

# Ettepanekud Tartu Energia 2030+ transpordi tegevuskavale

Marek Muiste, TREA

Tartu Energia 2030+ tegevuskava arutelu

01.10.2019

# Töörühma ülesanded

- Töögrupi koostamine;
- Andmete kogumine;
- Andmete analüüs ja valideerimine;
- Probleemide, vajaduste ja eesmärkide seadmine;
- Stsenaariumite kirjeldamine;
- Meetmete kirjeldamine;
- Teemastrateegia koostamine;
- Teema tegevuskava koostamine;

15.02 13:00-17:00 Probleemid ja riskid 1.

28.03 13:00-17:00 Probleemid ja riskid 2.

23.05 13:00-17:00 Strateegia ja mõjud 1.

12.06 13:00-17:00 Strateegia ja mõjud 2.

11.07 13:00-17:00 Tegevused ja meetmed

Marek Muiste, Tartu Energiaagentuuri ekspert (töögrupi koordinaator)

Avo Rosenvald, Tartu Linnavalitsuse volikogu liige

Andra Somelaar, Balti Uuringute Instituudi projektijuht

Mati Raamat, Tartu Linnavalitsuse inseneriteenistuse juhataja, Linnainsener

Peep Margus, Tartu Linnavalitsuse inseneriteenistuse spetsialist

Rein Haak, Tartu Linnavalitsuse linnamajanduse osakonna juhataja

Jaanus Tamm, Tartu Linnavalitsuse linnamajanduse osakonna projektijuht

Teet Randma, Eesti Roheline Liikumine

Mart Raamat, Keskkonnaministeeriumi Energeetika ja transpordi nõunik

Tõnis Piir, Tartu Ühistranspordikeskuse juhatuse liige

Mihkel Viljar, Tartu Linnavalitsuse teedeteenistuse peaspetsialist

Maarika Kurrikoff, Tartu Linnavalitsuse Hoolekandeteenistuse peaspetsialist

Ilmar Part, Elav Tartu ja Tartu Liiklejate Koda

# Metoodika

Nr	Probleem	Tüüp	Mõju	1. JUURDEPÄÄS						2. KESKKOND		3. TERVIS			4. Kuvand		Eesmärk
				1.1. Aeg	1.2. Energia	1.3. Ruum	1.4. Raha	1.5. Barjäärid	1.6. Konfliktid	2.1. Kliima	2.2. Saaste	3.1. Õnnetused	3.2. Füüsis	3.3. Vaimne	4.1. Visuaal	4.2. Taju	
P1	CO2 vähendamine, kulutõhusus, rahvatervis, jätkusuutlikus, elukeskkonna kvaliteet pole transpordiplaneerimise eesmärkideks seatud	1.2., 1.4., 2.1., 2.2., 3.2., 3.3	SUUR negatiivne mõju linna keskkonnale ja inimeste tervisele	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L1	Transpordi planeerimise eesmärgiks seada säästvus
P2	Tänavaruumi ebaoptimaalne kasutus	1.3., 1.5., 1.6.	SUUR negatiivne mõju linna juurdepääsule	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L2	Kasutada tänavaruumi optimaalselt
P3	Linnalähiasumite elanike halb juurdepääs linnale	1.1., 1.2., 1.4., 1.5., 1.6., 2.1., 2.2., 3.1., 3.3	SUUR negatiivne mõju linna juurdepääsule ja teenuste kvaliteedile. TÄHELEPANU! KOMPLEKSNE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L3	Tagada linnalähiasumite elanike hea juurdepääs linnale
P4	Transpordiliikide sidusus (multimodaalsus) on vilets	1.1., 1.3., 1.5., 1.6., 4.2.	SUUR negatiivne mõju ligipääsetavusele	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L4	Lua transpordiliikide hea sidusus (multimodaalsus)
P5	Autostumine ja selle kasv	1.1., 1.2., 1.3., 1.4., 1.5., 1.6., 2.1., 2.2., 3.1., 3.2., 3.3., 4.2	ÜLISUUR negatiivne mõju linna juurdepääsule, keskkonnale ja inimeste tervisele. TÄHELEPANU! KOMPLEKSNE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L5	Vähendada autostumist
P6	Ühistranspordi kasutus kahaneb	1.1., 1.2., 1.3., 1.4., 3.2., 4.2.	MÕÕDUKAS negatiivne mõju linna juurdepääsule. TÄHELEPANU! SÕLTUB AUTOSTUMISEST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L6	Kasvatada ühistranspordi kasutust
P7	Jalgrattakasutus on raskendatud	1.4, 1.5., 1.6., 3.1., 3.2., 3.3., 4.2.	MÕÕDUKAS negatiivne mõju linna juurdepääsule, keskkonnale ja inimeste tervisele.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L7	Kergendada jalgrattakasutust
P8	Jalgsikäime kahaneb	1.2., 1.3., 1.4., 1.5., 1.6., 2.1., 2.2., 3.1., 3.2., 3.3.	SUUR negatiivne mõju linna juurdepääsule, keskkonnale ja inimeste tervisele. TÄHELEPANU! SÕLTUB AUTOSTUMISEST!	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L8	Suurendada jalgsikäimist
RISKID																	
R1	Temperatuuri järsud kõikumised	1.4., 1.5., 1.6., 3.1.	MÕÕDUKAS negatiivne mõju juurdepääsule	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	K1	Kohaneda temperatuuri järskude kõikumistega
R2	Lumerohkus	1.1., 1.2., 1.3., 1.4., 1.5., 1.6., 3.1., 3.2.	SUUR negatiivne mõju juurdepääsule ja tervisele	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	K2	Kohaneda lumerohkusega
R3	Veerohkus	1.1., 1.4., 1.5., 3.1	MÕÕDUKAS negatiivne mõju juurdepääsule	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	K3	Kohaneda veerohkusega
R4	Riiklik elektrikatkestus	1.3, 1.5, 3.1, 3.2., 3.3.	SUUR negatiivne mõju juurdepääsule ja tervisele	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	K4	Kohaneda elektrikatkestustega
R5	Vargused	1.3., 1.4., 1.5, 1.6,	MÕÕDUKAS negatiivne mõju juurdepääsule	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	K5	Vähendada varguste hulka
R6	Kütuste kättesaadavus ja hinna ebastabiilsus	1.1., 1.2., 1.4., 1.5., 1.6.	SUUR negatiivne mõju juurdepääsule	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	K6	Kohaneda kütuste muutliku kättesaadavuse ja hinnakõikumistega

# Peamised probleemid

Töö käigus tuvastati 8 suuremat probleemi, millest mõjukamaks peetakse **P5 autostumist ja selle mõjusid**, millele järgnevad P8 jalgsikäimise kahanemine ja P3 linnalähiasumite elanike halb juurdepääs linnale. P5 autostumine on ka mitme teise probleemiga otseselt või kaudselt seotud põhjuse (P2, P8), tagajärje (P1, P3) või kaasneva tegurina (P4, P6). Arusaadavalt kajastub P5 lähtepunktina tulevastele strateegiatele.

Autostumise kõrge tase:

- vähendab teiste transpordiviiside toimimise kvaliteeti,
- on energiamahukas,
- on linnale ja kodanikele kulukas,
- tekitab linnakeskkonda barjääre ja konflikte
- ning suurendab terviseriske.

Nr	Probleem	Tüüp	Mõju	1. JUURDEPÄÄS						2. KESKKOND		3. TERVIS			4. Kuvand		Eesmärk	
				1.1. Aeg	1.2. Energia	1.3. Ruum	1.4. Raha	1.5. Barjäärid	1.6. Konfliktid	2.1. Kliima	2.2. Saaste	3.1. Õnnetused	3.2. Füüsis	3.3. Vaimne	4.1. Visuaal	4.2. Taju		
P5	Autostumine ja selle kasv	1.1., 1.2., 1.3., 1.4., 1.5., 1.6., 2.1., 2.2., 3.1., 3.2., 3.3., 4.2	ÜLISUUR negatiivne mõju linna juurdepääsule, keskkonnale ja inimeste tervisele. TÄHELEPANU! KOMPLEKSNE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	L5	Vähendada autostumist

# Stsenaariumid

0. '**laisk**' stsenaarium ei muuda senist transpordikorraldust

1. '**mõõdukas**' stsenaarium tegeleb energiatarbimise kasvu pidurdamisega

2. '**usin**' stsenaarium püüab energiatarbimist vähendada 15%

0. ehk '**laisk**' stsenaarium ei näe ette olulisi muudatusi linna transpordikorralduses. Senised tegevused jätkuvad ühistranspordi korraldamises ja jalgratta-taristu arendamises.

1. ehk '**mõõdukas**' stsenaarium näeb lisaks eelpool kirjeldatule ette ka meetmeid, mis peatavad energiatarbimise kasvu linnatranspordis. Selle stsenaariumi elluviimisel tuleb vältida eraautode kasutuse kasvamist ning luua eelised aktiivsele liikumisele ja ühistranspordile

2. ehk '**usin**' stsenaarium näeb ette energiatarbe vähendamist transpordis 15% võrra. Selle stsenaariumi elluviimisel tuleb rakendada kõiki käesolevas dokumendis kirjeldatud leevendamise ja kohanemise meetmeid täies mahus

# Leevendamise strateegia

1. Muuta transpordi planeerimine osaks integreeritud kliima-, energia-, keskkonna, tervise ja majanduse planeerimisest
2. Vähendada autostumist, eelisarendades Kergliiklust ja Ühistransporti
3. Vähendada liikuvate ja parkivate autode osa tänavaruumis
4. Siduda erinevad transpordiliigid ja luua multimodaalne liikluskeskus(ed)
5. Siduda tagamaa linnaga säästva transpordi lahenduste abil

# Kohanemise strateegia

1. Luua terviklike asumeid
2. Aktiivne linn
3. Loomupärased ellujääjad
4. Kaval linn

# Tegevuskava osad

**T1. Aktiivse Füüsilise  
Liikumise kava**

**T2. Tartu jalgrattaliikluse  
strateegilise tegevuskava**

**T3. Autostumise  
vähendamise tegevuskava**

**T4. Integreeritud transpordi  
juhtimisprogramm**

**T5.  
Elektromobiilsusprogramm**

**T6. Tartu ühistranspordi  
kava**

**T7. Multimodaalne  
liikuvuskava**

**T8. Terviklike Asumite  
programm**

**T9. Tartu  
liiklusohutusprogrammi  
2017-2025 elluviimine ja  
uuendamine**

**T10. Kaasamise Hea Tava  
rakendamine**



## T1. Aktiivse Füüsilise Liikumise kava

- Tänavakoridori ja avaliku linnaruumi ööpäevaringse, aastaringse korrasoleku ja hoolduse tagamine

## T2. Tartu jalgrattaliikluse strateegilise tegevuskava

- Linnaosadevahelise kiire jalgrattattede võrgustiku loomine sh linnalähedaste kergliiklusteede ühendamine linnasüdamega

## T3. Autostumise vähendamise tegevuskava

- Autovaba tsooni ja logistikapiirangute loomine südalinna jalutustänavatele
- Kesklinna sulgemine läbivatele sõiduautodele aastaks 2030

## T4. Integreeritud transpordi juhtimisprogramm

- Integreerida transpordi planeerimine kliima-, energia-, keskkonna, tervise ja majanduse planeerimisega

## T5. Elektromobiilsusprogramm

- Valmistada ette ühistranspordi liiniveo hange vaid rohelist elektrit kasutavate elektribusside hankimiseks 2029 a.

## T6. Tartu ühistranspordi kava

- Ühistranspordi prioriteetsususe ja sõiduradade arendamine
- Riiklike, regionaalsete, maakondlike ja linna ühistranspordisüsteemide juhtimise integreerimine

## T7. Multimodaalne liikuvuskava

- Erinevaid liikumisviise ühendava multimodaalse transpordikeskuse ja bussiterminali loomine keskklinnas

## T8. Terviklike Asumite programm

- Töökohtade loomine elukohtade lähedal
- Eulrikka linnaruumi arendamine

## T9. Tartu liiklusohutusprogrammi 2017-2025 elluviimine ja uuendamine

- Raskete vigastuste ja hukkumiste vältimine

## T10. Kaasamise Hea Tava rakendamine

- Jalgrattakasutajate, jalgsikäijate ja ühistranspordikasutajate gruppide loomine ning kaasamine arenduste planeerimise, projekteerimise ja järelhindamise protsessi

# T1. Aktiivse Füüsilise Liikumise kava

Aitab suurendada aktiivse liikumise (jala, jalgrattaga) osa linna liikuvuses.

Kava eesmärk on **parandada aktiivse liikumise võimalusi linnas, parandades liikumiste turvalisust ja teede kvaliteeti**. Samuti aitavad kava tegevused teadvustada aktiivse liikumise võimalusi ja eeliseid linlaste hulgas.

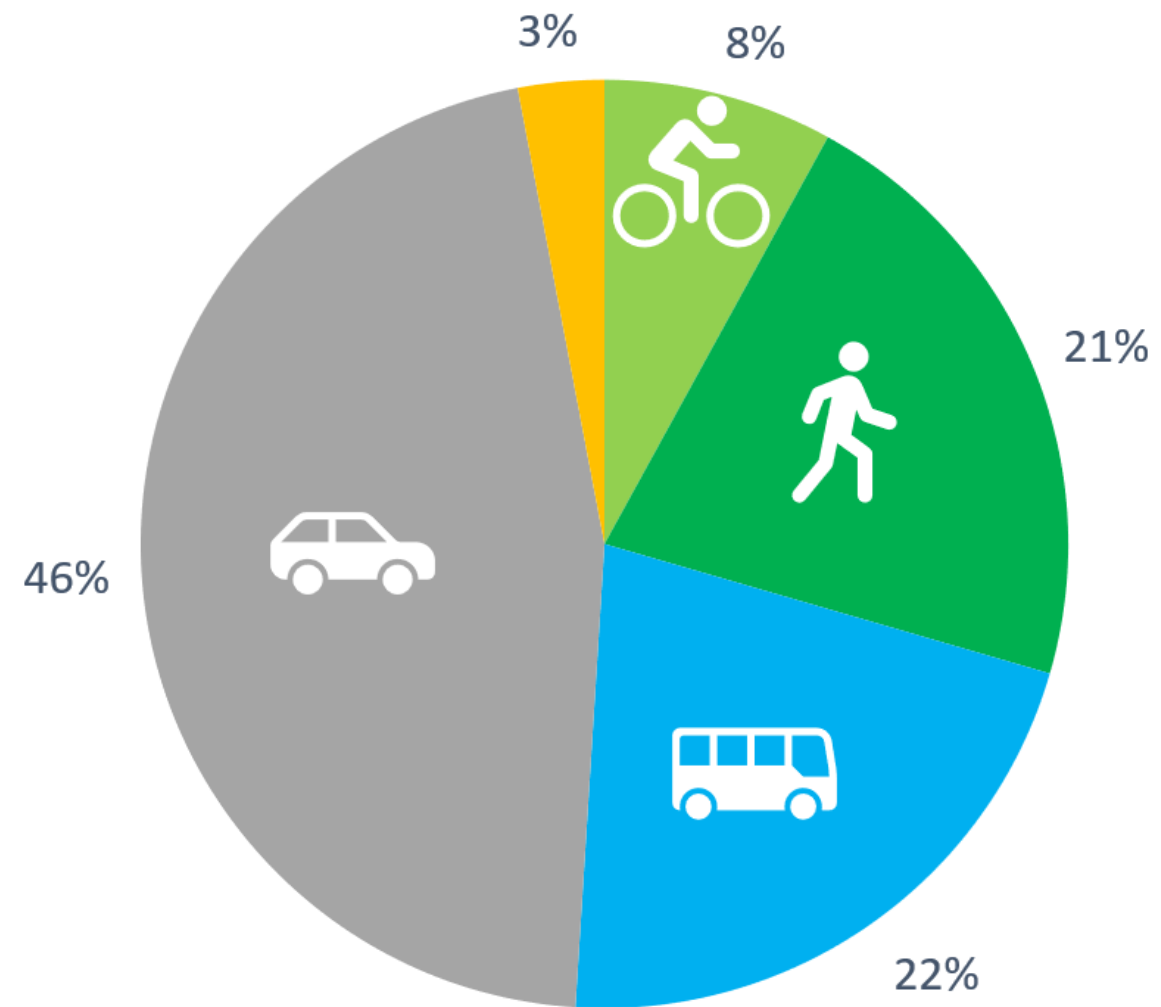
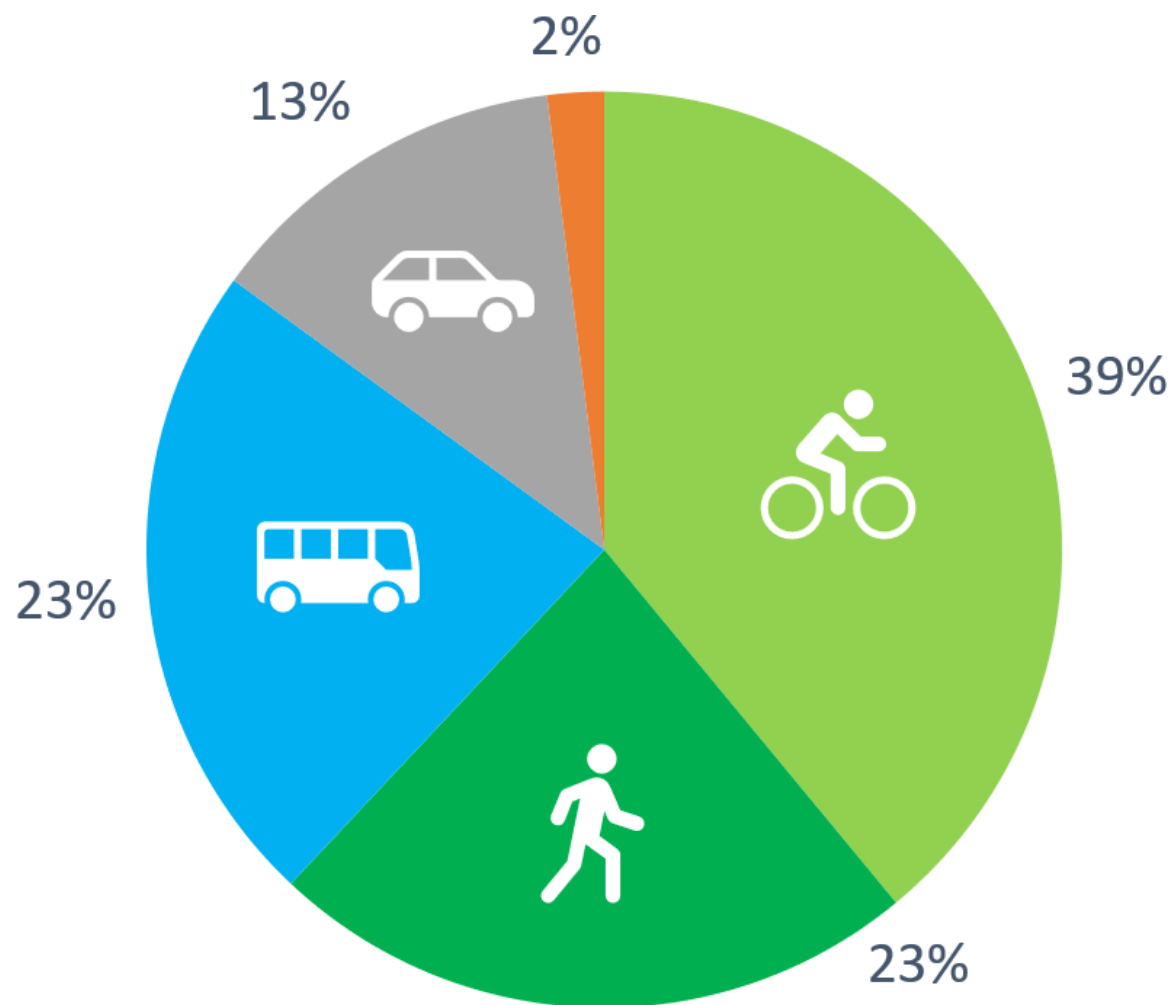
Kava peamise tegevusena on lisatud arengukava rakenduskavasse tegevus: "Tänavakoridori ja avaliku linnaruumi ööpäevaringse, aastaringse korrasoleku ja hoolduse tagamine".

Tartlaste hinnangul on teede ja tänavate seisukord ja kvaliteet peamised eeltingimused oma liikumisharjumuste muutmisel. Kava ülejäänud tegevused töötatakse välja lähtudes eeldusest, et tänavate ja avaliku liikumisruumi seisukord saab olema eeskujulik.

Kava eesmärgiks on suurendada säästva transpordi st mitteautoliikluse osa 70%ni kõigist liikumistest.

Täiendavad tegevused nähakse ette kava koostamise käigus.

# Millistes linnades ELAME/SOOVIME ELADA?



# Tartu Energia 2030+

**Tartu on hea energiaga targalt arenev kogukond ja roheline teerajaja!**

Kogukonna  
hoiakud

Arengukava eesmärk on hinnata uute energia-, transpordi- ja infotehnoloogiate mõju Tartu linna arengule aastani 2030.

Seadused ja  
regulatsioonid

Energiatarbimise regulatsioon, sellekohased standardid ja uued energia-, transporditehnoloogiad ning infotehnoloogia avaldavad kasvavat mõju Tartu linna arengule.

Isiklikud valikud

Jälgime üleilmset arengut Tartu kontekstis, püüdes hinnata energiaallikate tarbimist ja selle mõju keskkonnale ning planeedi kliimale.

Arengukava raames nähakse ette tegevuskava koostamist vähendamaks CO2 emissiooni vähemalt 40% aastaks 2030.

# T2. Tartu jalgrattaliikluse strateegiline tegevuskava

Kava koostamine on toimunud käsikäes arengukava koostamisega ja koondab endas strateegiat ning tegevuskava jalgrattaliikluse edendamiseks.

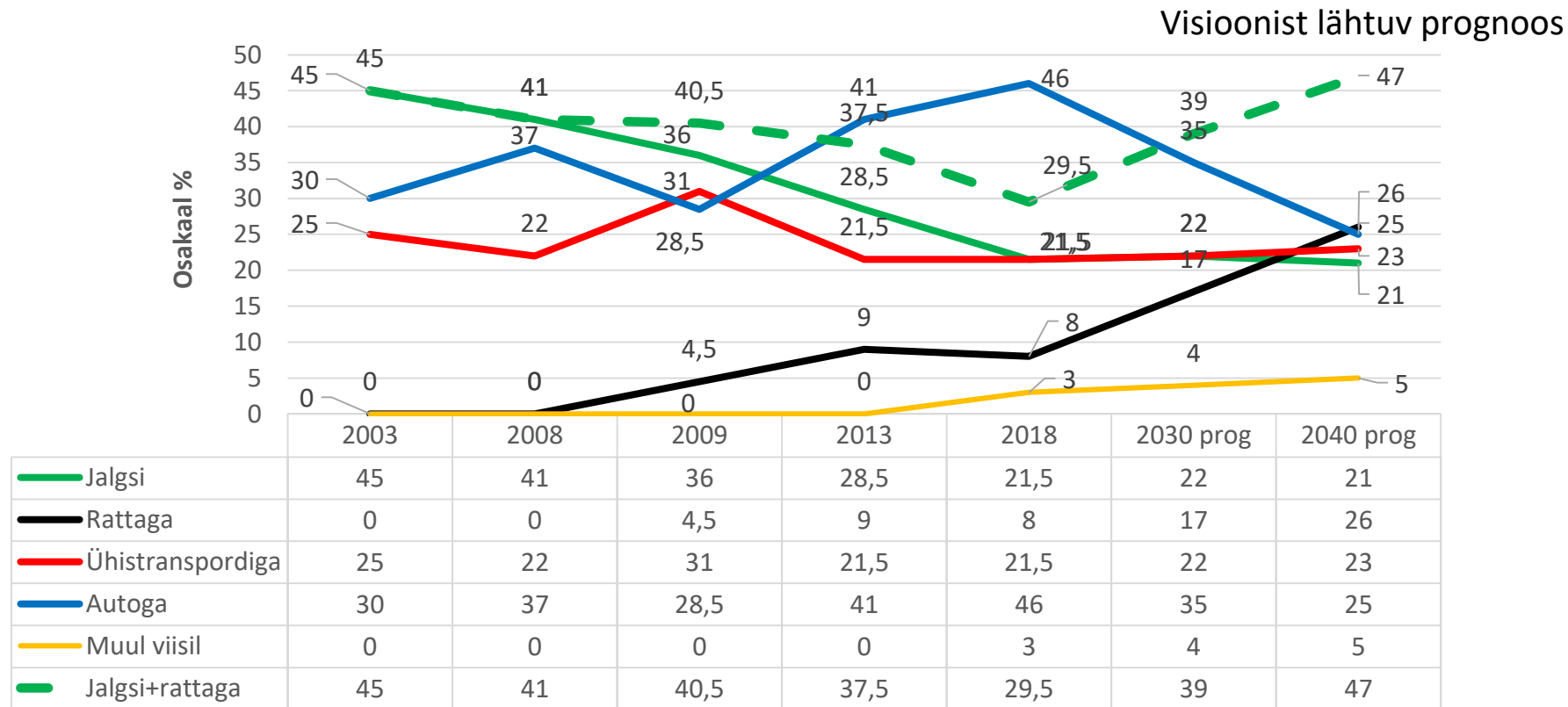
Tegevuskava lähtub samades meetmetest kui Aktiivse Füüsilise Liikumise kava, kuid on mõeldud eelkõige jalgrattaliikluse edendamiseks.

Tegevuskava elluviimisel **kasvab jalgrattakasutuse osa kõikidest liikumistest 17%ni aastaks 2030 ja 26%ni aastaks 2040, muutudes sellega eelistatuimaks liikumisviisiks.**

Tegevuskava sisaldab 12 eesmärki, mille täitmiseks on kirjeldatud 59 tegevust.

Käesolev tegevuskava koondab tegevused #51b, #51e, #51f, #51g ühe nimetusena "Linnaosadevahelise kiire jalgrattateede võrgustiku loomine sh linnalähedaste kergliikluste ühendamise linnasüdamega".

VISIOON: Jalgratas on eelistatuim liiklusvahend aastaringselt - tartlased teevad oma igapäevased liikumised peamiselt jalgrattaga või jalgsi.



# T3. Autostumise vähendamise tegevuskava

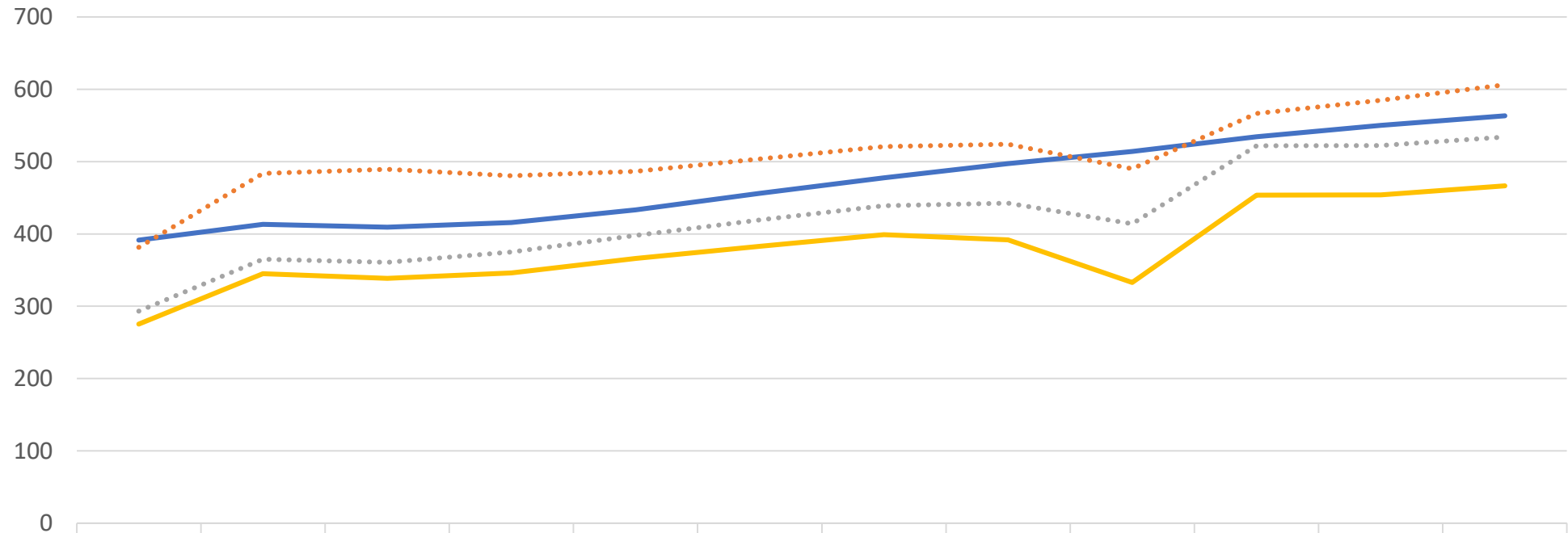
Tegevuskava eesmärgiks on luua autostumist vähendavate tegevuste ülevaade, elluviimise tähtsus ja kord.

Kava eesmärgiks on vähendada sõiduautoga sooritatud liikumiste hulka vähem kui 30%ni kõigist liikumistest linnas ja langetada sõiduautode suhtarv 300 autoni tuhande elaniku kohta.

Käesolev tegevuskava sisaldab kahte tegevust: "Autovaba tsooni ja logistikapiirangute loomine südalinna jalutustänavatele" ja "Kesklinna sulgemine läbivatele sõiduautodele aastaks 2030".

Täiendavad tegevused nähakse ette kava koostamise käigus.

# Sõiduautode suhtarv 1000 elaniku kohta 2007-2018. a.

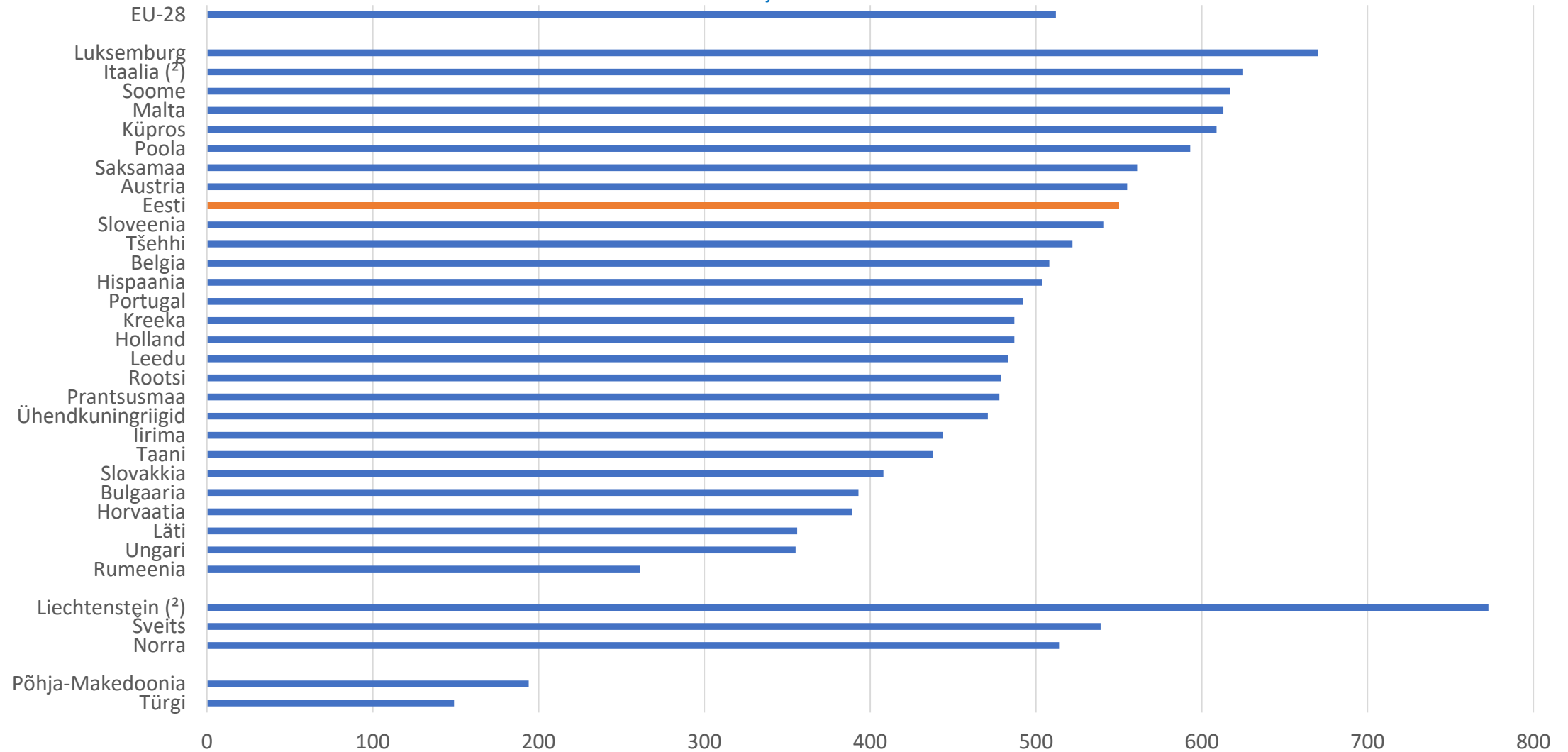


	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
— Eesti	391	413	409	416	433	456	478	497	514	534	550	563
..... Lõuna-Eesti	382	484	490	480	486	504	521	524	490	567	585	606
..... Tartu maakond	293	365	361	375	398	419	439	443	414	522	522	534
— Tartu	275	345	339	346	366	383	399	392	333	454	454	466



# Sõiduautode suhtarv 1000 elaniku kohta 2017. a.

Allikas: TREA ja Eurostat 2018.



# T4. Integreeritud transpordi juhtimisprogramm

Kava eesmärgiks on muuta transpordi planeerimine, kavandamine, projekteerimine ja juhtimine osaks integreeritud kliima-, energia-, keskkonna, tervise ja majanduse planeerimisest linnas.

Investeeringud transpordi infrastruktuuris peavad toetama Tartu tulevikustrateegiat ja transpordi juhtimine peab lähtuma linna üldistest eesmärkidest.

Strateegilised eesmärgid peavad jõudma transpordiprojektideni ja väljenduma praktilistes linnaarendustes.

Täiendavad tegevused nähakse ette kava koostamise käigus.

# T5. Elektromobiilsusprogramm

Emissioonivaba elektritransport aitab vähendada heitgaaside hulka linnaruumis.

Elektrisõidukitel on tugev potentsiaal linna logistikavõrgus.

Elektrisõidukite kiirlaadijate võrgustik peab arenema, aeglased laadijad peavad levima elamupiirkondades ja parkimisaladel.

Käesolev tegevuskava sisaldab tegevust "valmistada ette ühistranspordi liiniveo hange vaid rohelist elektrit kasutavate elektribusside hankimiseks 2029 a."

Täiendavad tegevused nähakse ette kava koostamise käigus.

# T6. Tartu ühistranspordi kava

Ühistranspordi kava eesmärk on kasvatada ühistranspordi kasutatavust linlaste igapäevase liikumisvahendina.

Ühistransport peab olema mugav, kiire ja turvaline liikumisviis, mis võimaldab juurdepääsu linna teenustele.

Oluline on ka ühistranspordi roll teiste liikumisviiside toetamisel multimodaalses liikumismudelil.

Ühistransporti linnas tuleb vaadelda koos **linnalähedase, regionaalse, riikliku ja rahvusvahelise ühistranspordiga**.

Käesoleva tegevuskava sisaldab tegevusi "ühistranspordi prioriteetsuse ja sõiduradade arendamine" ja "riiklike, regionaalsete, maakondlike ja linna ühistranspordisüsteemide juhtimise integreerimine".

Täiendavad tegevused nähakse ette kava koostamise käigus.

# T7. Multimodaalne liikuvuskava

Erinevate liikumisviiside ristkasutus on olnud Tartus traditsiooniliselt suur ning põhinenud jalgsikäimise ja ühistranspordi suurel mõjul linna liikuvusele, mis omakorda võimaldas liikuvusvajaduse rahuldada väiksema sõidukite arvu ja liiklustihedusega.

Tänapäeval on kõndimine asendunud järjest enam domineeriva sõiduautokasutusega, mille tulemusena on transpordisüsteemi multimodaalsus ja paindlikkus vähenemas. Eriti teravalt avaldub see linna piire ületavas valdavalt autopõhises liikumises. Multimodaalne liikuvuskava pakub välja tegevused erinevate liikumisviiside kombineerimiseks ühel liikumisel.

Käesolev tegevuskava sisaldab tegevust: "erinevaid liikumisviise ühendava multimodaalse transpordikeskuse ja bussiterminali loomine kesklinnas". Täiendavad tegevused nähakse ette kava koostamise käigus.

# T8. Terviklike Asumite programm

Transpordivajaduste ennetamiseks tuleb koostada terviklike asumite programm, mis toetab teenuste loomist asumite siseselt.

Asumipõhiste teenuste eelis on nende väiksemas füüsilises vahekauguses ning on seetõttu sobilikud külastamiseks jalgsi ja jalgrattaga.

Samuti on need sobilikud teenuste pakkumiseks järjest vananevale elanikkonnale.

Tegevus toetab Aktiivse Füüsilise Liikumise kava elluviimist.

Käesolev tegevuskava sisaldab tegevusi: "töökohtade loomine elukohtade lähedal" ja "elurikka linnaruumi arendamine".

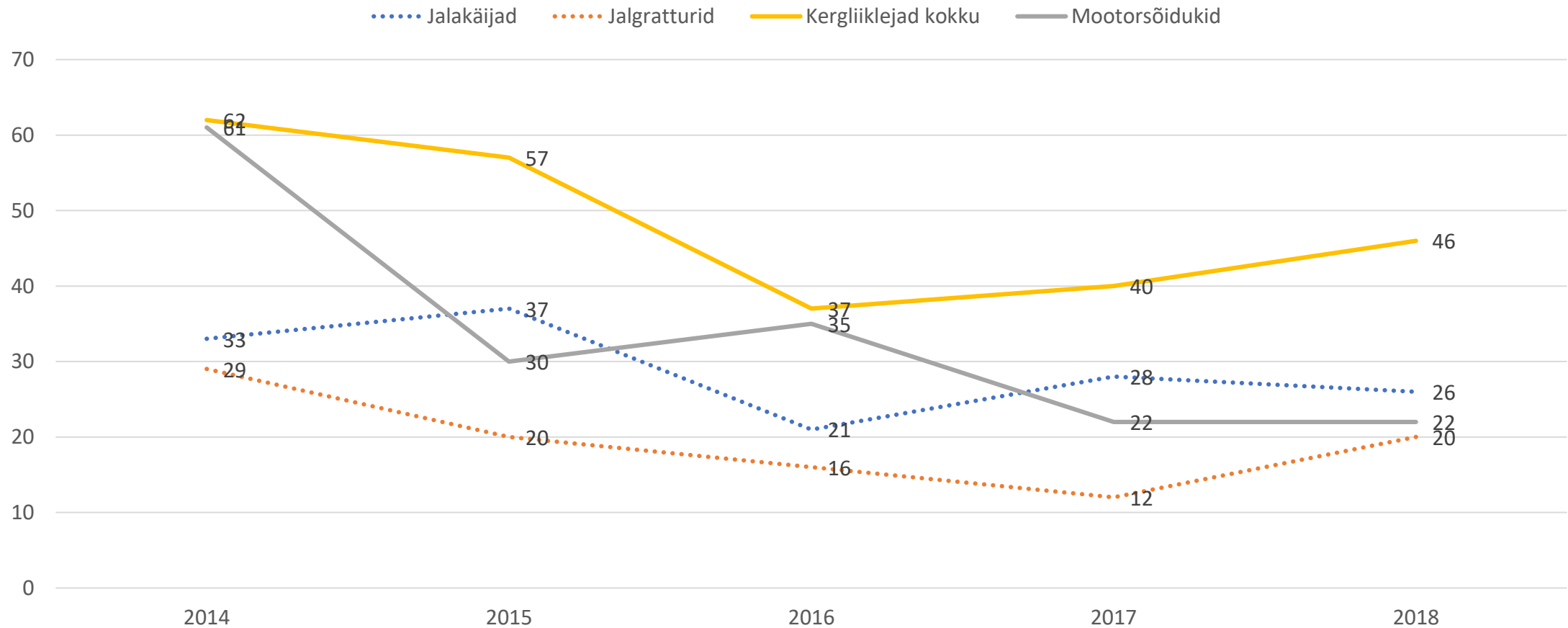
# T9. Tartu liiklusohutusprogrammi 2017-2025 elluviimine ja uuendamine

Liiklusohutusprogramm võeti vastu 2016. a. ulatusega kuni 2025.a. Selles on kirjeldatud liiklusohutuse tagamise meetmed, mis aitavad vähendada mootorsõidukitest tulenevat ohtu linnlaste elule, tervisele ja varale. **Selle keskmes on ambitsioonikas nõ nullvisioon, mille kohaselt ei või liikluses olla ühtegi hukkunut.**

Oluline on jätkata selle visiooni poole pürgimist ja programmi aegumisel seda ajakohastada. Programmi järgmises etapis tuleb otsida võimalusi hukkunute ja raskete vigastuste vältimiseks ka väljaspool linna – lähiümbruses ja kogu Lõuna-Eestis. Käesolev tegevuskava sisaldab tegevust: "raskete vigastuste ja hukkumiste vältimine liikluses".

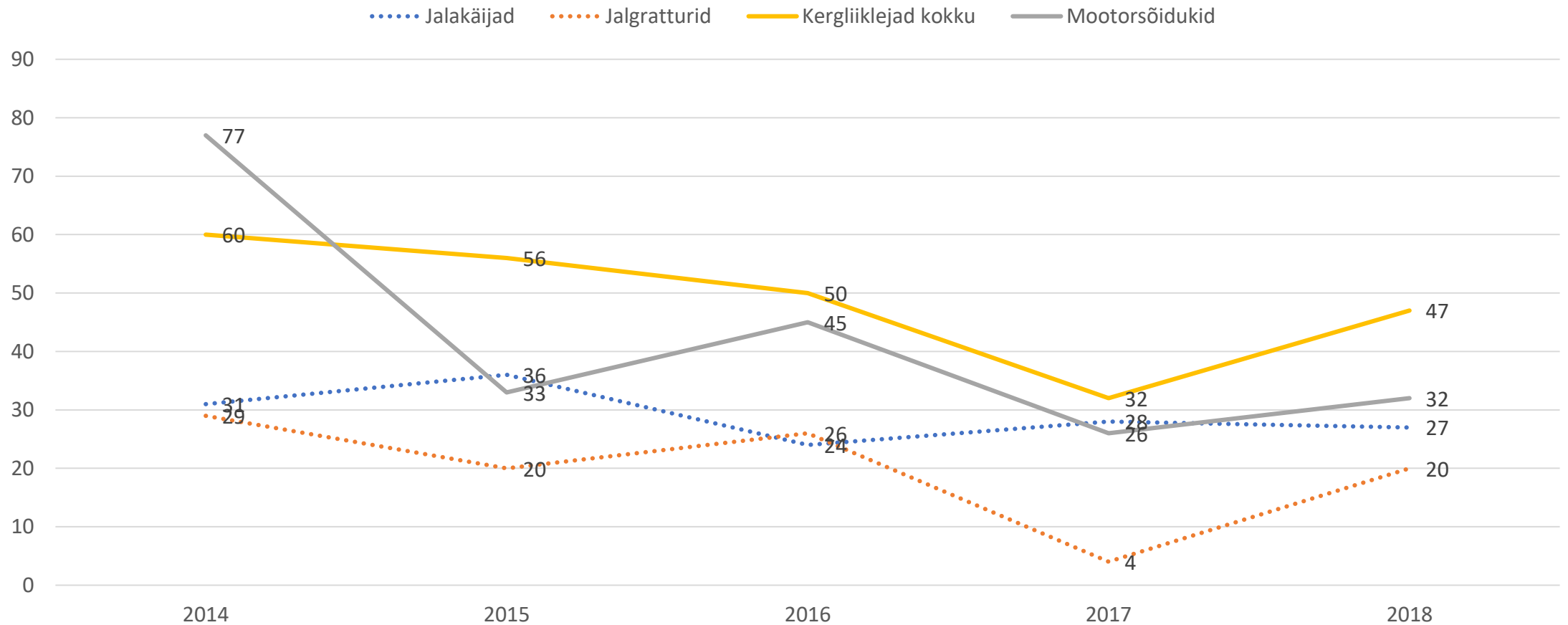
Viimane inimene hukkus Tartu liikluses k.a. jaanuaris.

# Tartus registreeritud liiklusõnnetuste hulk 2014-2018. a.

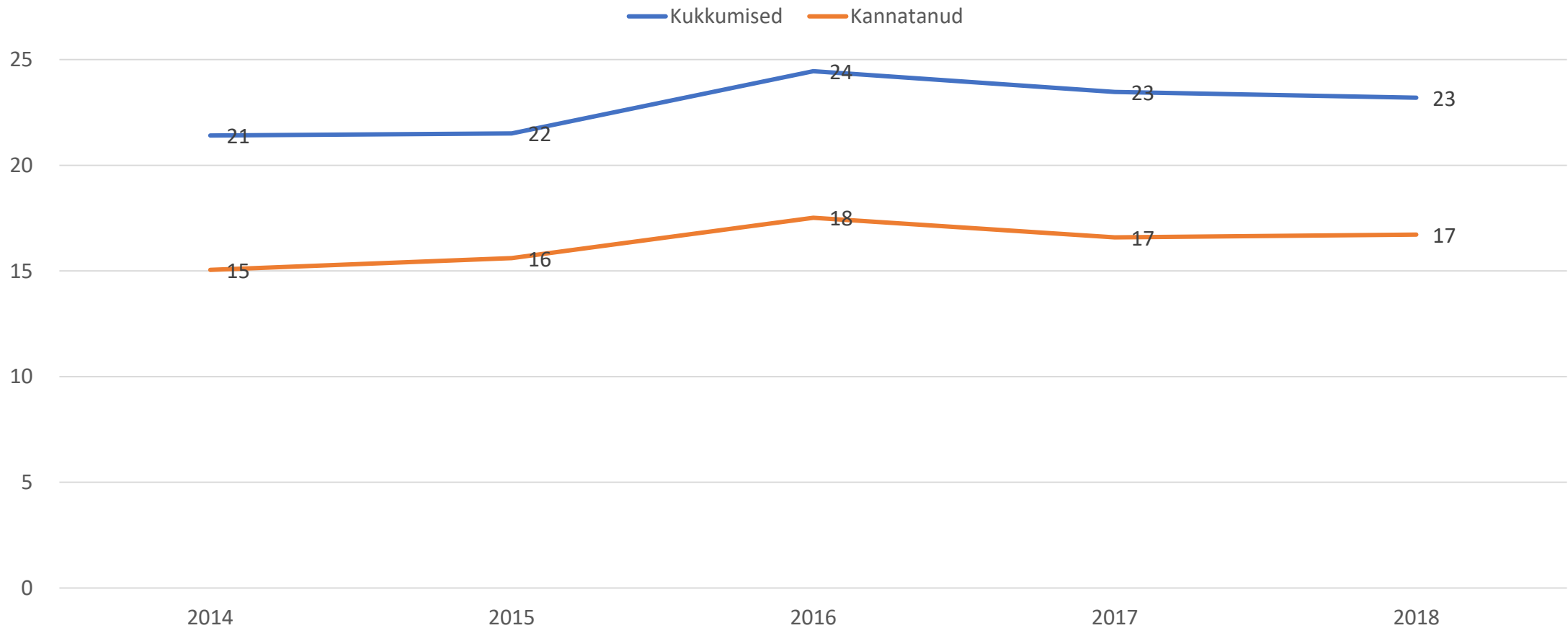




# Vigastatute hulk Tartu liiklusõnnetustes 2014-2018. a.



# Ravi vajanud kukkumiste suhtarv 1000 mitteautoomaniku kohta 2014-2018. a.



# T10. Kaasamise Hea Tava rakendamine

- Jalgrattakasutajate, jalgsikäijate ja ühistranspordikasutajate gruppide loomine ning kaasamine arenduste planeerimise, projekteerimise ja järelhindamise protsessi

# Seosed teiste kavade ja plaanidega

- TARTU LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM 2017-2025 (2017)
- TARTU ÜLDPLANEERING 2030+ (2018)
- TARTU LINNA ARENGUKAVA 2018-2025 (2018)
- TARTU JALGRATTALIIKLUSE STRATEEGILINE TEGEVUSKAVA 2019-2040

# TARTU LIIKLUSOHUTUSPROGRAMM 2017-2025

**VISIOON: Tartu on turvalise liiklusega linn, kus ei aktsepteerita liikluses ühegi liikleja hukkumist või rasket vigastust**

**STRATEEGIA:** Vähendada Tartus aset leidvate liiklusvigastuste arvu (2025. aastaks) kolme aasta keskmisena vähemalt 50% võrra ja saavutada olukord, kus Tartus ei hukkuks liiklusõnnetustes ühtegi inimest

**ALAEESMÄRK 1: JALAKÄIJATE LIIKLUSOHUTUSE PARANEMINE**

**ALAEESMÄRK 2: JALGRATTURITE LIIKLUSOHUTUSE PARANEMINE**

**ALAEESMÄRK 3: LASTE JA NOORTE LIIKLUSOHUTUSE PARANEMINE**

**ALAEESMÄRK 4: MOOTORSÕIDUKIS SÕITJATE LIIKLUSOHUTUSE PARANEMINE**

# TARTU ÜLDPLANEERING 2030+

- Tartu on omanäolise loomingulise aura ning ruumiliselt tiheda kultuuri- ja haridusvõrgustikuga rahvusvahelistuv ülikoolilinn.
- **Tartu on koos naabervaldade ja Nõo-Elva suunaga kujunenud ühtseks, ruumiliselt sidusaks linnaregiooniks.**
- **Tartu kesklinn on suurema osa ööpäevast elav, jalkäijasõbralik, inimhõõtmeline aastaringselt toimiva avaliku ruumiga võimalusterohke elamise, õppimise, vaba aja veetmise, ostmise ja asjaajamise koht.**
- Tartu on „tarkade“ töökohtade linn.
- Tartu vanalinn ja miljööväärtuslikud alad on tehtud korda, linnaruum on kaasaegse, väarika ning ajas kestva arhitektuurikeelega.
- **Tartu arvestab kliimamuutustega. Vihmavalingute, mitmepäevaste sadude, tormide ning ekstreemsete kuumaperioodide leevendamiseks rajatakse piisavalt haljastust ja immutatakse vihmavett pinnasesse.**
- Tartu on kogukonnakeskne linn, kus linnaosa arengus on võtmeroll kodanikeühendustel, kus igal linnaosal on oma toimiv keskus ning kus ühistegevuseks on linnaosas ruumi.
- Tartu on sidusa rohe- ja puhkealade võrgustikuga linn. Võrgustiku selgrooks on Emajõgi ning selle kaldapealsed ja lammialad. Jõekaldad on käidavad ja juurdepääsetavad kogu linna territooriumil. Tähtsustatakse alleesid kui roheelemente.
- **Tartu on linn, kus ühistransport ja kergliiklus on prioriteetsed. Kergliiklusteede võrk on katkematu ja haarab kogu linnaregiooni, läbi on kaalutud ja võimalusel ellu viidud rööbastransport. Kesklinna ja elamupiirkondasid läbiv liiklus on suunatud magistraaltänavatele.**
- Tartu eelistab linnakeskkonnas kortermaju. Lasteaiad, koolid, sportimis- ja puhkevõimalused asuvad elanikule võimalikult lähedal.

# Tartu linna arengukava 2018-2025

**VISIOON: TARTU ON TEGUSATE, LOOVATE JA ÕNNELIKE INIMESTE LINN**

Tartu on ülikoolilinn, Eesti vaimupealinn ja nooruselinn, nutika ettevõtluskeskkonnaga teenuskeskus. Inspireeriv, unikaalse kultuuripärandiga, looduslähedane ja turvaline linn ning atraktiivne reisisiht.

**INSPIREERIVA ELUKESKKONNAGA LINN**

9. Tartus on inspireeriv, koostoimiv ja turvaline linnaruum, mida kasutatakse ja arendatakse jätkusuutlikkuse printsiibil.

10. Tartu tehniline taristu on ökonoomne ja kommunaalteenused kasutajakesksed.

11. Tartus on keskkonnasõbralik liikumiskeskond, mis arvestab kõiki liikumisviise ja on integreeritud rahvusvahelisse transpordivõrku.

# TARTU JALGRATTALIIKLUSE STRATEEGILINE TEGEVUSKAVA 2019-2040

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 ca 1% aastas ja autode kasutamist vähendada ca 1% aastas.

1. Autode arv liikluses väheneb (peamiselt tipptunnil).
2. Tartu linna õhukvaliteet paraneb ja müratase väheneb.
3. Jalgratturite arv suureneb.
4. Haiguspäevade arv väheneb.
5. Jalgratturite rahulolu kasvab.
6. Jalgratast kasutavate õppurite arv suureneb.
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.
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.