



# Tartu linna jalgrattaliikluse edendamise strateegiline tegevuskava

Tellija: Tartu Linnavalitsuse linnamajanduse osakond

Konsultant: HeiVäl OÜ / Kaido Väljaots

15. detsember 2018

Version nr 9

HeiVäl Consulting™ / HeiVäl OÜ  
Lai 30, 51005 Tartu  
Kollane 8/10-7, 10147 Tallinn  
GSM: +372 528 0270  
Skype: kaidovaljaots  
e-mail: [kaido.valjaots@heival.ee](mailto:kaido.valjaots@heival.ee)  
<http://www.heival.ee>

HEIVÄL CONSULTING

# Sisukord



**Sissejuhatus**

Analüüsid

Visioon ja eesmärgid

Strateegiakaart

Strateegilised tegevused

# Sissejuhatus

Tartu linn on jalgrattakasutuse poolest üks eeskujulikemaid Eestis. Palju on tehtud erinevaid uuringuid ning jalgrattaliikluse kohta võib leida infot erinevatest dokumentidest, kuid seda infot ei ole koondatud üheks tervikuks ning Tartu linnal puudub ühtne **jalgrattaliikluse strateegia**. Seetõttu otsustasime läbi töötada Tartule sarnanevate püüdlustega Euroopa linnade, kus on samuti neli aastaega, jalgrattaliikluse strateegiad, millest saaks eeskuju võtta ning käesoleva dokumendi koostamiseks kohtusime neli korda jalgrattaliiklusest huvitunud osapooltega.

Käesolev dokument on üks osa Tartu Linnavalitsuse poolt tellitud projektist „Tartu linna jalgrattaliikluse edendamise olemasoleva olukorra analüüs“. Eeskujuks sai võetud 8 Euroopa linna, mille jalgrattaliikluse strateegiad on juba välja kujunenud. Valimisse kuuluvad Tallinn, Oulu, Tampere, Uppsala, Groningen, Odense, Amsterdam ja Kopenhaagen. Sarnaselt Tartule on Odense ja Groningeni puhul tegemist ülikoolilinnadega. Tampere, Uppsala ja Oulu osutusid valituks, 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 lihtsalt väga head eeskujulikud jalgrattalinna näited, mille poole pürgida ja kust eeskuju võtta.

Peatükid on jaotatud strateegilise planeerimise etappide kaupa.

# Jalgrattastrateegia koostamisel kasutatakse Liivakella<sup>®</sup> mudelit

Jalgrattastrateegia koostamist nõustanud firmal HeiVäl Consulting'ul on strateegia väljatöötamiseks loodud kaubamärgiga kaitstud Liivakella<sup>®</sup> meetod. Liivakella<sup>®</sup> meetod võimaldab strateegia koostamist terviklikult juhtida ja siduda erinevad etapid üheks loogiliselt seotud tervikuks.

Analüüsimine koosneb kahest osast – sise- ja väliskeskkonna analüüsist.

Väljatöötamine. SWOT analüüsi abil võetakse kokku erinevate analüüsistulemuste ning saadakse sisendid kriitiliste edutegurite ja strateegiate määratlemiseks. Kriitiliste edutegurite ja strateegiliste eesmärkide abil määratletakse jalgrattaliikluse arengusuunad ning strateegia valikuga kirjeldatakse võimalikud teed eesmärkide saavutamiseks ja kriitiliste edutegurite rakendamiseks. Siinkohal on oluline ka jälgida visiooni käsitlemist.

Rakendamine. Strateegia rakendamiseks koostatakse kõigi osapooltega seotud tegevuskava.



# Sisukord

Sissejuhatus



**Analüüsid**

Visioon ja eesmärgid

Strateegiakaart

Strateegilised tegevused

# Sisekeskkonna analüüsid ja allikad –

strateegia koostamiseks kasutati jalgrattaliiklusega seotud dokumentide ja uuringute analüüsijäreldusi Tartu piirkonna kohta

## 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
8. Tartu linna säästva energiamajanduse tegevuskava aastateks 2015-2020

## 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:

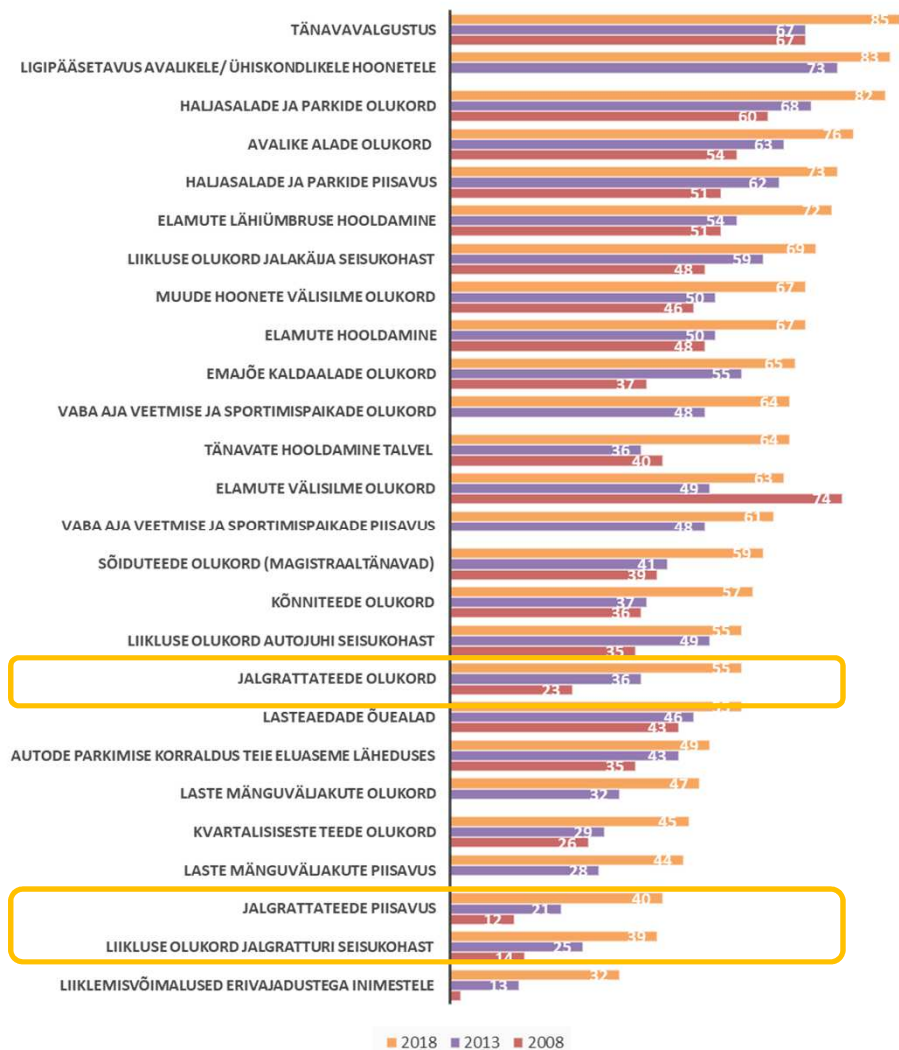
1. 2004 - Tartu linna jalgrattateede põhivõrgu rajamise ettepanekud
2. 2006 - Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem 2006
3. 2006 - Tartu linna olemasolevate jalgrattateede võrgustik
4. 2006 - Tartu linna arendatav jalgrattateede võrgustik
5. 2008 - Tartu BYPAD audit 2008
6. 2009 - Tartu linna ja 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 lähimuruse 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 lähimuruse liikuvusuuring

# Väliskeskonna analüüsid ja allikad -

strateegia koostamiseks kasutati Euroopa parimate praktikate analüüsitulemusi

Euroopa linnade olukorra analüüs 2018 – strateegia koostamisel kasutati Tartule sarnanevate Euroopa linnade ja rahvusvaheliste jalgrattaliikluse edendamise juhendite ja käsiraamatute analüüse järgmiste linnade kohta:

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

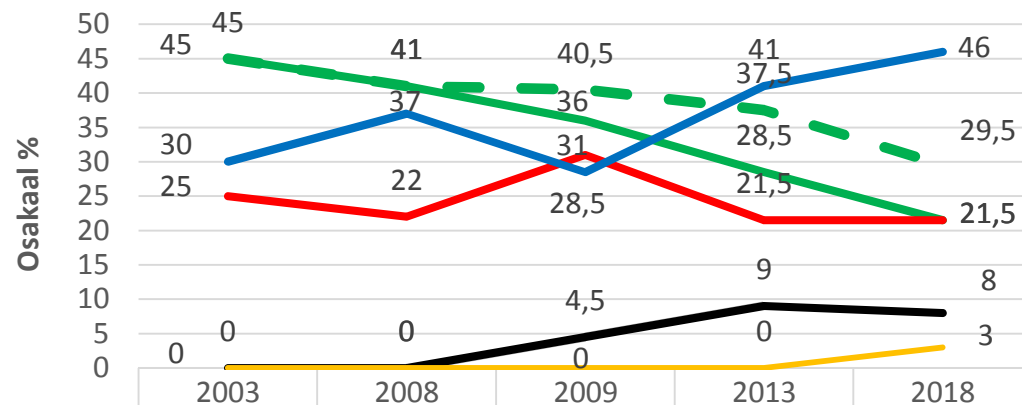


Rahulolu jalgratta valdkonnaga on Tartus viimasel kümnendil oluliselt kasvanud, kuid rahulolu tase on tagumises kolmandikus võrreldes teiste liikluse valdkondadega

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



# Transpordikasutuse trendid Tartus 2003-2018



Jalgsi	45	41	36	28,5	21,5
Rattaga	0	0	4,5	9	8
Ühistranspordiga	25	22	31	21,5	21,5
Autoga	30	37	28,5	41	46
Muul viisil	0	0	0	0	3
Jalgsi+rattaga	45	41	40,5	37,5	29,5



## Järeldused:

1. auto kasutamise populaarsus kasvab ca 1% aastas
2. jalgsi liikumine väheneb ca 1,5% aastas
3. majanduslangusele järgnev aasta tõi jalgrattad massilisemalt Tartu tänavatele

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

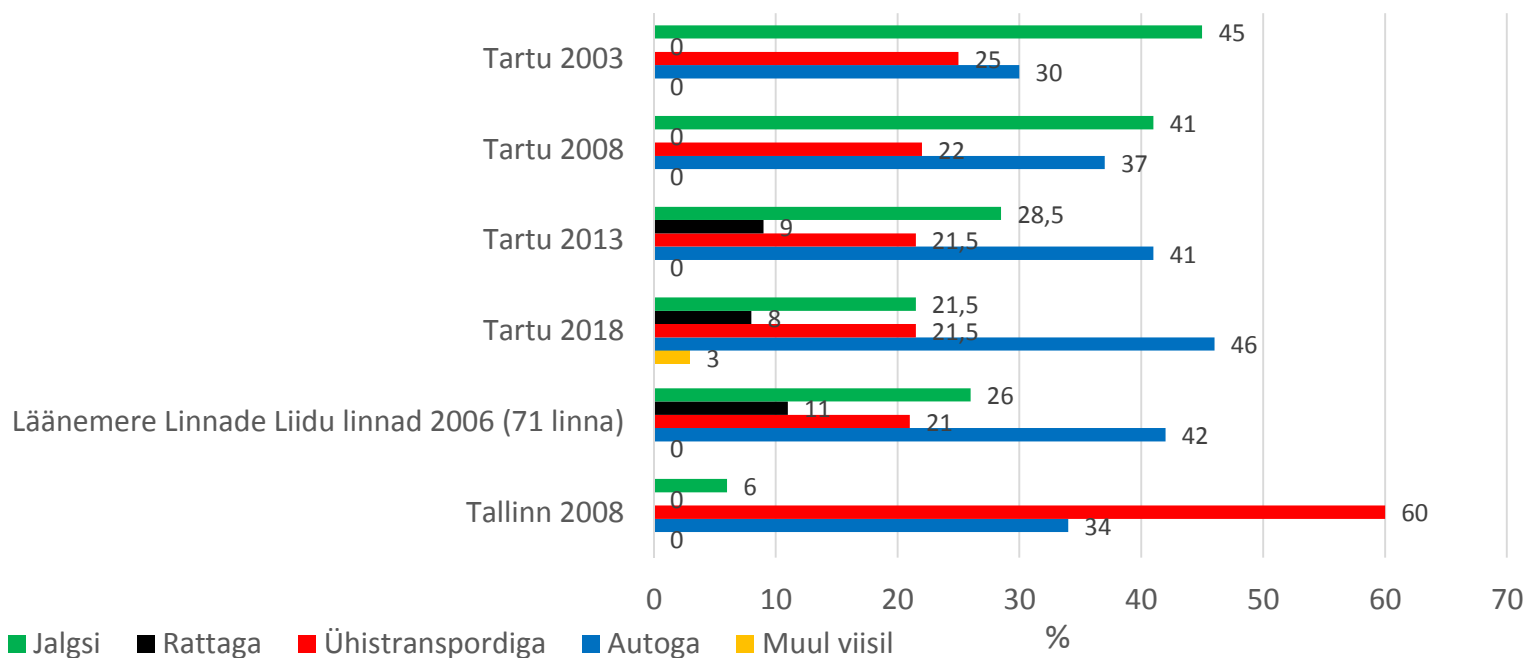
# Fotod kesklinnast, mis peegeldavad tänast transpordiliikide kasutamise osakaale



Kolmel fotol on:  
9 – jalgratturit  
37 – jalgsi liiklejat  
2-3 – liinibussi (ca 37 reisijaga)  
31 autot ca 50 reisijaga  
Tänavapildis on sarnasus  
transpordikasutuse statistikale aastal  
2018

Allikas: kolm fotot on tehtud 18.  
oktoobril ajavahemikul 17.15-  
17.30.

# Liiklemisviisid perioodil 2003-2018



Allikas: Uuring: Uuring: Tartu ja tartlased 2003 (lk 43), 2008 (lk 36-37), 2013 (lk 24), 2018 (lk 66), HeiVäli analüüs

➔ Tartu on täna jõudnud sarnase liiklemise osakaalude juurde, mis Läänemere Linnade Liidu linnades oli ca 12 aastat tagasi

<p><b>SWOT ANALÜÜS</b> <b>(Tartu jalgrattaliiklus)</b></p> <p>Sisetegurid:</p> <p><b>SWOT-analüüs</b> – analüüsi meetod, mille abil hinnatakse valdkonna siseseid tugevaid ja nõrku külgi ning teda puudutavaid väliseid võimalusi ja ohte. Analüüsi tulemused on aluseks strateegilisele planeerimistegevusele. (S - strengths; W – weaknesses; O – opportunities; T- threats). <b>TEGEVUSED:</b> Strateegilise valiku tegemine ja "võitva" strateegia sõnastamine <b>TULEMUSED:</b> Organisatsioonil on olemas arusaam edu saavutamisest</p>	<p><b>Tugevused (S)</b></p> <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 (3,0 palli – 4-st).</li> <li>3. Tartu linnal on juba mõned 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 tänase jalgrattaliiklusega Tartus.</li> <li>6. Praktiliselt kõigil Tartu lastel on ratas olemas.</li> <li>7. Rakendub rattaringluse projekt (600-800 rendiratast ja 60-80 rendikohta).</li> <li>8. Rattaspordi suurüritused (Tartu Rattaralli ja Rattamaraton, Tour d'öö).</li> <li>9. Tartul on 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 võtnud eesmärgiks, et "rattatranspordi osakaal aastal 2020 on 15% ja autotransport püsib samal tasemel baasaastaga (2010)" (SEAP) Tartu linna säästva energiamajanduse arengukava 2015 – 2020.</li> </ol>	<p><b>Nõrkused (W)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Linna investeerimisvõime pole kõrge (40 mln eurot/a).</li> <li>2. Korrusmajade piirkonnas jalgrattaparklad praktiliselt puuduvad (1,6 palli – 4-st).</li> <li>3. Kõrged äärekiivid (20 märkust).</li> <li>4. Jalgrattateede sidusus ja arusaadavus puudub täielikult või on katkendlik (105 märkust).</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 maanteel turvaliselt või on hooletud jne.</li> <li>9. Auto kasutamise populaarsus kasvab ca 1% 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>
<p><b>Võimalused (O)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. EL toetused.</li> <li>2. Nõuded CO<sub>2</sub> vähendamiseks transpordis =&gt; kütuse kallinemine.</li> <li>3. Elektrirataste (sh muud kulgurid) tehnoloogia areng laiendab kasutajate hulka (noorukid, vanurid).</li> <li>4. Tartu tagamaa kasvab, valglinnastumine.</li> <li>5. Autode arv kasvab ja parkimine muutub keerulisemaks.</li> <li>6. Rohelise ja tervisliku käitumise propageerimise ja teadlikkuse suurendamine trend (sh matkarajad).</li> </ol>	<p><b>SO strateegia (Kuidas sisemiste tugevuste abil väliseid võimalusi ära kasutada?)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S1,4 /O1-2 – Vanad segakasutusega kergliiklusteed ehitatakse ümber.</li> <li>• S4,5,6 /O2,3,4 – Tagada, et rattaid ja elektritranspordi vahendeid saab võtta kaasa ühistransporti (bussid, taksod, ...)</li> </ul>	<p><b>WO strateegia (Kuidas sisemiste nõrkuste ületamiseks ära kasutada väliseid võimalusi?)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• W2,5-3/O2,3 – Kaasava eelarve kasutamine jalgrattaliikluses.</li> <li>• W1,2/O1 – Korrusmajade jalgrattaparkla tüüplahenduste väljatöötamine ja rakendamine koostöös teiste linnadega EL struktuurifondide toel.</li> </ul>
<p><b>Ohud (T)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kiired elektri jõul liikuva rattad ja muud kulgurid võivad suurendada ohu olukordi kergliiklusteel.</li> <li>2. Noored rasvuvad, kuna liiguvad vähe.</li> <li>3. Tallinn-Luhamaa maantee ja muude riigimaantee taristute areng Tartu linnas.</li> </ol>	<p><b>ST strateegia (Kuidas sisemiste tugevuste abil väliseid ohte vältida?)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S3/T1 – Jalgrattateed on märgistatud iga 15 meetri järel.</li> <li>• S1,3,4,5,6/T1,2 – Jalgrattateed eraldatakse teistest liiklejatest.</li> </ul>	<p><b>WT strateegia (Kuidas vähendada sisemisi nõrkusi ja samas vältida väliseid ohtusid?)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• W4/T2 – Lastele on jalgrattaga liiklemise koolitusprogrammid (linnas) nagu ujumises. Koolidele rajada jalgrattaparklad.</li> </ul>

# Sisukord

Sissejuhatus

Analüüsid



**Visioon ja eesmärgid**

Strateegiakaart

Strateegilised tegevused

**Visioon** on valdkonna parima suundumuse kirjeldus, on selge tulevikupilt sellest, millisena on soov tuleviku kohta, näiteks 10 – 20 aasta pärast näha, tunnetatud vajadus muudatusteks, mis iga aastaga täpsustub - kontseptsioon sellest, milliseks valdkonda tahetakse pikemas perspektiivis arendada. Selge ja ühene arusaam jalgrattaliikluse üldisemast suundumusest

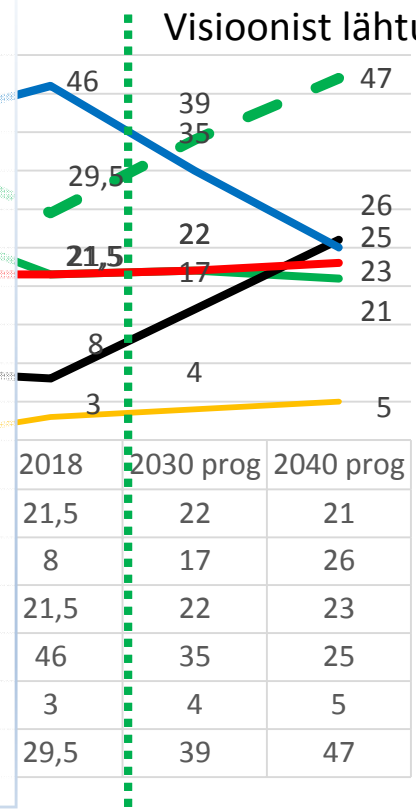
# Visioon aastaks 2040\*

**Rattaliikluse visioon 2040:** Jalgratas on aastaringselt eelistatuim liiklusvahend ja jalgsi käimine on eelistatuim liikumisviis - tartlased teevad oma igapäevased liikumised peamiselt jalgrattaga või jalgsi.

Sisuliselt soovime saavutada trendi, kus jalgratturite osakaal hakkab kasvama ca 1% aastas ja autode kasutamine väheneb ca 1% aastas.

- Jalgsi
- Rattaga
- Ühistranspordiga
- Autoga
- Muul viisil
- Jalgsi+rattaga

Osakaal %



\* - Visiooni tähtajaks on valitud aasta 2040, sest selleks ajaks on Tartu tänavad renoveeritud pea 100% ulatuses ja peale on kasvanud uus jalgratturite põlvkond.

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

# Näiteid teiste Euroopa linnade jalgrattaliikluse osakaalust samal laiuskraadil

Kas meie visioon on realistlik ja ambitsioonikas?

Näited jalgrattaliikluse osakaaludest täna ja Läänemere Linnade Liidu liikmete osakaal aastal 2006:

- 4%-6% - Tampere (el 225 000)
  - 11% - Helsingi (el 632 000)
  - 11% - Läänemere Linnade Liidu linnade keskmine aastal 2006
  - 13% - Jyväskylä (el 122 000)
  - 20% - Uppsala (el 135 000) => 40% (eesmärk 2030)
  - 21% - Oulu (el 200 000) => 46% (eesmärk 2030)
  - 22% - Odense (el 169 000) => 45%-73% eri sihtrühmades
  - 22% - Malmö (el 318 000)
  - 36% - Amsterdam (el 835 000) => 46% (eesmärk 2030)
  - 41% (2016) - Kopenhaagen (el 504 000) => 50% (eesmärk)
  - 60% - Groningen (el 200 000)
- 8-9% - Tartu jalgrattaliikluse osakaal täna
- 26% - Tartu visioon aastaks 2040

Enamike Põhjamaade linnade peamiseks eesmärgiks on tõsta jalgratturite osakaal linnaliiklusest vahemikku **40%-50%-ni** või üle selle.

# 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) – visioonist ja üldisest arenguvajadusest lähtuva ning taotletava realistliku, juhitava, defineeritava, mõõdetava ja hinnatava **tulemuse** kirjeldus. Eesmärgi saavutamiseks on vajalikud konkreetsed ülesanded. Korrektne lõppseisund, mille täitmise saavutamist on võimalik mõõta ajas ja kulutatud vahendites.

## Tulemus: eesmärk 1

1. Liikluses kasutatavate autode arv väheneb (peamiselt tipptunnil)
2. Tartu linna õhk muutub puhtamaks ja müra 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 kasvab
8. Minimeerida talvise jalgrattaliikluse suhtelist vähenemist võrreldes suvega
9. Suurendada päevade arvu, 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 (Elva, Vooremaa järved, Otepää, Vooremäe, ...)
12. Planeeringute ja projekteerimiste algul defineeritakse esmalt jala ja jalgratastel liiklejate huvid



# Sisukord

Sissejuhatus

Analüüsid

Visioon ja eesmärgid

**Strateegiakaart**

Strateegilised tegevused

**Strateegia kaart** – on abivahend, kus seostatakse organisatsiooni eesmärgid, strateegiad, kriitilised edutegurid mõõtmisüsteemiga. Siis on strateegiat lihtsam selgitada ja vastutajatel seda ellu viia. Strateegia kaardil kasutatakse:

1. põhjustel ja tagajärgedel põhinevaid suhteahelaid;
2. seoseid tegevuste ja tulemuste vahel.



## Kriitilised edutegurid

Rahvusvahelisele kogemusele tuginedes on põhjus-tagajärg seoste abil kirjeldatud kriitilised edutegurid.

**Kriitilised edutegurid** on tegevusvaldkonnad, millest olulisel määral sõltub lõpptulemuse saavutamine; need aitavad keskenduda ainult peamistele strateegiliselt olulistele tegevustele.

**TULEMUS.** Selge ja ühene arusaam olulistest eristuvatest eduteguritest, mille realiseerimine põhjus-tagajärg seoste abil viib strateegia õnnestumisele ja visiooni saavutamisele.

# Jalgrattaliikluse strateegiakaart ühel lehel

	(Kriitilise) edutegurite põhjus-tagajarg seosed	Strateegilised eesmärgid	Mõõdikud	Sihttulemused				Vastutajad	Tegevused sihttulemuste ja eesmärkide saavutamiseks
				Hetkel 2018	2020	2030	2040		
Tulemus	<p>Kulud liiklus- korraldusele on väiksemad</p> <p>Õhu puhtus paraneb, müra väheneb, linnaruum on meeldiv ja tervislik</p>	<p>1. Liikluses autode kasutamise arv väheneb (peamiselt tippunnil)</p> <p>2. Tartu linna õhk muutub puhtamaks, müra väheneb</p>	<p>Jalgruturite osakaal tippunnil linna tuksuonitel (kõigil sildadel ja raudtee ületustel)</p>	4%?	5%	10%	15%	1.-4. LMO, LPMKO	<p>1. Sõidukite kiirus alandamine kesklimas.</p> <p>2. Vanalinna osaline sulgemine autoliiklusele.</p> <p>3. Kesklinna üldplaneeringuga vähendada autode parkimiskohtade arvu ja arendatakse kergliikluse võimalusi.</p> <p>4. Pargi ja sõida sõlmede arendamine.</p>
			<p>Õhu puhtuse ja müra näitajad (CO2, PM)</p>	?	?	?	?		
Kliendid	<p>Jalgrattaliikluse hoiab linnakodanikud tervemad</p> <p>Linnakodanikud (sh noored) liiklevad turvaliselt ja kultuuriselt</p>	<p>3. Jalgruturite arv suureneb</p> <p>4. Haguspäevade arv väheneb</p> <p>5. Jalgruturite rahulolu kasvab</p> <p>6. Jalgratst kasutavate õppurite arv suureneb</p>	<p>Jalgruturite keskmine osakaal liikluses uuringu Tartu ja tartlane alusel (%)</p>	8%	10%	17%	26%	5. LMO, AEO, ASO 6. LMO 7. ASO 8. ASO, KO 9. LMO, ASO 10. LMO, EVO	<p>5. Pilotprojekte rakendamine kergliiklejate turvalisemate ja liikumisvõimaluste testimiseks.</p> <p>6. Iga-aastased loendused. Kergliikluse loendurite paigaldamine olulistes liiklusõmmedes.</p> <p>7. Tartu rattaliiklusele on oma brandingi kontseptsioon.</p> <p>8. Spinningusaalidesse pakkuda videosid, kus treenitav saab tunda tunnet, et ta sõidab rattaga Tartus.</p> <p>9. Rattaringluse projekti edendamine. Liikuskultuuri arendamine (kampaaniad).</p> <p>10. Suhtlemine Tartu linna töandajatega eesmärgiga määratleda võimalikud koostöövormid.</p>
			<p>Rahulolu tase uuringus Tartu ja tartlased:</p> <p>1. Jalgratstade ootustega</p> <p>2. Jalgratstade piisavus</p> <p>3. Liikuse ootkord jalgruturi seisukohast</p>	XVIII koht XXIV koht XXV koht	XVIII koht XXIV koht XXV koht	XV koht XX koht XX koht	XV koht LMO XV koht	11. LMO	11. Uurida jalgrattaliikluse mõjust linnakodanike tervisele.
			<p>Kooli õpilaste arv jagatud jalgratstade arvuga kooli jalgratstade parklas (suhtarv septembris lõpus, veebruaris, mai algul).</p>	Sügisel: 30% Talvel: 10% Kevadel: 30%	35% 15% 35%?	45% 25% 45%	65% 45% 65%	18.-19. HO, LVO, koolid. LMO 20. HO, koolid 21. LVO, koolid 22. LMO, LVO 23. LMO, LVO 24. KO, HO, koolid 25. LVO	12. Kõrnteede korrastamine ja äärekivide loomine.
			<p>Jalgratst kasutavate õppurite arv jagatud jalgratstade arvuga kooli jalgratstade parklas (suhtarv septembris lõpus, veebruaris, mai algul).</p>	?	?	1	1,2	26. LMO 27. LMO, AEO, LPMKO 28. LVO	12. Kõrnteede korrastamine ja äärekivide loomine.
			<p>Jalgratst kasutavate õppurite arv jagatud jalgratstade arvuga kooli jalgratstade parklas (suhtarv septembris lõpus, veebruaris, mai algul).</p>	?	?	?	?	29.-30. LMO, LPMKO	12. Kõrnteede korrastamine ja äärekivide loomine.
			<p>Jalgratst kasutavate õppurite arv jagatud jalgratstade arvuga kooli jalgratstade parklas (suhtarv septembris lõpus, veebruaris, mai algul).</p>	20?	19	18	17	31. LMO, LMO, ASO 32. HO, LPMKO, LVO, harrastajate, pilvise 33. LMO, Politsei, Maanteeamet 34. LMO, ASO 35. LMO, AEO 36.-38. LMO	12. Kõrnteede korrastamine ja äärekivide loomine.
Protsessid (hooldus ja remont)	<p>Jalgratstega liikimine on kiireim (suv) ja mugav viis linnas liikumiseks</p> <p>Jalgratstade hooldus võimaldab turvalist sõitu ka talvisel perioodil</p>	<p>7. Jalgratstega liikumise keskmine kiirus ja ohutus kasvab</p> <p>8. Minimeerida talvise jalgratstaliikluse suhtelist vähenemist võrreldes suvega</p> <p>9. Suurendada päevade arvu, milal rattateed on turvaliselt sõidetavad.</p>	<p>Jalgratstega liikimise keskmine kiirus tippunnil võrreldes autoga (testsõidud)</p>	?	?	1	1,2	26. LMO 27. LMO, AEO, LPMKO 28. LVO	<p>26. Fooride ooteajad on jalgratstari ja jalgsi liiklejate lihemad.</p> <p>27. Ristmikel on kõigi liiklejagruppide liikumised planeeritud eraldi.</p> <p>28. Regulaarsete testsõitude korraldamine.</p>
			<p>Rahulu liikumise kiirus kohta</p> <p>Rahulolu rattaliikluse ohutuse osas</p>	?	?	?	?	29.-30. LMO, LPMKO	29. Ehitatakse Riia tänaval ja annarne ühe sõiduraja ühistranspordile ja jalgratstaliiklusele.
			<p>Jalgratstega liikumise keskmine kiirus ja ohutus kasvab</p>	20?	19	18	17	31. LMO, LMO, ASO 32. HO, LPMKO, LVO, harrastajate, pilvise 33. LMO, Politsei, Maanteeamet 34. LMO, ASO 35. LMO, AEO 36.-38. LMO	30. Ehitatakse välja olulised jalgratstaliikluse ohutud ja kiired otsesuhendused äärelinnast keskusesse.
			<p>Jalgratstega liikumise keskmine kiirus ja ohutus kasvab</p>	1/7	1/5	1/3	1/2	39. LMO	31. Konfliktsete kohtade liikluskorraduse korrigeerimine.
Õppimine ja areng (Planeeritud ja ehitamine)	<p>Jalgratstidel on eraldatud või selgelt määratletud teed/rajad, kus on turvaline liigelda ja hea õukvaliteet</p> <p>Turvaliste ja mugavate parkimiskohtade olemasolu</p> <p>Jala ja jalgratsteliiklujad on Tartus esimene eelistus. Planeeringutes ja projektteenimistes on kõigile tänavatele määratletud liikumisalad erinevatel liikumisviisidel.</p>	<p>10. Töökohal, õppeasutuses ja kortermajades on olemas turvaline rataste parkimisvõimalus</p> <p>11. Ainult jalgratstega liikimiseks mõeldud teede pikkus kasvab ja rattateed on rajatud Tartu linna lähirkonna purkealade juurde (näit. Elva, Otepää, Vooremaa, Vooremaa järvd, ...)</p> <p>12. Planeeringute ja projektteenimiste algul defineeritakse esmalt jala ja jalgratsteliiklejate huvid</p>	<p>Jalgratstega liikimise keskmine kiirus tippunnil võrreldes autoga (testsõidud)</p>	?	?	?	?	26. LMO 27. LMO, AEO, LPMKO 28. LVO	<p>31. Konfliktsete kohtade liikluskorraduse korrigeerimine.</p> <p>32. Liikuskultuuri arendamine (kampaaniad).</p> <p>33. Õnnetuste statistika järele kogumine.</p> <p>34. Teavitustevõrgustik.</p> <p>35. Viidanduse arendamine, teha rattateedele viidandusteemad.</p> <p>36. Panna kirja lisaks liiklusekirjeldajale Tartu liikluse hea tava.</p> <p>37. Tartu linnapiiri teavitada autojuhte, et meie linnas on palju jalgratstereid ja jalgsi liiklejaid.</p> <p>38. Jagada Tartu logodega ohutustarvikuid.</p>
			<p>Jalgratstega liikimise keskmine kiirus ja ohutus kasvab</p>	1/7	1/5	1/3	1/2	39. LMO	32. Liikuskultuuri arendamine (kampaaniad).
			<p>Talvel hooetatavate jalgratstade pikkus (km): a. eraldiseisev kergliiklustee; b. jalgratstarajad sõiduteel.</p>	40km ?	?	?	?	40. LMO	33. Õnnetuste statistika järele kogumine.
			<p>Linna kaasaobil rajatud parkimismajade arv aastast.</p>	4 parkiat aastast	6 parkiat aastast	16 parkiat aastast	26 parkiat aastast	41. LPMKO, LMO 42. LMO, LVO 43. LMO 44. AEO 45. KO	34. Teavitustevõrgustik.
			<p>Jalgratstega liikimise keskmine kiirus ja ohutus kasvab</p>	a. 82 km b. 6 km	?	?	?	46.-48. LMO	35. Viidanduse arendamine, teha rattateedele viidandusteemad.
			<p>Märgistatud jalgratstade pikkus (km)</p> <p>Segaliiklusega teede osakaal</p>	0km/0%	?	?	?	49. LMO 50. LPMKO, LMO	36. Panna kirja lisaks liiklusekirjeldajale Tartu liikluse hea tava.
		80%	75%	50%	0%		37. Tartu linnapiiri teavitada autojuhte, et meie linnas on palju jalgratstereid ja jalgsi liiklejaid.		
		2,33	2,5	3	3,5		38. Jagada Tartu logodega ohutustarvikuid.		
							39. Jalgratstade ja kõrnteede talihooletuse parandamine.		
							40. Kergliikluse teede hooldamine talvisel perioodil on eelstatud.		
							41. Koostada üldine valveta ja valveta rattaparklate rajamise kava.		
							42. Lihtsustatud protseduuriga toetatud ja modulaarse parkimismajade rajamine.		
							43. Rattaringluse ja käivitamine suure korrasmajade juures.		
							44. Kehtestada renoveerimise lubade väljastamisele nõue parkimismajade ehitamiseks.		
							45. Suurürituste korraldajad peavad tagama jalgratstade turvalise parkimise.		
							46. Vanad segakasutusega kergliiklusteed ehitatakse ümber.		
							47. Jalgratstade ja -rajad on tänavakoridors eraldi sõidusuundadena.		
							48. Eelista parempoolsel rattaliiklusele.		
							49. Jalgratstadeed on märgistatud iga 15 meetri järel, ristmikel 5 meetri tagant.		
							50. Enam ei ehitata tänavakoridori segaliiklusega jalgratsta- ja jalgteid.		
							51. Koostatakse kergliikluse teemaplaneering.		
							52. Koostatakse juhendmaterjal planeeringute koostamiseks.		
							53. Jalgratstadeed võrgustiku väljarendamise tegevuskava.		
							54. Määratleda kergliikluskomisjoni statuut.		
							55. Kergliikluskomisjon muuta alaliseks komisjoniks.		
							56. Luua lisaks jalgratstaliikluse koordinaatori ametikoht.		
							57. Kergliikluse teema foorumi algatamine sotsiaalmeedias.		
							58. Kommunikatsioonistrateegia koostamine.		
							59. Tagada, et arendajad ja lähteüksanded tegid teaksid, et kergliikluse on esimene eelistus.		

# Sisukord

Sissejuhatus

Analüüsid

Visioon ja eesmärgid

Strateegiakaart

**Strateegilised tegevused**

**Tegevuskava** - on plaan eesmärgi saavutamiseks, kus on määratletud tegevused/ülesanded eesmärkide saavutamiseks aastate lõikes koos tähtaegade, finantseerimise allikate ja täitjate ja vastutajatega.

**TULEMUSED.** Sidusrühmad teavad, mida tuleb neil konkreetselt teha, et saavutada eesmäärke. On teadlikud mõõdikutest ning motiveeritud eesmäärke saavutama.

# Tegevuskava eesmärgi nr 12 saavutamiseks

Strateegilised eesmärgid	Möödik	Sihttulemused			Vastutajad	Tegevused sihttulemuste ja eesmärkide saavutamiseks
		Hetkel 2018	2020	2030		
12. Planeeringute ja projekteerimiste algul defineeritakse esmalt jala ja jalgratstel liiklejate huvid	BYPAD index	2,33	2,5	3	3,5	<p>LPMKO</p> <p>51. Koostatakse kergliikluse planeeringulahendus, mis hilisemalt seotakse menetletava linna üldplaneeringuga. Strateegiaga antakse planeeringu koostamise eesmärgid ja lähtepõhimõtted järgmiselt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalakäija ja rattur (kergliiklejad) on linnaliikluses esimene prioriteet.</li> <li>• Tuleb luua eeldused, kus jalgsikäik ja rattasõit tagaks kiireima, lihtsaima, lühima, mugavaima ja ohutuima tee igapäevasteks liikumisteks ja terviselikumisteks linna sees ja linna ning lähialade vahel.</li> <li>• Rattaliiklusteede kavandamisel tuleb arvestada erinevate sihtgruppide (töökäijad, eraldi üliõpilased ja õpilased, vanemad koos lastega, vaba aja veetjad, kaubanduse, teeninduse ja kultuuriasutuste külastajad) vajaduste ja eripäradega. Selleks tuleb kavandada võimalikud teed nii kiiresti sõita soovijatele kui turvalisemas keskkonnas, kuid aeglasemalt sõita soovijatele.</li> <li>• Jalgrattaga sõitmise põhivõrk on mõeldud kiiresti sõitjatele pikkusega 2-7 km ning selle peamine funktsioon on võimaldada kiireid ja mugavaid ühendusi lähte- ja sihtkohtade vahel ülelinnalses skaalas. Põhivõrk tuleb ette näha linna suunduvate maanteedel äärselt jalgrattateedelt kesklinna, ülikoolide kampuste vahel ja radiaalsed ühendused asumite vahel. Põhivõrk peab asuma põhimagistraalidel või selgelt sihtkohtade vahel orienteerituna iseseisvatel kergliiklusteedel.</li> <li>• Jaotusvõrk on mõeldud sõitudeks pikkusega kuni 2 km ning selle peamised funktsioonid on ühendada lähte- ja sihtkohad põhivõrguga ning tagada võimalused kohalikeks sõitudeks.</li> <li>• Põhivõrgu kättesaadavus on üldjuhul 300m, jaotusvõrk 100m elukohast.</li> <li>• Üle 5 km pikkusteks vabaaja või spordisõitudeks meeldivas keskkonnas planeerida tervisevõrguks.</li> <li>• Lähtudes vajadusest leida lihtsaimad ja lühemaid ühendusi tuleb planeeringus leida võimalused otseteede (raudtee ületused, sillad, tunnelid, ühesuunalistel tänavatel kahe-suunalise rattaliikluse lubamine, jne.) rajamiseks.</li> <li>• Keslinna tulek ja minek peab olema läbi lahendatud Raekoja platsini.</li> <li>• Määratleda tuleb alad, kus jalgratstel liikumine on piiratud/keelatud.</li> <li>• Võimalikud konfliktkohad kergliikluse liikluskorralduses tuleb välja selgitada ja neile anda detailsem lahendus.</li> <li>• Koolide ümbruses peab saama vähemalt 100 m raadiuses, lähimate bussipeatuste ning põhi- ja jaotusvõrgu teedelt mugavalt ja ohutult liikuda jalgsi ja rattaga. Autoliiklus peab selles ulatuses olema tänavatel rahustatud, läbiv liiklus on viidud miinimumini.</li> <li>• Parkimine. Mugav ja turvaline rattaparkimise võimalus koolide juures. Tahaks öelda, et kaubanduskeskuste, turgude, bussijaama, raudteejaama jne juures peavad olema parklad ratastele jne, aga see on standardist tulenev.</li> <li>• Ehitamise prioriteedid. Ehitamise prioriteedid on põhivõrk ja lähtumine kesklinnast. Kõik tänavate remondid (sh katemärgiste uuendused) peavad arvesse võtma rattaliikluse vajadusi.</li> <li>• Tänavate võrgu arendamisel lähtutakse jalgratta liikumise kiirusest ja sujuvusest - otseteede, fooride tsükli pikkused jne.</li> <li>• Kaardistada ja prioritseerida autodele ühesuunalised tänavad, kus tuleks ratturitele luua mõlemas suunas liikumise võimalus</li> <li>• Südalinnas ja kesklinnas rakendada ühiskasutatava ala põhimõtteid, kus pole määratud jalakäijate, jalgratturite, sõiduautode ja teenindava transpordi alasid/radasid.</li> </ul> <p>52. On koostatud ja rakendatud juhendmaterjal planeeringute koostamiseks (näiteks äärekivide kõrgus, teeromondi ülekatte teostamine, rattateed lõpetamine ja üleminek jne).</p>
		LPMKO, LMO	53. Jalgrattateede võrgustiku väljaarendamise tegevuskava.			
		LMO	54. Määratleda kergliikluskomisjoni statuut.			
		LMO	55. Kergliikluskomisjon muuta alaliseks ja jalg- ja jalgrattateede spetsialist annab komisjoni ühisarvamuse tee-ehitusega seotud planeeringute ja projektide ning algfaasis lähteülesannete kohta.			
		LMO, KANTS	56. Luua lisaks jalgrattaliikluse koordinaatori ametikoht.			
		ASO	57. Kergliikluse teema foorumi algatamine sotsiaalmeedias.			
		ASO	58. Jalgrattapoliitika elluviimist toetava kommunikatsioonistrateegia koostamine. Eri sihtrühmadele suunatud teavituskampaaniade korraldamine koostöös haridusasutustega, tööandjate, kaupluste jt partneritega.			
		ASO	59. Kommunikatsioon – tagada, et arendajad ja lähteülesande tegijad teaksid, et kergliiklus on esimene eelistus. Linna kodulehel oleva kergliiklust puudutava info pidev ajakohastamine. Kergliiklusstatistika (N: andmed olemasolevatest loenduritest) kuvamine.			

# Tegevuskava eesmärgi nr 11 saavutamiseks

Strateegilised eesmärgid	Möödik	Sihttulemused				Vastutajad	Tegevused sihttulemuste ja eesmärkide saavutamiseks
		Hetkel 2018	2020	2030	2040		
11. Ainult jalgratastega liiklemiseks mõeldud teede pikkus kasvab ja rattateed on rajatud Tartu linna lähipiirkonna puhkealade juurde (näit. Elva, Otepää, Vooremäe, Vooremaa järved, ...)	Jalgrattateede pikkus (km): a. eraldiseisev kergliiklustee; b. jalgrattarajad sõiduteel.	a. 82 km b. 6 km	?	?	?	LMO	46. Vanad segakasutusega kergliiklusteed ehitatakse ümber. Olemasolevaid segakasutuses olevaid kergliiklusteid laiendatakse. Arendatakse jagatud ruumi kontseptsiooni kesklinna piirkonnas. 47. Jalgrattateed ja –rajad on tänavakoridoris eraldi sõidusuundadena, kus ühel tänavapoolel on sarnaselt autoliiklusega ühesuunaline liiklus. Järgime parempoolse liikluse põhimõtteid. 48. Kui rattarajad on samal tasandil autoteega, siis eelistame parempoolset rattaliiklust sõidutee ja kõnnitee vahel, nii on lihtsam ristmikke ületada.
	Märgistatud jalgrattateede pikkus (km)	0 km / 0%	-	50%	100%	LMO	49. Jalgrattateed on märgistatud iga 15 meetri järel, ristmikel 5 meetri tagant. Tagada märgistuse nähtavus kõigil aastaegadel.
	Segaliiklusega teede osakaal	80%	75%	50%	0%	LPMKO, LMO	50. Enam ei ehitata tänavakoridori segaliiklusega jalgratta- ja jalgteid.



# Tegevuskava eesmärgi nr 10 saavutamiseks

Strateegilised eesmärgid	Mõõdik	Sihttulemused				Vastutajad	Tegevused sihttulemuste ja eesmärkide saavutamiseks
		Hetkel 2018	2020	2030	2040		
10. Töökohal, õppeasutuses ja kortermajades on olemas turvaline rataste parkimisvõimalus	Linna kaasabil rajatud turvaliste parklate arv aastas.	4 parklat aastas	10 parklat aastas	16 parklat aastas	26 parklat aastas	LPMKO, LMO	41. Koostada ülelinnaline valveta ja valvega rattaparklate rajamise kava (sh parklate rajamine magalapiirkondadesse)
						LMO, LVO	42. Lihtsustatud protseduuriga toetatud ja modulaarse parkimismajade rajamine kodu (eriti kortermajade juurde), töökohtade, koolide, lasteasutuste ja kaupluste juurde. Meede on aastast 2014 (ca 4 taotlejat aastas). Parkimismajade rajamise toetuse suurendamise vajadusel. Teavitustöö ühistutele toetusvõimaluse kohta. Kui linnaelarve võimaldab, siis ühistute omaosaluse vähendamine.
						LMO	43. Rattaringluse käivitamine suurte korrusmajade juures.
						AEO	44. Kehtestada hoonete ehitus- ja renoveerimise lubade väljastamisele nõue jalgratta parkimisvõimaluste rajamiseks.
						KO	45. Suurürituste korraldajad peavad tagama jalgrataste turvalise parkimise.

## Tegevuskava eesmärkide nr 8-9 saavutamiseks

Strateegilised eesmärgid	Mõõdik	Sihttulemused				Vastutajad	Tegevused sihttulemuste ja eesmärkide saavutamiseks
		Hetkel 2018	2020	2030	2040		
8. Minimeerida talvise jalgrattaliikluse suhtelist vähenemist võrreldes suvega	Jaanuari jalgrattaliikluse % võrreldes mai/juuniga.	1/7	1/5	1/3	1/2	LMO	39. Jalgrattateede ja kõnniteede talihoolduse parandamine.
9. Suurendada päevade arvu, millal rattateed on turvaliselt sõidetavad.	Talvel hooldatavate jalgrattateede pikkus (km):					LMO	40. Kergliiklusteede hooldamine (eriti talvisel perioodil) on eelistatud või on vähemalt samal tasemel, mis muud sõiduteed.
	a. eraldiseisev kergliiklustee;	40km	?	?	?		
	b. jalgrattarajad sõiduteel.	?	?	?	?		
	Rahulolu jalgrattateedega talvisel ajal	?	?	?	?		



# Tegevuskava eesmärgi nr 7 saavutamiseks

Strateegilised eesmärgid	Möödikud	Sihttulemused				Vastutajad	Tegevused sihttulemuste ja eesmärkide saavutamiseks
		Hetkel 2018	2020	2030	2040		
7. Jalgrattaga liikumise keskmine kiirus ja ohutus kasvab	Jalgrattaga liiklemise keskmine kiirus tipptunnil võrreldes autoga (testsõidud)	?		1,0	1,2	LMO LMO, AEO, LPMKO LVO	26. Fooride ooteajad on jalgratturitel ja jalgsi liiklejalatel lühemad (näiteks Vabaduse pst ülekäiguraja ja Kaarsilla juures). Fooritsüklid korrigeerimine kergliikleja kasuks. 27. Ristmikel on kõigi liiklejagruppide liikumisteed planeeritud eraldi, vastavalt märgistatud ja/või reguleeritud fooridega, loogilised ja arusaadavad (s.h teeandmise kohustused jm). 28. Regulaarsete testsõitude korraldamine igal aastal tipptundidel kindlatel enamlevinud marsruutidel ja võrdlused autoliikluse kiirusega.
	Rahulolu liikumise kiiruse kohta	?	?	?	?	LMO, LPMKO	29. Korraldame pilootprojekti Riia tänaval, kus sõidab ühistransport 2+2 rajal (linnaliinibussid), ja anname ühe sõiduraja ühistranspordile ja jalgrattaliiklusele (võimalusel omal rajal), et suurendada ühistranspordi ja rattaliikluse kiirust ning autojuhid näeksid, et jalgrattal ning ühistranspordiga on võimalik kiiremini ja turvaliselt liikuda. 30. Ehitatakse välja olulised jalgrattaliikluse ohutud ja kiired otseühendused äärelinnast keskusesse.
	Rahulolu rattaliikluse ohutuse osas	?	?	?	?	LMO, LMO, ASO HO, LPMKO, LVO, Maanteeamet, politsei LMO, Politsei, Maanteeamet	31. Liikluse mõistes konfliktsete kohtade liikluskorralduse korrigeerimine. 32. Liikluskultuuri arendamine (kampaaniad). 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.
						LMO, ASO	34. Teavitustegevused. Jalgrattahooaja iga-aastase avaürituse ja autovabapäeva korraldamine.
						LMO, AEO LMO LMO	35. Viidanduse arendamine, teha rattateedele viidasüsteem. 36. Panna kirja lisaks liikluseeskirjadele Tartu liikluse hea tava. 37. Tartu linnapiiril teavitada autojuhte, et meie linnas on palju jalgrattureid ja jalgsi liiklejaid liikluses.
	Jalg-ratturitega seotud liiklusõnnetuste arv	20	19	18	17	LMO	38. Jagada Tartu logodega ohutustarvikuid (n: ratturivestid, tuled, helkurid, jmt).

## Tegevuskava eesmärgi nr 6 saavutamiseks

Strateegilised eesmärgid	Möödikud	Sihttulemused				Vastutajad	Tegevused sihttulemuste ja eesmärkide saavutamiseks
		Hetkel 2018	2020	2030	2040		
6. Jalgratast kasutavate õppurite arv suureneb	Kooli õpilaste arv jagatud jalgrataste arvuga kooli jalgrataste parklas (suhtarv septembri lõpus, veebruaris, mai algul).	Sügisel: 30% Talvel: 10% Kevadel: 30%	35%	45%	65%	HO, LVO, koolid, LMO	18. Koolilastel on jalgrattaga liiklemise koolitusprogrammid, mis sisaldavad juhilubade saamist. Liikluskasvatuse ja jalgrattasõidu õppe sisseviimine kooliprogrammi, mis sisaldab sõidupraktikat reaalsetes liiklusoludes.
						HO, LVO, koolid, LMO	19. Jalgrattakoolituste analüüs kitsaskohtade kaardistamiseks ja parendusettepanekute koostamiseks, et tagada kvaliteet.
						HO, Koolid	20. Koolitundides (näiteks: kehaline kasvatuse tund, ajaloo ja kirjanduse tunnis muuseumide külastamine jne) jalgrataste kasutamine.
						LVO, koolid	21. Luua koolidele võimalused konkreetsetes linnaosades ja alevites ning suuremates asumites pakkuda jalgrataid lastele kasutada. Politsei poolt Tartu LV-le üle antud omaniketa jalgrataste regulaarne kasutusse võtmine koolide poolt.
						LMO, LVO	22. Rattaringluse arengusuunaks on tegevus, kus parklaid rajatakse koolide juurde ning seal on võimalik laenutada ka väiksemaid lasterataid.
						LMO, LVO	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.
						KO, HO, koolid	24. Matkade korraldamine õpilastele koolist vaatamisväärsuste ja linnalähedaste puhkealade juurde koos vanematega. Matkad sisaldavad ka jalgrattaga liiklemise koolitusi.
						LVO	25. Koolide ja teiste lasteasutuste juures on katusega turvalised jalgrataste parklad.

## Tegevuskava eesmärkide nr 4-5 saavutamiseks

Strateegilised eesmärgid	Möödikud	Sihttulemused				Vastutajad	Tegevused sihttulemuste ja eesmärkide saavutamiseks
		Hetkel 2018	2020	2030	2040		
4. Haiguspäevade arv väheneb	-	-	-	-	-	LMO	11. Kaardistada rahvusvahelised erinevad meetodikad rattaliikluse kasulikkuse kohta linnakodanike tervisele ning selle alusel uurida mingi perioodilisusega, et saada aru haiguspäevade arvust ja nende põhjustest ning jalgrattaliikluse mõjust linnakodanike tervisele ja selle info laialdane levitamine.
5. Jalgratturite rahulolu kasvab	Rahulolu tase uuringus Tartu ja tartlased: 1. Jalgrattateede olukorraga 2. Jalgrattateede piisavus 3. Liikluse olukord jalgratturi seisukohast	XVIII koht	XVIII	XV	X	LMO	12. Kõnniteede korrastamine. Äärekividest loobumine ristmike juures.
		XXIV koht	XXIV	XX	XVASO, RO,		13. Jalgrattaliikluse parendamiseks kasutada kaasava eelarve lähenemisviisi.
		XXV koht	XXV	XX	XVLMO		14. Tegevuskulude eelarves on eraldi vahendid jalg- ja jalgrattateede remondiks.
						LMO	15. Tartu linnas toimib igapäevase ideekorje äpp (nagu Teeme Ära prügikoristuse äpp), kus jalgratturid saavad operatiivselt tuua ära jalgrattaliikluse kitsaskohad.
						Kõik osakonnad	16. Jalgratast aktiivselt kasutatavate ja kasutada soovijate laialdasem kaasamine strateegia iga-aastastesse ülevaatamistesse ja nn "bicycle account" koostamine ja levitamine iga aasta või iga kahe aasta tagant.
					LMO	17. Iga-aastase rahulolu-uuringute korraldamine jalgrattaliikluse kohta.	

## Tegevuskava eesmärgi nr 3 saavutamiseks

Strateegilised eesmärgid	Mõõdik	Sihttulemused				Vastutajad	Tegevused sihttulemuste ja eesmärkide saavutamiseks
		Hetkel 2018	2020	2030	2040		
3. Jalgratturite arv suureneb	Jalgratturite keskmine osakaal liikluses uuringu Tartu ja tartlane alusel (%)	8%	10%	17%	26%	LMO, AEO, ASO	5. Pilootprojektide rakendamine kergliiklejatele turvalisemate ja laialdasemate liikumisvõimaluste testimiseks. Näiteks: <ul style="list-style-type: none"> <li>• avatakse mingid piirkonnad jalgratastega kasutamiseks või ajutised rattarajad sõidutee ääres nädalavahetustel;</li> <li>• Vabaduse pst osaline sulgemine autoliiklusele nädalavahetustel jne;</li> <li>• integreerida juurde jalgrattaga seotud vabaaja ja meelelahutusüritusi - näiteks matkad või suurüritustel on tasuta turvalised rattaparklad;</li> <li>• kutsuda linnaüritustele ratastega osalema.</li> </ul>
						LMO	6. Iga-aastased loendused. Kergliikluse loendurite paigaldamine olulistesse liiklussõlmedesse.
						ASO	7. Tartu rattaliiklusel on oma brändingu kontseptsioon, mis lähtub erinevatest kasutajagrupidest, loob eeldused järjepidevaks teavitustööks ja liikluskultuuri parendamiseks ning populariseerib jalgrataste kasutamist.
						ASO, KO	8. Spinningusaalidesse pakkuda videosid, kus treenitav saab tunda tunnet, et ta sõidab rattaga Tartus.
						LMO, ASO	9. Rattaringluse projekti edendamine.
						LMO, EVO	10. Regulaarne suhtlemine Tartu linna töandjatega eesmärgiga määratleda võimalikud koostöövormid rattakasutuse suurendamiseks töötajate hulgas.

# Tegevuskava eesmärkide nr 1-2 saavutamiseks

Strateegilised eesmärgid	Möödikud	Sihttulemused				Vastutajad	Tegevused sihttulemuste ja eesmärkide saavutamiseks
		Hetkel 2018	2020	2030	2040		
1. Liikluses autode kasutamise arv väheneb (peamiselt tiptunnil)	Jalgratturite osakaal tiptunnil linna tuiksoontel (kõigil sildadel ja raudtee ületustel)	4%?	5%	10%	15%	LMO, LPMKO	1. Sõidukite kiiruse alandamine kesklinnas ja selle läheduses. 2. Vanalinna osaline sulgemine autoliiklusele, kesklinn on avatud eelkõige kergliiklejatele. 3. Kesklinna üldplaneeringuga vähendada autode parkimiskohtade arvu ja arendatakse kergliikluse võimalusi.
2. Tartu linna õhk muutub puhtamaks, müra väheneb	Õhu puhtuse ja müra näitajad (CO <sub>2</sub> , PM)	?	?	?	?		4. Planeeritakse ja ehitatakse välja pargi ja sõida sõlmed linna või keskuse piirile, kus sisenev autokasutaja saab vahetada auto ratta või bussisõidu vastu.