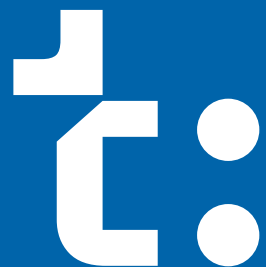


TARK TARTU
SMART CITY



Tartu jalgrattaliikluse strateegiline tegevuskava

2020-2040

Tartu 2021



Tellija: Tartu Linnavalitsuse linnamajanduse osakond

Konsultant: HeiVäl OÜ / Kaido Väljaots

Toimetamine: Balti Uuringute Instituut



HeiVäl Consulting™ / HeiVäl OÜ

Lai 30, 51005 Tartu

GSM: +372 528 0270

Skype: kaidovaljaots

e-post: kaido.valjaots@heival.ee

<http://www.heival.ee>

Sisukord

Transpordikasutuse trendid Tartus 2003-2018	7	Strateegiline eesmärk #9	25
Liiklemisviisid perioodil 2003-2018	8	Strateegiline eesmärk #8	27
Visioon aastaks 2040	10	Strateegiline eesmärk #7	29
Näiteid teiste sarnase kliimaga Euroopa linnade		Strateegiline eesmärk #6	34
jalgrattaliikluse osakaalust	11	Strateegilised eesmärgid #5 ja #4	36
Visioon ja strateegilised eesmärgid	12	Strateegiline eesmärk #3	38
Kriitilised edutegurid	14	Strateegilised eesmärgid #2 ja #1	40
Strateegiline eesmärk #12	15	Sise- ja väliskeskkonna analüüsid ja allikad	41
Strateegiline eesmärk #11	19	SWOT analüüs: Tartu jalgrattaliiklus	43
Strateegiline eesmärk #10	23	Uuringud	45

Sissejuhatus

Tartu linn on jalgrattakasutuse poolest üks eeskujulikemaid Eestis. Tehtud on palju erinevaid uuringuid ning jalgrattaliikluse kohta võib leida infot erinevatest dokumentidest, kuid neid andmeid ei ole koondatud üheks tervikuks ning Tartu linnal puudub ühtne **jalgrattaliikluse strateegia**. Seetõttu otsustasime läbi töötada Tartule sarnaste püüdluste ja nelja aastaaja väljakutsetega Euroopa linnade jalgrattaliikluse strateegiad, millest saaks eeskuju võtta. Käesoleva dokumendi koostamiseks kohtusime viis korda jalgrattaliiklusest huvitunud osapooltega.

See dokument on üks osa Tartu Linnavalitsuse tellitud projektist „Tartu linna jalgrattaliikluse edendamise olemasoleva olukorra analüüs“. Eeskujuks võeti kaheksa Euroopa linna, mille jalgrattaliikluse strateegiad on juba välja kujunenud. Valimisse kuuluvad Tallinn, Oulu, Tampere, Uppsala, Groningen, Odense, Amsterdam ja Kopenhaagen. Sarnaselt Tartuga on Odense ja Groningeni puhul tegemist ülikoolilinnadega. Tampere, Uppsala ja Oulu valiti, kuna need linnad asuvad põhja pool ning nende kliima on sarnane või isegi külmem meiega võrreldes ning nendes linnades on ülikoolid sarnaselt Tartule kesksed asutused. Need praktikad võimaldavad meil saada hea ülevaate, kuidas eri linnades juhitakse

strateegilisi arenguid, et tagada parem aastaringne jalgrattaliiklus. Tallinn kuulub valimisse, kuna on ainuke Eesti linn, kus on juba jalgrattastrateegia koostatud. Kopenhaagen ja Amsterdam on väga head eeskujulikud jalgrattalinna näited, mille poole pürgida ja kust eeskuju võtta.

Peatükid on jaotatud strateegilise planeerimise etappide kaupa.

Tartu Linnavalitsuse osakondade lühendid

AEO – arhitektuuri ja ehituse osakond

ASO – avalike suhete osakond

EVO – ettevõtluse osakond

HO – haridusosakond

KANTS – linnakantselei

KO – kultuuriosakond

LMO – linnamajanduse osakond

LPMKO – linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond

LVO – linnavarade osakond

RO – rahandusosakond

RLO – ruumiloome osakond

Tartlaste rahulolu erinevate valdkondadega oma linnaosas aastate lõikes

JÄRELDUSED

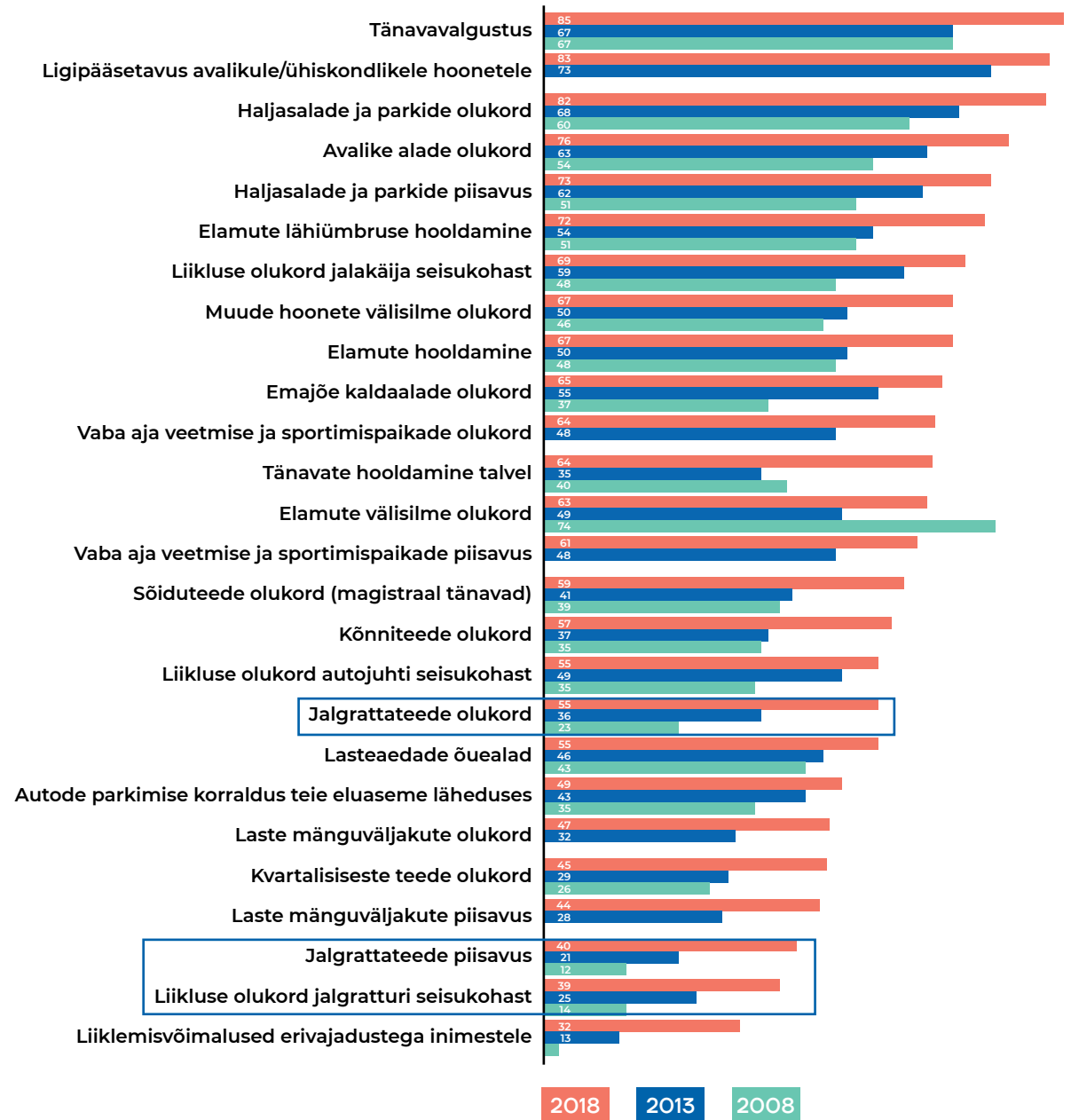
Rahulolu jalgratta valdkonnaga on Tartus viimasel kümnendil oluliselt kasvanud, kuid rahulolu tase on tagumises kolmandikus võrreldes teiste liikluse valdkondadega.

Joonis 1.

Allikas: Uuring „Tartu ja tartlased 2018“ (lk 41), HeiVäli analüüs.

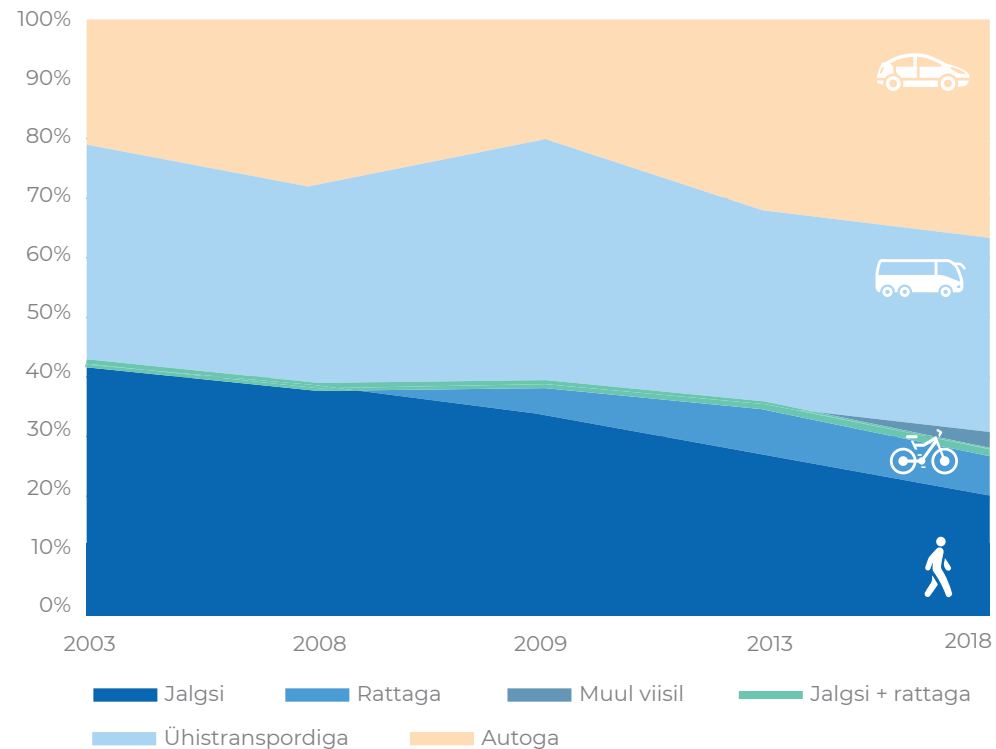
2018: “väga rahul” + “pigem rahul”;

2008, 2013: “väga rahul” + “üldiselt rahul”; %





Transpordikasutuse trendid Tartus 2003–2018



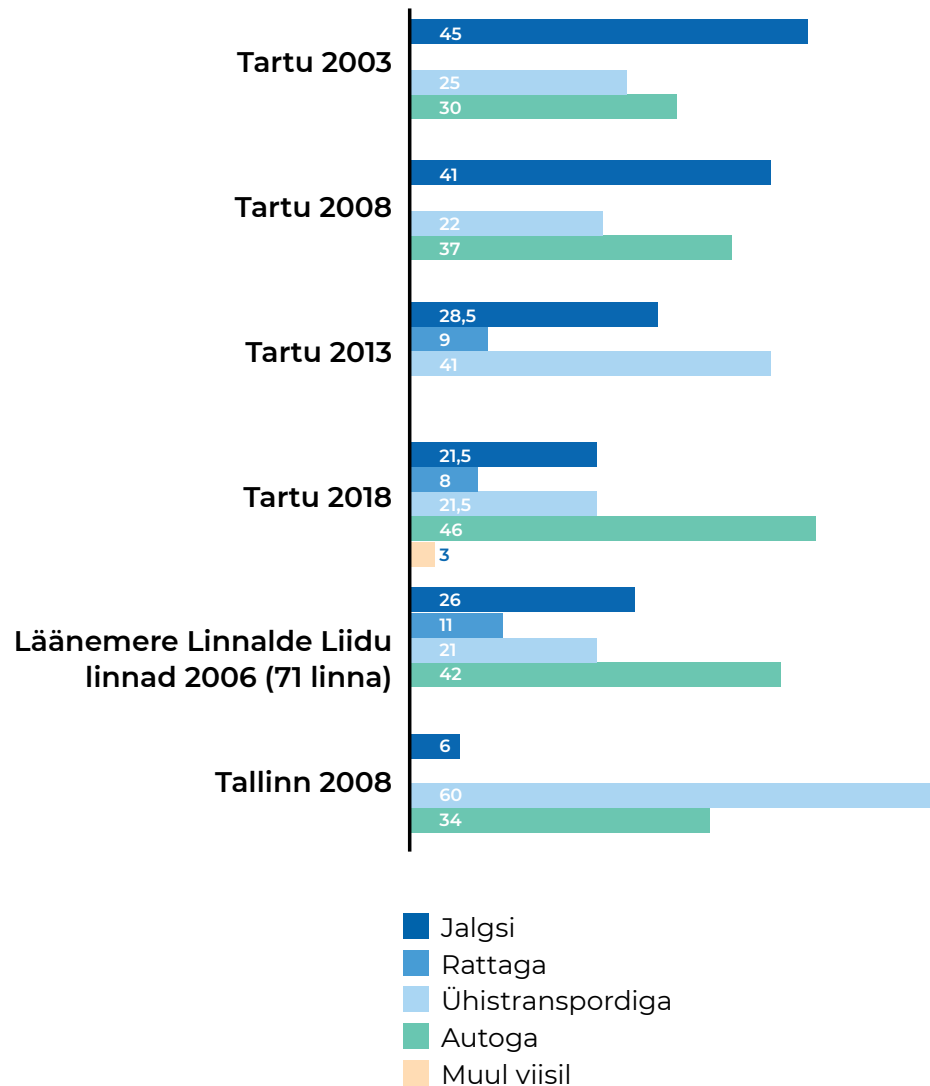
	2003	2008	2009	2013	2018
	45%	41%	36%	28,5%	21,5%
	-	-	4,5%	9%	8%
	25%	22%	31%	21,5%	21,5%
	30%	37%	28,5%	41%	46%
	-	-	-	-	3%
	45%	41%	40,5%	37,5%	29,5%

JÄRELDUSED

1. Auto kasutamise populaarsus kasvab u 1,5% aastas.
2. Jalgsi liikumine väheneb u 1,5% aastas.

Allikas: Uuring: Tartu ja tartlased 2003 (lk 43), 2008 (lk 36-37), 2013 (lk 24), 2018 (lk 66) ning Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liikumisuuring 2009 (lk 8), HeiVäli analüüs.

Liiklemisviisid perioodil 2003–2018



Joonis 2. Allikas: Uuring: “Tartu ja tartlased 2003” (lk 43), 2008 (lk 36–37), 2013 (lk 24), 2018 (lk 66), HeiVäli analüüs.

Allikas: Uuring: Tartu ja tartlased 2003 (lk 43), 2008 (lk 36–37), 2013 (lk 24), 2018 (lk 66) ning

Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liikumisuuring 2009 (lk 8), HeiVäli analüüs.

JÄRELDUSED

Viimase 15 aastaga on Tartus jalakäijate arv üle kahe korra vähenenud ja auto kasutus poolteist korda suurenenud.

Samad osakaalud olid Läänemere Linnade Liidus juba 12 aastat tagasi.



Visioon aastaks 2040

Visioon on valdkonna parima suundumuse kirjeldus ehk selge ettekujutus, millisena soovitakse tulevikku näha; tunnetatud vajadus muudatusteks, mis iga aastaga täpsustub; kontseptsioon sellest, milliseks tahetakse valdkonda pikemas perspektiivis arendada. Siinses kontekstis tähendab visioon selget ja ühest arusaama jalgrattaliikluse üldisemast suundumusest. Visiooni tähtjaks on valitud aasta 2040, sest selleks ajaks on pea kõik Tartu tänavad renoveeritud ja sirgunud on uus jalgratturite põlvkond.

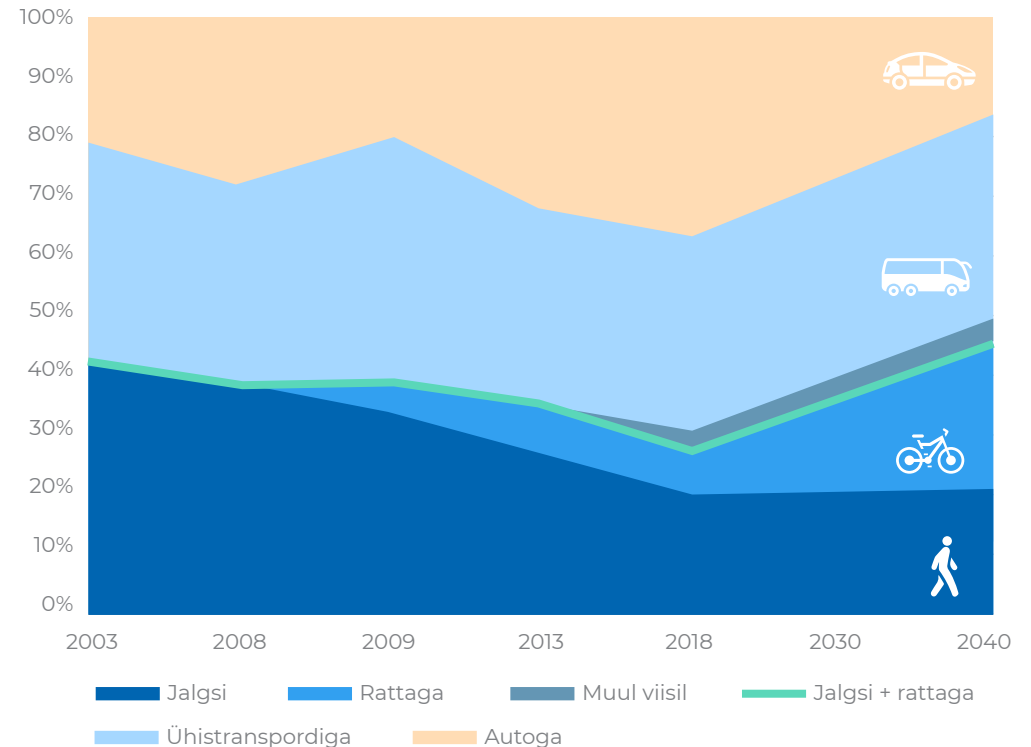
RATTALIIKLUSE VISIOON 2040

Jalgratas on aastaringselt eelistatuim liiklusvahend ja jalgsi käimine on eelistatuim liikumisviis – tartlased teevad oma igapäevased liikumised peamiselt jalgrattaga või jalgsi.

Soovime jalgratturite osakaalu tõsta u 1% aastas ja autode kasutamist vähendada u 1% aastas.

Joonis 4. Tartlaste liikumisviisid 2003–2018

Allikas: Uuring: Tartu ja tartlased 2003 (lk 43), 2008 (lk 36–37), 2013 (lk 24), 2018 (lk 66) ning Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liikumisuuring 2009 (lk 8), HeiVäli analüüs.



	2003	2008	2009	2013	2018	2030	2040
	45%	41%	36%	28,5%	21,5%	22%	22%
	-	-	4,5%	9%	8%	17%	26%
	25%	22%	31%	21,5%	21,5%	22%	23%
	30%	37%	28,5%	41%	46%	35%	25%
	-	-	-	-	3%	4%	4%
	45%	41%	40,5%	37,5%	29,5%	39%	48%

NÄITEID TEISTE SARNASE KLIIMAGA EUROOPA LINNADE JALGRATTALIIKLUSE OSAKAALUST

Kas meie visioon on realistlik ja ambitsioonikas?

Järgnevas tabelis on kasvavalt järjestatud Läänemere linnad jalgrattaliikluse osakaalu alusel aastal 2006 ja linnade eesmärgid tulevikuks. Võrdluseks on joonise paremal pool näidatud Tartu linna jalgrattaliikluse osakaalu praegu ja eesmärki aastaks 2040. Enamike Põhjamaade linnade peamiseks eesmärgiks on tõsta jalgratturite osakaal linnaliiklusest vähemalt **40–50%** vahemikku.

	Linn	Elanike arv	Jalgrattaliikluse osakaal 2006	Jalgrattaliikluse osakaalu eesmärk 2030	
1.	Tampere	225 000	4–6%	–	
2.	Helsinki	632 000	11%	–	
Läänemere Linnade Liidu linnade keskmine 11%					
3.	Jyväskylä	122 000	13%	–	
4.	Uppsala	135 000	20%	40%	
5.	Oulu	200 000	21%	46%	
6.	Odense	169 000	22%	45–73% (eri sihtrühmades)	
7.	Malmö	318 000	22%	–	
8.	Amsterdam	835 000	36%	46%	
9.	Kopenhaagen	504 000	41%	50%	
10.	Groningen	200 000	60%	–	

← Tartu jalgrattaliikluse osakaal praegu (8–9%)

← Tartu visioon aastaks 2040 (26%)

Visioon ja strateegilised eesmärgid

RATTALIIKLUSE VISIOON 2040

Jalgratas on aastaringselt eelistatuim liiklusvahend ja jalgsi käimine on eelistatuim liikumisviis – tartlased teevad oma igapäevased liikumised peamiselt jalgrattaga või jalgsi.

Eesmärgid (pikaajalised, lühiajalised) on visioonist ja üldisest arenguvajadusest lähtuva ning taotletava realistliku, juhitava, defineeritava, mõõdetava ja hinnatava **tulemuse** kirjeldus. Eesmärgi saavutamiseks on vajalikud konkreetsed ülesanded. Eesmärk on korrektne lõppseisund, mille täitmise saavutamist on võimalik mõõta ajas ja kulutatud vahendites.

Tulemus: eesmärk 1

1. Autode arv liikluses väheneb (peamiselt tipptunnil).
2. Tartu linna õhukvaliteet paraneb ja müratase väheneb.

Klient: eesmärk 2

3. Jalgratturite arv suureneb.
4. Haiguspäevade arv väheneb.
5. Jalgratturite rahulolu kasvab.
6. Jalgratast kasutavate õppurite arv suureneb.

Protsessid (hooldus ja remont): eesmärk 3

7. Jalgrattaga liikumise keskmine kiirus ja ohutus kasvavad.
8. Talvel ei vähene jalgrattaliiklus nii järsult kui praegu.
9. Suureneb päevade arv, millal rattateed on turvaliselt sõidetavad.

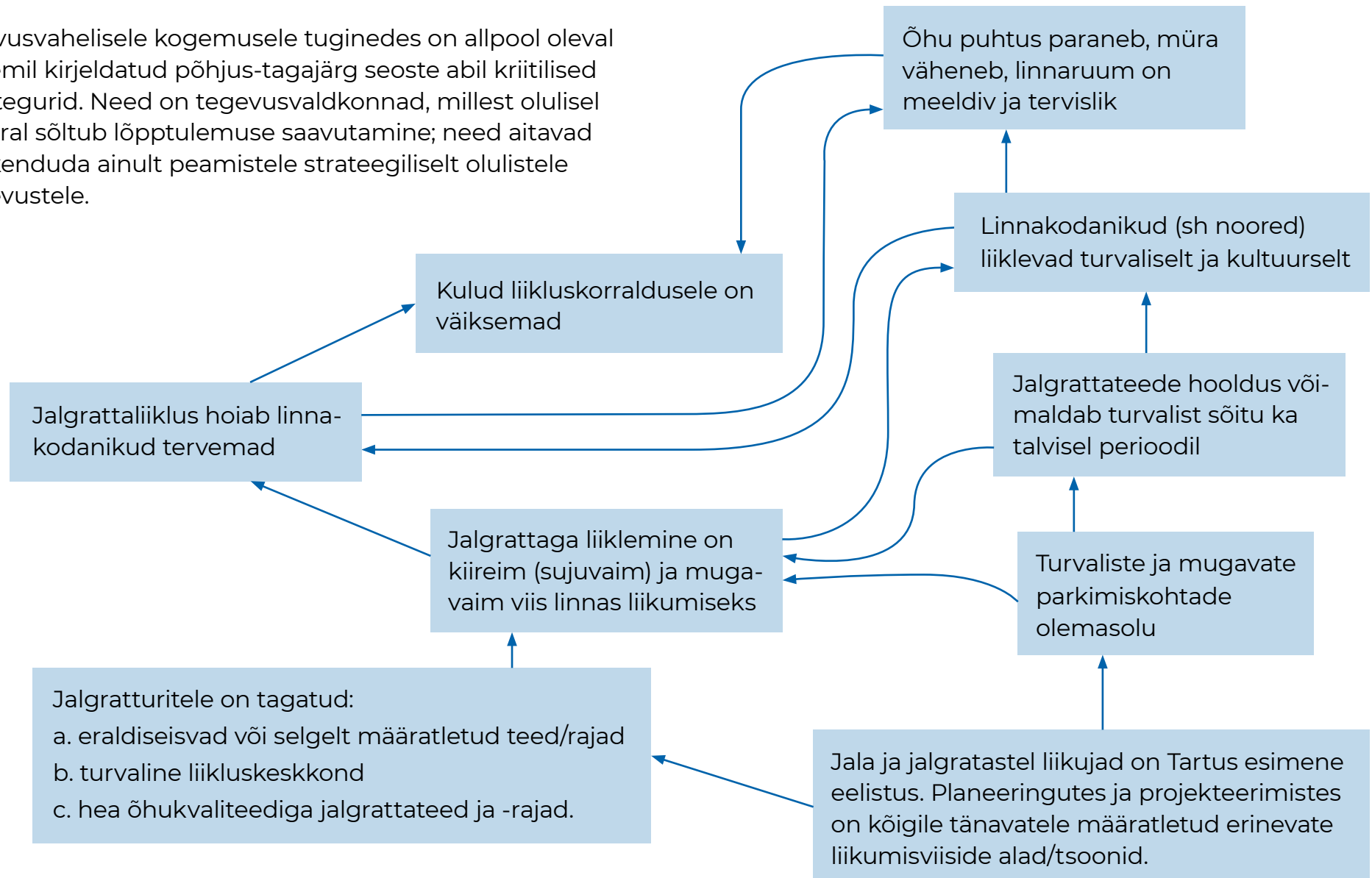
Õppimine ja areng (planeerimine ja ehitamine): eesmärk 4

10. Töökohal, õppeasutuses ja kortermajades on olemas turvaline rataste parkimisvõimalus.
11. Ainult jalgratastega liiklemiseks mõeldud teede pikkus kasvab ja rattateed on rajatud Tartu linna lähipiirkonna puhkealade juurde (nt Elva, Vooremaa järved, Otepää, Vooremäe).
12. Planeeringute ja projekteerimiste algul defineeritakse esmalt jala ja jalgratastel liiklejate huvid.



Kriitilised edutegurid

Rahvusvahelisele kogemusele tuginedes on allpool oleval skeemil kirjeldatud põhjus-tagajärg seoste abil kriitilised edutegurid. Need on tegevusvaldkonnad, millest olulisel määral sõltub lõpptulemuse saavutamine; need aitavad keskenduda ainult peamistele strateegiliselt olulistele tegevustele.





STRATEEGILINE EESMÄRK #12

Planeeringute ja projekteerimiste algul defineeritakse esmalt jala ja jalgratastel liiklejate huvid

Strateegilise eesmärgi #12 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
BYPAD indeks	2,33	2,5	3	3,5

Tegevused eesmärgi #12 ja sihttulemuste saavutamiseks:

59. Kommunikatsiooniga tagatakse arendajate ja lähteülesande tegijate teadlikkus kergliikluse esmasest prioriteetsusest ja eelistusest. Linna kodulehe kergliiklusinfot ajakohastatakse pidevalt ja kuvatakse kergliiklusstatistikat, nt andmed olemasolevatest loenduritest. Vastutaja ASO.

58. Koostatakse jalgrattapoliitika elluviimist toetav kommunikatsioonistrateegia. Eri sihtrühmadele suunatud teavituskampaaniaid korraldatakse koostöös haridusasutuste, tööandjate, kaupluste jt partneritega. Vastutaja ASO.

57. Sotsiaalmeedias algatakse kergliikluse teemafoorum. Vastutaja ASO.

56. Luuakse lisaks jalgrattaliikluse koordinaatori ametikoht. Vastutaja LMO, KANTS.

55. Kergliikluskomisjon muudetakse alaliseks ning jalg- ja jalgrattateede spetsialist annab komisjoni ühisarvamuse tee-ehitusega seotud planeeringute ja projektide ning algfaasis lähteülesannete kohta. Vastutaja LMO.

54. Määratletakse kergliikluskomisjoni statuut. Vastutaja LMO.

53. Koostatakse jalgrattateede võrgustiku väljaarendamise tegevuskava. Vastutaja LPMKO, LMO.

52. Koostatakse ja rakendatakse jalgrattateede rajamise juhendmaterjal (näiteks äärekivide kõrgus, teeromondi ülekatte teostamine, rattatee lõpetamine ja üleminek jne). Vastutaja LPMKO.

51. Koostatakse kergliikluse planeeringulahendus, mis hiljem seotakse linna menetletava üldplaneeringuga. Strateegia kohaselt on planeeringu koostamiseks loodud uued eesmärgid ja lähtepõhimõtted.

a. Jalakäija ja rattur tuleb seada linnaliikluses esikohale.

b. Tuleb luua eeldused, kus jalgsikäik ja rattasõit tagaks ohutu, kiire, lihtsa, lühima, katkematu ja mugava tee igapäevasteks „uksest ukseni“ liikumisteks ja terviselikumisteks linna sees ning linna ja lähialade vahel.

c. Tuleb luua eeldused aastaringse jalgsikäigu ja jalgrattasõidu soodustamiseks katkematute, hooldatud, turvaliste jalakäiguteede, jalgrattateede ja matkaradade edasiarendamise läbi nii linnasiseselt kui linna lähialadel. Tänavate rekonstrueerimisel tuleb tänavaruumi kujundamisel lähendada eesmärgist tänav korrastada ja välja ehitada kui osa rohevõrgustiku ja vaba aja veetmise aladest.

d. Jalgsikäigu soodustamise eesmärgil tuleb planeerida ülelinnaline ja linna lähialasid haarav jalgteede põhivõrk ja terviserajad ning matkarajad maapiirkonnas.

e. Jalgteede ja rattateede kavandamisel tuleb arvestada erinevate sihtgruppide (töölkäijad, eraldi üliõpilased ja õpilased, vanemad koos lastega, vaba aja veetjad, kaubanduse, teeninduse ja kultuuriasutuste külastajad) vajaduste ja eripäradega. Selleks kavandada ohutud teed erineva liikumiskiirusega liiklejatele. Nimetatud teede kavandamisel tuleb tagada ka vaegnägijate, samuti rüüadega, tõukeratastega, rulluiskudega, ratastoolidega jms. liiklejate ohutu ja mugav liikumine.

f. Jalakäija ja ratturi oodatav paiknemine liikumisruumis peab olema kõigile osapooltele selge ja üheselt arusaadav.

g. Rattateede põhivõrk on mõeldud kiiresti sõitjatele teekonna pikkusega 2–10 km ning selle peamine funktsioon on võimaldada ülelinnalses skaalas kiireid ja mugavaid ühendusi lähte- ja sihtkohtade vahel. Põhivõrk tuleb ette näha linna suunduvate maanteede ääres ja suunduma

sealsetelt rattateedelt kesklinna. Samuti tuleb põhivõrk ette näha ülikoolide kampuste vahel ja radiaalsete ühendustena asumite vahel. Põhivõrk peab asuma põhimagistraalidel või selgelt sihtkohtade vahel orienteerituna iseseisvatel kergliiklusteedel.

h. Jaotusvõrk on mõeldud sõitudeks teekonna pikkusega kuni 2 km ning selle peamised funktsioonid on ühendada sihtkohti põhivõrguga ning pakkuda võimalusi kohalikeks sõitudeks.

i. Südalinnas ja kesklinnas tuleb kohati rakendada ühiskutsatava ala põhimõtteid, kus pole määratud jalakäijate, jalgratturite, sõiduautode ja teenindava transpordi alasid/radasid.

j. Üle 5 km pikkusteks vaba aja või spordiliikumisteks planeerida jalg- ja rattateede tervisevõrk.

k. Lihtsamateks ja lühemateks ühendusteks tuleb kavandada otseteed (raudtee ületused, sillad, tunnelid, ühesuunalistel tänavatel kahe-suunalise rattaliikluse lubamine, jalakäigusuundade säilitamine ja arendamine ka eramal jne) ja eritasandilised ristumised.

l. Südalinn on jalgteede ja rattateede sihtpunkt.

m. Planeerimislahendus peab järgima linna üldplaneeringuga antud ruumilise arengu üldisi suundumusi, kavandatavat elanike arvu asumites ja tuleviku maakasutuse plaani ning koostavat liiklusskeemi.

n. Koolide ümbruses peab saama vähemalt 100 m raadiuses asuvatest bussipeatustest ning põhi- ja jaotusvõrgu teedelt mugavalt ja ohutult liikuda jalgsi ja rattaga kooli. Autoliiklus peab selles ulatuses olema tänavatel rahustatud.

o. Tagada mugav ja turvaline rattaparkimise võimalus koolide juures. Kaubanduskeskuste, turgude, bussijaama, raudteejaama jne juures peavad olema kavandatud variatustega rattaparklad.

p. Ehitamise prioriteetid. Ehitamise prioriteetid on põhi-võrk ja lähtumine kesklinnast. Kõik tänavate remondid (sh kattemärgiste uuendused) peavad arvesse võtma rattaliikluse ja jalgsikäigu vajadusi.

q. Tänavate võrgu arendamisel lähtutakse jalgratta liikumise kiirusest ja sujuvusest – otseteede, fooride tsükli pikkused jne. Vastutaja LPMKO.





STRATEEGILINE EESMÄRK #11

Ainult jalgratastega liiklemiseks mõeldud teede pikkus kasvab ja rattateed on rajatud Tartu linna lähipiirkonna puhkealade juurde (nt Elva, Otepää, Vooremäe, Vooremaa järved)

Strateegilise eesmärgi #11 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Segaliiklusega teede osakaal	80%	75%	50%	0%

Tegevused eesmärgi #11 ja sihttulemuste saavutamiseks:

50. Enam ei ehitata tänavakoridori segaliiklusega jalgratta- ja jalgteid. Vastutajad LPMKO, LMO.



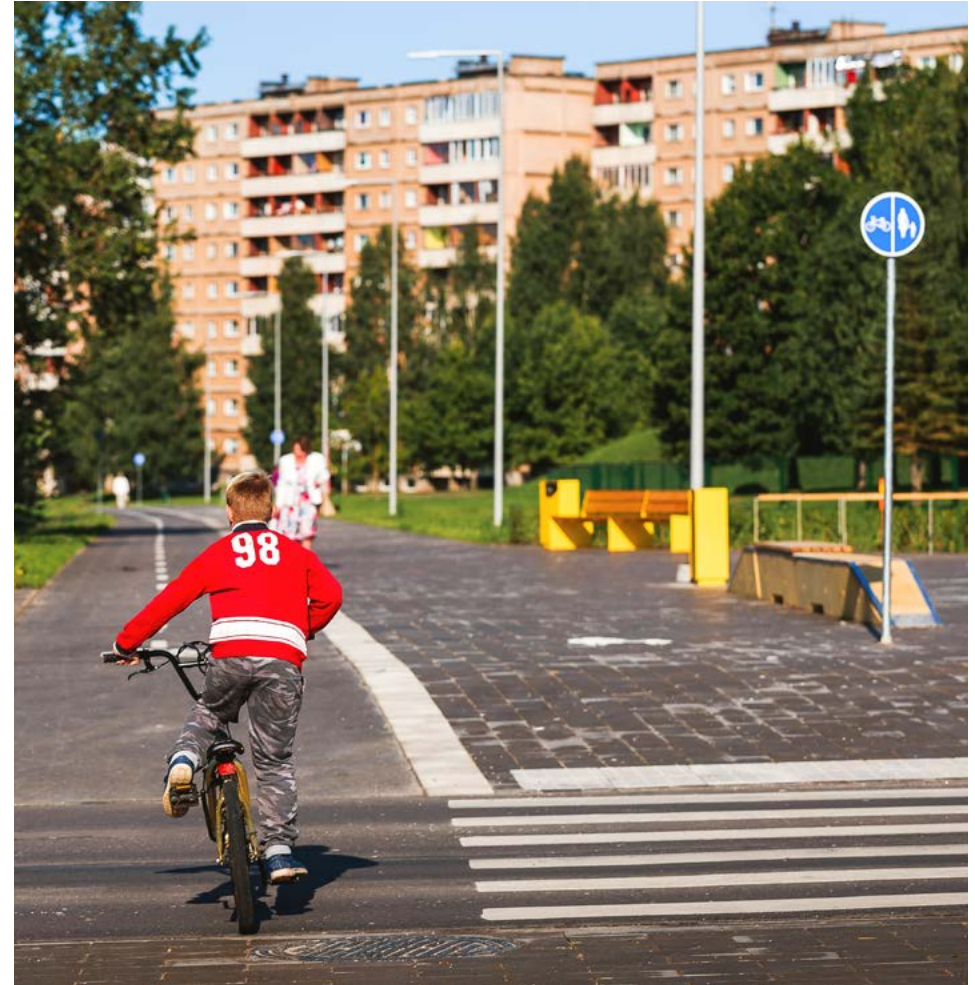
Pilt 1. Võrdluseks praegune segaliiklust tähistav teekattemärgis (vasakul) ja planeeritud eraldatud radadega märgis (paremal).

Strateegilise eesmärgi #11 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Jalgrattateede pikkus (km)	0km/0%	-	50%	100%

Tegevused eesmärgi #11 ja sihttulemuste saavutamiseks:

49. Jalgrattateed on märgistatud iga 15 meetri järel, ristmikel 5 meetri järel. Märgistuse nähtavus on tagatud kõigil aasta-aegadel. Vastutaja LMO.



Pilt 2. Selge märgistusega kergliiklustee.

Strateegilise eesmärgi #11 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Jalgrattateede pikkus (km):	0km/0%	-	50%	100%
a. eraldiseisev kergliiklustee	a. 82 km	a. 90 km	a. 120 km	a. 140 km
b. jalgrattarajad sõiduteel	b. 6 km	b. 10 km	b. 30 km	b. 40 km

Tegevused eesmärgi #11 ja sihttulemuste saavutamiseks:

48. Kui rattarajad on samal tasandil autoteega, siis eelistatakse parempoolset rattaliiklust sõidutee ja kõnnitee vahel, kuna nii on ratturil lihtsam ristmikke ületada. Vastutaja LMO.

47. Jalgrattateed ja –rajad on tänavakoridoris eraldi sõidusuundadena, kus ühel tänavapoolel on sarnaselt autoliiklusega ühesuunaline liiklus. Järgime parempoolse liikluse põhimõtteid. Vastutaja LMO.

46. Vanad segakasutusega kergliiklusteed ehitatakse ümber. Olemasolevaid segakasutuses olevaid kergliiklusteid laiendatakse. Arendatakse jagatud ruumi kontseptsiooni kesklinna piirkonnas. Vastutaja LMO.



STRATEEGILINE EESMÄRK #10

Töökohal, õppeasutuses ja kortermajades on olemas turvaline rataste parkimisvõimalus

Strateegilise eesmärgi #10 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Linna kaasabil rajatud turvaliste parklate arv aastas	4 parklat aastas	10 parklat aastas	16 parklat aastas	26 parklat aastas

Tegevused eesmärgi #10 ja sihttulemuste saavutamiseks:

45. Suurürituste korraldajatel nõutakse jalgrataste turvalise parkimise tagamist. Vastutaja KO.

44. Kehtestatakse hoonete ehitus- ja renoveerimise lubade väljastamisele nõue jalgratta parkimisvõimaluste rajamiseks. Vastutaja AEO.

43. Rattaringlus käivitatakse suurte korrusmajade juures. Vastutaja LMO.

42. Lihtsustatud protseduuriga toetatud ja modulaarseid parkimismaju rajatakse kodude (eriti kortermajade), töökohtade, koolide, lasteasutuste ja kaupluste juurde. Parkimismajade toetust saab taotleda vastavast meetmest alates 2014. aastast. Suurendatakse teavitustööd meetme osas ühistute seas. Vajadusel toetust suurendatakse ja kui linnaeelarve võimaldab, siis ühistute omaosalust vähendatakse. Vastutajad LMO, LVO.

41. Koostatakse ülelinnaline valveta ja valvega rattaparklate rajamise kava (sh parklate rajamine magalapiirkondadesse). Vastutajad LPMKO, LMO.



STRATEEGILINE EESMÄRK #9

Suureneb päevade arv,
millal rattateed on turvaliselt
sõidetavad

Strateegilise eesmärgi #9 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Talvel hooldatavate jalgrattateede pikkus (km): a. eraldiseisev kergliiklustee; b. jalgrattarajad sõiduteel.	a. 40 km b. -	a. 50 km b. 5 km	a. 90 km b. 20 km	a. 120 km b. 30 km
Rahulolu jalgrattateedega talvisel ajal	-	Rahul	Väga rahul	Väga rahul

Tegevused eesmärgi #9 ja sihttulemuste saavutamiseks:

40. Kergliiklusteid hooldatakse (eriti talvisel perioodil) eelistatult või vähemalt tasemel 3. Vastutaja LMO.



STRATEEGILINE EESMÄRK #8

Talvel ei vähene jalgrattaliiklus
nii järsult kui praegu

Strateegilise eesmärgi #8 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Jaauari jalgrattaliikluse % võrreldes mai/juuniga	14%	20%	33%	50%

Tegevused eesmärgi #8 ja sihttulemuste saavutamiseks:

39. Jalgrattateede ja kõnniteede talihoolduse parandamine. Vastutaja LMO.



Pilt 3. Jalgrattatee talihooldus Hollandis.



STRATEEGILINE EESMÄRK #7

Jalgrattaga liikumise keskmine kiirus ja ohutus kasvavad

Strateegilise eesmärgi #7 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Jalgratturitega seotud liiklusõnnetuste arv ei kasva	20	≤20	≤20	≤20

Tegevused eesmärgi #7 ja sihttulemuste saavutamiseks:

38. Jagatakse Tartu logodega ohutustarvikuid (nt ratturivestid, (suuna)tuled, helkurid, jmt). Vastutaja LMO.

37. Tartu linna piiril teavitatakse autojuhte, et meie linnas on liikluses palju jalgrattureid ja jalgsi liiklejaid. Vastutaja LMO.

36. Lisaks liikluseeskirjadele pannakse kirja ka Tartu liikluse hea tava. Vastutaja LMO.

35. Viidanduse arendamine, rattateede viidasüsteemi loomine. Vastutajad LMO, AEO.

Strateegilise eesmärgi #7 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Rahulolu rattaliikluse ohutusega	-	Rahul	Väga rahul	Väga rahul

Tegevused eesmärgi #7 ja sihttulemuste saavutamiseks:

34. Teavitustegevused. Jalgrattahooaja iga-aastase avaürituse ja autovabapäeva korraldamine. Vastutajad LMO, ASO.

33. Õnnetuste statistika jooksev kogumine ja iga-aastaste ülevaadete koostamine ning avaldamine. Liiklusohutusandmete analüüsimine ja arvesse võtmine uute objektide rajamisel – linnal peab olema ülevaade sellest, mis on tüüpvead ja see info peab olema kättesaadav projekteerijatele. Vastava andmebaasi loomine. Vastutajad LMO, Politsei, Maanteeamet.

32. Liikluskultuuri arendamine (kampaaniad). Vastutajad HO, LPMKO, LVO, Maanteeamet, politsei.

31. Liikluse mõistes konfliktsete kohtade korrigeerimine liikluskorralduses. Vastutajad LMO, ASO.



Pilt 4. Jalgrattahooaja avamine mai 2017.

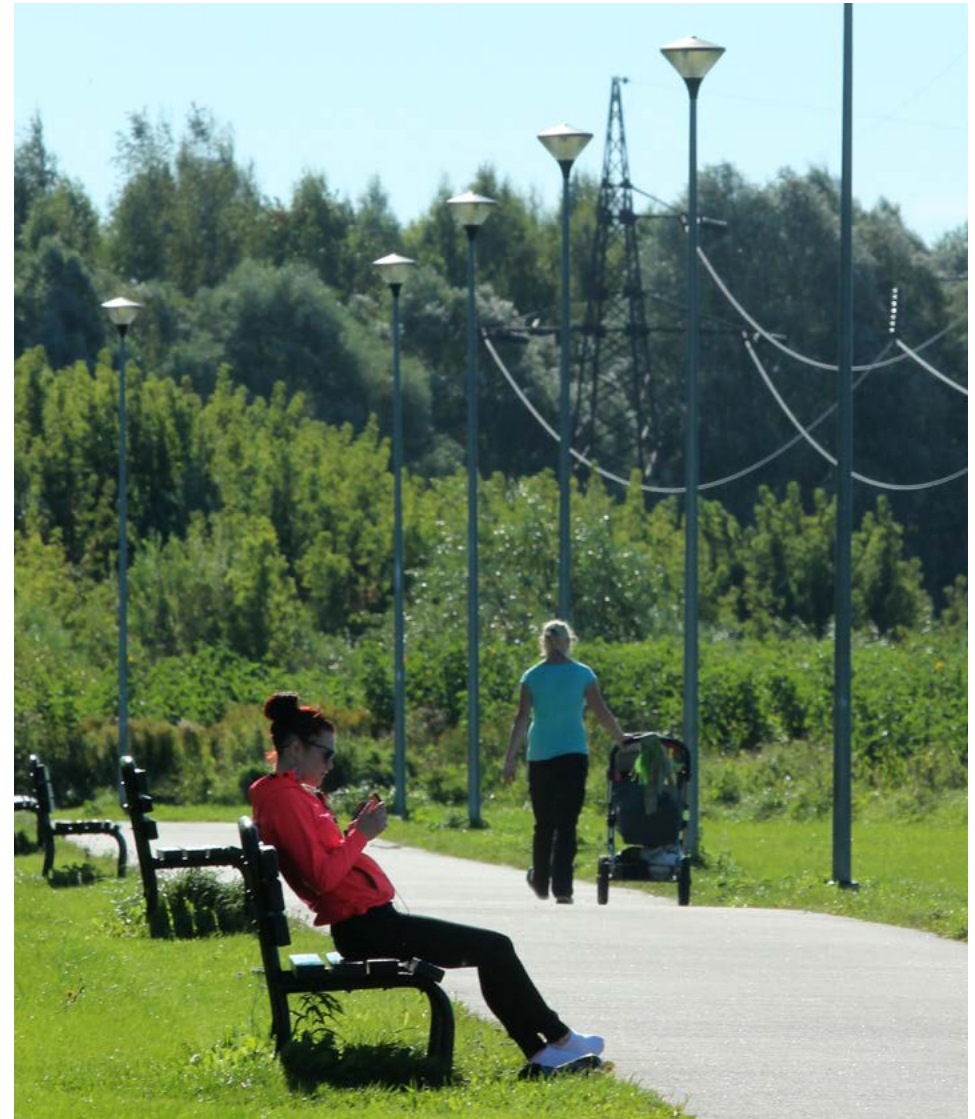
Strateegilise eesmärgi #7 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Rahulolu liikumise kiirusega	-	Rahul	Väga rahul	Väga rahul

Tegevused eesmärgi #7 ja sihttulemuste saavutamiseks:

30. Ehitatakse välja olulised jalgrattaliikluse ohutud ja kiired otseühendused äärelinnast keskusesse. Vastutajad LMO, LPMKO.

29. Tehakse eeluuring ja sõltuvalt uuringu tulemustest korraldatakse Riia tänaval pilootprojekt, kus antakse üks sõidurada ühistranspordile ja jalgrattaliiklusele, et suurendada ühistranspordi ja rattaliikluse kiirust ning näidata autojuhtidele, et jalgrattal ning ühistranspordiga on võimalik liikuda turvaliselt ja kiiresti. Vastutajad LMO, LPMKO.



Pilt 5. Linnaäärne kergliiklustee.

Strateegilise eesmärgi #7 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Jalgrattaga liiklemise keskmine kiirus valitud testmarsruutidel tiptunnil võrreldes autoga	Aeglasem	Võrdne kiirus	10% kiirem	20% kiirem

Tegevused eesmärgi #7 ja sihttulemuste saavutamiseks:

28. Regulaarseid testsõite korraldatakse igal aastal tiptundidel kindlatel enamlevinud marsruutidel ja luuakse võrdlused autoliikluse kiirusega. Vastutaja LVO.

27. Ristmikel on kõigi liiklejagruppide liikumisteed planeeritud eraldi, vastavalt märgistatud ja/või reguleeritud fooridega, loogilised ja arusaadavad (sh teeandmise kohustused jm). Vastutajad LMO, AEO, LPMKO.

26. Fooride ooteajad on jalgratturitele ja jalgsi liiklejatele lühemad (näiteks Vabaduse pst ülekäiguraja ja Kaarsilla juures). Fooritsükleid korrigeeritakse kergliikleja kasuks. Vastutaja LMO.



STRATEEGILINE EESMÄRK #6

Jalgratast kasutavate
õppurite arv suureneb

Strateegilise eesmärgi #6 saavutamist määratlevad määrdikud:

Määrdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Kooli õpilaste arv jagatud jalgrataste arvuga kooli jalgrataste parklas (suhtarv septembri lõpus, veebruaris, mai alguses)	Sügisel 30%	35%	45%	65%
	Talvel 10%	15%	25%	45%
	Kevadel 30%	35%	45%	65%

Tegevused eesmärgi #6 ja sihttulemuste saavutamiseks:

25. Koolide ja teiste lasteasutuste juures on katusega turvalised jalgrataste parklad. Vastutaja LVO.

24. Rattamatkade korraldamine õpilastele koolimaja juurest vaatamisväärsuste ja linnalähedaste puhkealade juurde koos vanematega. Matkad sisaldavad ka jalgrattaga liiklemise koolitusi. Vastutajad KO, HO, koolid.

23. Turvalisuse tagamine liikluses koolide juures, kus luuakse piisavalt ruumi jalgrattaga liiklemiseks. Kokkulepe koolide ja linna vahel jalgrattamarsruutide ja koolide ümbruste ümberkujundamiseks ja koolitranspordi plaani arendamiseks. Vastutajad LMO, LVO.

22. Rattaringluse arengusuunaks on parklate rajamine koolide juurde, kust on võimalik laenutada ka väiksemaid lasterattaid. Vastutajad LMO, Tartu Linnatransport, LVO.

21. Koolidele luuakse võimalused konkreetsetes linnaosades ja alevites ning suuremates asumites anda lastele kasutada jalgrattaid. Koolid võtavad regulaarselt kasutusele Tartu Linnavalitsusele politsei käest saadud omanikuta jalgrattaid. Vastutajad LVO, koolid.

20. Koolitundides jalgrataste kasutamine – nt kehalise kasvatus tunnis; ajaloo ja kirjanduse tunnis muuseumi külastades jne. Vastutajad HO, koolid.

19. Jalgrattakoolituse analüüsitakse kitsaskohtade kaardistamiseks ja parendusettepanekute koostamiseks, et tagada koolituste kõrge kvaliteet. Vastutajad HO, LVO, koolid, LMO.

18. Koolilastel on jalgrattaga liiklemise koolitusprogrammid, mille käigus saadakse rattaload. Liikluskasvatuse ja jalgrattasõidu õppe sisseviimine kooliprogrammi, mis sisaldab sõidupraktikat reaalsetes liiklusoludes. Vastutajad HO, LVO, koolid, LMO



STRATEEGILINE EESMÄRK #5 ja #4

Jalgratturite rahulolu kasvab
ja haiguspäevade arv väheneb

Strateegilise eesmärgi #5 ja #4 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Rahulolu tase uuringus „Tartu ja tartlased“:				
1. jalgrattateede olukorraga	XVIII koht	XVIII	XV	X
2. jalgrattateede piisavusega	XXIV koht	XXIV	XX	XV
3. liikluse olukord jalgratturi seisukohast	XXV koht	XXV	XX	XV
Haiguspäevade arv väheneb	-	10%	15%	30%

Tegevused eesmärgi #5 ja #6 ja sihttulemuste saavutamiseks:

17. Iga-aastase rahulolu-uuringu korraldamine jalgrattaliikluse kohta. Vastutaja LMO.

16. Jalgratast aktiivselt kasutatavate ja kasutada soovijate laialdasem kaasamine strateegia iga-aastastesse ülevaatomistesse ja nn bicycle account koostamine ja levitamine igal aastal või kahe aasta tagant. Vastutajad kõik LV osakonnad.

15. Igapäevase ideekorje mobiilirakenduse käivitamine Tartus (sarnaselt „Teeme Ära!“ prügikoristuse rakendusele), kus jalgratturid saavad operatiivselt märkida ära jalgrattaliikluse kitsaskohti konkreetsetes kaardipunktides. Vastutaja LVO.

14. Tegevuskulude eelarves on eraldi vahendid jalg- ja jalgrattateede remondiks. Vastutajad ASO, RO, LMO.

13. Jalgrattaliikluse parendamiseks kasutatakse kaasava eelarve lähenemisviisi. Vastutajad ASO, RO, LMO.

12. Kõnniteed korrastatakse. Äärekividest ristmike juures loobutakse. Vastutaja LMO.

11. Kaardistatakse erinevad rahvusvahelised meetodikad, mis uurivad ja hindavad rattaliikluse kasulikkust linnakodanike tervisele. Koostatakse uuring(ud), et hinnata keskmist haiguspäevade arvu ja mõista jalgrattaliikluse mõju linnakodaniku tervisele Tartus. Infot seoste kohta levitatakse laialdaselt. Vastutaja LMO.



STRATEEGILINE EESMÄRK #3

Jalgratturite arv suureneb

Strateegilise eesmärgi #3 saavutamist määratlevad määrdikud:

Määrdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Jalgratturite keskmine osakaal liikluses uuringu „Tartu ja tartlane” alusel (%)	8%	10%	17%	26%

Tegevused eesmärgi #3 ja sihttulemuste saavutamiseks:

10. Regulaarne suhtlus Tartu linna tööandjatega, et teha kindlaks võimalikud koostöövormid rattakasutuse suurendamiseks töötajate hulgas. Vastutajad LMO, EVO.

9. Rattaringluse projekti edendamine. Vastutajad LMO, ASO.

8. Tartus rattaga sõitu kujutavate videode loomine ja nende spinningusaalidesse pakkumine, et tutvustada Tartut, motiveerida Tartus rattaga sõitma ja suurendada ratturite enesekindlust liikluses. Vastutajad ASO, KO.

7. Tartu rattaliiklusele luuakse oma brändingu kontseptsioon, mis lähtub erinevatest kasutajagruppidest. See loob eeldused järjepidevaks teavitustööks ja liikluskultuuri parendamiseks ning populariseerib jalgrataste kasutamist. Vastutaja ASO.

6. Iga-aastased loendused. Kergliikluse loendurite paigaldamine olulistesse liiklussõlmedesse. Vastutaja LMO.

5. Pilootprojektide rakendamine kergliiklejatele turvalisemate ja laialdasemate liikumisvõimaluste testimiseks.

Näiteks:

- nädalavahetustel avatakse teatud piirkonnad jalgratastega kasutamiseks või luuakse ajutised rattarajad sõidutee äärde;
- Vabaduse pst osaline sulgemine autoliiklusele nädalavahetustel jne;
- jalgrataste kasutamine integreeritakse vabaaja- ja meelelahutusüritustesse, nt rattamatkad ja tasuta turvalised rattaparklad suurüritustel jne;
- inimesi motiveeritakse tulema ja osalema linnaüritustel ratastega.

Vastutajad LMO, AEO, ASO.



STRATEEGILINE EESMÄRK #2 ja #1

Autode arv liikluses väheneb
ning paraneb õhukvaliteet ja
väheneb müratase

Strateegilise eesmärgi #2 ja #1 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	SIHTTULEMUSED			
	2018	2022	2030	2040
Õhu puhtuse ja müra näitajad (CO ₂ , PM)	-			
Jalgratturite osakaal tipptunnil linna tuiksoontel (kõigil sildadel ja raudtee ületustel)	4%	5%	10%	15%

Tegevused eesmärgi #2 ja #1 ja sihttulemuste saavutamiseks:

4. Planeeritakse ja ehitatakse välja „pargi ja sõida“ sõlmed linna või keskuse piirile, kus linna saabuv autokasutaja saab vahetada auto ratta või bussi vastu.
3. Vähendatakse autode parkimiskohtade arvu ja arendatakse kergliikluse võimalusi.
2. Vanalinnas piiratakse autoliiklust, kesklinn on avatud eelkõige kergliiklejatele.
1. Sõidukite kiirust kesklinnas ja selle läheduses vähendatakse.

Vastutajad LMO, LPMKO.

Sisekeskkonna analüüsid ja allikad

TARTU MAAKOND

Tartu maakonna arengustrateegia 2014–2020
Tartu maakonnaplaneering 2030+ (2 dokumenti)

TARTU LINN

Tartu arengustrateegia 2030
Tartu linna arengukava 2018–2025 ja eelarvestrateegia 2018–2021
Tartu linna üldplaneering aastani 2030+
Tartu linna üldplaneeringu ettepanekud ja linna seisukohad 2017
Tartu kesklinna liikuvuskava 2015
Tartu linna rattakaart
Brüsseli Harta

LÄHIALADE VALLAD

Ülenurme valla arengukava 2015–2021
Ülenurme valla üldplaneering 2009
Tähtvere valla arengukava 2013–2025
Tähtvere valla üldplaneering 2006 (5 dokumenti)
Luunja valla arengukava 2015–2022
Luunja valla üldplaneering 2004–2008, 2017
Kastre valla (end Haaslava vald) arengukava 2015–2020
Kastre valla (end Haaslava vald) üldplaneering 2007

Väliskeskkonna analüüsid ja allikad

Strateegia koostamisel kasutati Tartuga sarnanevate Euroopa linnade ja rahvusvaheliste jalgrattaliikluse edendamise juhendite ja käsiraamatute analüüse järgmiste linnade kohta:

- Tallinn
- Oulu
- Tampere
- Uppsala
- Groningen
- Odense
- Amsterdam
- Kopenhaagen

SWOT-analüüs: Tartu jalgrattaliiklus

SWOT-analüüs on analüüsi meetod, mille abil hinnatakse valdkonna siseseid tugevusi ja nõrkusi ning teda puudutavaid väliseid võimalusi ja ohte. Analüüsi tulemused on aluseks strateegilisele planeerimistegevusele.

TUGEVUSED (S)	NÕRKUSED (W)
1. Tartu on jalgrattaliikluseks paraja suurusega linn (diameeter u 7 km). 2. Jalgratturid on parkimistingimustega kesklinna piirkonnas suhteliselt rahul (hinnang 3,0 palli neljast). 3. Tartu linnal on juba mitmed jalgrattateed väga heal tasemel ehitatud (Aruküla, Baeri-Ilmatsalu ja Annelinna tee). 4. Jalgratturite arv on kasvava trendiga. 5. Suur tudengite (ca 20 000) ja õpilaste arv (14 874), kes on rohkem rahul jalgrattaliikluse kvaliteediga Tartus. 6. Praktiliselt kõigil Tartu lastel on ratas olemas. 7. Avatakse rattaringlus (600–800 rendiratast, sh elektrirattad, ja 60–80 rendikohta). 8. Rattaspordi suurüritused (Tartu Rattaralli ja Rattamaraton, Tour d'öö). 9. Tartu on teinud u 30 jalgrattaliiklusega seotud uuringut. 10. Tartu uus üldplaneering sätestab liiklejate hierarhia: 1. lapsed, vanurid, puuetega inimesed; 2. teised jalakäijad; 3. jalgratturid; 4. ühistransport; 5. avarii ja hooldusteenistus; 6. muu motoriseeritud liiklus. 11. Tartu on juba seadnud eesmärgiks, et „rattatranspordi osakaal aastal 2020 on 15% ja autotransport püsib samal tasemel baasaastaga (2010)“ (allikas: Tartu linna säästva energiamajanduse arengukava 2015–2020).	1. Linna investeerimisvõime pole kõrge (40 mln eurot aastas). 2. Korrusmajade piirkonnas jalgrattaparklad praktiliselt puuduvad (hinnang 1,6 palli neljast). 3. Kõrged äärekivid. 4. Jalgrattateede sidusus ja arusaadavus puudub täielikult või on katkendlik. 5. Bussipeatuste juures rattaparklad enamasti puuduvad. 6. Tartu linnal (ja Eestil tervikuna) puudub ühtne kergliikluse (eriti taristu) kontseptsioon ja arengukava. 7. Tartu linnas on elanike rühmi, kes on jalgrattaliikluse vastased (müüdid, hoiakud). 8. Puudused liikluskultuuris ja seaduskuulekuses – ratturid kasutavad kõnniteid, kuna ei tunne end maanteel turvaliselt või on hooletud jne. 9. Auto kasutamise populaarsus kasvab u 1.5% aastas ja jalgsi liikumine väheneb u 1,5% aastas. 10. Tartu kehtiv transpordi arengukava ei toeta jalgrattakasutuse eelisarendamist sõiduautode kasutamise arvelt.

VÕIMALUSED (O)	OHUD (T)
1. EL-i toetused. 2. Nõuded CO2 vähendamiseks transpordis, mille tagajärjel kütus kallineb. 3. Elektrirataste (sh muude kulgurite) tehnoloogia areng laiendab kasutajaskonda, nt noorukite ja vanurite hulgas. 4. Tartu tagamaa kasvab, valglinnastumine. 5. Autode arv kasvab ja parkimine muutub keerulisemaks. 6. Rohelise ja tervisliku käitumise propageerimise ja teadlikkuse suurendamine trend (sh matkarajad).	1. Kiired elektri jõul liikuvad rattad ja muud kulgurid võivad suurendada ohtlikke olukordi kergliiklusteedel. 2. Noored rasvuvad, kuna liiguvad vähe. 3. Tallinn-Luhamaa maantee ja muude riigimaantee taristute areng Tartu linnas.
SO strateegia: Kuidas sisemiste tugevuste abil väliseid võimalusi ära kasutada?	WO strateegia: Kuidas sisemiste nõrkuste ületamiseks ära kasutada väliseid võimalusi?
• S1,4 /O1-2 – Vanad segakasutusega kerg-liiklusteed ehitatakse ümber. • S4,5,6 /O2,3,4 – Tagatakse, et rattaid ja elektritranspordi vahendeid on võimalik kaasa võtta ühistransporti (bussid, taksod jne).	• W2,5-3/O2,3 – Kaasavat eelarvet kasutatakse jalgrattaliikluses. • W1,2/O1 – Töötatakse välja korrusmajade jalgrattaparkla tüüplahendus ja seda rakendatakse koostöös teiste linnadega EL-i struktuurifondide toel.
ST strateegia: Kuidas sisemiste tugevuste abil väliseid ohte vältida?	WT strateegia: Kuidas vähendada sisemisi nõrkusi ja samas vältida väliseid ohtusid?
• S3/T1 – Jalgrattateed märgistatakse iga 15 meetri järel. • S1,3,4,5,6/T1,2 – Jalgrattateed eraldatakse teistest liiklejatest.	• W4/T2 – Lastele on jalgrattaga liiklemise koolitusprogrammid (linnas) nagu näiteks ujumises. Koolidele rajatakse jalgratta-parklad.

Uuringud

1. 2004 – Tartu linna jalgrattateede põhivõrgu rajamise ettepanekud
2. 2006 – Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem 2006
3. 2006 – Tartu linna olemasolevate jalgrattateede võrgustik
4. 2006 – Tartu linna arendatav jalgrattateede võrgustik
5. 2008 – Tartu BYPAD audit 2008
6. 2009 – Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liikumisuuring
7. 2009 – Jalgrattarajatised meil ja mujal
8. 2010 – Jalgsi ja rattaga liikumise auditi tulemused, Tartu 2010
9. 2010 – Jalgrattavargused Tartu linnas 2010. aastal
10. 2010 – Liiklusohutuskava lähteülesanne kergliikluse osas 2010
11. 2011 – Autovaba päev Tartus 2011 küsitlusuuringu analüüs
12. 2012 – Karlova kergliiklusuuring
13. 2012 – Tartu Veeriku linnaosa lasteasutuste laste ja õpilaste liikumisviisid ja ohtlikud kohad liikluses (6 dokumenti)
14. 2012 – Projekti „Minu Koolitee“ 2011. a tulemuste analüüs
15. 2013 – Tartu linna jalgrattasõidu marsruutide kaardistamine Endomondo mobiilirakenduse 2013. a mai andmete põhjal
16. 2014 – Rattaringluse teenuse arendamine Eestis Tartu linna pilootprojekti näitel
17. 2014 – Tartu linna õpilaste jalgratta kasutamine ja ohtlikud kohad liikluses
18. 2014 – Tartu linnas aastatel 2009–2013 toimunud jalgrattaõnnetuste analüüs
19. 2015 – Tartu linna jalgrattasõitjate kaardistamine Endomondo 2015. a mai andmete põhjal
20. 2017 – Rattaringluse küsitlus
21. 2017 – Jalakäijate ja jalgratturite loendus Tartus 2013., 2015., 2016. ja 2017. a kevadel
22. 2017 – Tartu rattakaart 2017
23. 2017 – Tartu linnarattaliiklust aktiveeriv tegevuskava ja seda toetava keskkonna-juhtimissüsteemi käsiraamat
24. 2017 – Tartu linna üldhariduskoolide õpilaste ja lastevanemate jalgrattateemaline küsitlusuuring
25. 2018 – Tartu linna ja lähiümbruse jalgrattaliikluse ja selle korraldamise ning planeerimise analüüs
26. 2018 – Tallinna jalgrattastrateegia 2018–2027
27. 2018 – Tartu jalgrattaliikluse rahulolu-uuring 2018
28. 2018 – Tartu ja tartlased 2003, 2008, 2013 ja 2018
29. 2018 – Tartu BYPAD audit 2018
30. 2018 – Tartu linna ja lähiümbruse liikuvusuuring



Kasutatud fotode autorid ja piltide allikad:

Kalle Paalits
Kristina Haan
Kerly Ilves
Juhan Voolaid
Ove Maidla
Erge Jõgela
Heikki Leis
Tarmo Haud
Lilian Lukka
Mana Kaasik
Kiur Kaasik
bicycledutch.com
Erakogu

