



TARTU JALGRATTALIIKLUSE STRATEEGILINE TEGEVUSKAVA  
2020-2040

**Tellija:** Tartu Linnavalitsuse linnamajanduse osakond  
**Konsultant:** HeiVäl OÜ / Kaido Väljaots  
**Kujundus ja toimetamine:** Balti Uuringute Instituut

HeiVäl Consulting™ / HeiVäl OÜ  
Lai 30, 51005 Tartu  
GSM: +372 528 0270  
Skype: kaidovaljaots  
e-mail: [kaido.valjaots@heival.ee](mailto:kaido.valjaots@heival.ee)  
<http://www.heival.ee>



European  
Climate Initiative  
EUKI



HEI VÄL

CONSULTING

## SISUKORD

Sisekeskkonna analüüsid ja allikad .....	5
Väliskeskkonna analüüsid ja allikad.....	7
Transpordikasutuse trendid Tartus 2003-2018.....	10
Liiklemisviisid perioodil 2003-2018.....	11
SWOT analüüs: Tartu jalgrattaliiklus.....	12
Visioon aastaks 2040 .....	15
Näiteid teiste sarnase kliimaga Euroopa linnade jalgrattaliikluse osakaalust .....	16
Visioon ja strateegilised eesmärgid.....	17
Kriitilised edutegurid .....	19
Strateegiline eesmärk #12 .....	20
Strateegiline eesmärk #11 .....	24
Strateegiline eesmärk #10 .....	28
Strateegiline eesmärk #9 .....	30
Strateegiline eesmärk #8 .....	32
Strateegiline eesmärk #7 .....	34
Strateegiline eesmärk #6 .....	39
Strateegilised eesmärgid #5 ja #4 .....	42
Strateegiline eesmärk #3 .....	44
Strateegilised eesmärgid #2 ja #1 .....	46

---

## 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 **jalgtrattaliikluse strateegia**. Seetõttu otsustasime läbi töötada Tartuga sarnanevate 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 ning Kopenhaagen ja Amsterdam on väga head eeskujulikud jalgrattalinna näited, mille poole pürgida ja kust eeskuju võtta.

Peatükid on jaotatud strateegilise planeerimise etappide kaupa.

### **Kasutatud 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

# Sisekeskkonna analüüsid ja allikad

## TARTU MAAKOND:

1. Tartu maakonna arengustrateegia 2014-2020
2. Tartu maakonnaplaneering 2030+ (2 dokumenti)

## TARTU LINN:

1. Tartu arengustrateegia 2030
2. Tartu linna arengukava 2018-2025 ja eelarvestrateegia 2018-2021
3. Tartu linna üldplaneering aastani 2030+
4. Tartu linna üldplaneeringu ettepanekud ja linna seisukohad 2017
5. Tartu kesklinna liikuvuskava 2015
6. Tartu linna rattakaart
7. Brüsseli Harta

## LÄHIALADE VALLAD:

1. Ülenurme valla arengukava 2015-2021
2. Ülenurme valla üldplaneering 2009
3. Tähtvere valla arengukava 2013-2025
4. Tähtvere valla üldplaneering 2006 (5 dokumenti)
5. Luunja valla arengukava 2015-2022
6. Luunja valla üldplaneering 2004-2008, 2017
7. Kastre valla (end Haaslava vald) arengukava 2015-2020
8. Kastre valla (end Haaslava vald) üldplaneering 2007

## 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 jalgrattasõitude kaardistamine Endomondo 2015 a. mai andmete põhjal
20. 2017 - Rattaringluse küsitlus
21. 2017 - Jalakäijate ja jalgratturite loendus Tartus '13, '15, '16 ja '17. 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 lähiumbruse 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 '03, '08, '13 ja '18
29. 2018 - Tartu BYPAD audit 2018
30. 2018 - Tartu linna ja lähiumbruse liikuvusuuring

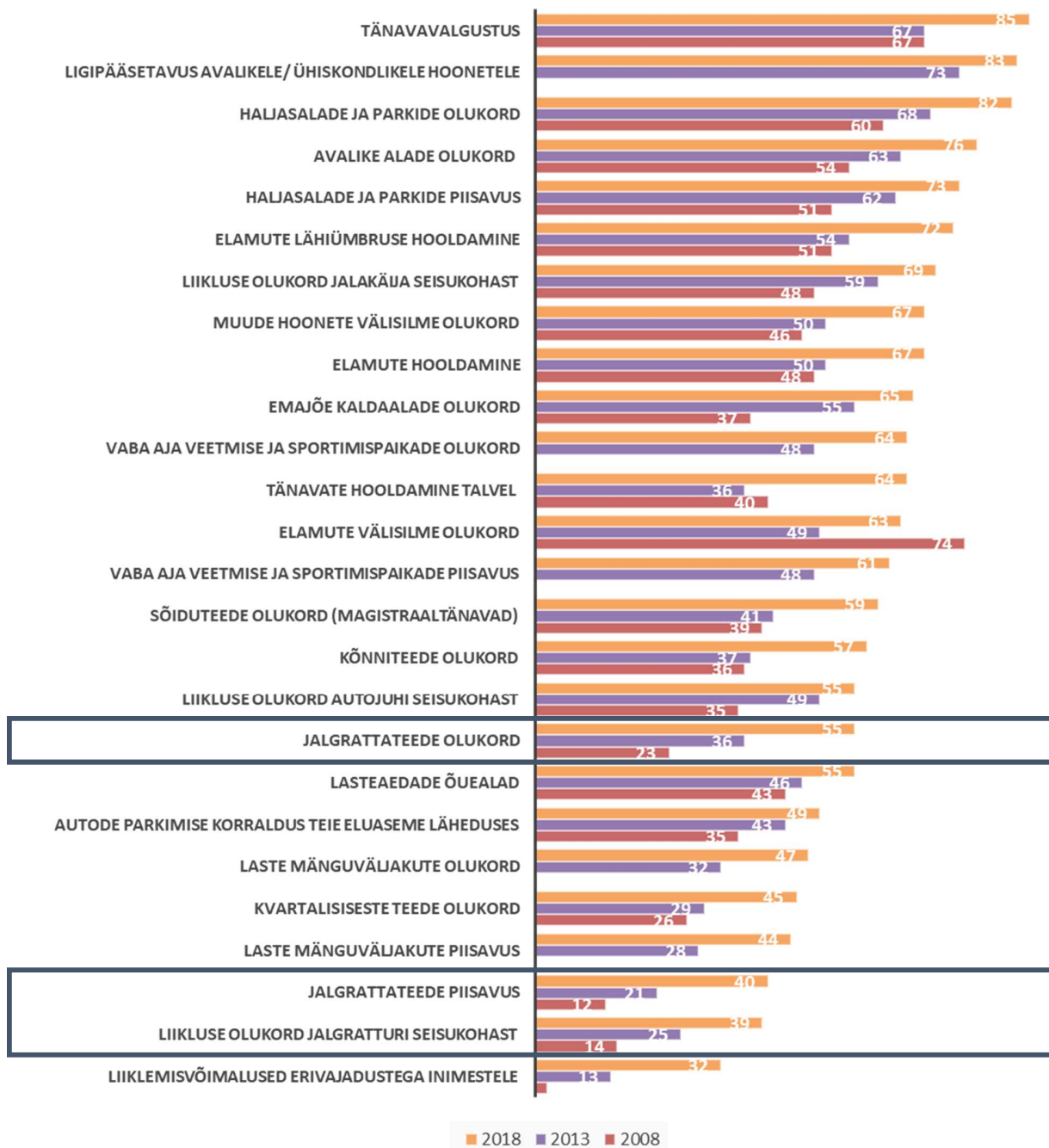
---

## 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



Joonis 1. Allikas: Uuring „Tartu ja tartlased 2018“ (lk 41), Heiväli analüüs.

Tartlaste rahulolu erinevate valdkondadega oma linnaosas aastate lõikes (2018: “väga rahul” + “pigem rahul”; 2008, 2013: “väga rahul”+“üldiselt rahul”; %).

#### Järeldused:

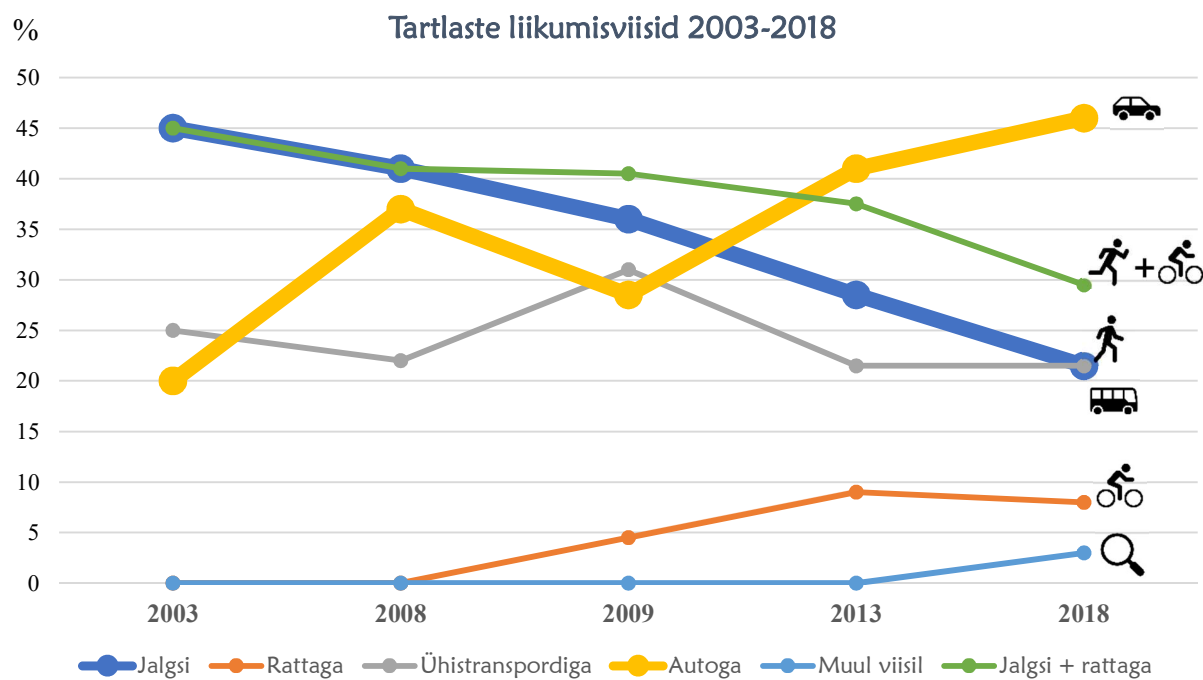
Rahulolu jalgratta valdkonnaga on Tartus viimasel kümnendil oluliselt kasvanud, kuid rahulolu tase on tagumises kolmandikus võrreldes teiste liikluse valdkondadega.





KU  
SH

# TRANSPORDIKASUTUSE TRENDID TARTUS 2003-2018



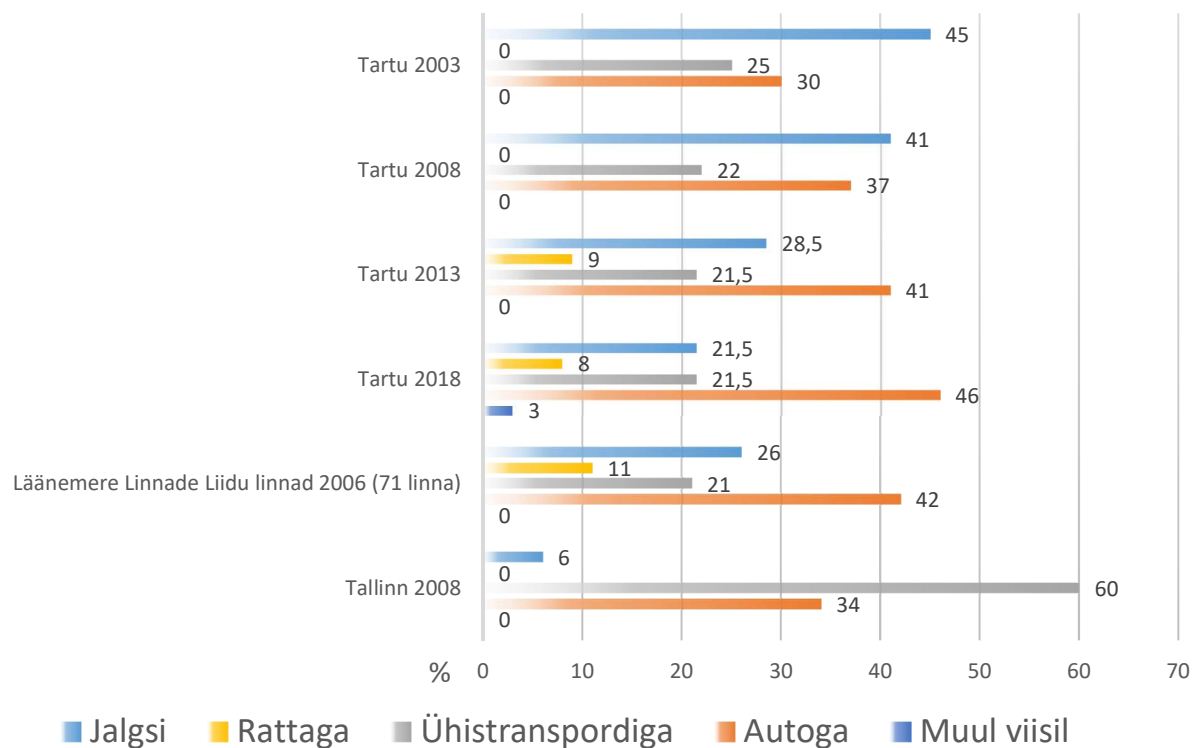
	2003	2008	2009	2013	2018
	45%	41%	36%	28,5%	21,5%
	-	-	4,5%	9%	8%
	25%	22%	31%	21,5%	21,5%
	30%	37%	28,5%	41%	46%
	-	-	-	-	3%
	45%	41%	40,5%	37,5%	29,5%

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:

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

## 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.

### 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.

# 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)
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tartu on jalgrattaliikluseks paraja suurusega linn (diameeter ca 7 km).</li> <li>2. Jalgratturid on parkimistingimustega kesklinna piirkonnas suhteliselt rahul (hinnang 3,0 palli neljast).</li> <li>3. Tartu linnal on juba mitmed jalgrattateed väga heal tasemel ehitatud (Aruküla, Baeri-Ilmatsalu ja Annelinna tee).</li> <li>4. Jalgratturite arv on kasvava trendiga.</li> <li>5. Suur tudengite (ca 20 000) ja õpilaste arv (14 874), kes on rohkem rahul jalgrattaliikluse kvaliteediga Tartus.</li> <li>6. Praktiliselt kõigil Tartu lastel on ratas olemas.</li> <li>7. Avatakse rattaringlus (600-800 rendiratast, sh elektrirattad, ja 60-80 rendikohta).</li> <li>8. Rattaspordi suurüritused (Tartu Rattaralli ja Rattamaraton, Tour d'öö).</li> <li>9. Tartu on teinud ca 30 jalgrattaliiklusega seotud uuringut.</li> <li>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.</li> <li>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).</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Linna investeerimisvõime pole kõrge (40 mln eurot aastas).</li> <li>2. Korrusmajade piirkonnas jalgrattaparklad praktiliselt puuduvad (hinnang 1,6 palli neljast).</li> <li>3. Kõrged äärekivid.</li> <li>4. Jalgrattateede sidusus ja arusaadavus puudub täielikult või on katkendlik.</li> <li>5. Bussipeatuste juures rattaparklad enamasti puuduvad.</li> <li>6. Tartu linnal (ja Eestil tervikuna) puudub ühtne kergliikluse (eriti taristu) kontseptsioon ja arengukava.</li> <li>7. Tartu linnas on elanike rühmi, kes on jalgrattaliikluse vastased (müüdid, hoiakud).</li> <li>8. Puudused liikluskultuuris ja seaduskuulekuses - ratturid kasutavad kõnniteid, kuna ei tunne end maanteel turvaliselt või on hooletud jne.</li> <li>9. Auto kasutamise populaarsus kasvab ca 1.5% aastas ja jalgsi liikumine väheneb ca 1,5% aastas.</li> <li>10. Tartu kehtiv transpordi arengukava ei toeta jalgrattakasutuse eelisarendamist sõiduautode kasutamise arvelt.</li> </ol>
VÕIMALUSED (O)	OHUD (T)
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. EL-i toetused.</li> <li>2. Nõuded CO<sub>2</sub> vähendamiseks transpordis, mille tagajärjel kütus kallineb.</li> <li>3. Elektrirataste (sh muude kulgurite) tehnoloogia areng laiendab kasutajaskonda, nt noorukite ja vanurite hulgas.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kiired elektri jõul liiguvad rattad ja muud kulgurid võivad suurendada ohtlikke olukordi kergliiklusteedel.</li> <li>2. Noored rasvuvad, kuna liiguvad vähe.</li> <li>3. Tallinn-Luhamaa maantee ja muude riigimaantee taristute areng Tartu linnas.</li> </ol>

<p>4. Tartu tagamaa kasvab, valglinnastumine.</p> <p>5. Autode arv kasvab ja parkimine muutub keerulisemaks.</p> <p>6. Rohelise ja tervisliku käitumise propageerimise ja teadlikkuse suurendamine trend (sh matkarajad).</p>	
<p><b>SO strateegia:</b></p> <p>Kuidas sisemiste tugevuste abil väliseid võimalusi ära kasutada?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S1,4 /O1-2 - Vanad segakasutusega kerg-liiklusteed ehitatakse ümber.</li> <li>• S4,5,6 /O2,3,4 - Tagatakse, et rattaid ja elektritranspordi vahendeid on võimalik kaasa võtta ühistransporti (bussid, taksod jne).</li> </ul>	<p><b>WO strateegia:</b></p> <p>Kuidas sisemiste nõrkuste ületamiseks ära kasutada väliseid võimalusi?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• W2,5-3/O2,3 - Kaasavat eelarvet kasutatakse jalgrattaliikluses.</li> <li>• W1,2/O1 - Töötatakse välja korrusmajade jalgrattaparkla tüüplahendus ja seda rakendatakse koostöös teiste linnadega EL-i struktuurifondide toel.</li> </ul>
<p><b>ST strateegia:</b></p> <p>Kuidas sisemiste tugevuste abil väliseid ohte vältida?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S3/T1 - Jalgrattateed märgistatakse iga 15 meetri järel.</li> <li>• S1,3,4,5,6/T1,2 - Jalgrattateed eraldatakse teistest liiklejatest.</li> </ul>	<p><b>WT strateegia:</b></p> <p>Kuidas vähendada sisemisi nõrkusi ja samas vältida väliseid ohtusid?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• W4/T2 - Lastele on jalgrattaga liiklemise koolitusprogrammid (linnas) nagu näiteks ujumises. Koolidele rajatakse jalgrattaparklad.</li> </ul>



## VISIONON 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 tähtajaks on valitud aasta 2040, sest selleks ajaks on pea kõik

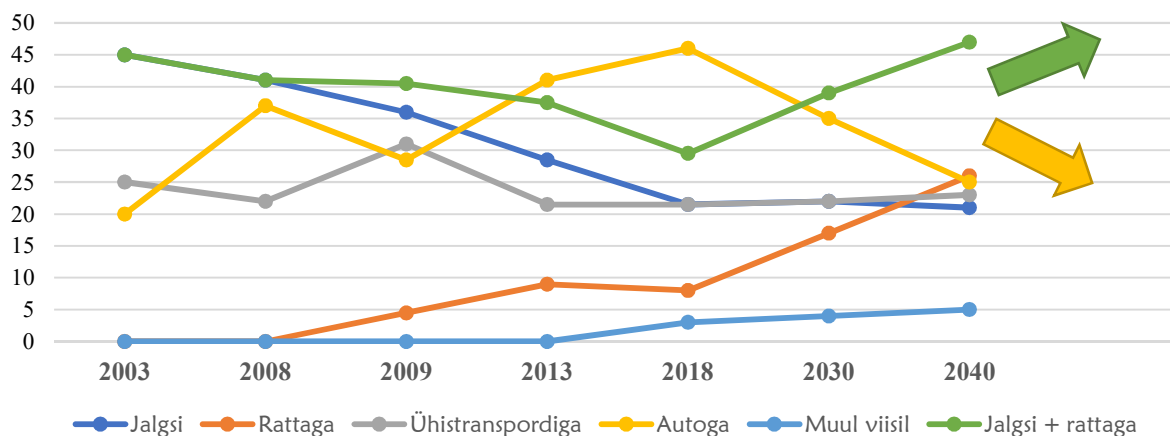
### Rattaliikluse visioon 2040:

**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.

Tartu tänavad renoveeritud ja sirgunud on uus jalgratturite põlvkond.

### Visioonist lähtuv prognoos



\*Muu liikumisviis- elektrilised liikurid (tõukeratas, rula jmt.) ja mopeedid

	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%

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

## 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.

	Linn	Elanike arv	Jalgrattaliikluse osakaal 2006	Jalgrattaliikluse osakaalu eesmärk 2030	
1	Tampere	225 000	4-6%	-	Tartu jalgrattaliikluse osakaal praegu (8-9%)
2	Helsingi	632 000	11%	-	
<i>Läänemere Linnade Liidu linnade keskmine</i>					
		<i>11%</i>			
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%	-	Tartu visioon aastaks 2040 (26%)
8	Amsterdam	835 000	36%	46%	
9	Kopenhaagen	504 000	41%	50%	
10	Groningen	200 000	60%	-	

Enamike Põhjamaade linnade peamiseks eesmärgiks on tõsta jalgratturite osakaal linnaliiklusest vähemalt **40-50%** vahemikku.



---

## 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 konkreetset 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.

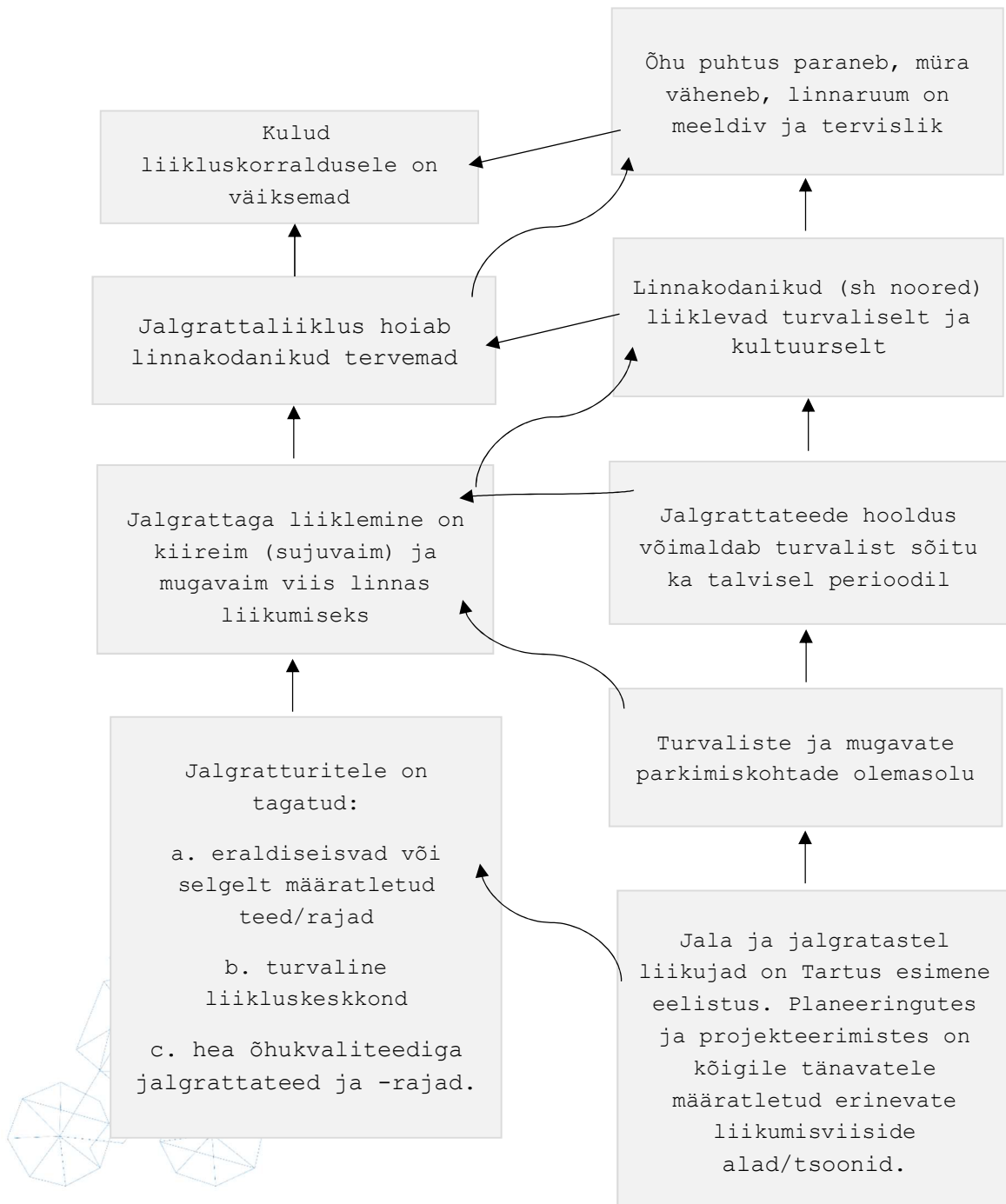
#### Õppimine ja areng (planeerimine ja ehitamine): eesmärk 4

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 muutetakse alaliseks ja 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 terviseliikumisteks 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 lähtuda 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 ruladega, 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 ülelinnallises skaalas kiireid ja mugavaid ühendusi lähte- ja sihtkohtade vahel. Põhivõrk tuleb ette näha linna suunduvate maanteed 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 ühiskasutatava ala põhimõtteid, kus pole määratud jalakäijate, jalgratturite, sõiduautode ja teenindava transpordi alasid/radasid.
- j. Üle 5 km pikkusteks vabaaja 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 eramaal 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 varikatustega rattaparklad.
- p. Ehitamise prioriteedid. Ehitamise prioriteedid on põhivõrk 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. Vastutaja Tartu LV 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
Märgistatud jalgrattateede pikkus (km)	0 km / 0%	-	50%	<b>100%</b>

### Tegevused eesmärgi #11 ja sihttulemuste saavutamiseks:

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



Pilt 2. Selge märgistusega kergliiklustee.

### Strateegilise eesmärgi #11 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	Sihttulemused			
	2018	2022	2030	2040
Jalgrattateede pikkus (km):				
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  
korterimajades 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	<b>26</b> <b>parklat</b> <b>aastas</b>

### Tegevused eesmärgi #10 ja sihttulemuste saavutamiseks:

45. Suurürituste korraldajatelt 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. *Vastutaja LMO, LVO.*

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

A photograph of a tree-lined path with people walking and cycling. The path is paved and shaded by large trees on both sides. In the foreground, a person in a pink shirt and black leggings is walking away from the camera. To their left, a person in a white shirt and pink shorts is walking. Further left, a person in a patterned shirt is riding a bicycle. In the background, several other people are walking and cycling. The overall atmosphere is bright and active.

---

# STRATEEGILINE EESMÄRK

## #9

---

Suureneb päevade arvu, 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;	a. 40 km	a.50 km	a.90 km	a.120 km
b. jalgrattarajad sõiduteel.	b. -	b.5 km	b.20 km	b.30 km
Rahulolu jalgrattateedega talvisel ajal	-	Rahul	Väga rahul	<b>Väga rahul</b>

### 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.

A child wearing a white long-sleeved shirt, light-colored shorts, and a colorful helmet is riding a green bicycle on a paved path. The background is a lush green field with trees in the distance. The text is overlaid on the image.

---

# STRATEEGILINE EESMÄRK

## #7

---

Jalgrattaga liikumise keskmine kiirus  
ja ohutus kasvavad

---

### Strateegilise eesmärgi #7 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	Sihttulemused			
	2018	2022	2030	2040
Jalgratturitega seotud liiklus-õnnetuste 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 linnapiiril 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, rattateedele viidasüsteemi loomine. *Vastutaja LMO, AEO.*

## Strateegilise eesmärgi #7 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	Sihttulemused			
	2018	2022	2030	2040
Rahulolu rattaliikluse ohutusega	–	Rahul	Väga rahul	<b>Väga rahul</b>

## Tegevused eesmärgi #7 ja sihttulemuste saavutamiseks:

34. Teavitustegevused. Jalgrattahooaja iga-aastase avaürituse ja autovabapäeva korraldamine. *Vastutaja 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. *Vastutaja LMO, Politsei, Maanteeamet.*

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

31. Liikluse mõistes konfliktsete kohtade korrigeerimine liikluskorralduses. *Vastutaja 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	<b>Väga rahul</b>

## Tegevused eesmärgi #7 ja sihttulemuste saavutamiseks:

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

29. Teostatakse 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. *Vastutaja LMO, LPMKO.*



Pilt 5. Linnaäärne kergliiklustee.

### Strateegilise eesmärgi #7 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	Sihttulemused			
	2018	2022	2030	2040
Jalgrattaga liiklemise keskmine kiirus valitud testmarsruutidel tipptunnil võrreldes autoga	Aeglasem	Võrdne kiirus	10% kiirem	<b>20% kiirem</b>

### Tegevused eesmärgi #7 ja sihttulemuste saavutamiseks:

28. Regulaarseid testsõite korraldatakse igal aastal tipptundidel 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 (s.h teeandmise kohustused jm). *Vastutaja 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

Jalgrätast kasutavate õppurite arv  
suureneb

## Strateegilise eesmärgi #6 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	Sihttulemused			
	2018	2022	2030	2040
Kooli õpilaste arv jagatud jalgrataste arvuga kooli jalgrataste parklas (suhtarv septembri lõpus, veebruaris, mai algul)	Sügisel: 30%	35%	45%	<b>65%</b>
	Talvel: 10%	15%	25%	<b>45%</b>
	Kevadel: 30%	35%	45%	<b>65%</b>

## 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 vaatamisväärsete ja linnalähedaste puhkealade juurde koos vanematega. Matkad sisaldavad ka jalgrattaga liiklemise koolitusi. *Vastutaja 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. *Vastutaja LMO, LVO.*

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

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

20. Koolitundides jalgrataste kasutamine - nt kehalise kasvatus tunnis; ajaloo ja kirjanduse tunnis muuseumi küllastades jne. *Vastutaja HO, koolid.*

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

18. Koolilastel on jalgrattaga liiklemise koolitusprogrammid, mille käigus saadakse rattaload. Liikluskasvatuse ja jalgrattasõidu õppe



sisseviimine kooliprogrammi, mis sisaldab sõidupraktikat reaalses liiklusoludes. *Vastutaja HO, LVO, koolid, LMO.*



STRATEEGILISED  
EESMÄRGID #5 JA #4

Jalgratturite rahulolu kasvab ja  
haiguspäevade arv väheneb

## Strateegiliste eesmärkide #5 ja #4 saavutamist määratlevad mõõdikud:

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

## Tegevused eesmärkide #5 ja #4 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 ülevaatamistesse ja nn *bicycle account* koostamine ja levitamine iga aasta või kahe aasta tagant. Vastutaja 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. Vastutaja ASO, RO, LMO.

13. Jalgrattaliikluse parendamiseks kasutatakse kaasava eelarve lähenemisviisi. Vastutaja 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 mõõdikud:

Mõõdik	Sihttulemused			
	2018	2022	2030	2040
Jalgratturite keskmine osakaal liikluses uuringu „Tartu ja tartlane“ alusel (%)	8%	10%	17%	<b>26%</b>

### Tegevused eesmärgi #3 ja sihttulemuste saavutamiseks:

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

9. Rattaringluse projekti edendamine. *Vastutaja 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. *Vastutaja 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.

*Vastutaja LMO, AEO, ASO.*



# STRATEEGILISED EESMÄRGID #2 JA #1

Autode arv liikluses väheneb ning  
paraneb õhukvaliteet ja väheneb  
müratase

## Strateegiliste eesmärkide #2 ja #1 saavutamist määratlevad mõõdikud:

Mõõdik	Sihttulemused			
	2018	2022	2030	2040
Õhu puhtuse ja müra näitajad (CO <sub>2</sub> , PM)	-			
Jalgratturite osakaal tippunnil linna tuiksoontel (kõigil sildadel ja raudtee ületustel)	4%	5%	10%	<b>15%</b>

## Tegevused eesmärkide #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.

Vastutaja LMO, LPMKO.

## Kasutatud fotode autorid ja piltide allikad:

Kalle Paalits

Kristina Haan

Kerly Ilves

Juhan Voolaid

Ove Maidla

Erge Jõgela

Heikki Leis

Tarmo Haud

[bicycledutch.com](http://bicycledutch.com)

Erakogu

