



Pärtel Piirimäe  
Linnavolikogu liige

Teie 17.02.2022  
Meie 17.03.2022 nr 1-5/05759

## Vastus arupärimisele rattaringluse süsteemist

Lp Pärtel Piirimäe

Tartu Linnavolikogu Eesti 200 fraktsioon esitas linnavalitsusele arupärimise seoses Tartu rattaringluse süsteemiga. Tartu Linnavalitsuse vastused arupärimises esitatud küsimustele on järgnevad.

### **1. Kui suured on olnud rattaringluse süsteemi kogukulud perioodil 2019-2021 aastate lõikes (eraldi välja tuua investeeringute ja opereerimise kulud)? Millisel määral erinevad need kulud süsteemi käivitamisel planeeritud kuludest? Kas rattaringluse kulusid alahinnati ning mis on selle põhjuseks?**

Rattaringluse käivitamisel prognoositud tegevuskulu oli umbes 600 000 eurot aastas, seega 2021. a näitel olid tegelikud aastased tegevuskulud ligikaudu 20% algselt planeeritust suuremad. Siiski ei osanud me enne rattaringluse käivitamist ette näha, et rattaringlus osutub sedavõrd populaarseks teenuseks. Sellest tulenevalt on rataste oodatust suurem läbisõit kaasa toonud ka täiendava remondivajaduse ning rataste väljavahetamisega seonduva investeeringuvajaduse. Näiteks 2021. a toimunud tegevuskulude kasv tuleneb peamiselt just suurenenud varuosade ostmise mahust. Rattaringlus on suure nõudluse tõttu laienenud ka lähivaldadesse, samuti on linna rajatud uusi parklaid ning ostetud täiendavaid rattaid.

	2019 (EUR)	2020 (EUR)	2021 (EUR)
Investeeringu-kulu	2 404 267 (sh eurotoetus 1 463 171)	498 593 (sh eurotoetus 185 573)	193 475
Tegevuskulu	614 000	655 000	714 000

### **2. Kui suured on rattaringluse süsteemi planeeritud kulud perioodiks 2022-2025? Millisel määral erinevad need kulud eelarvestrateegias 2025 planeeritud kuludest ning millest on need erinevused tingitud?**

Rattaringluse investeeringutega seonduvalt on eelarvestrateegiasse kavandatud allpool olevas tabelis nimetatud summad. Hetkeseisuga ei ole plaanis neid summasid ületada.

2022	2023	2024	2025
600 000	430 000	430 000	430 000

Kuna rattaringlus on järjest laienenud (sh lähiumbruse valdadesse) ja rattad on aktiivses kasutuses, siis on ka tegevuskulud kasvanud ja võivad lähitulevikus ulatuda ca 900 tuhande euroni aastas. Samas saame valdadelt nende territooriumile jäävate rattaringluse parklate opereerimisega seonduvalt makseid (2022. a kokku ca 90 tuh eurot), mis aitavad meil kasvavaid kulusid katta. Kulude kasvu põhjustab kindlasti ka kasvanud elektrihind ning muude sisendite ja materjalide kasvavad hinnad.

**3. Kui suur on rattaringluse süsteemi kasutajate omaosalus (protsendina) süsteemi kogukuludest ning milline on omaosaluse dünaamika aastate lõikes?**

	2019	2020	2021
Tegevuskulu	614 000	655 000	714 000
Piletitulu	136 415	158 973	165 139
Kasutajate omaosalus	22,2%	24,2%	23,1%

**4. Mida on linnavalitsus teinud ja kavatses teha, et rattaringlusega seotud koormust linnaeelarvele vähendada (nt reklaamitulud, sponsorid, projektid, kasutajate omaosaluse suurendamine jms)?**

Oleme erinevate tegevustega tulude suurendamisele kaasa aidanud. 2021. a pakkusime konkursil reklaampinnaks rataste esikorve, mis tõi meile täiendavalt sisse 21 tuhat eurot tulu. Plaanime sellel aastal samuti konkursiga leida partneri, kes soovib esikorvile reklaami osta. Osalesime rahvusvahelises projektis GreenSAM, mille raames uuendati välisraha toel rattaringluse parklates infotahvleid. Alates 1. juulist 2022 plaanime tõsta ka rattaringluse piletite hindu, mis omakorda suurendab kasutajate omaosalust.

**5. Millisel määral on rattaringlus aidanud kaasa Tartu arengukavades sätestatud eesmärgile vähendada autoliikluse osakaalu linlaste igapäevases liikumises? Kes on rattaringluse tüüpikasutajad ning kui suur osakaal rattaringluse sõitudest asendab 1) autosõitu, 2) ühistransporti, 3) jalgsikäiku ning kui suur osakaal rattaringlusest on 4) rekreatsiooniline? Kui vastavaid uuringuid ei ole tehtud, siis kas linnavalitsusel on kavas neid läbi viia?**

Vastavaid uuringuid ei ole tänaseks veel tehtud. Esmane mõte oli juba 2020. a kõnealune uuring ette võtta, kuid kuna Covidi-periood mõjutas ja moonutas oluliselt liikuvust, siis pidasime õigeks uuringut mitte tellida. Olukorra normaliseerudes on kindlasti plaanis uuring tellida.

**6. Milline on rattaringluse süsteemi efektiivsus: a) rataste keskmine kasutuste arv päevas b) rataste kättesaadavus c) rataste korrasolek (keskmine protsent ratastest, mis on kasutajate käsutuses vs. remondis olevate rataste arv)? Kas on uuritud kasutajate rahulolu rattaringluse süsteemiga ning mis on uuringu tulemused?**

Rattaringluse kõrghooajal ehk siis suveperioodil on ringluses umbes 700 ratast Talvisel ajal on kasutuses vaid tavarattad, mida on tänavatel ligikaudu 200. 2021. a maist kuni septembri lõpuni tehti 602 809 sõitu 699 erineva rattaga. Keskmiselt kasutati päevas rattaringlust 3939 korda, seega keskmiselt iga ratas 5,6 korda päevas. Ringluses oli 2021. a suvel sõltuvalt päevast 52-64% ratastest. Oluline on siinkohal märkida, et alates 2021. a oleme olnud silmitsi ülemaailmse varuosakriisiga, mis on suurendanud remondis ja varuosade ootel olevate rataste hulka. Spetsiifilistest varuosadest on olnud suurim puudujääk hargid, nupud ja dokkide siseelektroonika komponendid. Muudest varuosadest on olnud suurimaks väljakutseks kettide saadavus. Rahulolu-uuringuid linna tellimisel teostatud pole.

**7. Linnaelanikud on avaldanud rahulolematust rattaringluse kasutajate liikluskultuuriga, eriti mis puudutab jalakäijate ohutu seadmist kõnniteedel sõitmisega. Mida on linnavalitsus teinud või kavatses teha, et liikluseeskirja nõuete täitmist paremini tagada?**

Kõnniteedel rattaga sõitmine on kahtlemata liiklusohutuse seisukohalt märkimisväärne probleem ja seda sugugi mitte üksnes rattaringluse rataste puhul. Oleme korraldanud koostöös transpordiametiga rattapäeva, mille raames tutvustasime rattaringlust ja selgitasime turvalise rattasõidu põhimõtteid. Rattaringluse kasutaja peab loomulikult tundma ja järgima liikluseeskirju, et tagada ohutu liiklemine kõigile. Kahjuks linnavalitsus ei saa kontrollida eeskirjade täitmist. Linnavalitsuse töötajad on teostanud koostöös politseiga reide, mille eesmärgiks oli jälgida rattaringluse kasutustingimuste järgimist ja liikluskultuuri ning juhtida sellele ka nende vastu eksijate tähelepanu. Kõnniteedel sõitmist aitab kindlasti vähendada ka eraldiseisvate rattateede rajamine, millega samuti järjest tegeletakse.

**8. Mida on linnavalitsus teinud või kavatses teha, et rattaringlusega seotud kulud toetaksid otseselt või kaudselt Tartu ettevõtlust? Kas rataste või nende varuosade tootmisel on plaanis partneritena kaasata Tartu ettevõtteid?**

Oleme Tartu ettevõtete teenuseid kasutanud mitmete rattaringlusega seotud toodete ostmisel: kleebised ratastele, hammasrattad, rehviparandus, infotahvlite kleepimine, raamitugevdusdetailid, keevitusteenus rattaraamidele, uuringud ja veel muudki. Süsteemiga sobituvad üksnes Bewegeni poolt toodetud jalgrattad, seetõttu ei ole võimalik rattaid mujalt tellida.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)  
Raimond Tamm  
abilinnapea