringuid elamualade, teedevõrgustiku jne planeerimiseks.

Planeerimisseadus (§ 8 lg 1) sätestab, et „detailplaneering koostatakse valla või linna territooriumi osade kohta ja see on maakasutuse ja lähiaastate ehitustegevuse aluseks.“ Detailplaneeringute algatamine saab üldjuhul alguse omaniku soovist krundil alustada ehitamisega, näiteks soovib krundi omanik ehitada maja (DP Büroo... 2015). Sarnaselt ülejäänud planeeringutüüpidele on huvigruppide kaasamine detailplaneeringu koostamisel kohustuslik. Ehitusõiguse saamiseks on kaks võimalust. Esimesel juhul tuleb suhelda huvigruppidega. Suhtlemise käigus leitakse sobilik planeeringulahendus, mis sobib nii omanikele kui ka huvigruppidele. Teiseks võimaluseks on detailplaneeringu lihtsustatud kord, mille korral huvigruppe kaasama ei pea, vaid piisab naabrite kirjalikust nõusolekust. Detailplaneeringuga saab muuta kruntide piire (laiendamine või jagamine) ning ehitusõiguse uute hoonete ehitamiseks või juba olemasolevate hoonete laiendamiseks (DP Büroo... 2015). Detailplaneering on Eesti planeerimissüsteemi detailsem planeeringu tüüp. Eesti planeerimissüsteem on hierarhiline. See tähendab, et iga madalama astmega planeering jälgib üldisemat planeeringut. Üleriigilise planeeringu korral ei ole võimalik teha ettepanekuid muudatusteks. Erinevalt üleriigilisest planeeringust on maakonna-, üld- ja detailplaneeringutes muudatuste ettepanekud võimalikud. Erinevaid planeeringuid iseloomustab erinev täpsusaste. Planeeringud on nagu erineva mõõtkavaga kaardid, mida väiksem on mõõtkava, seda rohkem detaile kaardilt leiab. Üleriigiline planeering on strateegiline dokument, milles on määratletud ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused kogu riigi territooriumile (Lass 2008: 14).

Planeerimissüsteemi hierarhilisusest lähtudes on kergliiklusteede planeerimine pigem strateegiline kui ehituseelne tegevus. Üleriigilise planeeringuga määratletakse üldised põhimõtted ja suundumused. Maakonnaplaneeringuga määratakse põhimõttelised suunad olulisemate paikade ühendamiseks ning liiklusohutuse tagamiseks vajalikes piirkondades (Planeerimisseadus 2002, § 7 lg 3). Üldplaneeringus määratakse teede, sealhulgas kergliiklusteede, asukohad (Planeerimisseadus 2002, § 7 lg 3). Detailplaneeringu tasandil määratakse kergliiklustee krundid ja täpsustatakse tee asukoht (Jõhvi vallavalitsus 2014).

1.3. Kergliiklusteede mõiste ja seosed õigusaktidega

Mõiste „kergliiklustee” on Eesti ruumilise planeerimise praktikas levinud mõiste. Terminit kasutatakse kohalike omavalitsuste kergliiklusteede teemaplaneeringutes, näiteks Harjumaa kergliiklusteed, Võrumaa kergliiklusteed ja loodusrajad jpt. Seadustes kasutatakse mõiste „kergliiklustee” asemel mõisteid „jalgteed”, „jalgrattateed”, „jalg- ja jalgrattateed” ja „jalgrattarada”. Mõistete taolise kasutamise põhjuseks on edendada kindlat tüüpi liikumisviise vastavalt rahastatavatele projektidele. Erinevat liiki planeeringute täpsusastme tõttu ei ole otstarbekas kasutada liiga spetsiifilisi mõisteid, sest see juhib tähelepanu oluliselt keskest küsimusest eemale. Neid võiks kasutada üldplaneeringute ja detailplaneeringute tasemel.

2011. aastal jõustunud liiklusseaduses kasutatakse mõiste „kergliiklustee” asemel diferentseeritumaid mõisteid. Liiklusseaduses (§ 2) eristatakse kahte tüüpi kergliiklejaid, nendeks on jalakäijad ja jalgratturid. Liiklusseaduses (§ 2) on defineeritud mõiste „jalakäijad” järgmiselt: „**jalakäija** on jalgsi või ratastoolis liikleja. Jalakäijaks loetakse ka rula, rulliske või -suuski, tõukeratast või -kelku või muid sellesarnaseid abivahendeid kasutav liikleja.“

Liiklusseaduses defineeritakse mõistet „kergliiklustee” neljal erineval moel, lähtudes erinevat tüüpi kergliiklejatest. Liiklusseaduses (§ 2) on defineeritud mõisted „jalgteed”, „jalgrattateed”, „jalgratta- ja jalgteed” ja „jalgrattarada”, mis kujutavad kergliiklusteid.

Liiklusseaduse (§ 2) kohaselt on **jalgteed** „jalakäija ja tasakaaluliikuriga liiklemiseks ettenähtud omaette tee, mis võib olla tähistatud asjakohase liiklusmärgiga.“ Jalgrattateed mõistet on selgitatud järgmiselt: „**jalgrattateed** on jalgratta, tasakaaluliikuri, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud sõiduteest ehituslikult eraldatud või eraldi asuv teeosa või omaette tee, mis on tähistatud asjakohase liiklusmärgiga. Sõiduteega teede ristmikul on jalgrattateed tee osa.“ Liiklusseaduses (§ 2) selgub, et „**jalgratta- ja jalgteed** on jalgrattaga, tasakaaluliikuri ja jalakäija liiklemiseks ettenähtud eraldi tee või teeosa, mis on asjakohaste liiklusmärkidega tähistatud. Sõiduteega teede ristmikul on jalgratta- ja jalgteed tee osa.“ Veel käsitletakse mõistet „**jalgrattarada**“, mis on „jalgratta, pisimopeedi või mopeediga liiklemiseks ettenähtud ja teekattemärgisega tähistatud pikisuunaline sõiduteeosa.“

Valga maakonnas on kõige rohkem rajatud jalgratta- ja jalgteid, mis on mõeldud kooskasutamiseks jalakäijatele ja jalgratturitele. 1999. aastal jõustunud teeseaduses ei kasutata mõistet „kergliiklustee”. Teeseaduses (§ 7) on defineeritud mõiste „jalgteed ja jalgrattateed” järgmiselt: „Jalgteed ja jalgrattateed on teed, mis on ehitatud või kohandatud kas ainult jalakäijate, nii jalakäijate kui ka jalgratturite või ainult jalgratturite liiklemiseks.“

Võru ja Harju maakondade kergliiklusteede teemaplaneeringus ning Põlva maakonna koostatavas kergliiklusteede teemaplaneeringus on kasutatud mõistet „kergliiklustee”. Võru maakonna teemaplaneeringus (2014) on mõiste „kergliiklustee” defineeritud järgmiselt: „Kergliiklustee on ainult kergliikluse tarbeks mõeldud tee või rada, mis on üldjuhul asfaltkattega ning reeglina mootorsõidukiliiklusest eraldatud.“ Harju maakonna kergliiklusteede teemaplaneeringus (2012) on mõiste „kergliiklustee” defineeritud järgmiselt: „Kergliiklustee on igasugune tee, mis on rajatud jalakäijate või jalgratturite liiklemiseks, olenemata liikumise otstarbest (näiteks liikumine jalgrattaga maakonnakeskusesse raamatukokku, lapsevankriga jalutamine maastikukaitsealas paikneval kõvakatteta matkarajal või alevikusisene liikumine kodumajast poeni piki sõiduteeäärset märgistusega eraldatud jalakäijate- ja jalgrattarada).“ Põlva maakonna kergliiklusteede teemaplaneeringute eeltööde dokumendis (2012) on mõiste „kergliiklustee” defineeritud järgmiselt: „Kergliiklustee on kergliiklusele mõeldud tee või rada. Valdavalt on kergliiklus mootorsõidukiliiklusest eraldatud; kergliiklustee on üldjuhul asfaltkattega tee, kuid mitte tingimata.“

1.4. Kergliiklusteede käsitus planeeringutes ja muudes arengudokumentides

Peatükis saab ülevaate kergliiklusteede käsitlusest planeeringutes ja muudes arengudokumentides ning selgitatakse, millistel eesmärkidel kergliiklusteid kavandatakse. Peatükk aitab mõista, et kergliiklusteede valdkond on laiahaardeline ja seda kasutatakse erinevate valdkondade arengudokumentides.

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“

Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ (2012) kohaselt teevad inimesed sundliikumisi töökohtade, koolide ja teenuste vahel. Üleriigilises planeeringus on leitud, et kergliiklusteedel on oluline roll nende teenuste kättesaadavuse parandamises. Lisaks sellele ühendavad kergliiklusteed linnu oma lähialadega, mille tulemuseks on parem ligipääsetavus.

Linnade sidumise ja lähialade sidustamise seisukohalt on esmatähtis kergliikluse olukorra parandamine (Üleriigiline planeering... 2012). Parandamise all on mõeldud kergliiklusteede sidusa võrgustiku moodustumist piirkondade kaupa. Näiteks moodustatakse äärelinnades sidus võrgustik, kus suuremad elamurajoonid on seotud töökohtadega, haridusasutustega, sportimisvõimalustega, vaba aja veetmisega linnas ning tähtsamate transpordisõlmedega. Üleriigilise planeeringuga soovitakse, et kohalikud omavalitsused tagaksid inimestele enamkasutatud kergliiklusteede aastaringse kasutamise.

Peale kättesaadavuse parandamise ning linnade ja lähialade sidumise suurendavad kergliiklusteed ka energiasäästu, mis on üheks eesmärgiks üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“ (2012). Ühe võimalusena on välja toodud ühistranspordi mugavamaks ja kvaliteetsemaks muutmine. Teiseks võimaluseks on kompaktse struktuuriga linn. Kompaktse linna põhiline eripära on, et vähendatakse inimeste igapäevaseid liikumisvajadusi. See tähendab, et teenused on linnades rohkem gruppide kaupa, kuid samas ka hajutatult. Igal juhul on kõikidel elanikel võimalus toimetada igapäevaseid toiminguid, läbides võimalikult väikese vahemaa. Kompaktses linnas pole autode kasutamine eriti otstarbekas. Kasutades kergliiklust läbitakse vajalik vahemaa palju kiiremini kui autot kasutades.

Transpordi arengukava 2014-2020

Transpordi arengukava 2014-2020 on seotud rahvastiku tervise arengukavaga 2009-2020, neid strateegilisi dokumente ühendab rahvastiku tervis (Rahvastiku tervise... 2008).

Transpordi arengukavas 2014-2020 (2013) on eristatud nelja tüüpi liikumisi eesmärgi järgi:

- rahvusvahelised liikumised;
- üleriigilised liikumised;

- regionaalsed liikumised;
- kohalikud liikumised.

Lõputöö kontekstis on vajalikud ainult kohalikud liikumised, sest vaadeldav lõputöö hõlmab Valga maakonda. Kohalikud liikumised on sellised, mida tehakse omavalitsuste piirides. Erinevate maakondadega piirnevates valdades tuleb nende sidustamiseks välja töötada eraldi koostöö kava, mille tulemusena osavõtavad omavalitsused saavad anda võrdse panuse kergliiklusteede arendamisele. Sobilik vahemaa, kasutades jalgratast, ühest kohast teise liikumiseks on optimaalselt 3 km (Jüssi 1997).

Erinevalt üleriigilisest planeeringust „Eesti 2030+“ (2012) on transpordi arengukavas 2014-2020 (2013) kergliiklustee suunised ja põhimõtted täpsemalt määratletud. Eesti ruumilise planeerimise praktikas eristatakse tiheasustusega ja hajaasustusega alasid, samamoodi on ka arengukavas. Nende alade erineva struktuuri ja elanike arvu tõttu on arengukavas välja toodud, et kergliiklusteede arendamisel tuleb sellega arvestada. Tihe- ja hajaasustusega aladel on kergliiklusteede planeerimisel põhimõttelised erinevused.

Transpordi arengukavas 2014-2020 (2013) on täpsustatud, et tiheasustusega aladel keskendutakse eelkõige jalg- ja rattaliikluse ning ühistranspordi arendamisele. Eelpool loetletud liikumisviisid on eriti tähtsad linnaoludes, sest kasutuseta maad on vähe. Kergliiklus on eelistatuim liikumisviis, sest selle tulemusena on võimalik kokku hoida ruumi, mis kuluks autode parkimiseks ja sõiduteede ehitamiseks. Maanteeameti trükises Teede ja tänavate planeerimine (2004) on võrreldud auto ja jalgratta ruumi vajadust. Keskmise auto vajab parkimiseks ruumi rohkem kui 8m^2 ($4,79 \times 1,75\text{m}$). 8m^2 suurusele alale mahuks 10 jalgratast ($1,6 \times 0,5$). Kümne auto mahutamiseks on ruumi vaja juba 80m^2 . Seega selgub, et kasutades jalgrataid, on ruumi kokkuhoid suur. Valgamaa kontekstis ruumi puudust ei ole, see argument kehtib suuremate linnade puhul, kus autosid on tiptunni ajal palju. Lisaks ruumi kokku hoidmisele vähendab kergliiklus õhusaastet, mis on tõsiseks probleemiks eriti kesklinna piirkondades. *TDM Encyclopedia's* (2014) on leitud, et kergliiklusteede rajamine ja nende kasutamine loob eeldused elukeskkonna puhtamaks muutumiseks ning tervislike eluviiside soodustamiseks. Kergliiklusteede eeliseks linna keskkonnas on ajakulu vältimine ummikutes ning parkimiskohti otsides. Kergliiklusteid kasutades on võimalik jõuda soovitud sihtpunkti tunduvalt riskivabamalt ning kiiremini.

Kergliiklusteedel on oluline roll ka hajaasustusega piirkondades. Inimestele tuleks tagada eelkõige jalgsi ja jalgrattaga liikumise võimalused, kuid praktikas on kergliiklusteede ehitamine kulukas. Seetõttu soovitakse transpordi arengukavas 2014-2020 (2013) hajaasustusega piirkondades arendada auto- ja ühistransporti. Kohalike omavalitsuste ülesandeks on tagada inimestele eri liikumisviiside koostoime. Sisuliselt tähendab see, et erinevate liikumisviiside vahetumine tehakse võimalikult mugavaks. Näiteks hajaasustusega piirkonnas kasutatakse autot, et jõuda rongipeatusse, seejärel istutakse rongile ning linna jõudes on rongijaamades võimalik laenutada rendiratast.

Kergliiklusteedel näeb iga aastaga järjest rohkem inimesi, kes kasutavad teid liikumisharrastuseks, kuid ka liikumiseks ühest kohast teise. Tartu transpordi arengukava ja Statistikaameti uuringus liikumisviiside jaotusest tööl käimiseks (2011. a) selgus, et 23% Eesti elanikest kasutab tööl käimiseks jalg- või rattateid (vastavalt 20% ja 3%), ühistransporti 24% ning autot 53% (Transpordi arengukava... 2013). Võrreldes jalgrattariikide Hollandi ja Taaniga, on jalgrattakasutus Eestis väga madal.

Transpordi arengukavas 2014-2020 (2013) on leitud, et Eestis on autode osakaalu suurenemisele kaasa aidanud inimeste majandusliku olukorra paranemine, mis on omakorda põhjustanud Eestis valglinnastumist (linnaga külgnevate alade täisehitamist). Valglinnastunud aladel puudub kompaktne asustusstruktuur, mille tõttu pole kergliiklus seal eelistatuim liikumisviis. Autode populaarsusele on kaasa aidanud ka olukord, et ühistransport on halvasti korraldatud ning puudub konkurentsivõimelisus.

Liikumisharrastuse arengukava 2011-2014

Liikumisharrastuse arengukavas 2011-2014 (2010) selgitatakse liikumisharrastuse teematikat, mis hõlmab liikumisharrastust, harrastussporti ja saavutussporti. Arengukavas kuulub kergliiklusteede mõiste liikumispaiga mõiste alla. Liikumispaik peab olema kõigile kergesti ligipääsetav.

Liikumisharrastuse arengukavas 2011-2014 (2010) on välja toonud, et kergliiklusteede planeerimisel tehakse koostööd Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga. Matka- ja loodusradasid rajatakse Riigimetsa Majandamise Keskuse abiga. Kohalike omavalitsuste

ülesandeks jääb tervikliku pildi loomine liikumisharrastusest. Järelikult on erinevate riigi- ja eraasutuste koostöö oluline.

Kergliiklusteed peaksid liikumisharrastuse arengukava 2011-2014 (2010) kohaselt paiknema 15-minutilise jalutuskäigu kaugusel ning olema ligipääsetavad ja piisava läbilaskevõimega.

Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030

Eesti keskkonnastrateegias aastani 2030 (2007) on oluliseks märksõnaks säästev areng. Selle puhul arvestatakse tasakaalustatud arenguga, kus peetakse võrdset oluliseks sotsiaalse, keskkondliku ja majandusliku valdkonna arendamist (Keskkonnaministeerium 2015). Säästev areng riigi kontekstis tähendab elanikele turvalisust, puhast keskkonda ning majanduslikku konkurentsivõimet loodusvarade mõistliku kasutamise teel. Turvalist ja puhast keskkonda on võimalik tagada kergliiklusteedega.

Eesti keskkonnastrateegias aastani 2030 (2007) on oluliseks eesmärgiks arendada transport keskkonnasõbralikumaks. Seda eesmärki on võimalik täita ohutu kergliikluse arendamisega. Kergliiklust on eriti hea arendada kompaktses asustusstruktuuriga linnas. Selline struktuur eelistab kergliiklusteid, sest autod osutuvad ebamugavaks või vajadus nende järele hoopiski puudub.

Eesti keskkonnastrateegias aastani 2030 (2007) rakendamise tulemusena on Eesti 2030. aastal piirkond, kus inimesed on leidnud loodusega kuldse kesktee ning suudavad elada nii, et loodusele ei tehta suuremat kahju kui on selle taastumisvõime. Kõige selle jaoks on vaja arendada ühistransporti ja kergliiklust.

Maakonnaplaneering

Maakonnaplaneeringuga sätestatakse planeeringualal ruumilise arengu põhimõtted. Seoses kergliikluse temaatikaga määratakse teede, sealhulgas kergliiklusteede, koridorid (Planeerimisseadus 2002, § 7 lg 3). Sisuliselt tähendab see põhimõtteliste suundade määramist olulisemate paikade ühendamiseks ning liiklusohutuse tagamiseks vajalikes piirkondades.

Üldplaneering

Üldplaneeringus on kohustus jälgida maakonnaplaneeringus määratud teede koridore. Planeerimisseadus sätestab, et üldplaneeringus määratakse teede, sealhulgas ka kergliiklusteede, asukohad (Planeerimisseadus 2002, § 7 lg 3). Strateegilistest arengudokumentidest järeldub, et kergliiklusteed on laiahaardelised ja neid kavandatakse arengudokumentides nii erinevatel kui ka sarnastel eesmärkidel.

Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ (2012) kohaselt peavad kergliiklusteed erinevates piirkondades moodustama võrgustiku. Kergliiklusteid kavandatakse eelkõige kättesaadavuse ja ligipääsetavuse tagamiseks ning energiasäästu suurendamiseks.

Transpordi arengukava 2014-2020 (2013) kohaselt ehitatakse kergliiklusteid ruumi kokku hoidmiseks tiheasustusega piirkondades. Ruumi kokkuhoid tuleneb mitmerealiste sõiduradade ja suurte parklate ehitamiseta jätmisest. Lisaks eelnevale loetelule aitavad kergliiklusteed saavutada ning hoida elukeskkonda puhtana, vähendada autode osakaalu liikumisviisides ning edendada liikumisharrastust.

Liikumisharrastuse arengukava 2011-2020 (2010) kohaselt on kergliiklusteede eesmärgiks liikumisharrastuse edendamine. Vastavalt arengukavale peaksid kergliiklusteed asuma 15-minutilise jalutuskäigu kaugusel ja olema kergesti ligipääsetavad.

Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030 (2007) kohaselt aitavad ohutute kergliiklusteede rajamine ja ühistranspordi arendamine muuta Eesti transpordisüsteemi efektiivsemaks ning keskkonda vähem kahjustavamaks. Kergliiklusteed hakkavad kompaktse asustusstruktuuriga asulates olema olulised marsruudid igapäevaste teenuste tarbimiseks.

1.5. Kergliiklusteede planeerimise üldpõhimõtted

Planeerimine on avalik protsess, kus inimestel on õigus ning neil peaks olema kohustus osaleda. See on vajalik selleks, et kohalikul omavalitsusel oleks võimalik kindlustada kergliiklusteede rajamiseks, tähistamiseks ja hooldamiseks kuluv finants mõistlikult, mis avaldaks positiivset mõju valla ettevõtlusele, valla elanike igapäevasele hakkamasaamisele ja liikumisharrastuse kasvule ning suurendaks valla elanike ja külaliste puhkevõimalusi. Kogu planeerimisprotsessi kestel on kodanikel võimalus teha ettepanekuid ja vastuväiteid,

mille tulemuseks on jätkusuutlikud ja liikumisharrastust edendavad kergliiklusteed. Sellised teed paiknevad elanikele sobilikel marsruutidel ja ligipääsetavates kohtades. Planeeringutes ja muudes arengudokumentides on antud aga üldised põhimõtted ja soovituselised kergliiklusteede rajamiseks.

Kergliikluse paigutamine nõuab kohalikul omavalitsusel vajalikke ja põhjalikult läbitöötatud lähteandmeid. Kindlasti tuleb välja selgitada rajatava kergliiklustee kasutusfunktsioon ning kuhu teed paigutada.

Põlva linna ja lähialade kergliiklustee teemaplaneeringu (2005) ja Eesti standardi EVS 843: 2003 põhjal on käesolevas lõputöös eristatud viit tüüpi kergliiklusteid, mida on kasutatud ka küsimustiku neljanda põhiteema koostamisel. Paiknemise järgi eristatakse:

- **loodusesse ehitatud kergliiklustee** – liiklusohutuse seisukohalt on tegemist parima lahendusega. Sellise kergliiklustee rajamisel tuleb eelistada looduslähedasi lahendusi, mis välistaks ebaloomulikult pikad sirged marsruudid. Loodusesse ehitatud kergliiklusteid iseloomustab looklevus, mis arvestab looduskeskkonnaga (Põlva linna... 2005);
- **haljastusribaga eraldatud iseseisev kergliiklustee** – liiklusohutuse seisukohalt on tegemist suhteliselt turvalise kergliiklusteega. Ohutust on võimalik suurendada kui eraldusriba haljastada puude, põõsaste ja hekigruppidega. Valga maakonnas ringi liikudes võib märgata, et eraldusribad ei ole haljastatud puude, põõsaste ja hekigruppidega, vaid hooldatud muruga. Sellist tüüpi kergliiklusteed on võimalik ehitada ka halvasti, kui kergliiklustee on sõiduteest eraldatud vähem kui ühe meetri laiuse eraldusribaga (Põlva linna... 2005);
- **vahetult sõidutee ääres olev kergliiklustee** – liiklusohutuse seisukohalt on tegemist suhteliselt ohutu kergliiklusteega linnalises asulas, kus piirkiirus on madalam. Need on tüüpilised kergliiklusteed linnades, kus eraldusriba kahe erineva tee vahel on 0,5 meetrit. Väiksele eraldusribale saab istutada puid või rajada piirdeid, seega on olemas eeldused suurema turvatunde tekitamiseks. Sellist tüüpi kergliiklusteede alla kuuluvad ka sellised teed, mis on sõiduteest eraldatud kivide ja tähispostidega (Põlva linna... 2005; Eesti standard... 2003);
- **kergliiklustee, mis paikneb samal tasapinnal maanteedega** – liiklusohutuse seisukohalt ei ole selline kergliiklustee ohutu. Kergliiklejatele on eraldatud väike osa

sõiduteest ning eraldavad piirded puuduvad. Autodel on hea võimalus kasutada kergliiklejatele mõeldud ala parkimiseks või möödasõitudeks. Suuremad konfliktid kergliiklejate ja autojuhtide vahel tekivad pöörete kohtades. Autojuhid ei täida teeandmiskohustusi ning osad kergliiklejad ei pruugi autosid märgata. Maantee ehituskvaliteeti arvestades ei ole sellist tüüpi kergliiklusteid võimalik kasutada rullisutajatel (Eesti standard... 2003);

- **segaliiklusega teed** – liiklusohutuse seisukohalt on tegemist halvima lahendusega, sest kergliiklejad ja autojuhid jagavad teed. Sarnaselt eelmisele tee tüübile ei sobi tee kasutamiseks rullisutajatele (Eesti standard... 2003).

2. METOODIKA

Käesolevas lõputöös on püstitatud kaks uurimisülesannet. Töö esimeseks ülesandeks on välja uurida, kuidas on kehtiv maakonnaplaneering ning kohalike omavalitsuste üldplaneeringud ja arengukavad kajastanud kergliiklusteede olemust ja käsitletud kergliiklusteedega saavutatavaid eesmärke ja lahendusi. Uurimisülesanne on käesoleva bakalaureusetöö jaoks oluline, sest selgitakse välja, mida mõeldakse kergliiklusteede all kohalikul tasandil maakonna lõikes. Niimoodi on võimalik välja selgitada Valga maakonna kohalike omavalitsuste kergliiklusteede olukord. Selle uurimisülesande täitmiseks on olnud uuritavateks materjalideks Valga maakonnaplaneering, Valga maakonna 13 kohaliku omavalitsuse üldplaneeringud (tabel 1) ja arengukavad (tabel 2). Nende materjalide läbitöötamisel on kasutatud kvalitatiivset tekstianalüüsi (Laherand 2008).

Seoses kergliiklusteede laia tähendusega leiti vajalik informatsioon, otsides erinevaid märksõnu – kergliiklustee, kergliiklus, jalgtee, jalgrattatee, jalg- ja jalgrattatee, jalgrattarada, matkarada ja liikumisarada. Leides kergliiklusteedega seonduvad teemad ja märksõnad, kopeeris lõputöö autor need esialgu *Wordi* dokumenti. Seejärel otsiti uurimisülesannete põhjal välja vajalik info ning hakati käsitlema olemasoleva teksti mõtet ja konteksti.

Tabel 1. Valga maakonna kohalike omavalitsuste üldplaneeringud

Jrk	Planeering	Koostamise aasta	Konsultatsiooni-firma	Tekstiosa lehekülgede arv
1	Valga linna üldplaneering	2005-2007	OÜ Tinter-Projekt	35
2	Taheva valla üldplaneering	2005-2008	SA Valgamaa Arenguagentuur	22
3	Karula valla üldplaneering	2006-2008	SA Valgamaa Arenguagentuur	30
4	Tõlliste valla üldplaneering	2005-2006	OÜ Teadmised ja lahendused	37
5	Õru valla üldplaneering	2005-2006	OÜ Teadmised ja lahendused	35

Jrk	Planeering	Koostamise aasta	Konsultatsiooni-firma	Tekstiosa lehekülgede arv
6	Tõrva linna üldplaneering	2003-2005	AS Entec	66
7	Helme valla üldplaneering	2006-2009	OÜ Aabenest	23
8	Hummuli valla üldplaneering	2006-2009	Manglusson OÜ	22
9	Põdrala valla üldplaneering	2006-2007	OÜ Teadmised ja lahendused	29
10	Otepää valla üldplaneering	2005-2013	Hendrikson & Ko OÜ	56
11	Sangaste valla üldplaneering	1997-2006	OÜ Teadmised ja lahendused	41
12	Puka valla üldplaneering	1997-1999	OÜ Entec Eesti	35
	Puka aleviku osaüldplaneering	1999-2002	OÜ Entec Eesti	18
13	Palupera valla üldplaneering	2008-2011	Hendrikson & Ko OÜ	50

Tabel 2. Valga maakonna kohalike omavalitsuste arengukavad

Linn/Vald	Arengukava	Aasta	Linn/Vald	Arengukava	Aasta
Valga linn	Valga linna arengukava 2012-2020	2012	Õru vald	Õru valla arengukava 2011-2018	2011
Taheva vald	Taheva valla arengukava 2014-2023	2014	Tõlliste vald	Tõlliste valla arengukava aastani 2020	2012
Karula vald	Karula valla arengukava 2012-2020	2012	Tõrva linn	Tõrva linna arengukava 2014-2025	2014
Helme vald	Helme valla arengukava 2010-2025	2010	Põdrala vald	Põdrala valla arengukava 2010-2025	2010
Hummuli vald	Hummuli valla arengukava 2007-2017	2007	Otepää vald	Otepää valla arengukava aastani 2020	2007
Sangaste vald	Sangaste valla arengukava 2012-2018	2012	Palupera vald	Palupera arengukava 2007-2015	2007
Puka vald	Puka valla arengukava aastateks 2003-2019	2013			

Tausta välja selgitamiseks on kasutatud strateegilisi arengudokumente – üleriigiline planeering „Eesti 2030+“, transpordi arengukava 2014-2020 ja Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030. Arengudokumentide läbitöötamisel kasutati tavalist tekstianalüüsi ja refereerimist.

Teiseks uurimisülesandeks on uurida kohalike omavalitsuste juhtide ja elanike käest, milline on vajadus kergliikluste järele. Sellega soovib autor välja selgitada, mis otstarbeks kergliiklusteid vajatakse ja kas neid tahetakse juurde, millised on olulisemad marsruudid, millise pikkusega peaksid teed olema ja millised on nende puudused, kui tihedalt peaksid pingid paiknema ning kas märke ja teemärgiseid on piisavalt. See aitab kaasa arusaamisele, kas kergliikluste rajamiseks ja hooldamiseks kuluvat finantsi kasutatakse õigesti või saaks seda kasutada otstarbekamalt.

Teise uurimisülesande täitmiseks koostati küsimustik ametnikele (lisa 1). Küsimustik saadeti kõigile Valga maakonna kohalike omavalitsuste ametnikele, kes tõenäoliselt tegelevad kergliikluse temaatikaga. Lisaks viidi läbi intervjuu Valga linnavalitsuse maanõunikuga. Intervjuu viidi läbi Valga linnas, sest kergliikluse temaatika on siin pidevalt päevakorras ning kergliikluste kasutajaid on palju. Intervjuu läbiviimiseks kasutati alusena kohalike omavalitsuste juhtidele koostatud küsimustikku. Teema paremaks mõistmiseks küsiti täiendavaid lisaküsimusi.

Pädevate ametnike leidmiseks tuli omavalitsustele läheneda erinevalt. Lõputöö autor külastas kõigi kohalike omavalitsuste linnavalitsuse/vallavalitsuse kodulehte. Tõlliste, Öru, Karula, Põdrala, Hummuli, Sangaste ja Palupera vallas osutus ametijuhendi põhjal kergliikluse temaatikal kõige pädevamaks maakorraldaja. Taheva vallas ei õnnestunud leida ametnike kontakte ning seetõttu saadeti e-mail infolauale palvega saata küsimustik edasi pädevale ametnikule. Tõrva linna ametnikest võeti ühendust abilinnapeaga, kelle õpitud eriala seostus transpordi ja logistikaga. Helme valla ametnikest kontakteeruti ehitus- ja majandusnõunikuga, sest vastavalt ametijuhendile oli ta pädevaim ametnik kergliikluse temaatikal. Otepää valla ametnikest võeti ühendust arendusnõunikuga, sest suur osa kergliiklusteid ehitatakse läbi projektide. Vastavalt ametijuhendile on arendusnõunikul palju kokkupuuteid projektidega. Puka valla ametnikest võeti ühendust maa- ja majandusnõunikuga, ametijuhendi poolest oli see väga sarnane maakorraldaja ametijuhendiga, kes valdab kergliikluse temaatikat. Valga linna pädeva ametniku

leidmiseks suhtles lõputöö autor tuttava linnavalitsuse ametnikuga, kes ütles, et teema valdkonnaga puutub tihedalt kokku maanõunik.

Elanikega suhtlemiseks koostati küsimustik, milles on kokku 27 küsimust (lisa 2). Küsimustiku teemade määramisel, seadis lõputöö autor end kergliiklusteede planeerija rolli. Seetõttu mõeldi teemad taustinformatsioonina, arutledes, mida oleks vaja teada enne kui saab alustada kergliiklusteede planeerimisega. Veel mõeldi ka võimalusi olemasolevate kergliiklusteede mugavamaks, lihtsamaks ja ohutumaks muutmiseks. Sellest lähtuvalt on küsimustiku põhiteemadeks:

1. liikumisviisid erinevateks otstarveteks;
2. sobivama pikkusega vahemaad, kasutades erinevaid liikumisviise;
3. kergliiklusteede kasutamise tihedus;
4. ohutus;
5. varustatus pinkide, liiklusmärkide ja teemärgistega;
6. olulised marsruudid.

Esimene põhiteema selgitab välja inimeste eelistatuimad liikumisviisid koolis, tööl, poes ja trennis/huviringis käimisel. Vastuste põhjal selgub, millisel määral inimesed kasutavad kergliiklust ning selle põhjal saab järeldada, milline on vajadus kergliiklusteede järele.

Teine põhiteema selgitab välja sobivama pikkusega vahemaad, kasutades erinevaid liikumisviise. Vastuste põhjal saab teha järeldusi, millise pikkusega marsruute tuleks planeerida linnaäärsetele aladele ja linnasiseselt koolis, tööl, poes ja trennis/huviringis käimiseks.

Kolmas põhiteema selgitab välja, kas olemasolevaid kergliiklusteid kasutatakse sesoonselt. Kohalikel omavalitsustel on selle põhjal võimalik teha otsuseid kergliiklusteede hooldamiseks suve- ja talvehooajal.

Neljas põhiteema selgitab välja olemasolevate kergliiklusteede puudused, et olukorda parandada ja vältida samu vigu järgmiste teede rajamisel.

Viies põhiteema selgitab välja kergliiklusteede varustatuse pinkide, liiklusmärkide ja teemärgistega. Kergliiklusteede võimalikult mugavaks ja lihtsaks muutmiseks on inimestele vaja võimaldada puhata ning õnnetuste ennetamiseks ühtselt aru saada kergliiklusteel olevatest liiklusmärkidest ja teemärgistest.

Kuues põhiteema selgitab välja inimestele olulised kergliiklusteede marsruudid, kuhu nad tahaksid jõuda kergliiklusteid pidi. Vastuste põhjal saab kohalik omavalitsus seada paika prioriteetid uute suundade määramiseks.

Küsimustiku vorm lisati *Google forms* veebikeskkonda ning levitati suhtlusvõrgustiku *Facebook* kaudu. Küsimustik on kättesaadav järgmisel lingil: <https://docs.google.com/forms/d/1-UvRoM9K-1jKEs45DWYeyqbW9Fek6tjxM7bUpzii-Oc/edit>. Vastajatelt ausate vastuste saamiseks palus lõputöö autor oma lähisugulastelt küsimustikule mitte vastata, et vältida talle sobivate vastuste andmist. Lisaks veebikeskkonda lisatud küsitlusele küsitles lõputöö autor kvalitatiivselt kõikide kohalike omavalitsuste inimesi vabas intervjuu vormis küsimustiku põhiteemadel.

Elanike küsimustikule saadud vastused salvestati *Exceli* faili ning vaadeldi, millised on inimeste vastused iga küsimuse kaupa. Kuna küsimustik jagunes kuueks põhiteemaks, siis jaotati vastused gruppidesse ning valitud vastusevariantide põhjal tehti järeldused. Sarnasel põhimõttel viidi läbi ka intervjuud. Elanikele anti tühi küsimustiku vorm ning nad arutasid autoriga küsimused läbi. Peale küsimustiku põhiteemade arutlemist koostati saadud infost sidus tekst. Küsimustiku ja intervjuude vastused kombineeriti. Kogutud materjali läbitöötamiseks ja analüüsimiseks kasutati kvalitatiivset analüüsi (Laherand... 2008).

Valla ametnikele koostatud küsimustikuga kogutud andmed koondati kokku, täites küsimustiku selliselt, et kõikide kohalike omavalitsuste vastused lisati vastava küsimuse alla. Täpselt sama põhimõtet järgiti ka ülejäänud vastuste korral. Saadud vastuseid käsitletakse tulemuste ja arutelu peatükis vastavalt küsimuste järjekorrale. Intervjuu tehti Valga linnavalitsuse ametnikuga. Saadud andmed kirjutati bakalaureusetöö autori märkmikku. Peale intervjuud tegi autor saadud märkmetest teksti põhiseisukohtadest. Vallaametnike ja linnavalitsuse ametniku vastuseid vaadeldi eraldi, sest linnades toimub planeerimine tiheasustusega aladel ja valdades hajaasustusega aladel. Seetõttu on kergliiklusteede planeerimisel linnades ja valdades põhimõttelised erinevused.

3. ÜLEVAADE PLANEERINGU ALAST

Kehtivas Valga maakonnaplaneeringus (1999) on selgitatud, et Valga maakond jääb Kagu-Eesti piirkonda Põlva- ja Võru maakonnaga, moodustades ühtse majandusgeograafilise ja regionaalpoliitilise piirkonna. Valga maakond jagab piire Läti Vabariigiga ning nelja maakonnaga – Viljandi, Tartu, Võru ja Põlva.

Omavalitsusliidud on omavahelisel koostööl loonud tõmbekeskuste kaardi (lisa 3), mis kujutab 2017. aasta Eestit (Siseministeerium 2013). Selle kohaselt on Valga maakonnas kolm tõmbekeskust – Valga ja Tõrva linn ning Otepää vallasine linn. Lisaks eelnevalt loetletud linnadele on maakonnas veel 11 valda, nendeks on Taheva, Karula, Tõlliste, Otepää, Sangaste, Palupera, Puka, Öru, Hummuli, Helme ja Põdrala vald. Tõmbekeskuste kaardil on leitud, et **Tõrva** linn on tõmbekeskuseks Helme, Hummuli ja Põdrala vallale. **Valga** linn on tõmbekeskuseks Taheva, Karula, Tõlliste ja Öru vallale ning **Otepää** vallasine linn on tõmbekeskuseks Otepää, Sangaste, Puka ja Palupera vallale (Valga maakonnaplaneering 1999; Statistikaamet 2014a). Tõmbekeskuste kaart loodi seoses haldusreformiga, mille tulemusena tõmbekeskuse ümber olevad omavalitsused peaksid liituma. Positiivseks efektiks on, et ühinenud valdades hakatakse piirkonda arendama terviklikult, see loob eeldused läbimõeldud kergliiklusteede võrgustiku kujunemiseks (Riigikogu Kantselei 2014).

3.1. Kergliiklusteede käsitus Valga maakonna kohalike omavalitsuste arengudokumentides

Käesolevas peatükis saab ülevaate sellest, kuidas on kohalike omavalitsuste üldplaneeringud ja arengukavad kajastanud kergliiklusteede olemust ja käsitletud kergliiklusteedega saavutatavaid eesmärke ja lahendusi. Kohalikud omavalitsused on peatükis järjestatud Valga ja Tõrva linna ning Otepää valla alapeatükkides käsitletud järjekorras. Arengukavade kirjeldus algab kohaliku omavalitsuse nägemusest piirkonnast,

seejärel tuuakse välja kergliiklusteede eesmärgid ja seosed nägemuse ellu viimiseks. Üldplaneeringute kirjeldamisel selgitatakse esmalt välja, kas on kasutatud kergliiklusteede mõistet ja kui ei ole, siis kuidas käsitletatakse selle teematikat, lõpus tuuakse välja kergliiklusteedega saavutavad eesmärgid.

3.1.1. Valga linn

Valga linn on samanimelise maakonna keskuseks. Valga linnas on elanike arv 12 437, viimaste aastate jooksul võib Statistikaameti andmetes märgata trendi elanike arvu vähenemisest. Valga linn on tõmbekeskuseks Taheva, Karula, Tõlliste ja Öru vallale. Eelnimetatud valdades elab kokku 3837 elanikku (vastavalt 736; 920; 1696; 485). Potentsiaalsed kergliiklejad vallas asuva kodu ja linna vahel on Tõlliste vallas Jaanikese, Paju, Sooru ja Supa külas ning Karula vallas Raavitsa, Londi ja Kaagjärve külas. Reaalselt teenindab Valga linn kokku 16274 elanikku. Valga linna maakonnakeskuse rolli tõttu teenindatakse teatud teenuste osas (maavalitsuse poolsed teenused, politsei, kodakondsus ja migratsiooni ameti teenused jmt) ka kogu maakonna elanikkonda. (Statistikaamet 2014b, 2014c, 2014d; Tõlliste valla koduleht 2014; Öru valla koduleht 2014)

Valga linna arengukava

Valga linna arengukava (2012) arengu visiooni kohaselt on Valga linn aastal 2020 reibas ja roheline linn. Reipus tähendab, et inimesed on aktiivsed ning neile on tagatud võimalused veeta oma vabaaega tervisesporti harrastades. Rohelisuus tähendab, et linnaruum on kvaliteetne ja korrastatud ning parkidesse on rajatud kergliiklusteed.

2020. aasta Valga linnas avaldub liikluses säästev areng (Valga linna arengukava... 2012). See tähendab, et linnaliikluses on esindatud kõik transpordiliigid ja liikumisviisid. Vajadusel on võimalik kasutada mistahes transpordivahendit. Linnaliikluse säästavaks arengu eelduseks on kaasaegsetele nõuetele vastav tänavavõrgustik. Kaasajastamiseks uuendatakse kõnniteede teekate, paigaldatakse moodsad ja energiasäästlikud valgustid ning ehitatakse välja kergliiklusteede järgmine etapp.

Valga linna üldplaneering

Valga linna üldplaneeringus (2007) on kergliikluse all mõistetud jalgsi, jalgrattaga, rulluiskeudega ja talvel suuskadega liikumist. Valga linnas planeeritakse kergliiklusteed luua ühtseks võrgustikuks. Selle ülesandeks saab ligipääsetavuse parandamine ning puhke-, teenindus-, äri- ja elamupiirkondade ühendamine. See on üldine eesmärk, mida hakatakse tõlgendama reaalsel plaanil. Lisaks eelnevale aitab kergliikluse arendamine parandada linna keskkonnaseisundit ja loob võimalused tutvuda linna ajaloolise miljööga.

Valga linna üldplaneeringus (2007) on leitud, et kergliikluse arendamisele aitab kaasa üldplaneeringu säte, millega taotletakse sellist tänavate planeerimist ja projekteerimist, kus eelistatakse väikesemahulisi ning inimsõbralikke lahendusi.

Valga linna üldplaneeringus (2007) on selgitatud, et kergliiklusvõrgu arendamisel jälgitakse põhimõtet, kus jalakäijad ja jalgratturid on üksteisest eraldatud. Võrgu moodustavad ühe- ja kahekülgsed kahesuunalised jalgrattateed, kus eraldusriba hakkab eraldama kergliiklusteid sõiduteedest ja jalgteedest. Jalg- ja jalgrattateed rajatakse parkidesse ning rohelistesse koridoridesse.

Kergliiklusteedega on võimalik muuta koolitee lastele ohutuks. Valga linnas on neli kooli – Valga Põhikool, Valga Gümnaasium, Valga Priimetsa kool ja Valga Kutseõppekeskus. Seega peaks linna kergliiklusteede võrgustik tagama koolilastele ja töötajatele ohutud võimalused kooli ja koju minekuks. Kergliiklusteed koolide juures loovad vajaduse jalgrattaparklate suurendamiseks.

Kehtivas Valga üldplaneeringus (2007) on tehtud ettepanekud rajada kergliiklusteed:

- Pedeli jõe puhkealale (praeguseks välja ehitatud);
- kesklinna ja linnaosade vahele;
- põhitänavatele – jalgrattateed.

3.1.2. Taheva vald

Taheva valla tõmbekeskuseks on Valga linn, mis asub 25 km kaugusel vallakeskusest. Kergliiklust kasutades ei ole vallakeskuse Laanemetsa ja tõmbekeskuse ühendamine igapäevaseks liikumiseks reaalne. Taheva valla kolmeteistkümnes külas elab kokku 736 elanikku, suurimad külad on Hargla, Koikküla ja Laanemetsa (elanikke vastavalt 213; 190; 88). Seega elab ülejäänud kümnes külas 245 elanikku. (Statistikaamet 2014c)

Taheva valla arengukava

Taheva valla arengukava (2010) toob välja, et kergliiklusteed vallas puuduvad, samas on nende järele vajadus. Erinevalt Taheva valla üldplaneeringust on arengukavas kergliiklusteede eesmärgiks välja toodud eelkõige liiklusohutuse tagamine. Seetõttu on oluliseks peetud Hargla kool-Hargla asula marsruuti. Kavandatav kergliiklustee rajatakse paralleelselt Võru-Mõniste-Valga maanteega. Sellega edendatakse kooliealiste hulgas kergliikluse kui peamise liikumisviisi kasvu ning koolitee ohutumaks muutmist. Liiklusturvalisuse suurendamiseks oleks kergliiklusteed vajalikud ka Hargla kooli ja lasteaia juurde ning Koikküla lasteaia ligidusse. Vahendite puudumisel on kergliiklusteede alternatiivina nähtud kõrgendustega vöötradasid.

Taheva valla üldplaneering

Taheva valla üldplaneeringus (2008) ei ole selgitatud kergliiklusteede mõistet, kuid neid kavandatakse eelkõige puhkemajanduse ja loodusturismi arendamiseks. Taheva vallas soovitakse kasutult seisma jäänud kitsarööpeline raudtee muuta turismi kergliiklusteeks, et edendada turismi piiriülesel eesmärgil Läti Vabariigiga. Kergliiklusteed kavandatakse Valga-Ape suunal ning võimaluse korral pikendatakse teed Alukseni.

Lähtuvalt teeseadusest on Taheva valla üldplaneeringus (2008) määratud Võru-Mõniste-Valga tugimaantee äärde viiekümnemeetrine kaitsevöönd kergliiklusteede ehitamiseks. Üldplaneeringus aga ei ole selle ehitamine hetkel ette nähtud.

3.1.3. Karula vald

Karula valla tõmbekeskuseks on Valga linn, mis asub 22 km kaugusel vallakeskusest. Kergliiklust kasutades ei ole vallakeskuse Lüllemäe ja tõmbekeskuse ühendamine igapäevaseks liikumiseks reaalne. Karula vallas on neliteist küla, kus elab kokku 920 inimest. Kõige tihedamalt on inimesed koondunud vallakeskusesse Lüllemäele. Veel on tihedalt asustatud Valga linna ümbritsevad külad – Raavitsa (ligikaudu 50 elanikku, kaugus tõmbekeskusest 6 km) ja Kaagjärve (ligikaudu 230 elanikku, kaugus tõmbekeskusest 11 km). Ülejäänud külades on elanike arv jaotunud ebaühtlaselt. Valla tõmbekeskusest väga kaugel paiknevad Koobassaare ja Rebasemõisa küla, kus iga aastaga jääb elanikke järjest vähemaks. (Statistikamet 2014d)

Karula valla arengukava

Karula valla arengukava (2012) kohaselt on Karula vald aastal 2020 tuntud turismipiirkonnana, kus inimestele on loodud head võimalused sportimiseks ja puhkamiseks. Kohalike elanike heaolu ja turvalisuse suurendamiseks asfalteeritakse tähtsamad teed ning rajatakse kergliiklustee marsruudil Lüllemäe keskus-Lüllemäe kool. Kergliiklustee peamiseks eesmärgiks on luua koolialistele ohutud olud kooli jõudmiseks.

Elanikele loodud head võimalused sportimiseks ja puhkamiseks on Karula vallas tähtsustanud matka-, seiklus- ja suusaradasid. Puhkevõimaluste parandamiseks asuvad rajad mitmekesistel maastikel ning neis pakutakse teenuseid spordivarustuse rentimiseks (Karula valla arengukava 2012). Hetkel on Karula vallas populaarne terviserada, mida saab kasutada jalutamiseks, rattaga sõitmiseks ning suusatamiseks.

Karula valla üldplaneering

Karula valla üldplaneeringus (2008) ei ole selgitatud kergliiklusteede mõistet. Kergliikluse temaatikaga seostuvad ka matkarajad. Kergliiklusteed on mõeldud liikumisharrastuseks, vaba aja veetmiseks looduses ning turismi arendamiseks.

Karula vald on seadnud eesmärgi, mille tulemusena on teedevõrk kvaliteetne ning tagatud on ohutud ja kiired ühendused suuremate keskustega, eelkõige Valga linnaga. Teedevõrgu

korrastamisel peab inimestel olema võimalus tegeleda rahvaspordiga ning veeta vaba aega mitmekesiselt (Karula valla üldplaneering 2008).

Karula valla üldplaneeringus (2008) on ette nähtud kergliiklustee ehitamine kitsarööpalisele raudteele turismi arendamiseks Läti Vabariigiga. Looduses puhkamiseks rajatakse uusi matkaradasid ning hooldatakse olemasolevaid. Lähtuvalt teeseadusest on Võru-Mõniste-Valga tugimaantee äärde määratud viiekümne meetrine kaitsevöönd kergliiklusteede ehitamiseks. Üldplaneeringus aga ei ole ehitamist kavandatud.

3.1.4. Tõlliste vald

Tõlliste valla tõmbekeskuseks on Valga linn, mis asub 19 km kaugusel vallakeskusest. Kergliiklust kasutades ei ole vallakeskuse Laatre ja tõmbekeskuse ühendamine igapäevaseks liikumiseks reaalne. Vallas on kaks alevikku ja kolmteist küla. Tsirguliina ja Laatre alevikus elab kokku 698 elanikku. Suurimad külad on Sooru, Tagula ja Tõlliste (elanikke vastavalt 266; 175; 110 ja kaugus tõmbekeskusest 14 km; 28 km; 15 km). Tõmbekeskuse ümbruses olevas Jaanikese külas elab ligikaudu 50 inimest, kaugus tõmbekeskusest on 8 km. Ülejäänud külades jääb elanike arv ligikaudu 50 hulka. (Tõlliste valla koduleht 2014)

Tõlliste valla arengukava

Tõlliste valla arengukava (2012) kohaselt on kergliikluse eesmärkideks edendada tervisesporti ning parandada teenuste kättesaadavust. Erinevalt Tõlliste valla üldplaneeringust on kehtivas arengukavas kergliiklusteed kavandatud ka liiklusohutuse suurendamiseks.

Praegu kavandatakse kergliiklusteed Sangaste-Tõlliste maantee äärde algusega Laatrest, mis hakkab alevikku ühendama Jõhvi-Tartu-Valga maanteega. Liiklusohutuse suurendamiseks ühendub eelnevalt nimetatud kergliiklustee Jõhvi-Tartu-Valga maantee ja Sooru keskusega (Tõlliste valla arengukava... 2012). Need kaks loodavat teed moodustavad hea võrgustiku, parandades ühendust ja teenuste kättesaadavust mõlema asula vahel ning suureneb ka liiklusohutus, sest kergliiklejad ei pea enam liiklema

sõiduteel. Tihedalt rajatud/rajatavad kergliiklusteed loovad Tõlliste valla ja Valga linna vahel sidusa võrgustiku.

Tõlliste valla üldplaneering

Tõlliste valla üldplaneeringus (2006) ei ole otseselt selgitatud kergliiklusteede mõistet. Üldplaneeringus selgub, et kergliikluse temaatika all mõeldakse jalgrattateid, matkaradu ja liikumisradu. Kergliiklusteed loovad soodsad tingimused aktiivse puhkuse ja tervisespordi harrastamiseks ning on olulised rekreatsioonialad Valga linna elanikele. Kergliiklusteede ülesandeks on ka puhkealade ühendamine kohalike väärtustega.

Tõlliste valla üldplaneeringus (2006) on välja toodud olemasolevad või perspektiivsed kergliiklusteed:

- Laatre terviserada;
- Jõhvi-Tartu-Valga maantee kõrval olev 12 km pikkune jalgrattatee (ühendab Valga linna ja Tsirguliina risti);
- Sangaste-Tõlliste maantee kõrval;
- Perspektiivne Sooru jalgrattaring.

3.1.5. Õru vald

Õru valla tõmbekeskuseks on Valga linn, mis asub 20 km kaugusel vallakeskusest. Kergliiklust kasutades ei ole vallakeskuse Õru ja tõmbekeskuse ühendamine igapäevaseks liikumiseks reaalne. Vallas on üks alevik ning kaheksa küla. Elanike arv on kõigest 485, tegemist on Valgamaa kõige hõredamalt asustatud vallaga. Inimesed on koondunud maantee äärde ning kaugemal paiknevates küldes on elanikke vähe. (Õru valla koduleht 2014)

Õru valla arengukava

Õru valla arengukava (2008) kohaselt on vallas head sportimisvõimalused. Kergliiklusteede eesmärgiks on tõsta elanike kehalist aktiivsust, soodustada turismi ning suurendada kergliiklejate ohutust. Heade sportimisvõimaluste arendamiseks ning turismi soodustamiseks on ette nähtud matkarajad, mida on võimalik kasutada jalutamiseks,

jalgrattaga sõitmiseks ja talvel suusatamiseks. Matkarajad rajatakse nii, et inimestel oleks võimalik tutvuda kohaliku ümbrusega (mälestised, loodusobjektid jne). Turismi matkarajad rajatakse Unikülla ja Kivikülla.

Õru valla arengukavas (2008) on leitud, et kergliiklejatele väga ohtlikuks kohaks on Jõhvi-Tartu-Valga riigimaantee äärne ala. Arengukavas on leitud, et riigimaanteeäärse ala muudab ohtlikuks eraldusriba puudumine ning autojuhtide kiiruseületamine. Olukorra lahendamiseks on vaja riigimaantee äärde ehitada kergliiklustee või kasutada muid sobilikke alternatiive.

Õru valla üldplaneering

Õru valla üldplaneeringus (2006) ei ole kasutatud ega selgitatud kergliiklusteede mõistet. Valla planeeringus on kergliikluse temaatikaga seostatud jalgrattateid, matkaradu ning liikumisradu. Teede ja radadega soovitakse arendada kvaliteetset elukeskkonda, tõstetakse elanike teadlikkust tervislikest eluviisidest ning aidatakse kaasa selle aktiivsuse tõstmisele.

Õru valla üldplaneeringus (2006) on aktiivse puhkuse veetmiseks ja tervisespordi harrastamiseks määratud jalgrattateed, matkarajad ning liikumisrajad. Jalgrattateede jaoks on reserveeritud Jõhvi-Tartu-Valga ja Oruste-Mõneku-Tsirguliina maanteede äärne ala.

3.1.6. Tõrva linn

Tõrva linna elanike arv on 2716, viimase aasta jooksul on märgata kerget trendi elanike arvu vähenemisest. Tõrva linn on tõmbekeskuseks Helme, Hummuli ja Põdrala vallale. Eelnimetatud valdades elab kokku 3456 inimest (vastavalt 1882; 825; 746). Potentsiaalsed kergliiklejad vallas asuva kodu ja linna vahel on Helme vallas Kirikukülas, Patkulas ja Möldre külas ning Helme alevikus. Nendes asustusüksustes on kokku ligikaudu 1000 elanikku. Reaalselt teenindab Tõrva linn 6149 elanikku. (Statistikaamet 2014e, 2014f, 2014h, 2014i)

Tõrva linna arengukava

Tõrva linna arengukava (2010) kohaselt on Tõrva 2025. aastal piirkond, kus inimestele on tagatud erinevad sportimisvõimalused. Kehtivas arengukavas on leitud, et senimaani on sportimisvõimalused soodsad vaid suvehooajal (keskmine temperatuur +5°C). Aastaringsete sportimisvõimaluste loomiseks kavandatakse Riiska järve äärde uus puhkeala. Kergliiklusteid on võimalik kasutada ka öösel, sest nad on valgustatud ning neid saab kasutada ka võistluste ja tähtpäevade pidamiseks.

Sarnaselt Tõrva linna üldplaneeringule tuuakse kehtivas arengukavas (2010) välja, et kergliikluste planeerimisel tehakse tihedat koostööd lähedalolevate valdadega, eelkõige Helme vallaga (ümbritseb rõngasvallana).

Tõrva linna üldplaneering

Tõrva linna üldplaneeringus (2005) ei ole selgitatud kergliikluste mõistet, kuid neid peetakse Tõrva linnas olulisteks. Käesolevas planeeringus on kergliikluste all mõeldud matka- ja suusaradasid ning jalg- ja jalgrattateid. Erinevad kergliikluste tüübid moodustavad ühtse võrgustiku.

Tõrva linna üldplaneeringus (2005) on märgitud, et Tõrva linna ümbritseb rõngasvallana Helme vald. Kohalik omavalitsus on oluliseks pidanud kergliikluste rajamist ümbritsevas Helme vallas. Kergliikluste asemele on Tõrva linna territooriumile rajatud uued ja rekonstrueeritud kõnniteed. Seoses haldusreformiga korraldatakse läbirääkimisi ühinemiseks.

Tõrva linnas on palju haljasalaid, parke ja metsi, mis on kehtivas Tõrva linna üldplaneeringus (2005) loetud linnale positiivseks mõjuks. Üheskoos moodustavad eelpool loetletud alad katkematu roheline võrgustiku, mis soodustab Tõrva linnas kergliikluste rajamist. Õhne ja Riiska jõe ning Vanamõisa järve ääres olevad matkarajad on rajatud haljasaladele ning nende eesmärgiks on leevendada inimõju loodusele.

Tõrva linna üldplaneeringus (2005) seati eesmärgiks projekt, mille ülesandeks oli elanike vaba aja võimaluste mitmekesistamine. Projekti tulemusena rajati Tõrva linna ümber olevasse rohelistesse võrgustikku õpperada, mis täidab matkaraja funktsiooni. Linnaäärsete

matkaradade juures on autoliiklus täielikult keelatud. Matkaradu saab kasutada jalutamiseks, jalgrattaga sõitmiseks ning talvel suusatamiseks.

Kehtiva Tõrva linna üldplaneeringuga (2005) on kindlaks määratud järgmised marsruudid:

- matkarada Vanamõisa järvest Riiska järveni;
- matkarada Tikste orust Keisripalu metsani;
- kergliiklustee Öhne jõe ääres;
- kergliiklustee Kase tänava sillast Pargi tänavani.

3.1.7. Helme vald

Helme valla tõmbekeskuseks on Tõrva linn, mis asub 3 km kaugusel vallakeskusest. Kergliiklust kasutades on Helme, Patküla, Möldre ja Kirikuküla ühendamine tõmbekeskusega igapäevaseks liikumiseks reaalne. Helme vallas elab 1882 elanikku. Helme vallas on üks alevik ja neliteist küla. Elanikkond on tihedamalt koondunud Tõrva linna vahetus läheduses olevatesse asustusüksustesse – Helme alevikku ning Patküla, Kirikuküla, Linna ja Möldre küladesse (elanikke ligikaudselt vastavalt 150; 190; 150; 400; 85). Kaugemates külades on elanikud jaotunud ebahühtlaselt. (Statistikaamet 2014f)

Helme valla arengukava

Helme valla arengukava (2014) kohaselt aitab kergliiklusteede rajamine mitmekesisendada kohalike elanike vaba aja veetmise võimalusi. Valla territooriumil valminud kõnni- ja jalgteele, Helme-Linna küla marsruudil, planeeritakse tulevikus rajada valgustus. Vaba aja veetmise võimaluste suurendamiseks kavandatakse veel neli kergliiklusmarsruuti:

- Tõrva-Rulli kergliiklustee;
- Tõrva-Roobe kergliiklustee;
- Tõrva-Patküla kergliiklustee;
- Taagepera-Ala matka- ja suusarada.

Helme valla üldplaneering

Helme valla üldplaneeringus (2009) ei ole selgitatud kergliiklusteede mõistet. Planeeringus on kergliikluse temaatikaga seostatud kõnni- ja jalgteid ning matkaradu. Teede ja radade peamiseks ülesandeks on võimaldada jalakäijatel ning jalgratturitel ohutult liigelda. Lisaks saab tutvuda kohaliku looduse ja vaatamisväärtustega ning tegeleda spordiga.

Helme ümbrus on tuntud atraktiivse ja kõrge keskkonnaväärtusega piirkonnana. Sellest lähtuvalt on kehtivas Helme valla üldplaneeringus (2009) valla ruumilise arengu põhimõteteks arendada ja mitmekesistada turismiteenuseid ja puhkevõimalusi ning säilitada looduskeskkonda. Selleks on rajatud Helme ja Linna küla vahele kõnni- ja jalgtee. Väärtuslike objektide tutvustamiseks näeb kehtiv Helme valla üldplaneering (2009) ette, et kergliiklusteede võrgustik tuleb korraldada nii, et tekiks sidus võrgustik kergliiklusteede ja väärtuslike objektide vahel.

3.1.8. Hummuli vald

Hummuli valla tõmbekeskuseks on Tõrva linn, osaliselt ka Valga linn. Valla kaheksas külas ja ühes alevikus elab 825 elanikku. Hummuli vallas on rahvastik enim koondunud Hummuli, Soe ja Piiri küladesse. Üldiselt võib järeldada, et rahvastik koondub pigem Öru ja Helme valla piiride äärde ning valla sisemaa on peaaegu inimtühi. Selle põhjuseks võib olla tõmbekeskuste vahetu lähedus. Hummuli aleviku, Alamõisa, Piiri, Kulli, Ransi ja Soe küla (kaugused tõmbekeskusest vastavalt 16 km, 21 km, 14 km, 16 km, 18 km, 16 km) inimesed käivad teenuseid tarbimas pigem Valga linnas. Jeti, Puide ja Aistra küla (kaugus tõmbekeskusest vastavalt 11 km, 9 km, 13 km) elanikud käivad teenuseid tarbimas pigem Tõrva linnas. Kergliiklust kasutades ei ole valla asustusüksuste ja tõmbekeskuse ühendamise igapäevaseks liikumiseks üldjuhul reaalne, kuid mõeldav. (Statistikaamet 2014h; Hummuli valla üldplaneering 2009)

Hummuli valla arengukava

Hummuli valla arengukava (2013) kohaselt aitab kergliiklusteede rajamine kaasa liikumisharrastuse kasvule ning elavdab külaliikumist. Valla arengukava juurde kuuluvast tegevuskavast selgub, et aastatel 2007-2016 rajatakse küladesse mitmeid matkaradu, mille

puudumist heideti ette SWOT-analüüsis. Hummuli parki on kavandatud matkarada ja tihedama liiklusega sõiduteede äärde kergliiklusteed.

Hummuli valla üldplaneering

Hummuli valla üldplaneeringus (2009) on kasutatud kergliiklusteede mõistet. Kergliiklusteede all on mõistetud suusa-, jooksu-, tervise- ja matkaradu. Kavandatavad rajad pakuvad inimestele mitmekesiseid sportimis- ja puhkevõimalusi, lisaks suurendatakse inimeste liiklusohutust. Puhkevõimaluste mitmekesistamiseks on valmimisel Hummuli aleviku ja Soe küla maadele rajatav puhkeala, mis hõlmab Hummuli mõisa ja Väikese Emajõe vahelist ala. Alale on planeeritud suusa- ja jooksurajad, liikumisteed, valgustatud suusa- ja terviserada ning matkarajad jalgsi ja jalgrattaga liikumiseks.

Kehtivas Helme valla üldplaneeringus (2009) kavandatakse kergliiklusteid ka liiklusturvalisuse tõstmiseks. Seetõttu on määratud perspektiivne kergliiklustee Piiri ristteest Soe küla keskmeni, asudes Valga-Uulu ja Asu-Soe riigimaanteed ääres. Uute elamumaade rajamisel ja vanade laiendamisel tuleb liiklusturvalisuse tagamiseks arvestada ruumiga kergliiklusteede ehitamiseks. Hummuli valla üldplaneeringus on selleks kavandatud kergliiklustee Asu-Soe riigimaantee ääres.

3.1.9. Põdrala vald

Põdrala valla tõmbekeskuseks on Tõrva linn, mis asub 14 km kaugusel vallakeskusest. Kergliiklust kasutades ei ole vallakeskuse Riidaja ja tõmbekeskuse ühendamine igapäevaseks liikumiseks kuigi reaalne. Põdrala valla 14 külas elab 746 elanikku. Suurema asustustihedusega piirkonnad on Pori, Lõve, Riidaja ja Pikasilla külad ning Leebiku küla ja selle ümbrus. Hõredama asustustihedusega külad paiknevad valla äärealadel. Eelnevalt loetletud tihedama asustusega piirkondi oleks hea ühendada kergliiklusteedega, sest need ei paikne üksteisest eriti kaugel. (Statistikaamet 2014i)

Põdrala valla arengukava

Põdrala valla arengukavas (2012) on ette nähtud kergliiklustee rajamine marsruudil Riidaja keskus-Riidaja kool. Tänapäevaks on kergliiklustee rajatud ning loob turvalised võimalused koolis ja valla keskses käimiseks.

Põdrala valla üldplaneering

Põdrala valla planeeringus (2007) ei ole kasutatud ega selgitatud kergliiklusteede mõistet. Planeeringus on kergliikluse temaatikaga seostatud loodus- ja matkaradasid, mis rajatakse Väikese Emajõe aladele. Kavandatavad rajad hakkavad ühendama turismiobjekte ning mitmekesistama vaba aja veetmise võimalusi.

3.1.10. Otepää vald

Otepää vallas on üks vallasisene linn ja 21 küla. Suurimad külad on Vana-Otepää, Pühajärve, Otepää ja Sihva. Otepää valla elanike arv on 3737. Otepää vallasisene linn on tõmbekeskuseks Otepää, Sangaste, Puka ja Palupera vallale. Eelnimetatud valdades elab kokku 7829 inimest (vastavalt 3737; 1293; 1533; 1266). Tõmbekeskuse ümbruses olevas Sangaste valla Risttee ja Restu külas on elanikke ligikaudu 90, Puka valla Meegaste külas ligikaudu 50 ja Palupera valla Miti ja Neeruti külas ligikaudu 80. Reaalselt teenindab Otepää vald 11566 elanikku. (Statistikaamet 2014j)

Otepää valla arengukava

Otepää valla arengukava (2007) kohaselt on 2020. aasta Otepääl suurepäraseks võimalused tegeleda liikumisharrastusega. Sportlastel on võimalik kasutada tipptasemel suusa-, jalgratta- ning matkaradasid. Väga head sportimisvõimalused toovad valda rohkesti tippportlasi. Aktiivse puhkuse harrastajatele loodud rajad ja kergliiklusteed on märgistatud. Neid radu on võimalik kasutada tervisespordi edendamiseks, kauni Pühajärvega tutvumiseks ning vaba aja veetmiseks.

Otepää valla üldplaneering

Otepää valla üldplaneeringu (2013) kohaselt on kergliiklusteed riigi- või kohaliku maantee ääres autoliiklusest eraldatud ja/või omaette paiknevad jalgratta- ja jalgteed. Kergliiklusteede eesmärgiks on soodustada tervislikku liikumisviisi ning vähendada autoliiklust. Kergliiklusteed loovad head võimalused puhkamiseks ja vaba aja veetmiseks.

Kehtivas Otepää valla üldplaneeringus (2013) on Otepää valda iseloomustatud tähtsa puhke- ja turismipiirkonnana, kus on välja arendatud puhkealad ja maastikud. Kergliiklusteede kavandamisel määratakse puhkealadele erinevad kergliiklusteede tüübid – jalgratta-, matka-, liikumis-, tervise- ja suusarajad. Selline lähenemine võimaldab veeta vaba aega mitmekesiselt. Erinevat tüüpi kergliiklusteed peavad olema sidusad ning moodustama võrgustiku.

Kergliiklusteede kavandamisel tehakse kehtiva Otepää valla üldplaneeringu (2013) kohaselt koostööd Sangaste, Puka, Palupera ja Valgjärve vallaga. Esimesele kolmele on tõmbekeskuseks Otepää vallasisene linn. Koostöös naaberomavalitsustega on kergliiklusteede väljaehitamine otstarbekas ja vajalik kõigi suuremate maanteede ääres, sidudes kergliiklustee ühtseks võrgustikuks koostööd teinud valdade kergliiklusteedega.

Otepää vallas on leitud, et kergliiklusteede rajamine toob kaasa vajaduse jalgrattaparklate järele. Otepää valla üldplaneeringus (2013) on täpsustatud, et need rajatakse Otepää keskuse territooriumile, võttes arvesse kindlad põhimõtted ja tingimused (üheks neist on arvestamine jalgrattaparklate rajamise vajadusega).

Kehtivas Otepää valla üldplaneeringus (2013) on välja toodud, et Otepää valla territooriumil paiknevad lisaks valla kergliiklusteedele ka üleriigilise tähtsusega Tartu suusa- ja rattamaratoni rajad. Tervisespordi edendamiseks kavandatakse perspektiivne liikumistrada, mille tulemusena Otepää-Kääriku kergliiklustee ühendatakse Tartu Maratoni suusarajaga. Veel kavandatakse omavahel ühendada Otepää-Nüpli-Sihva sporditee ja Otepää-Kääriku kergliiklustee.

Olulisemad kergliiklusteede marsruudid Otepää valla üldplaneeringus (2013):

- Pühajärve-Pukamõisa kõrvalmaantee ääres Kannistiku külani;
- Rõngu-Otepää-Kanepi tugimaantee ääres Palupera ja Vana-Otepää suunal;
- Tatra-Otepää-Sangaste tugimaantee ääres Tartu suunal kuni alajaamani;
- Sangaste suunal Munamäe puhkekeskuseni;
- Perspektiivne kergliiklustee Kääriku spordikeskusest Kuutsemäe spordikeskuseni.

Otepää valla liikumisrajad kehtivas Otepää valla üldplaneeringus (2013):

- Otepää-Nüpli-Sihva sporditee;
- Otepää-Kääriku jalg- ja jalgrattatee;
- Tartu Maratoni suusarada;
- Rattamaratoni rada;
- Kekkose rada ja Kääriku suusa- ja matkarada;
- Pühajärve matkarada;
- Pühajärve tunnetusrada ja Murrumetsa matkarada;
- Apteekrimetsa spordi- ja matkarajad;
- Tehvandi suusamatkarada;
- Tehvandi suusarajad;
- Otepää Seikluspargi rada.

3.1.11. Sangaste vald

Sangaste valla tõmbekeskuseks on Otepää vallasisene linn, mis asub 20 km kaugusel vallakeskusest. Kergliiklust kasutades ei ole vallakeskuse Sangaste ja tõmbekeskuse ühendamine igapäevaseks liikumiseks reaalne. Sangaste valla kolmeteistkümnes külas ja ühes alevikus elab 1293 inimest. Suurem osa elanikest on koondunud Sangaste ja Keeni alevikku. Tihedamalt on asustatud ka Lauküla, Tiidu küla ja Ädu lõunapoolne osa. (Statistikaamet 2014k)

Sangaste valla arengukava

Sangaste valla arengukava (2012) kohaselt on kergliiklusteede eesmärgiks mitmekesistada vaba aja veetmise võimalusi. Kergliiklusteid on nähtud ka tervisespordi arendajatena.

Seetõttu rajatakse Sangaste valda mitmeid matka-, jalutus-, suusa- ja terviseradu. Arengukava oli ette näinud kergliiklustee rajamise marsruudil Sangaste-Keeni, mis on praeguseks välja ehitatud.

Sangaste valla üldplaneering

Sangaste valla üldplaneeringus (2006) ei ole kasutatud ega selgitatud kergliiklusteede mõistet. Käesolevas planeeringus on kergliiklusteede temaatika all mõeldud matkaradu, jalg- ja jalgrattateid. Kergliiklusteede eesmärgiks on liiklusohutuse tagamine, vaba aja veetmise võimaluste mitmekesistamine ning looduslike ja kultuuriliste väärtuste ühendamine.

Kehtiva Sangaste valla üldplaneeringuga (2006) sooviti rajada jalgrattatee marsruudil Keeni südamik-Sangaste alevik ja valgustatud jalgrattatee marsruudil Lossiküla-Sangaste. Praeguseks on mõlemad teed valminud. Tingitult valla väikesest eelarvest loobuti esialgselt plaanist, mistõttu jalgrattatee Lossiküla-Sangaste marsruudil pole valgustatud.

3.1.12. Puka vald

Puka valla tõmbekeskuseks on Otepää vallasisene linn, mis asub 20 km kaugusel vallakeskusest. Kergliiklust kasutades ei ole vallakeskuse Puka ja tõmbekeskuse ühendamine igapäevaseks liikumiseks reaalne. Puka valla kaheksateistkümmes külas ja ühes alevikus elab 1533 inimest. Puka vallas on elanikkond koondunud Puka alevike ümbrusesse ja Aakre külla, otstarbekas oleks kahe asustusüksuse ühendamine, sest nende vahemaa on 5 km. Kohati on elanikke rohkem ka Kuigatsi ja Soontaga küla keskmets. Üldiselt võib märgata, et väljapoole Puka alevikku ja Aakre küla väheneb elanike arv oluliselt. (Statistikaamet 2014l)

Puka valla arengukava

Puka valla arengukava (2013) kohaselt aitab kergliiklusteede rajamine mitmekesistada noorte vaba aja veetmise võimalusi, arendada rahvasporti ning propageerida tervislikke eluviise. Kergliiklusteede kavandamisel on rohkem rõhku pööratud matka- ja terviseradade

rajamisele. Asfalteeritud kergliiklustee soovitakse rajada vaid marsruudil Pukamõisa-Puka Keskkool-Puka raudteejaam.

Puka valla üldplaneering ja Puka aleviku osaüldplaneering

Puka valla üldplaneeringus (1999) ja Puka aleviku osaüldplaneeringus (2002) ei ole kasutatud ega selgitatud kergliiklusteede mõistet. Lähtuvalt teeseadusest on määratud sõiduteede äärde viiekümne meetri kaitsevöönd, kuhu on võimalik rajada kõnni- ja jalgteid.

3.1.13. Palupera vald

Palupera valla tõmbekeskuseks on Otepää vallasisene linn, mis asub 16 km kaugusel vallakeskusest. Kergliiklust kasutades ei ole vallakeskuse Hellenurme ja tõmbekeskuse ühendamine igapäevaseks liikumiseks kuigi reaalne. Valla neljateistkümmes külas elab 1266 elanikku. Elanikkond on koondunud Rõngu valla ligiduses olevatesse piirkondadesse – Hellenurme alevikku ning Urmi, Palupera, Pastaku ja Mäekooga küladesse. Suurema asutusega on ka Nõuni küla (kaugus tõmbekeskusest 9 km), mis teenindab läheduses olevaid külasid – Päidla, Neeruti, Lutike ja Makita. Valla keskpaigas olev Räbi küla ning läänepoolne osa Päidla külast on peaaegu inimtühjad. (Statistikaamet 2014m)

Palupera valla arengukava

Palupera valla arengukavas (2007) nähakse kergliiklusteid elukeskkonna ja puhkepiirkonna atraktiivsuse tõstjatena. Palupera vallas soovitakse välja arendada võrgustik, kuhu kuuluvad matka-, tervise ja liikumisrajad. Rajatav võrgustik mitmekesistab tingimusi spordiga tegelemiseks ja vaba aja veetmiseks.

Palupera valla üldplaneering

Palupera valla üldplaneeringus (2011) on kasutatud ja selgitatud kergliiklusteede mõistet. Kergliiklusteed on riigi- või kohaliku maantee ääres autoliiklusest eraldatud ja/või omaette paiknevad jalgratta- ja jalgteed. Kergliiklusteede eesmärkideks on ohutuse, ligipääsetavuse

ja kättesaadavuse parandamine tõmbekeskuste vahel, tervislike eluviiside propageerimine ja keskkonnasõbralike liikumisviiside soodustamine.

Kehtivas Palupera üldplaneeringus (2011) on väljatoodud, et kergliiklusteede kavandamisel tehakse koostööd tõmbekeskusega, mille tulemusena paranevad teenuste kättesaadavused valdade vahel. Vastavalt teeseadusega on sõiduteede äärde määratud viiekümnemeetrine kaitsevöönd kergliiklusteede rajamiseks. Tihedama asustusega kohtadesse planeeritakse rajada valgustatud kergliiklusteed. Veel kavandatakse matkaradasid Nõuni ja Päidla järve ümber.

4. TULEMUSED

4.1. Küsimustik kohalikele elanikele

Küsimustiku esimene põhiteema selgitas välja, et Valga maakonna elanikud kasutavad peamise liikumisvahendina autot. Valga ja Tõrva linnas kasutab noorem elanikkond kooli minekuks autotranspordi võimalusi. Väiksemates maakonna asulates, kus koole pole ja lapsed peavad õppima teises asulas, kasutatakse koolibussi. Täiskasvanud kasutavad tööle minekuks autot, maalistes asulates on selle põhjuseks töökoha asumine tõmbekeskuses. Kergliiklust eriti ei kasutata, sest kaugused tõmbekeskustest on Valga maakonnas pikad ning seetõttu ei ole igapäevane liikumine kergliiklusteid pidi reaalne. Ka linnalistes asulates eelistavad inimesed kasutada autotransporti, kuid sobilike ilmastiku tingimustega on inimesed nõus tööl käimiseks läbima kuni 3 km, kasutades kergliiklust. Poes käimiseks kasutavad inimesed autot või lähevad jala, sest jalgrattaga on keeruline vedada raskeid poekotte ning inimesed muretsevad jalgratta turvalisuse pärast. Trenni/huviringi eelistavad inimesed minna jala või jalgrattaga, vähesel määral ka autoga. Kui strateegilistes dokumentides on üheks kergliikluste funktsiooniks kättesaadavuse parandamine, siis linnalistes asulates kasutavad elanikud neid eelkõige liikumisharrastuse eesmärgil. Samas aga linnade ümber olevates asulates võib märgata, et inimesed kasutavad kergliiklusteid ühest kohast teise liikumisel.

Valga maakonna elanikud tunnevad kergliiklusteedest puudust. Valga linnas kasutatakse aktiivselt Pedeli paisjärve ümber rajatud teed, kuid leitakse, et kergliiklusteid oleks vaja ka linnaäärsetele aladele, näiteks Võru tänavale. Teiste kohalike omavalitsuste inimesed leiavad, et kergliikluste vähesuse tõttu ei saa neid kasutada nii nagu sooviks.

Küsimustiku teine põhiteema selgitas välja sobivama pikkusega vahemaad, kasutades erinevaid liikumisviise. Valga maakonna kohalike omavalitsuste elanikud on jalgrattaga kooli/töö ja kodu vahel liikumiseks nõus läbima 0,5 - 4 km, liikumisharrastuse korral kuni 10 km. Liikumisharrastuse eesmärgil jalgsi liikudes on inimesed nõus läbima

maksimaalselt 7 km, kooli/töö ja kodu vahel liikumiseks ei taheta käia üle 1 km. Rulluisutamiseks ja kepikõnniks on sobilik vahemaa keskmiselt 7 km.

Küsimustiku kolmas põhiteema selgitas välja, et Valga maakonna kohalike omavalitsuste olemasolevatel kergliiklusteedel toimub sesoone liikumine. Inimesed kasutavad kergliiklusteid suvehooajal (õhutemperatuur soojem kui +5°C) keskmiselt nädalas korra või kaks, talvel muutub kergliiklusteede kasutamine minimaalseks.

Küsimustiku neljas põhiteema selgitas välja, et kergliiklusteed on üldiselt ohutud, kuid neil esineb puudusi. Enamik inimesi leidsid, et kergliiklusteed on liiga kitsad, jalgratturid kardavad kokkupõrkeid ootamatult liikuvate jalakäijatega ning jalakäijad kardavad kokkupõrkeid kiiremini liikuvate ratturite ja rulluisutajatega. Seetõttu on inimesed seisukohal, et jalakäijad ja jalgratturid tuleb eraldada. Küsimustikust ei selgunud, kas seda soovitakse kõikide teede puhul või on probleemid vaid teatud laiusega teedega. Veel leidsid nad, et eraldusriba laius kergliiklustee ja sõidutee vahel on liiga väike. Samas inimestele ei meeldi ka loodusesse ehitatud kergliiklusteed, mis paiknevad autoteedest täiesti eemal, sest seal on pime. Valgustuse puudulikkust esineb peaaegu kõikide kergliiklusteede ääres. Inimestele meeldivad kõige rohkem kergliiklusteed, mis on haljasribaga ja/või kraaviga eraldatud iseseisvad teed. Täiesti vastuvõetamatu on kergliiklustee, mis paikneb samal tasapinnal sõiduteega.

Küsimustiku viies põhiteema selgitas välja, et inimesed peavad pinkide olemasolu kergliiklusteedel tähtsaks ning liiklusmärke ja teemärgiseid on vajalikul määral ja nad on arusaadavad. Inimesed leidsid, et pingid peaksid asuma iga 500 meetri järel ja ilusa vaatega kohtades. Kindlasti võiks pingid olla ka tee alguses ja lõpus. Olemasolevatel kergliiklusteedel on pinke vähe või nad puuduvad.

Küsimustiku kuues põhiteema selgitas välja, et valdades elavad inimesed soovivad kergliiklusteede marsruute vallakeskuse ja külade vahel kooli/tööle minemiseks ja teenuste tarbimiseks. Linnaelanikud soovivad kergliiklusteede kaudu jõuda Valga rongijaama, suurematesse kauplustesse, kooli, trenni, randa, mänguväljakule ja mõnda teisse asulasse. Konkreetselt toodi välja kergliiklusteede marsruudid Sangaste-Sihva ja Tõrva-Valga. Veel esitati soov Valga linnapargi rekonstrueerimiseks, luues asfaltkattega teed, et oleks võimalik tegeleda liikumisharrastusega (kepinkõnd, rulluisutamine, jalgrattaga sõitmine jm).

4.2. Küsimustik ametnikele kergliikluse teemadel

Vallaametnikele koostatud küsimustikule vastas viis valda – Tõlliste, Õru, Palupera, Hummuli ja Helme vald. Küsimustiku teemade põhjal viidi läbi vabas vormis intervjuu Valga linna maanõunikuga. Kuue kohaliku omavalitsuse vastuste põhjal on võimalik teha mitmeid järeldusi.

Vallaametnikud ei ole kergliiklusteede olemasolu ja olukorraga rahul. Küsimustikule vastanud valdades on vaid mõned üksikud kergliiklusteed. Hummulis on rajatud kõigest 100 m kergliiklusteed, Palupera külas 900 m ja Palupera vallakeskuses Hellenurmes 325 m. Tõlliste vallas on kergliiklustee Jõhvi-Tartu-Valga maantee ääres. Vallaametnikud on seisukohal, et kergliiklusteid võiks olla rohkem.

Kergliiklusteede hooldus

Kergliiklusteede hooldusrutiinid on valdades kohati erinevad. Hooldamiseks otsib kohalik omavalitsus teedehooldaja, kes määrab vajalikud tegevused ja teostamise sageduse. Palupera vallas kaasatakse kergliiklusteede hooldamisse ka inimesi, kes on kriminaalametnike poolt suunatud üldkasulikule tööle. Selline lähenemine võimaldab kohalikul omavalitsusel hoida teede hoolduse arvelt kulusid kokku.

Kevad-suvisel perioodil toimub teeäärte niitmine ja teede harjamine (üldjuhul kaks korda), mille käigus eemaldatakse kergliiklusteelt puuoksad, käbid, lehed jms. Tõlliste vallas on täheldatud, et kergliiklusteid kasutatakse enamasti sportimiseks jooksjate, rulluisutajate ja suusatajate poolt, mis tähendab, et teede õigeaegne hooldamine on väga vajalik. Tõlliste vallas sõltuvad hooldusrutiinid valdavalt ilmastikuoludest. Palupera vallas on kergliiklusteede ääres ka prügikastid, mistõttu lisandub tavapärasele hooldusele veel prügikastide tühjendamine.

Valdade talvine kergliiklusteede hooldus kujutab endast lume lükkamist. Kergliiklusteedele, mida kasutatakse suusatamiseks, tehakse sisse suusarajad ning aeg-ajalt neid hooldatakse. Palupera vallas on kergliiklusteed pidevalt kasutuses ka talvel, seepärast hõlmab talvine hooldus libedatõrjet.

Küsitlusele vastanud valdades on kergliiklusteid vähe, seetõttu hooldatakse talvel kõiki kergliiklusteid ühesuguse intensiivsusega. Tõlliste vallas ei tegeleta libeda- ega lumetõrjega, talvel kasutavad kergliiklusteid valdavalt suusatajad. Öru, Palupera, Hummuli ja Helme vallas kergliiklusteid suusaradadena ei kasutata, lume- ja libedatõrjet tehakse vastavalt vajadusele.

Kergliiklusteede hoolduse hind on valdades erinev. Tõlliste ja Palupera vallas maksab 1 km hooldus suvel ja sügisel keskmiselt 40-60 eurot. Hinnad kujunevad tehnika tunnihinna, kütte, prügikottide jms baasil. Palupera vallas maksis eelmisel talvel 1,2 km hooldus koos käibemaksuga ca 1300 eurot, Tõlliste vallas on suusaradade hooldamine arvatavasti odavam. Küsimustikule vastanud valdadest on kergliiklusteid kõige odavam ülal pidada Helme vallas, suvel on hooldus kilomeetri kohta 10 ja talvel 28 eurot. Hinnad on suhtelised, sest need kujunevad teostatavate hooldustööde põhjal.

Tõlliste ja Öru vallas ei ole ühe tee osakaal eelarves eriti oluline ning seetõttu pole kergliiklusteede hooldamiseks kulunud vahendeid eelarves eraldi välja toodud. Palupera vallas kulub kergliiklusteede hooldamiseks ühe kalendriaasta jooksul 2360 eurot (1000 sellest elektrile) ning Hummuli vallas 0,5% eelarvest. Siiski leiavad valla ametnikud, et peale kergliiklusteede ehitamist saavad omavalitsused edasiste teehoolduse kuludega hakkama.

Kergliiklusteed on vajalikud

Valga maakonna kohalikud omavalitsused ei ole võimelised ise ehitama uusi kergliiklusteede lõike, see on viinud omavalitsused olukorrani, kus enamus raha oodatakse eelkõige riigilt või struktuurifondidest.

Kohalike omavalitsuste ametnikud andsid hinnangu, et kergliiklusteed on valla elanikele pigem kasulikud ja majanduslikult õigustatud. Kõik küsimustele vastanud ametnikud leidsid, et kergliiklusteid on vaja eelkõige ohutuse tagamiseks. Kõigepealt tuleb tagada ohutus koolide, lasteaedade ja supluskohtade juures ning alles siis seatakse eesmärgiks spordivõimaluste pakkumine. Nagu varasemalt välja tuli on kohalike omavalitsuste investeerimisvõime väike ning seetõttu ei ole võimalik ehitada kergliiklusteid nii palju kui

soovitakse. Helme valla ametnik on seisukohal, et ohutus ja rahulolu peavad olema kõigile elanikele tagatud.

Kergliiklusteede olemasolu ei ole soodustanud ega pärssinud mingeid teisi eluvaldkondi. Pigem on kergliiklusteed soodustanud lastele ja eakatele liiklemist ning sellega suurendanud inimeste heaolu.

Kergliiklusteede kavandamine

Tõlliste vallas toimub uute kergliiklusteede kavandamine läbi arengukava. Õru ja Palupera vallas on kergliiklusteid kajastatud nii üldplaneeringus kui ka arengukavas. Kavandamisest ainult on vähe – Nõunis, Palupera vallas, koostati 2013. aastal projekt, mis ootab siamaani oma järjekorda tehoiukavasse saamisel. Ka Hummuli ja Helme vallas toimub kergliiklusteede kavandamine läbi arengukava ja üldplaneeringu, kuid rahastust oodatakse riiklikest programmidest ja Maanteeameti toetustest.

Mõeldes viimastel aastatel ehitatud/korrastatud kergliiklusteede, jõuti Helme ja Palupera vallas otsusele rajada kergliiklustee, kui vallal oli selge visioon otsiti rahastusmeetmed plaani teostamiseks. Selline kergliiklusteede kavandamine on tasakaalustatud ning arvestab arengukavas seatud eesmärkidega. Õru vallas toimub pigem juhuslik protsess, kus avanenud rahastusprogrammi vahendid kasutatakse kiiresti ära ja kiire otsustusprotsessi tulemusena leitakse sobilik teelõik, mida rajada. Siiski on kohaliku omavalitsuse ametnikud arvamusel, et kindla kava järgi tegutsemine oleks mõistlikum.

Kui valla ametnikud on küsinud elanikelt ja ettevõtjatelt soovitusi vajalike kergliiklusteede ühenduste või nende ehitusjärjekorra kohta, on nad saanud mõistlikke ettepanekuid. Kergliiklusteede ehitamisel tehakse koostööd ka maaomanikega.

Kohalikud omavalitsused ei ole eriti sobilikuks pidanud kergliiklusteede asemel alternatiivide kasutamist. Siiski on mõned omavalitsused kasutanud jõeületusi, ülekäiguradasid, poste, liiklusmärke jms.

Üldiselt on kohalikud omavalitsused seisukohal, et maakonda katvat kergliiklusteede võrgustikku pole veel välja kujunenud. Võimaluse korral tuleb võrgustiku moodustamiseks

üksikud lõigud omavahel ühendada. Lõputöö autor järeldeb, et kergliiklusteed on tänasel päeval uus trend ning korraliku võrgustiku väljakujunemine võtab veel aega.

Intervjuu Valga linnavalitsuse maanõunikuga

Lõputöö autor tegi vabas vormis intervjuu Valga linnavalitsuse maanõunikuga kergliikluse teemadel. Valga linnas on kergliiklusteede arendamise eesmärgiks ajendada inimesi kasutama autode asemel jalgrattaid ja tõsta liiklusohutust. Kergliiklusteede kasutamine kavatsetakse teha võimalikult mugavaks. Näiteks soovitakse rakendada „pargi ja sõida süsteemi“, mis tähendab, et inimestel on võimalik sõita jalgrattaga rongijaama, ratas ära parkida ning rongiga sõita soovitud sihtkohta. Sellise süsteemi rakendamiseks rajatakse Valga raudteejaama turvaline jalgrattaparkla. (Hingla 2015)

Intervjuu käigus Valga linnavalitsuse maanõunikuga selgus, et olemasolev kergliiklusteede võrk ei ole kooskõlas linna ühistranspordi süsteemiga linnas. Koostatavas üldplaneeringus hakatakse selle probleemiga tegelema. Valga linna väiksuse tõttu oleks võimalik rajada tervet linna läbiv kergliiklusteede võrgustik, mis loob eeldused inimeste liikumisviiside muutmiseks tervislikumaks ja keskkonnasõbralikumaks. Maanõunik leidis, et kergliiklusteede arendamine ja nendest võrgustiku moodustamine on Valga linnas oluline ja täiesti mõeldav, sest 3-4 km on reaalne vahemaa igapäevaseks liikumiseks. Valga linna koostatavas üldplaneeringus (intervjuu maanõunikuga) soovitakse kergliiklusteedega ühendada Valgamaa Kutseõppekeskust, Valga Haiglat, Valga Priimetsa (puhkeala) ja Valga raudteejaama. (Hingla 2015)

Samas pidi maanõunik tõdema, et kuigi vajadus on olemas, siis rahalisi vahendeid napib (Hingla 2015). Samasugune olukord kimbutab ka teisi Valga maakonna kohalikke omavalitsusi.

4.3. Kohalike omavalitsuste üldplaneeringute ja arengukavade omavaheline kooskõla

Valga linna üldplaneering ja arengukava täiendavad üksteist. Kehtivas arengukavas (2012) toodud Valga arenguvisioni kohaselt on inimestele tagatud võimalused tegeleda tervisespordiga ja parkidesse on rajatud kergliiklusteed. Visioni järgi on linnaruum kvaliteetne ja korrastatud, sest linnaliikluses on esindatud kõik transpordiliigid ja liikumisviisid. Visioon viitab seega kergliiklusteede erinevatele funktsioonidele – liikumisharrastusega tegelemise ning puhkealadele ligipääsu ja transpordi võimaldamine. Kehtivas üldplaneeringus (2007) defineeritakse kergliiklusteede mõiste ning täpsustatakse nende rajamise nõuded ja põhimõtted. Sarnaselt arengukavale avaldub üldplaneeringus linnaruumi kvaliteetsus ja korrastatus – kergliiklusteed aitavad parandada ligipääsetavust ning hakkavad ühendama Valga linna puhke-, teenindus-, äri- ja elumupiirkondi. Need strateegilised eesmärgid on ka üldplaneeringu kaardil realiseerunud.

Taheva valla üldplaneering ja arengukava täiendavad üksteist. Kehtivas arengukavas (2010) ei seostata kergliiklusteid turismi ega puhkemajandusega, vaid liiklusohutuse tagamisega. Seetõttu on oluliseks peetud marsruuti Hargla kool-Hargla asula. Kergliiklusteede kallisuse tõttu on vald kasutanud liikluse rahustamiseks alternatiive, näiteks vöötradasid. Kehtivas üldplaneeringus (2008) nähakse kergliiklusteid puhkemajanduse ja loodusturismi arendamise vahendina. Üldplaneeringus on oluliseks peetud marsruuti Valga-Ape, mis peaks soodustama turismi Läti Vabariigiga.

Karula valla üldplaneering ja arengukava on osaliselt kattuvad. Kehtivas arengukavas (2012) toodud Karula valla arenguvisioni kohaselt on inimestele loodud head võimalused sportimiseks ja puhkamiseks. Heaolu ja turvalisuse suurendamiseks tähtsamad teed asfalteeritakse ning rajatud on kergliiklustee marsruudil Lüllemäe keskus-Lüllemäe kool. Kehtivas üldplaneeringus (2008) nähakse sarnaselt arengukavale, et kergliiklusteed loovad head võimalused sportimiseks ja puhkamiseks. Üldplaneeringus on aga turismi eesmärgil ette nähtud kergliiklustee arendamine Läti Vabariigiga.

Tõlliste valla üldplaneering ja arengukava osaliselt kattuvad ja täiendavad teineteist. Tõlliste valla arengukavas (2012) on kergliiklusteede eesmärkideks edendada tervisesporti,

parandada teenuste kättesaadavust ning suurendada liiklusohutust. Arengukava kohaselt peaks Tõlliste valla ja Valga linna kergliiklusteed looma sidusa võrgustiku. Kehtivas üldplaneeringus (2006) täpsustatakse arengukavas toodud sidusa kergliiklusteede võrgustiku kavandamist, et linna elanikel oleks võimalik kasutada valla kergliiklusteid rekreatsioonialadena.

Õru valla üldplaneering ja arengukava on osaliselt kattuvad. Kehtivas arengukavas (2008) toodud Õru valla arenguvisioni kohaselt on vallas head sportimisvõimalused. Kergliiklusteede funktsiooniks on elanike kehalise aktiivsuse tõstmine, turismi soodustamine ning kergliiklejate ohutuse suurendamine. Arengukavas on ohtliku kohana välja toodud Jõhvi-Tartu-Valga maantee äärne ala. Kehtivas üldplaneeringus (2006) on probleemi lahenduseks reserveeritud sama ala jalgrattatee otstarbeks. Erinevalt arengukavast on üldplaneeringus kergliiklusteed kvaliteetse elukeskkonna kujundamiseks.

Tõrva linna üldplaneering ja arengukava on osaliselt kattuvad. Kehtivas arengukavas (2010) toodud Tõrva linna arenguvisioni kohaselt on Tõrva piirkond, mis meelitab ligi inimesi, kes otsivad erinevaid sportimisvõimalusi. Arengukavas on leitud, et sportimisvõimalused on senimaani olnud sesoonsed. Kehtiva üldplaneeringu (2005) järgi on haljasaladele rajatud kergliiklusteed eesmärgiga leevendada inimõju loodusele. Nii arengukavas kui ka üldplaneeringus on tähtsaks peetud koostööd lähedal olevate valdadega, eelkõige Helme vallaga.

Helme valla üldplaneering ja arengukava täiendavad üksteist. Kehtiva arengukava (2014) kohaselt aitavad kergliiklusteed mitmekesistada kohalike elanike vaba aja veetmise võimalusi. Kehtivas üldplaneeringus (2009) on valla ruumilise arengu põhimõteteks arendada ja mitmekesistada turismiteenuseid ja puhkevõimalusi ning säilitada looduskeskkonda. Üldplaneeringus on kergliiklusteede funktsioonid määratletud täpsemalt kui kehtivas arengukavas.

Hummuli valla üldplaneering ja arengukava osaliselt kattuvad ja täiendavad üksteist. Kehtivast arengukavast (2013) selgub, et kergliiklusteed aitavad kaasa liikumisharrastuse kasvule ning elavdavad külaliikumist. Liikumisharrastuse eesmärgil on rajatud mitmeid matkaradu. Kehtivas üldplaneeringus (2009) defineeritakse kergliiklusteede mõiste. Üldplaneeringu kohaselt edendavad kergliiklusteed lisaks arengukava eesmärkidele

puhkevõimaluste loomist ja tõstavad liiklustravalisust. Nii arengukavas kui ka üldplaneeringus on välja toodud liikumisharrastuse kasv – inimestel on mitmekesised võimalused sportimiseks.

Põdrala valla üldplaneering ja arengukava täiendavad üksteist. Kehtiva arengukava (2012) järgi loovad kergliiklusteed turvalised võimalused koolis ja vallakeskuses käimiseks. Kehtivas üldplaneeringus (2007) on kergliiklusteede eesmärkideks hoopis turismiobjektide ühendamine ja vaba aja veetmise võimaluste mitmekesistamine.

Otepää valla üldplaneering ja arengukava täiendavad üksteist. Kehtiva arengukava (2007) järgi on kergliiklusteed mõeldud tipp- ja harrastussportlastele. Terviseradu kasutatakse tervisespordi edendamiseks, Pühajärvega tutvumiseks ning vaba aja veetmiseks. Erinevalt arengukavast on kehtiva üldplaneeringu (2013) kohaselt kergliiklusteede eesmärgiks autoliikluse vähendamine. Üldplaneeringu järgi on kergliiklusteede kavandamisel oluline, et valla tasandil ja naabervaldadega moodustuks sidus võrgustik. Võrgustiku tulemusena on inimestel võimalik kasutada liikumisharrastuseks erinevat tüüpi kergliiklusteid.

Sangaste valla üldplaneering ja arengukava osaliselt kattuvad ja täiendavad üksteist. Kehtivas arengukavas (2012) on kergliiklusteede eesmärgiks vaba aja veetmise võimaluste mitmekesistamine ning tervisespordi arendamine. Kehtivas üldplaneeringus (2006) on lisaks arengukava eesmärkidele tähtis liiklusohutuse suurendamine ning kergliiklusteede ühendamine looduslike ja kultuuriliste väärtustega.

Puka valla üldplaneeringud ja arengukava ei kattu. Kehtivas arengukavas (2013) on kergliiklusteede eesmärkideks määratud noorte vaba aja veetmise võimaluste mitmekesistamine, rahvasporti arendamine ja tervislike eluviiside propageerimine. Vallas on kavas ehitada vaid üks asfalteeritud kergliiklustee, ülejäänud lahendused on looduslikumad ja odavamad. Puka valla üldplaneeringutes kergliiklusteede käsitus puudub.

Palupera valla üldplaneering ja arengukava täiendavad üksteist. Kehtiva arengukava (2007) kohaselt on kergliiklusteed elukeskkonna ja puhkepiirkonna atraktiivsuse tõstmiseks. Kavandatavad kergliiklusteed peavad moodustama võrgustiku, mis tagab elanikele mitmekesised võimalused spordiga tegelemiseks ja vaba aja veetmiseks. Kehtivas

üldplaneeringus (2011) on kergliiklusteede eesmärkideks ohutuse, ligipääsetavuse ja kättesaadavuse parandamine tõmbekeskuste vahel. Veel aitavad kergliiklusteed propageerida tervislikke ja keskkonnasõbralikke liikumisviise.

5. ARUTELU

5.1. Kergliiklusteede planeerimine

Lõputöö autor on seisukohal, et kergliiklusteede rajamisel, eelkõige ühest kohast teise liikumisel, tuleb arvestada tõmbekeskustega. Seda põhjusel, et inimesed liiguvad pidevalt tagamaa ja keskuse vahel. Valga maakonnas on selline lähenemine sobilik Tõlliste valla Jaanikese ja Sooru külale, Helme valla Kirikuküla, Patküla ja Möldre külale ning Helme alevikule.

Tõmbekeskustest kaugemal asuvates kohalikes omavalitsustes võiks kergliiklusteede planeerimisel olla põhimõtted, millega inimestele tagatakse võimalus liikuda kergliiklusteid pidi kohalikus omavalitsuses. Asumine rohkem kui 20 km kaugusel tõmbekeskusest, välistab igapäevased liikumised elukoha ja tõmbekeskuse vahel kergliiklusteid kasutades. Seega ei pea olema tõmbekeskusteks linnad, vaid nendeks võivad olla ka kohaliku omavalitsuse tihedamalt asustatud külad või vallakeskused.

Kohalikel omavalitsustel on võimalik kergliiklusteid kavandada ka kandisiseselt, selline lähenemine oleks isegi hea, sest loodavad teed ühendaks kandis elavaid inimesi – saavad koos tegeleda liikumisharrastusega ja veeta vaba aega. Samas võib ka nii juhtuda, et kandidid hakkavad liigselt eristuma, võivad kujuneda nõ paremad ja halvemad piirkonnad. See tükeldaks kohaliku omavalitsuse ja areng ühtse piirkonnana puuduks.

Kergliiklusteede planeerimisel on üheks parimaks variandiks liiklusstatistika läbiviimine, mille käigus mõõdetakse teede tegelik kasutus. Planeeringutes ja koostatud tõmbekeskuste kaartides ei tule alati tegelik olukord välja, need on pigem oletused, mis põhinevad üldisele statistikale.

Kergliiklusteede kavandamisel seatakse neile kindlad eesmärgid. Taheva ja Karula vallas tehakse seatud eesmärkide täitmiseks mõõndusi. Konkreetselt soovitakse rajada

kergliiklustee vanale raudteele. Majanduslikult on selline lahendus kohalikule omavalitsusele hea, sest seal on pinnas ette valmistatud ning koridorid suuna määramiseks olemas, mis võimaldab ehitamise kuludelt kokku hoida. Selle tõttu tekib aga ebaloomulikult pikk ja monotoonne kergliiklustee. Rahaliste vahendite kokkuhoidmine on hea eelarvele, kuid kvaliteedis tehakse järeleandmisi ning võib juhtuda, et see kergliiklustee ei hakka inimestele huvi pakkuma.

5.2. Küsimustike ja intervjuude järeldused

Küsimustik elanikele

Küsimustiku esimese põhiteema vastustest saab teada, et kergliiklusteede rajamine on kõigile vastanud elanikele võrdselt oluline. Linnainimestele on kergliiklusteed olulised eelkõige liikumisharrastuseks ja maainimestele ühest kohast teise liikumiseks. Tõmbekeskuste ühendamise kergliiklusteedega lähedal olevate valdadega on reaalne ja vajalik. Ülejäänud paikades tuleks siduda vallakeskused suuremate küladega, et maaelanikud tunneksid end maanteel liikudes turvaliselt. Ühendades tõmbekeskusi läheduses olevate valdadega ja vallakeskusi tihedamalt asustatud küladega, on võimalik vähendada autode osakaalu liikluses.

Küsimustiku teise põhiteema vastustest saab teada, et maksimaalse pikkusega kergliiklusteed asulasiseselt peaksid üldjuhul olema kuni 4 km. Asulaväliselt liikumisharrastusega tegelemiseks on parima pikkusega kergliiklusteed maksimaalselt 10 km. Maaelanikud eelistavad pikemaid kergliiklusteede marsruute kui linnaelanikud, mis on tingitud nende tervislikumast eluviisist ja kindlasti ka sellest, et maal tuleb teenuste tarbimiseks läbida pikemaid vahemaid kui linnas. Maaelanikud, kellel puudub auto, kasutavad teenuste tarbimiseks enamasti jalgratast või ühistransporti. Jalgratast kasutades panevad nad täidetud poekotid korvi ja seejärel sõidavad koju tagasi. Selline käitumisviis tuli välja vanemate inimeste puhul, on positiivne, et ka vanemad põlvkonnad kasutavad kergliiklust.

Kolmanda põhiteema vastustest saab teada, et inimesed kasutavad kergliiklusteid sesoonselt. Maaelanikud kasutavad kergliiklusteid talvel oluliselt vähem kui suvehooajal.

Linnaelanike puhul muutub kergliiklusteede kasutamine talvel rohkem kui maaelanike puhul. Need linnaelanikud, kes kasutavad kergliiklusteid suvehooajal ühest kohast teise liikumiseks, ei kasuta neid talvel peaaegu üldse, kergliiklusteid jäävad kasutama põhiliselt need, kes tegelevad ka talvel liikumisharrastusega. Selle põhjal saab kohalik omavalitsus järeldada, et talvel pole vaja hooldada kõiki kergliiklusteid. Täpsema teede kasutamise välja selgitamiseks saab vaadata liiklusstatistikat ja selle põhjal teha otsuseid hooldust vajavate kergliiklusteede kohta, nii saab kohalik omavalitsus finantsvahendeid otstarbekalt kasutada ja ehk isegi säästa, et rajada uusi kergliiklusteid.

Inimeste vastustest neljandale põhiteemale saab teada, et olemasolevad kergliiklusteed on liiga kitsad, eraldusriba laius on väike ning valgustus puudub või on ebapiisav. Jalakäijad ja jalgratturid tuleb kergliiklusteel eraldada, sellega vähendatakse riski sattuda õnnetustesse ning jääb rohkem ruumi liiklemiseks. Inimestele on tähtis ka kergliiklustee asukoht autotee suhtes. See on oluline eriti maainimestele, sest maanteedel kiiresti liikuvad autod hirmutavad ja on ohtlikud. Inimesed eelistavad haljasribaga ja/või kraaviga eraldatud iseseisvat kergliiklusteed. Nende teadmistega on kohalikel omavalitsustel võimalik hakata tegelema puuduste kõrvaldamisega ning neid järgmiste kergliiklusteede planeerimisel vältida. Puuduste kõrvaldamisega muudetakse kergliiklusteed inimestele veelgi meeldivamaks ning see aitaks kaasa liikumisharrastuse kasvule.

Küsimustiku viienda põhiteema vastustest saab teada, et kergliiklusteed on varustatud liiklusmärkide ja teemärgistega vajalikul määral ning need on arusaadavad. Inimesed Valga linnas leiavad, et Pedeli paisjärve ääres on pinke piisavalt, mujal maakonnas on pinkidest puudu. Pinke vajatakse iga 500 meetri järel ja ilusa vaatega kohtades. Pinkide vajadus on õigustatud, sest liikumisharrastuse korral vajab inimene kohta, kus puhata ja juua vett või näiteks peale jooksmist rulluisud jalga panna. Ka liikumisel ühest kohast teise vajavad inimesed võimalusi puhkamiseks. Maaelanikud, kes käivad jalgsi kergliiklusteid pidi tõmbekeskuses poes, vajavad kohta, kuhu istuda ja kotid panna.

Küsimustiku kuuendast põhiteemast saab teada, et linnaelanikud vajavad liikumisharrastuseks marsruute juurde. Eelistatumad suunad on linnast väljapoole mõne väiksema asula suunas. Selline linna ja teise asula ühendamine oleks kahepoolselt kasulik, sest siis saaks linnaelanik endale olulise kergliikluse marsruudi liikumisharrastuseks ja maaelanik asulast tõmbekeskusesse minemiseks. Nii saaks kohalik omavalitsus ühe

kergliiklustee rajamisega täita korraga kaks eesmärki. Maaelanikele on veel oluline, et nad saaks kergliiklusteid pidi vallasiseselt liikuda. Kui kõik kohalikud omavalitsused võimaldaks inimestel liikuda kergliiklusteid pidi, siis moodustuks sidus võrgustik maakonna tasandil.

Küsimustik ametnikele

Küsimustikust ametnikega saab teada, et kergliiklusteede vähesuse põhjuseks kohalikes omavalitsustes on rahaliste vahendite nappus. See on viinud kohalikud omavalitsused olukorrani, kus võimaluse korral haaratakse kinni igast toetusest, et rajada uusi kergliiklusteid. Ametnikud leiavad, et kergliiklusteid on vaja, kuid nad ei suuda neid inimestele piisaval määral võimaldada. See mõjub kohalike omavalitsuste arengule pärssivalt, sest inimestele ei suudeta tagada täisväärtuslik elukeskkond, kus oleks head võimalused liikumisharrastusega tegelemiseks ja ühest kohast teise liikumiseks. Nii kaotavad inimesed usu kohalikkude omavalitsusse ja ei ole enam rahul selle tööga.

Kergliiklusteede ehitamisega kaasneb kohustus edaspidiseks hoolduseks. Tõlliste vallas, kus kergliiklusteid kasutatakse enamasti Valga linna elanike poolt, ei tulnud vastustest välja, et Valga linn aitaks hooldada Jõhvi-Tartu-Valga maantee ääres olevat kergliiklusteed. Ka Palupera vallas, kus asuvad Tartu Maratoni rajad, ei avaldunud teede hoolduses koostööd. Kohalikel omavalitsustel on oluline mõista, et teed vajavad hooldust aastaringsest olenevalt sellest, millisel määral neid talvel kasutatakse. Mida rohkem kergliiklusteid juurde ehitatakse, seda suuremad on kulutused hooldusele. Kohalike omavalitsuste niigi halva finantsolukorra tõttu peaksid nad arvestama, et neil jätkuks raha teede hooldamiseks. Elanike küsimustikust tuli välja, et kergliiklusteetele kukkunud oksad, kändid vmt on ohtlikud. Seega on vaja teid hooldada piisaval määral ja õigeaegselt, et kergliiklejatel oleks turvaline.

Üldjuhul kasutavad kohalikud omavalitsused kergliiklusteede planeerimiseks arengukavasid ja üldplaneeringud. Selline lähenemine on kõige parem, sest nii tagatakse piirkonna jätkusuutlik areng ja moodustub terviklik süsteem. Kui aga otsused tehakse toetusprogrammide põhjal, siis arengukavas ja üldplaneeringus seatud eesmärgid jäävad tagaplaanile. Sellise lähenemisega täidetakse vaid hetkevajadus, kuid ei arvestata seatud arengueesmärkidega.

Hoolimata kehvast finantsolukorrast, on kohalike omavalitsuste eesmärgiks ehitada võimalikult palju kergliiklusteid. Ilmselt võtab see palju aega, sest toetusi ei saada aastaringselt. Kohalikes omavalitsustes ei ole levinud kergliiklusteede alternatiivide kasutamine, kuid seda võiks olla rohkem – turvalisust saab tagada ka odavamate vahenditega nagu postid ja kõrgendatud vöötrajad. Rakendamiseks oleks hea ka „pargi ja sõida süsteem“, milles jäetakse autotransport välja ning kasutatakse ühistransporti ja jalgrattaid.

Kohalike omavalitsuste kehva finantsolukorra tõttu ei ole välja kujunenud maakonda katvat kergliiklusteede võrgustikku. Lõputöö autor usub, et see võtab aega, kuid on kindlasti võimalik.

5.3. Kas arengukavade ja üldplaneeringute kooskõla on vajalik?

Tulemuste peatükis selgus, et üldiselt on kohalike omavalitsuste arengukavad ja üldplaneeringud omavahel kooskõlas ja täiendavad üksteist. Valga maakonna viie kohaliku omavalitsuse (Õru, Karula, Tõlliste ja Sangaste valla ning Tõrva linna) arengukavad ja üldplaneeringud kattuvad. See tähendab, et arengukavas seatud eesmärgid on kasutatud ka üldplaneeringus. Näiteks kui nii valla arengukavas kui ka üldplaneeringus on kergliiklusteede eesmärgiks liikumisharrastuse suurendamine, siis on eesmärk üheselt mõistetav. Kui aga arengukavas on eesmärgiks liiklusturvalisuse tõstmine ja üldplaneeringus liikumisharrastuse edendamine, siis need arengudokumendid täiendavad üksteist, kuid ei kattu. Siin tekib vastuolu, sest rajades kergliiklusteed liikumisharrastuse eesmärgil metsa vahele, ei ole võimalik luua kergliiklusteed liiklusohutuse suurendamiseks maantee äärde, sest nagu teada on kohalikel omavalitsustel rahalisi vahendeid vähe. Seega on väga oluline, et kohalike omavalitsuste arengukavad ja üldplaneeringud oleks kattuvad, mitte ei täiendaks üksteist.

KOKKUVÕTE

Bakalaureusetöö peamiseks eesmärgiks oli koostada analüüs Valga maakonna kohalikele omavalitsustele kergliiklusteede planeerimiseks, mis peaks võimaldama ühtlustatud arusaamist kergliiklusteede temaatikast. Eesmärgi täitmiseks oli püstitatud kaks uurimisülesannet:

- välja uurida, kuidas on senine maakonnaplaneering ning kohalike omavalitsuste üldplaneeringud ja arengukavad kajastanud kergliiklusteede olemust ja käsitletud kergliiklusteedega saavutatavaid eesmärke ja lahendusi;
- uurida kohalike omavalitsuste juhtide ja elanike käest, milline on vajadus kergliiklusteede järele.

Töö teoreetilise osa eesmärgiks oli anda lähteseisukohad Eesti planeerimissüsteemi olemusest, kergliiklusteede mõiste erinevatest käsitlustest seadustes ja planeeringutes, kergliiklusteede käsitlustest arengudokumentides ja rajamise põhimõtetest paiknemise järgi.

Bakalaureusetöö sisulises osas kasutati Valga maakonnaplaneeringut, Valga ja Tõrva linna ning Taheva, Karula, Tõlliste, Öru, Helme, Hummuli, Põdrala, Otepää, Sangaste, Puka ja Palupera valdade üldplaneeringuid ja arengukavasid. Töö esimese uurimisülesande täitmiseks analüüsiti maakonnaplaneeringut ning kohalike omavalitsuste üldplaneeringuid ja arengukavasid. Analüüsi käigus selgus, et kohalikud omavalitsused tõlgendavad kergliiklusteede mõistet erinevalt. Kergliiklusteedega on mõeldud jalg- ja jalgrattateid ning suusa-, jooksu-, tervise-, matka- ja liikumisradasid. Üldplaneeringute ja arengukavade järgi on kergliiklusteedel palju eesmärke, nendeks on liikumisharrastuse edendamine, liiklusohutuse tõstmine, ligipääsetavuse ja kättesaadavuse parandamine, vaba aja veetmise võimaluste mitmekesistamine, autoliikluse ja sellest tuleneva õhusaaste vähendamine ning turismi edendamine.

Bakalaureusetöö teise uurimisülesande täitmiseks koostati kaks küsimustikku, üks elanikele ja teine linna/valla ametnikele, eesmärgiga välja uurida kohalike omavalitsuste ametnike ja elanike käest, milline on vajadus kergliikluste järele. Kohalike omavalitsuste küsimustik saadeti valla ametnikele, linna ametnikuga tehti intervjuu küsimustiku põhiteemadel. Ametnikega suheldes selgus, et kergliiklusteid on linnades/valdades vähe, selle peamiseks põhjuseks on finantsvahendite nappus. Uusi kergliiklusteid ehitatakse riiklike programmide ja Maanteeameti toetuste abiga. Hiljem tuleb kohalikel omavalitsustel silmitsi seista ka kergliikluste hooldamisega, mis nõuab täiendavaid finantse eelarvest. Siiski leitakse, et kergliikluste rajamine on vajalik eelkõige liiklusohutuse tõstmiseks.

Elanikele mõeldud küsimustikku levitati internetis ning kvalitatiivselt suheldi inimestega Valga maakonna erinevatest kohalikest omavalitsustest. Vastustest küsimustikule selgus, et peamise liikumisvahendina kasutatakse autot. Linnalistes asulates kasutatakse kergliiklusteid valdavalt liikumisharrastuse eesmärgil, maalistes asulates pigem ühest kohast teise liikumiseks. Sobivama pikkusega marsruudid on asulas kuni 4 km ja asulaväliselt kuni 10 km. Kergliikluste mugavamaks muutmiseks peaksid pingid asuma iga 500 meetri järel ja ilusa vaatega kohtades. Inimesed leidsid, et olemasolevad kergliikluste on ohutud, kuid neil esineb puudujääke – teed on kitsad ja paiknevad eraldi inimasustusest, eraldusriba laius on väike, puudub valgustus. Vastuste põhjal saab järeldada, et inimesed tunnevad kergliikluste järele vajadust ning neil on ootused, millised need olla võiksid.

Käesolev bakalaureusetöö käsitles Valga maakonna kergliiklusteid ning on sobilik kasutamiseks Valga maakondliku kergliikluste kava alusena. Maakonnaplaneeringu ning kõikide kohalike omavalitsuste üldplaneeringute ja arengukavade analüüs on koostatud sama meetodikaga ja võiks kaasa aidata ühtlustatud arusaamisele kergliikluste temaatikast.

SUMMARY

Growing distances and changes in people's attitudes in contemporary world have led to an increased need for movement. Light traffic is healthy, green way to move and enhancing its share is increasingly relevant and essential. In recent years many local municipalities in Estonia have created light traffic tracks and cycling paths. That transport mode requires a corresponding network to be planned, implemented and maintained. For purposeful planning of light traffic infrastructure in Valga County the overall plan or scheme is needed to propose a comprehensive and sustainable network for the local area.

The goal of this thesis is to investigate how is the essence and purpose of light traffic tracks reflected in current county plan and in comprehensive and development plans of local municipalities. Also to draw up an analysis for the local municipalities to plan the network of light traffic tracks and to permit harmonized, homogeneous perception about the essence of the light traffic.

The aim of the theoretical part of this thesis is to give an overview of the basic planning system in Estonia, to introduce the different concepts of light traffic and approaches of the subject in legislation. To achieve this goal author first compiled the theoretical framework that gives an overview of the concept of light traffic tracks and the principles of their creation in different locations. In addition author reviews the thematic approaches in local developing plans.

Secondly the thesis presents the results based on the researches conducted among the leaders of local municipalities and local residents, which were aimed at getting knowledge of their opinion regarding the essence and necessity of light traffic tracks. Based on the results of the survey author suggests that different local municipalities interpret the concept of light traffic tracks and associated targets variously. The comprehensive plans and developing plans in municipalities are generally complementary in this issue. Surveyed official workers justify the scarcity of cycling paths with the money deficit. In their

opinion light traffic tracks are mostly needed to increase road safety and are principally established with the program funding and assistance from Estonian Road Administration.

The questionnaire for local inhabitants revealed that the residents of Valga County prefer to drive a private car and light traffic is first and foremost used for physical activities. Suitable length of light traffic tracks for local people is up to 4 kilometres inside the settlement and up to 10 kilometres in external areas. Resting places could be located in every 500 meters in places with beautiful view. Biggest problems for local people regarding to light traffic tracks were related to lightning, location and the proximity of the road.

Light traffic tracks bear the aim to promote to cycle, walk or skate for recreation, fitness and for daily transportation needs. In order to decrease the proportion of car traffic, it is necessary to raise the attractiveness of alternative means of movement. Raising physical activity, traffic safety and reducing air pollution through constructing light traffic tracks is perspective way to create attractive living environments.

In authors opinion this thesis can be used by local municipalities of Valga County to plan the network of light traffic tracks, to harmonize the understanding about the issue and to create a comprehensive, connected and sustainable system serving residents and visitors.

KASUTATUD ALLIKAD

Publitseeritud allikad

Eesti keskkonnastrateegia aastani 2030. (2007). Keskkonnaministeerium. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/0000/1279/3848/12793882.pdf#> (07.03.2015).

Helme valla arengukava 2010-2025. (2010). Helme vallavalitsus. [WWW] https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/4051/2201/4009/Arengukava_26112014.pdf# (17.04.2015).

Helme valla üldplaneering. (2009). Helme vallavalitsus. [WWW] http://www.helme.ee/userfiles/Helme_valla_planeering%202008.pdf (05.04.2015).

Hummuli valla arengukava 2007-2017. (2007). Hummuli vallavalitsus. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/4251/0201/3053/Lisa%20Arengukava%20kinnit%2007-2017.pdf#> (20.04.2015).

Hummuli valla üldplaneering. (2009). Hummuli vallavalitsus. [WWW] http://hummuli.kovtp.ee/documents/120645/5684616/Hummuli_YP_seletuskiri_290909.pdf/f8fc0f0a7-9841-4c81-9436-ffb2d01aae0a (07.04.2015).

Karula valla arengukava 2012-2020. (2012). Karula vallavalitsus. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/4091/0201/3111/Lisa.pdf#> (15.04.2015).

Karula valla üldplaneering. (2008). Karula vallavalitsus. [WWW] http://www.planeering.ee/avalik/Karula_YP_seletuskiri_190508.pdf (03.04.2015).

Liikumisharrastuse arengukava 2011-2014. (2010). Kultuuriministeerium. [WWW] http://rahvatervis.ut.ee/bitstream/1/4104/1/KuM_arengukava_2011-2014.pdf (18.03.2015).

Otepää valla arengukava aastani 2020. (2007). Otepää vallavalitsus. [WWW] http://otepaa.ee/failid/areng-plan/Otepaa_valla_arengukava_aastani_2020.pdf (21.04.2015).

Otepää valla üldplaneering. (2013). Otepää vallavalitsus. [WWW] http://www.otepaa.ee/failid/areng-plan/yp_seletuskiri_kehtestatud2013.pdf (30.03.2015).

Palupera arengukava 2007-2015. (2007). Palupera vallavalitsus. [WWW] http://www.palupera.ee/Arengukava_2007_2015.html (19.04.2015).

Palupera valla üldplaneering. (2011). Palupera vallavalitsus. [WWW] <http://www.palupera.ee/Palupera-valla-uldplaneering-seletuskiri.pdf> (09.04.2015).

Puka aleviku osaüldplaneering. (2002). Puka vallavalitsus. [WWW] <http://www.puka.ee/dok/Puka%20alevik%20PL%202.0.pdf> (09.04.2015).

Puka valla arengukava aastateks 2003-2019. (2013). Puka vallavalitsus. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/4230/3201/3041/Lisa%20Puka%20valla%20arengukavale%202003-2019.pdf#> (17.04.2015).

Põdrala valla arengukava 2010-2025. (2010). Põdrala vallavalitsus. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/4191/1201/2017/Arengukava%20%202012%20muutmine%20terviktekst%2028.10.2012%20Pdf.pdf#> (21.04.2015).

Põdrala valla üldplaneering. (2007). Põdrala vallavalitsus. [WWW] http://www.podrala.ee/podrala_valla_yldplaneering.pdf (08.04.2015).

Põlva linna ja lähialade kergliiklustee teemaplaneering. (2005). Põlva linnavalitsus. [WWW] http://www.polva.ee/bw_client_files/polva_linn/public/img/File/planeeringud/Lisa_teemaplaneeringule_kergliiklus.pdf (06.03.2015).

Põlva maakonnaplaneeringu kergliikluse teemaplaneeringu eeltööd. (2012). Põlva maavalitsus. [WWW] <https://polva.maavalitsus.ee/documents/180559/1234325/P%C3%B5lva+maakonna+kergliikluse+teemaplaneeringu+eelt%C3%B6%202012.pdf/9d63adb2-5596-46ab-953d-594ea03c3311> (05.04.2015).

Rahvastiku tervise arengukava 2009-2020. (2008). Sotsiaalministeerium. [WWW] https://www.haigekassa.ee/uploads/userfiles/Rahvastiku_tervise_arengukava_RTA.pdf (17.03.2015).

Sangaste valla arengukava 2012-2018. (2012). Sangaste vallavalitsus. [WWW] <http://www.sangaste.ee/public/files/03.02.12%20maarus%20nr%201%20lisa.doc> (20.04.2015).

Sangaste valla üldplaneering. (2006). Sangaste vallavalitsus. [WWW] http://www.sangaste.ee/public/files/SANGASTE_VALLA_YLDPLANEERING.pdf (30.03.2015).

Taheva valla arengukava 2014-2023. (2014). Taheva vallavalitsus. [WWW] http://www.taheva.ee/failid/varia/TV_Arengukava_2014.pdf (14.04.2015).

Taheva valla üldplaneering. (2008). Taheva vallavalitsus. [WWW] http://www.taheva.ee/yldplaneering/Taheva_YP_seletuskiri_300508.pdf (03.04.2015).

Teemaplaneering Võrumaa kergliiklusteed ja loodusrajad. (2013). Võru maavalitsus. [WWW] <http://voru.maavalitsus.ee/documents/181637/0/1.Seletuskiri.pdf/dc85eb0c-08ea-49c4-8707-1febb2d0e4ba;jsessionid=93F328534A23DA2BAF0D16BA0B0AD223.jym3?version=1.0> (03.02.2015).

Transpordi arengukava 2014-2020. (2013). Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/aktulisa/3210/2201/4001/arengukava.pdf> (02.03.2015).

Tõlliste valla arengukava aastani 2020. (2012). Tõlliste vallavalitsus. [WWW] <http://www.tolliste.ee/images//stories/dokumendid/arengukava/T%C3%95LLISTE%20VALLA%20ARENGUKAVA%20AASTANI%202020.doc> (16.04.2015).

Tõlliste valla üldplaneering. (2006). Tõlliste vallavalitsus. [WWW] <http://www.tolliste.ee/images//stories/dokumendid/yldplaneering/T%C3%B5lliste%20valla%20%C3%BCldplaneering.pdf> (04.04.2015).

Tõrva linna arengukava 2014-2025. (2014). Tõrva linnavalitsus. [WWW] <http://torva.kovtp.ee/documents/179495/314511/T%C3%B5rva+linna+arengukava+seisuga+14.10.2014.pdf/51a31ff6-f49a-4e8c-85a1-6b14cdf67acb;jsessionid=10F277B9F0977998B0044D19E442C843.jvm1?version=1.0> (19.04.2015).

Tõrva linna üldplaneering. (2005). Tõrva linnavalitsus. [WWW] <http://torva.kovtp.ee/documents/179495/275923/%C3%9Cldplaneeringu+seletuskiri.pdf/5d0150a4-9d76-4ab8-8eeb-d0d360ac6f25;jsessionid=586C4344E224E707C3A167AC9D2C7518.jvm2?version=1.0> (06.04.2015).

Valga linna arengukava 2012-2020. (2012). Valga linnavalitsus. [WWW] <http://www.valgalv.ee/UserFiles/Arengukavad%20projektid/LISA%2025.04.14%20m%C3%A4%C3%A4rusele%20Arengukava%202012%202020%20taiendatud.doc> (13.04.2015).

Valga linna üldplaneering. (2007). Valga linnavalitsus. [WWW] <http://www.valgalv.ee/UserFiles/ehitus%20planeerimine/%C3%9Cldplaneeringu%20seletuskiri%20-%20oktoober%202012.pdf> (02.04.2015).

Valga maakonnaplaneering. (1999). Valga maavalitsus. [WWW] <http://www.valgamv.ee/planeering/Valga%20Maakonnaplaneering.htm> (20.04.2015).

Õru valla arengukava 2011-2018. (2011). Õru vallavalitsus. [WWW] http://www.oeruvv.ee/failid/article/72/2011_valla_arengukava_2011_2018_T.pdf (18.04.2015).

Õru valla üldplaneering. (2006). Õru vallavalitsus. [WWW] http://www.oeruvv.ee/failid/article/71/6RU_VALLA_YLDPLANEERING_14072006.pdf (06.04.2015).

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+“. (2012). Siseministeerium. [WWW] <https://eesti2030.files.wordpress.com/2014/07/eesti2030.pdf> (02.03.2015).

Õigusaktid

Liiklusseadus. (vastu võetud 17.06.2010, muudetud, täiendatud, viimati jõustunud 01.07.2011). – *Riigi Teataja* [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/112032015033?leiaKehtiv> (06.03.2015).

Planeerimisseadus. (vastu võetud 13.11.2002, muudetud, täiendatud, viimati jõustunud 01.01.2003). – *Riigi Teataja* [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/113032014097?leiaKehtiv> (05.03.2015).

Teeseadus. (vastu võetud 17.02.1999, muudetud, täiendatud, viimati jõustunud 23.03.1999). – *Riigi Teataja* [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/112072014024?leiaKehtiv> (06.03.2015).

Interneti allikad

DP Büroo OÜ. (2015). Mis on detailplaneering? [WWW] <http://www.detailplaneeringud.ee/mis-on-detailplaneering> (05.04.2015).

Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus. (2015). Kergliiklusteede toetuskeem. [WWW] <http://www.eas.ee/et/avalikule-ja-mittetulundussektorile/avalike-teenuste-arendamine/kergliiklusteede-toetuskeem/ueldist> (20.03.2015).

Jõhvi vallavalitsus. (2014). Jõhvi valla, Jõhvi linna, Narva mnt ja Viru vangla vahelise kergliiklustee maa-ala detailplaneeringu algatamise ja KSH mittealgatamise teade. [WWW] <http://www.johvi.ee/?q=node/1250> (18.03.2015).

Jüssi, M. (1997). Liiklus ja keskkond. – *Keskkonnajuht*. Nr. 1. [e-ajakiri] <http://www.roheline.ee/userfiles/file/publikatsioonid/liiklus.html> (14.04.2015).

Keskkonnaministeerium. (2015). Säastev areng. [WWW] <http://www.envir.ee/et/saastev-areng> (14.04.2015).

Lass, J. (2008). Planeerimise põhimõtted ja olemus. Ruumiline planeerimine. Kättesaadav: Valga maavalitsus.

Lass, K. (2014). Mis on planeering? Mis on planeerimine? Sissejuhatav loeng planeerimisest. [WWW] <http://www.slideshare.net/HeadKaur/sissejuhatus-planeerimisest-ja-planeeringuliigid-eestis-milline-on-ettevtluse-ja-planeerimise-seos> (05.04.2015).

Maanteeamet, 2004. Teede ja tänavate planeerimine (TTP). Kättesaadav: http://www.mnt.ee/public/projektidplaneeringud/grundvarden_ET.pdf (03.02.2015).

Riigikogu Kantslei. (2014). Kohalike omavalitsuste vabatahtlikud ühinemised: protsess ja tulemused. – *Riigikogu toimetised*. Nr. 30. [e-ajakiri] <http://www.riigikogu.ee/rito/index.php?id=14301> (13.05.2015).

- SA Keskkonnaõiguse Keskus. (2015). Üldplaneering. [WWW] <http://www.k6k.ee/oskaosaleda/planeeringud/uldplaneering> (05.02.2015).
- Siseministerium. (2013). Maakondade tõmbekeskused. [WWW] <http://uudised.err.ee/v/eesti/8dda8087-ea5e-458f-a666-1cefaf09bf58> (01.02.2015).
- Statistikaamet. (2014a). Valga maakond. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-valga-maakond> (03.03.2015).
- Statistikaamet. (2014b). Valga linn. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-50969> (03.03.2015).
- Statistikaamet. (2014c). Taheva vald. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-taheva-vald> (03.03.2015).
- Statistikaamet. (2014d). Karula vald. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-50920> (03.03.2015).
- Statistikaamet. (2014e). Tõrva linn. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-50966> (03.03.2015).
- Statistikaamet. (2014f). Helme vald. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-50910> (03.03.2015).
- Statistikaamet. (2014h). Hummuli vald. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-50913> (03.03.2015).
- Statistikaamet. (2014i). Põdrala vald. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-50946> (03.03.2015).
- Statistikaamet. (2014j). Otepää vald. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-otepaa-vald> (03.03.2015).
- Statistikaamet. (2014k). Sangaste vald. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-50949> (03.03.2015).
- Statistikaamet. (2014l). Puka vald. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-50939> (03.03.2015).
- Statistikaamet. (2014m). Palupera vald. [WWW] <http://www.stat.ee/ppe-50935> (03.03.2015).
- TDM Encyclopedia, 2014. Evaluating Non-Motorized Transport. Kättesaadav: <http://www.vtpi.org/tdm/tdm63.htm> (01.01.2015).
- Tõlliste valla koduleht. (2014). Üldinfo. [WWW] <http://www.tolliste.ee/index.php/vald/ueldandmed> (23.04.2015).
- Valga maavalitsus. (2015). Valga maakonnaplaneering. [WWW] <http://valga.maavalitsus.ee/maakonnaplaneering> (03.02.2015).
- Õru valla koduleht. (2014). Vallast üldiselt. [WWW] <http://www.oeruvv.ee/component/content/article/36-vald/58-vallast-ueldiselt> (23.04.2015).

Muud allikad

Eesti standard EVS 843: 2003. Linnatänavad. (2003). Eesti Standardikeskus. Kättesaadav: litsentsi alusel.

Hingla, L. (07.aprill 2015). Kergliiklusteed Valga linnas. Autori intervjuu. Üleskirjutis. Valga.

Laherand, M-L. (2008). Kvalitatiivne uurimisviis. Tallinn: Meri-Liis Laherand. 384 lk.

Puka valla üldplaneering. (1999). Kättesaadav: Puka vallavalitsus, Valga maavalitsus.

LISAD

Lisa 1. Küsimustik vallaametnikele

1. Kuidas olete rahul valla kergliiklusteede olemasolu ja olukorraga üldiselt?
2. Palun kirjeldage, millised on valla kergliiklusteede hooldusrutiinid (mida tehakse suvise hoolduse, talvise hoolduse, sügisese hoolduse, kevadise hoolduse käigus ja kui sageli)? Kes määrab vajalikud tegevused ja teostamissagedused – kas vald või hooldustööde läbiviija?
3. Kas talvel hooldatakse kõiki kergliiklusteid ühesuguse intensiivsusega? Kui ei, siis mille põhjal otsustatakse, milliseid teelõike vähem hooldada või kasutada muul otstarbel (nt suusarajad)?
4. Kui palju maksab vallale asfalteeritud kergliiklustee 1 km suvine hooldus, talvine hooldus (kevadine ja sügisene hooldus, kui on erinevad)? Kui vallas on kruusakattega kergliiklusteid, siis kas nende hooldusmaksumus erineb asfaltkattega kergliiklustee hooldusmaksumusest?
5. Milline on kergliiklusteede hooldamiseks vajalike vahendite ligikaudne osakaal eelarves? Kas eri aastatel on see osakaal oluliselt erinev?
6. Milline on uute kergliiklustee lõikude ehitamiseks vajalike vahendite ligikaudne osakaal eelarves? Kas eri aastatel on see osakaal oluliselt erinev?
7. Kas saab anda hinnangut, et kergliiklusteed on valla elanikele ja ettevõtjatele pigem kasulikud ja majanduslikult õigustatud või on kergliiklusteed vallale majanduslikud pigem koormavad ja oleks otstarbekam või vajalikum nende ehitamiseks ja/või hooldamiseks kuluvat raha kasutada teistel eesmärkidel või investeerida mujale (nt lasteaia ja/või kooli ümbruse korrastamisse, puhkekohta(desse), supelranda(desse), mänguplatsi(desse) jmt)?
8. Kas kergliiklusteede olemasolu on soodustanud või pärssinud mingeid teisi eluvaldkondi või on nende ehitamiseks ja/või hooldamiseks kuluv raha riigi või muu rahastaja poolt “märgistatud” vaid sel otstarbel kasutamiseks?
9. Kuidas toimub vallas uute kergliiklusteede kavandamine (läbi arengukava/üldplaneeringu protsessi või otsustuskorras ja kiiremalt)?
10. Mõeldes tagasi viimastel aastatel ehitatud/korrastatud kergliiklusteedele, kuidas jõuti otsuseni, et investering sellesse või teise teelõiku on vajalik?

1) vallal oli kõigepealt laiemalt kogukonnaga läbi arutatud ja seejärel arengukavas ja/või üldplaneeringus sõnastatud üldisemad eesmärgid (turvalisuse tagamine, oluliste sihtkohtade vaheliste ühenduste loomine ja/või parandamine, jmt) ja siis otsi rahastusmeetmeid tegevuste toetuseks või;

2) toimus pigem juhuslikum protsess, kus avanenud rahastusprogrammi vahendid tuli kiiresti ära kasutada ja kiire otsustusprotsessi tulemusena leiti sobilik(ud) teelõik või lõigud, mida rajada/korrastada?

11. Kas saaks eelistada ühte otsustusprotsessi teisele? Kui jah, siis kumba?

12. Kui küsida valla elanikelt ja ettevõtjatelt soovitusi vajalike kergliiklustee ühenduste või nende mõistliku ehitusjärjekorra kohta, siis kas need ettepanekud on enamasti mõistlikud ja arvestavad valla eelarvelise reaalsusega või pigem mitte?

13. Kui kergliiklusteede ehitamise raha tuleks täielikult või osaliselt valla eelarve välistest allikatest, kuid edasised teehoolduskulud oleksid valla eelarvest kaetavad, siis kas majanduslikult oleks võimalik uute teelõikude juurdeehitamine valla keskusasulates (valla keskus, kandikeskused), suuremate asulate vahelistes lõikudes, valla asulate ja lähima linna vahele, valla keskuste ja lähimate puhkekohtade vahele?

14. Kas eraldi paiknevate hooldatavate kergliiklusteede asemel on vallas kaalutud vähem kulukamaid alternatiivseid lahendusi liikumismugavuse ja liiklusturvalisuse suurendamiseks (nt asulasiseste tänava/maanteelõikude valgustamine, torupiirete ehitamine olemasolevate tänavate-tee serva, liikumiskiiruse alandamine liiklusmärkide või füüsiliste liiklust rahustavate võtetega, olemasolevate väljakujunenud põlisemate liikumisteede kergem korrastamine jmt)?

14.1. Kui jah, siis milliseid alternatiive on kaalutud kergliiklusteede asemel?

15. Mida arvate kogu maakonda katvast kergliiklusteede võrgustikust?

16. Kas kergliiklusteede rajamiseks, tähistamiseks ja hooldamiseks kuluv finants oleks mõistlikult kasutatud ja avaldaks piisavalt positiivset mõju valla ettevõtlusele, valla elanike igapäevasele hakkamasaamisele ning liikumisharrastuse kasvule, valla elanike ja külaliste puhkevõimaluste suurenemisele?

Lisa 2. Küsimustik Valga maakonna elanikule

Käesoleva küsimustiku eesmärgiks on koguda andmeid kodukohalähedaste kergliiklusteede vajaduse, inimeste liikumisviiside ning eelistatute suundade kohta.

Leibkonna tüüp: Täiskasvanu(te) leibkond, Täiskasvanute ja lastega leibkond, Omaette elava õpilase leibkond, Pensionäri(de) leibkond

Omavalitsus: **Asula:**

KÜSIMUSTIK VALGA MAAKONNA ELANIKULE (kui küsimus ei puuduta sind, jäta küsimus vahele)

1. Millist liikumisviisi kasutad kooli minemiseks? (võid märkida mitu vastusvarianti)
 - Autot
 - Ühistransporti, sh koolibussi
 - Jalgratast
 - Lähen jalgsi

2. Millist liikumisviisi kasutad koolist koju tulemiseks? (võid märkida mitu vastusvarianti)
 - Autot
 - Ühistransporti, sh koolibussi
 - Jalgratast
 - Lähen jalgsi

3. Millist liikumisviisi kasutad tööle minemiseks/töölt tulemiseks? (võid märkida mitu vastusvarianti)
 - Autot
 - Ühistransporti
 - Jalgratast
 - Lähen jalgsi

4. Millist liikumisviisi kasutad poes käimiseks? (võid märkida mitu vastusvarianti)
 - Autot
 - Ühistransporti
 - Jalgratast
 - Lähen jalgsi

5. Millist liikumisviisi kasutad trenni/huviringi minemiseks? (võid märkida mitu vastusvarianti)
 - Autot
 - Ühistransporti
 - Jalgratast
 - Lähen jalgsi

6. Millist liikumisviisi kasutad trennist/huviringist koju tulemiseks? (võid märkida mitu vastusvarianti)

- Autot
- Ühistransporti
- Jalgratast
- Lähen jalgsi

7. Kas sinu kodukoha läheduses (lähemale kodule kui 1000 meetrit) on kergliiklustee?

- Jah
- Ei

8. Kas kasutad kergliiklusteed? (võid märkida mitu vastusvarianti)

- Koolis/tööl käimiseks
- Poes käimiseks
- Trennis/huviringis käimiseks
- Liikumisharrastuseks (kepikeõnd, rulluisutamine, jalgrattaga sõitmine vmt)
- Muul eesmärgil liikumiseks

9. Milline on sinu jaoks sobivama pikkusega vahemaa rattaga koolis/tööl käimiseks või liikumiseks ühest kohast teise (nt poodi, külla, trenni/huviringi jõudmiseks)?

- Kuni 1 km
- 2-4 km
- 5-7 km
- 8-10 km
- km

10. Milline on sinu jaoks sobivama pikkusega vahemaa jalgsi koolis/tööl käimiseks või liikumiseks ühest kohast teise (nt poodi, külla, trenni/huviringi jõudmiseks)?

- Kuni 1 km
- 2-4 km
- 5-7 km
- 8-10 km
- km

11. Milline on sinu jaoks sobivama pikkusega vahemaa liikumisharrastuse eesmärgil jalgsi liikumisel?

- Kuni 1 km
- 2-4 km
- 5-7 km
- 8-10 km
- km

12. Milline on sinu jaoks sobivama pikkusega vahemaa liikumisharrastuse eesmärgil rattaga liikumisel?

- Kuni 1 km
- 2-4 km
- 5-7 km
- 8-10 km
- km

13. Milline on sinu jaoks sobivama pikkusega vahemaa liikumisharrastuse eesmärgil liikumisel? (palun täpsusta liikumisvahend)

- Kuni 1 km
- 2-4 km
- 5-7 km
- 8-10 km
- km

14. Kui sageli kasutad kodukandi kergliiklusteid suvehooajal (õhutemperatuur soojem kui +5 kraadi)?

- Iga päev
- Nädalas korra või kaks
- Nädalas üle kolme korra
- Kuus mõned korrad
- Ei kasuta üldse

15. Kui sageli kasutad kodukandi kergliiklusteid talvehooajal (õhutemperatuur külmem kui +5 kraadi)?

- Iga päev
- Nädalas korra või kaks
- Nädalas üle kolme korra
- Kuus mõned korrad
- Ei kasuta üldse

16. Kas sinu kodukandi kergliiklusteed on sinu jaoks ohutud?

- Jah
- Ei

17. Kas kergliiklustee asukoht autotee suhtes on sinu jaoks olulise tähtsusega?

- Jah
- Ei

18. Kui vastasid eelnevale küsimusele jaatavalt, siis palun reasta järgnevalt oma eelistatuid kergliiklustee asukoht autotee suhtes.

- Kergliiklustee, mis paikneb samal tasapinnal maanteega (sõiduraja ja teepeenra vahel)
- Autoteest täiesti eemal paiknev kergliiklustee (nt metsas, põldude vahel)
- Haljasriba (ja/või kraaviga) eraldatud iseseisev kergliiklustee

19. Millised puudujäägid esinevad sinu kasutatava kergliiklustee ohutuses? (võid märkida mitu vastusvarianti)

- Kergliiklusteed ja sõiduteed eraldava eraldusriba laius on liiga väike
- Eraldusriba puudub
- Autod sõidavad liiga lähedal
- Valgustus puudub või on ebapiisav
- Kergliiklusteed on eraldi inimasustusest, liiga pime
- Liiga kitsad, kardan kokkupõrkeid kiiremini liikuvate ratturite ja rulluisutajatega
- Liiga kitsad, kardan kokkupõrkeid ootamatult liikuvate jalakäijatega (nt väikelapsed, kõrvaklappidega käijad)

Muu

.....

20. Kas pead vajalikuks pinkide olemasolu kergliiklusteede ääres?

- Jah
- Ei

21. Kui vastasid eelmisele küsimusele jaatavalt, siis palun täpsusta, kas pingid peaksid paiknema... (võid märkida mitu vastusvarianti)

- tee alguses ja lõpus
- iga kilomeetri järel
- iga 500 meetri järel
- sagedamini kui 500 meetri järel
- ilusa vaatega kohtades

22. Kas praegu on pinke kergliiklusteede ääres piisavalt?

- Jah
- Ei

23. Kuidas hindaksid pinkide olemasolu sinu sagedamini kasutataval kergliiklusteel? (võid märkida mitu vastusvarianti)

- Pingid puuduvad
- Üks või kaks pinki võiks rohkem olla
- Auvad liiga tihedalt kogu marsruudi ulatuses
- Auvad liiga hõredalt kogu marsruudi ulatuses
- Pingid asuvad minu jaoks valedes kohtades
- Pinke on piisavalt

24. Milline on sinu sagedamini kasutatava kergliiklustee varustatus liiklusmärkide ja teemärgistega?

- Liiklusmärke ja teemärgiseid on vajalikul määral ja nad on arusaadavad
- Liiklusmärke ja teemärgiseid on liiga palju ja info ajab segadusse
- Liiklusmärgid ja teemärgised on olemas kohati, aga olulistest kohtades on neid puudu
- Liiklusmärgid ja teemärgised puuduvad enamasti või täiesti
- Ma ei ole märkide olemasolu tähele pannud

25. Kas sinu arvates peaksid jalakäijad ning jalgratturid kergliiklusteedel eraldatud olema?

- Jah
- Ei
- Ei ole minu jaoks oluline

26. Kui vastasid eelnevale küsimusele jaatavalt, siis palun täpsusta põhjendust, mida saavutatakse jalakäijate ja jalgratturite eraldamisega. (võid märkida mitu vastusvarianti)

- Vähendatakse riski sattuda õnnetustesse
 - Liiklemiseks on rohkem ruumi
 - Jalakäijad ning jalgratturid kasutavad neile eraldatud teosasid
 - Muu
-

27. Millised on sinule olulised kergliiklusteede marsruudid? Palun too välja konkreetsed teelõigud ja sihtkohad, kuhu tahaksid jõuda kergliiklusteid pidi.

.....
.....
.....
.....
.....

Suur tänu, et leidsid aega küsitlusele vastamiseks.

Lisa 3. Tõmbekeskuste Eesti 2017. aastal

Tõmbekeskuste Eesti 2017. aastal

Maakondade järgneva samaväärse tõmbekeskuste moodulid on - nii tihedalt, regionaalne mõõde kui ka linnade tihedalt kogumisele vastavale. Kõikidele on moodulid, millel on ega peavad olema tihedalt sama. Et analüüsida, kuidas muutub, pööratakse tähelepanu 2017. aasta lõuendile.

