

“Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020”

Juhtgrupi koosolek

PROTOKOLL NR. 6

Koosoleku toimumise aeg: 14.10.2011.a. kl. 10.30-12.30

Koosoleku toimumise koht: Tartu Linnavalitsuse linnamajanduse osakond, Raekoja plats 3, Tartu

Koosolekust võtsid osa: Tartu linnavalitsuse, Stratum OÜ ja Hendrikson & Ko esindajad

Üldiselt: Tartu linna transpordi arengukava 2012 – 2020 avalikustamise käigus saanud ettepanekute arutelu

Arutati arengukava avalikustamise käigus laekunud muudatusettepanekuid ja otsustati:

1. Kiita heaks muudatusettepanekud järgmiselt:

Esitaja	Jrk.	Ettepanek	Kommentaar
Tartu linna arengu- ja planeerimiskomisjon	1.	Täiendada transpordi arengukava osaga, mis käsitleks ettepanekuid linna teiste arengudokumentide (arengustrateegiasse, üldplaneeringusse ja linna arengukavasse) täiendamiseks ehk siis peatükk kus oleks välja toodud teisi arengukavasid puuduvad ettepanekud nende arengukavade täiendamiseks selliste tegevustega, mida neis praegu ei ole, kuid mis oleks transpordi AK elluviimiseks olulised.	Arvestatakse ettepanekuga.
Jaanus Tamm Tartu Linnavalitsus	1.	Lisada sissejuhatusse projekti „Baltic Biogas Bus“ tutvustav lõik alljärgnevalt: “Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020 koostamine algatati Euroopa Regionaalarengu Fondi Läänemere programmi poolt osaliselt finantseeritava projekti „Läänemere piirkonna biogaasil sõitev ühistransport - Baltic Biogas Bus raames. Tartu linn ühines nimetatud projektiga 2009. aastal. Kõnealuse projekti eesmärkideks on vähendada ühistranspordi negatiivset mõju keskkonnale ning soodustada linna	Arvestatakse ettepanekuga.

	transpordis biogaasi kasutamist.”	
2.	Aruande peatükk 3.3 nimetada ümber järgnevalt: „Ühistransport ja kergliiklus“	Arvestatakse ettepanekuga.
3.	Aruande peatükk 3.3.2 „Ühistransport“ nihutada ettepoole (muuta. peatükiks 3.3.1) ja peatükk 3.3.1 osa „Kergliiklus“ muuta peatükiks 3.3.2.	Arvestatakse ettepanekuga.
4.	Aruande peatükk 3.3.1“Ühistransport“ tuua projekti „Läänemere piirkonna biogaasil sõitev ühistransport - Baltic Biogas Bus“ käsitlev lõik punkti algusesse teiseks lõiguks.	Arvestatakse ettepanekuga.
5.	Täiendada peatükk 3.3.3 „Lahendamist vajavad teemad“ järgmiselt: <ul style="list-style-type: none"> - keskkonnasõbraliku ühistranspordi osakaalu suurendamine; - erinevate ühistranspordiliikide integreeritus ja ümberistumisvõimalused; - ühistranspordi kasutusmugavus ja kättesaadavus (sh puuetega inimeste); - ühistransporti puudutava informatsiooni kättesaadavus; - biogaasi kättesaadavuse parandamine; - Tartu linnaliinide ühenduskiirus; - taksoveoteenuse kvaliteet; - liikumispuuetega inimeste ja lastekärudega liikumisvõimalused; - jalgrattateede võrgustik; - jalgrataste parkimisvõimalused ja hoidmistingimused; - kõnniteede ja ülekäiguradade olukord ning vastavus puuetega inimeste vajadustele; - jalgratturite ja jalakäijate liikluskäitumine ja -teadlikkus; 	Arvestatakse ettepanekuga.
6.	Muuta peatükk 4.4 „Keskkonnamõju“ järgmiselt (muudatused on tehtud punasega): Transpordisüsteemi negatiivse keskkonnamõju vähendamiseks on vajalik soodustada alternatiivsete mootorikütuste kasutamist linnatranspordis. Tartu linn on ühinenud projektiga „Läänemere piirkonna biogaasil sõitev ühistransport - Baltic Biogas Bus“, mille üheks eesmärgiks on loodussäästlikku elukeskkonda loomiseks innustada linnatranspordis kasutama kütusena biogaasi. Projektiga luuakse strateegiad tutvustamiseks biogaasi	Arvestatakse ettepanekuga.

	<p>kasutusvõimalusi kütusena ning arendada biogaasi tootmist-jaotamist kohalikul tasandil. „Baltic Biogas Bus“ projekti raames võeti 2011 aastal Tartu linnaliinidel kasutusele viis surugaasiga töötavat bussi. Projekti raames teostatud (bio)gaasibusside teostatavus-tasuvusuuringu tulemused näitavad, et (bio)gaasibussid on nii keskkonnavalaselt-, kui ka majanduslikult tasuvad. 2018. aastaks on eesmärk suurendada gaasibusside osakaalu kogu veeremist vähemalt 50%-ni. Olemasolevate tanklate arv ei võimalda bussiveeremi üleminekut gaasibussidele, mistõttu on vajalik rajada täiendav(ad) gaasitankla(d). Esiialgu kasutavad bussid kütusena maagaasi, kuid hiljem on kavas võtta kasutusele puhastatud biogaas ehk biometaan, mida saab Tartu piirkonnas toota näiteks orgaanilistest jäätmetest ,reoveemudast või prügilagaasist. Tartu linn otsib projekti poolt algatatud tegevuste toel võimalusi biometaani tootmiseks ja kasutuselevõtuks linnaliinibussides.</p> <p>Elektriautode kasutusmugavuse suurendamiseks otsitakse lisaks riikliku projekti raames rajatavatele laadimispunktidele võimalust rajada täiendavaid laadimispunkte.</p>	
7.	<p>Valdkond 4 „Keskkonnaseisund“ tõsta esimeseks valdkonnaks tegevuskavas ja määrata talle järjekorranumber 1. Edasi läheks numeratsioon vastavalt praegusele järjekorrale.</p>	<p>Praegune arengukava struktuur kirjeldab transpordisüsteemi transpordivajaduse tekkepõhjustest selle rakendamise ja tagajärgedeni (sh mõju keskkonnale). Ehk vaadeldakse, mis põhjustel liigutakse, millega liigutakse ja mis on tagajärjed. Selle ülesehituse muutmine ei ole otstarbekas ja võib kaasa tuua arusaamatusi põhjus-tagajärje seostest.</p>
8.	<p>Valdkonnas 1 „Keskkonnaseisund“ tõsta meede 1.2 „Keskkonnasõbralike sõidukite kasutuselevõtu soodustamine“ ettepoole ja määrata nimetatud meetme numbriks 1.1. meetmeks 1.2 jääks sel juhul „Transpordi keskkonnamõju seire“ ja meetmeks 1.3 „Keskkonnateadlikkuse edendamine ja keskkonnainfo kättesaadavuse parandamine“.</p>	<p>Arvestatakse ettepanekuga.</p>
9.	<p>Sõnastada uue numeratsiooni järgi p.</p>	<p>Arvestatakse ettepanekuga.</p>

	1.1.1 järgmiselt: „Keskkonnasõbralike metaangaasil sõitvate busside kasutuse suurendamine Tartu linnas ja biogaasi kasutuselevõtt linna transpordisüsteemis. Eesmärgiks on tõsta aastaks 2018 metaangaasil sõitvate busside arvu vähemalt pooleni kõikidest linnaliine teenindavatest bussidest.“		
10.	Muuta punkti „Keskkonnamõju“ järgmiselt (lisada lõik): Kesklinna piirkonna keskkonnakoormuse vähendamiseks ning liiklusohutuse parandamiseks on soovitatav töötada välja ja rakendada ellu kontseptsioon „Roheline kesklinn“, mis hõlmab erinevaid liikluskorralduslikke meetmeid (sõidukiiruste alandamine, veokite liiklemise piirangud, eelistused kergliiklejatele, parkimiskohtade arvu vähendamine tänavatel jm.) mootorsõidukite arvu vähendamiseks kesklinna piirkonnas.	Arvestatakse ettepanekuga.	
11.	Lisada tegevuskava meetmele „Keskkonnaseisund“ alammeede „Rohelise kesklinna kontseptsiooni loomine“ ja sellele tegevustena: - Rohelise piirkonna määramine kesklinnas ja olemasoleva olukorra kaardistamine; - Rohelise kesklinna“ kontseptsiooni väljatöötamine;	Täiendavaid meetmeid ei kavandata ning „Roheline kesklinn“ põhimõtted töötatakse välja ja rakendatakse Tartu kesklinna üldplaneeringus.	
12.	Lisada arengukavasse järgmine tegevus: Annelinna pendelliini (Nõlvaku - Atlantis) pilootprojekti läbiviimine 2012 aastal.	Arvestatakse ettepanekuga, kuid jäetakse täpsustamata tegevuse rakendamise aasta.	
Indrek Ranniku Tartu Linnavalitsus	1.	Ptk 4.1. toodud meetmete p.1.4. juurde lisada: Raskeveokite parkimise keelustamine elumupiirkondades.	Arvestatakse ettepanekuga
	2.	Ptk 4.2 toodud meetmete p. 2.3. juurde lisada: Ülikooli t rekonstrueerimine lõigus Vallikraavi-Raekoda, põhimõttel, kus likvideeritakse parkimine, jääks 1 sõidurida ja ülejäänud ala oleks jalakäijatele ja jalgratturitele.	Arvestatakse ettepanekuga ja lisatakse tegevuskavasse Ülikooli tänava rekonstrueerimine
	3.	Ptk 4.2 toodud meetmete p. 2.4. juurde lisada: Jalgrataste varjualusega parkimisala lahendamine.	Arvestatakse ettepanekuga ja lisatakse tegevus meetme 2.4. Raudteetranspordi kasutamise elavdamine tegevusena: jalgrataste hoiutingimuste parandamine ja varjualusega jalgrattaparkla rajamine raudteejaamas.
	4.	Ptk 4.2 toodud meetmete p. 2.5. juurde lisada: Supilinna ja Ranna pst	Arvestatakse ettepanekuga

	paadisadamate rajamine.	
5.	Ptk 4.3 sissejuhatavas osas ei ole käsitletud kõnniteede temaatikat, palume peatükki täiendada.	Arvestatakse ettepanekuga
6.	Ptk 4.3 toodud meetmete p. 3.1. juurde lisada: Kõikide üldhariduskoolide ja gümnaasiumite juurde jalgrataste varjualusega parklate ehitamine (vt. ka koalitsioonileping).	Arvestatakse ettepanekuga
7.	Ptk 4.3 toodud meetmete p. 3.1. juures käsitletud kõnniteede, jalgrattateede ja -radade osas lisada üldpõhimõte, et kõikide uute tänavate ehitamisel tuleb samaaegselt ehitada ka mõlemale teepoolele kõnniteed, samuti alleed ja jalgrattateed juhul, kui need on näidatud linna üldplaneeringus, detailplaneeringutes ja Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeemis.	Arvestatakse ettepanekuga
8.	Nimetatud peatükki täiendada kõnniteede rekonstrueerimise vajaduse nimekirjaga (näiteks Turu tänava vasakpoolne kõnnitee lõigus Väike-Turu-Sõbra t, Aleksandri t parempoolne kõnnitee lõigus Soola t-Jõe t, Pikk tn kõnnitee Anne kanaliga piirnevas lõigus, Staadioni t vasakpoolne kõnnitee jne).	Rekonstrueerimisvajadusega kõnniteede nimekirja ei täpsustata. Kõnniteede rekonstrueerimise üksikasjalik plaan töötatakse välja kõnniteede inventeerimise käigus. Sel otstarbel lisatakse meetme 3.1. jalgsi käimist ja jalgrattakasutust soodustava infrastruktuuri rajamine ja korrastamine tegevusena "Kõnniteede olukorra inventeerimine".
9.	Samuti ei saa olla lõplik jalgrattateede ehitamise nimekiri nagu see praegu sõnastatud on. Juhul, kui otsustatakse nimekiri suletud kujul esitada, on vajalik lisada Vana - Ihastet ja Uus - Ihastet ringina läbiv jalgrattatee, Turu t jalgrattatee, Raatuse t jalgrattatee kuni Uus tänavani, Vitamiini t jalgrattatee koos tunneliga, Näituse ja Tiigi t jalgrattatee, Keslinna ja Jõgeva maanteed ühendav jalgrattatee jne. (nimekiri vajaks täiendavat arutelu).	Arvestatakse ettepanekuga
10.	Ptk 4.3 toodud meetmete p. 3.1. juures käsitletud kõnniteede, jalgrattateede ja -radade osas lisada Marja t jalgratta- ja jalakäijate silla ehitamine, sama dubleerida ka p 3.2 juures.	Arvestatakse ettepanekuga
11.	Ptk 4.3 toodud meetmete p. 3.2. juurde lisada Muuseumi tee ehitamine Roosi tänavast Idaringteeni, Raatuse läbimurde ehitamine lõigus Puiestee t- Muuseumi tee, nn. sadamaraudtee asukohale tänava ehitamine lõigus	Antud infrastruktuuriobjektide rajamine ei saa võimalikuks arengukava perioodil, mistõttu neid tegevuskavasse ei lisata. Kuna tegemist on Tartu linnale pikaajalises perspektiivis oluliste infrastruktuuriobjektidega,

	Võru t- Turu t, Herne tänava ehitamine Lauluväljaku taga koos suusatunneli rajamisega.	nimetatakse nende rajamise vajadus aruande teksti kirjeldavas osas lisades juurde märkuse, et antud tegevused ei rakendu arengukava perioodil.
	12. Ptk 4.3 toodud meetmete p. 3.3. juurde lisada Oa t lõigus Kroonuaia t-supelrand ja Ujula t.	Arvestatakse ettepanekuga
	13. Ptk 4.3 toodud meetmete p. 3.4. juurde, kus käsitletakse treppide renoveerimist ja ehitamist, lisada: ..sealhulgas Toomemäe trepid Pirogovi platsilt Tähetornini vastavalt Toomemäe üldplaneeringule.	Arvestatakse ettepanekuga
	14. Ptk. 4.4 toodud meetmete p. 4.1. juurde lisada: Raudteemüra kordusuuring ning raudteemüra leevendavate meetmete rakendamine.	Raudteemüra kaardistamine ja leevendavate meetmete väljatöötamine ning rakendamine toimub linna strateegilise mürakaardi ja müra vähendamise tegevuskava koostamise raames.
Imbi Lang Tartu Linnavalitsus	1. Meetme 1.2 "Säästvat liikumiskäitumist soodustava parkimiskorralduse kujundamine" (lk 58) esimene tegevus võiks olla sõnastatud laiemalt, nt: ""Pargi ja kõnni" ja "Pargi ja sõida" süsteemi loomine ja juurutamine"	Arvestatakse ettepanekuga
	2. Meetme 3.4. "Juurdepääsutänavate ja tehnovõrkude ehitamine ja renoveerimine" (lk 67) 5. tegevuse praegune sõnastus on küll pärit linna arengukavast, kuid uue Tartu linna arengukava tänasel arutelul leiti, et ladusam sõnastus oleks: "Uushoonestusalasid läbivate tänavate rajamine"	Arvestatakse ettepanekuga
Tõnu Ints Sotsiaaldemokraatliku Erakonna Tartu piirkond	1. Teeme ettepaneku valida siiski soovitud arenguteeks stsenaarium 3 "Ühistranspordi ja kergliikluse kiire areng" mööndusega, et see ei pea muutma juba planeeritud investeeringuid, vaid kajastub täiendavates, perioodi 2012-2020 jooksul tehtavates otsustes.	Käesoleva arengukava puhul otsustati lähtuda stsenaariumist 2. Arengukava perioodil liigutakse stsenaarium 3 suunas. Arengusuuna täpsustamiseks kavandatakse tegevusena: Meetmete väljatöötamine ja mõjude analüüs "Ühistranspordi ja kergliikluse kiire areng" stsenaariumi rakendamiseks 2020. aastast.
	2. <u>Muudatused peatükis 4.1."Maakasutuse planeerimine ja transpordipoliitika".</u> Eesmärk: Lisada juurde uus lause: Rakendada linnaplaneerimisel põhimõtteid, mis vähendavad elanike liikumisvajaduse kasvu (nn "ühikeste teede linna" põhimõttest lähtuvalt – vähem käike ja lühemad käigud).	Liikumisvajadust vähendavate põhimõtete rakendamine linnaplaneerimises on transpordisüsteemi arendamisel üks olulisimaid. Seetõttu lisatakse antud ettepanek planeerimise põhimõttena arengukavasse. Eraldi eesmärgina ei ole seda otstarbekas esitada, sest see kirjeldab eelkõige Tartu Linnavalitsuse tööprotsessi.
	3. <u>Muudatused peatükis 4.1."Maakasutuse planeerimine ja</u>	Arengukavas esitatud eesmärgid, indikaatorid ja indikaatorite

	<p><u>transpordipoliitika</u>. Indikaator: Kergliikluse, ühistranspordi ja autoga liiklejate keskmine ajakulu, sõnastada järgmiselt: Indikaator 1: keskmine käikude arv erinevates elanike eagruppides (<i>arvutada nt uuringu "Tartu ja tartlased 2008" andmete alusel</i>) jääb 2008.a. tasemele. Indikaator 2: jalgsi olemasolev 16 minutit ja oodatav 15 minutit, jalgrattaga 19 minutit ja oodatav 22 minutit, autoga olemasolev 16 minutit ja oodatav 18 minutit, ühistranspordiga olemasolev 28 minutit ja oodatav 25 minutit.</p>	<p>tasemed töötati välja töörühmade töö käigus ning arutati läbi ka arengukava koostamise juhtgrupis. Antud indikaatorite näol on tegemist tööprotsessi käigus osalenud inimeste ühise seisukohaga. Indikaatorite muutmine ei ole praeguses olukorras otstarbekas ja see ei anna juurde täiendavat kvaliteeti.</p>
4.	<p><u>Muudatused peatükis 4.1."Maakasutuse planeerimine ja transpordipoliitika</u>. Lisada peatükk "Meetmed" uus punkt 1.1. (järgnev numeratsioon muutub) "Ettepanekud teistele arengudokumentidele ja planeeringutele linnaruumi planeerimiseks viisil, mis piiraks liiklemisvajaduse kasvu" järgnevate tegevustega, - soodustada elementaarse igapäevase teeninduse (kaubandus, teenindusasutused), sotsiaalse infrastruktuuri (põhikoolid, lasteaiad) ja vaba aja veetmise võimaluste paiknemist elamispiirkondade vahetus läheduses; - suuremate elamispiirkondade (sh Annelinna) elukeskkonna hoidmine ja parandamine ning igapäevase teeninduse, kaubanduse, sotsiaalse infrastruktuuri ja vaba aja veetmise võimaluste arendamine linnaosas; - uute linnaäärsete suurte kaubanduskeskuste ja äripiirkondade ehitamise vältimine või nendega seotud liiklusvoogude planeerimine koos ümberkaudsete valdadega.</p>	<p>Muudatusettepanek kirjeldab väga olulisi põhimõtteid, mida tuleb Tartu linna ruumilises planeerimises arvestada. Samas määravad ruumilise arengu põhimõtted teised Tartu linna arengudokumendid. Seega ei ole võimalik antud ettepanekut käsitleda konkreetsete meetmete ja tegevustena, vaid kirjeldatakse planeerimise põhimõtetena peatükis "Soovitused teistele arengudokumentidele".</p>
5.	<p><u>Muudatused peatükis 4.2."Erinevate transpordiliikide arendamine</u>. Indikaatorid: täiendada ja muuta järgnevalt Indikaator 1: Jalgsikäikude osatähtsus liikumisviiside jaotuses 40%, oodatav 40% Indikaator 2: Ühistranspordi osakaal liikumisviiside jaotuses, olemasolev 27%, oodatav 29%.</p>	<p>Ettepanekuna esitatud indikaatorite tasemed ei vasta välja prognoositud tulemustele.</p>

	<p>Indikaator 3: Jalgrattaliiklusse osakaal liikumisviiside jaotuses, olemasolev 5% oodatav 7%.</p> <p>Indikaator 4: Autoliikluse osakaal liikumisviiside jaotuses, olemasolev 28%, oodatav mitte üle 24%.</p>	
6.	<p><u>Muudatused peatükis 4.2. "Erinevate transpordiliikide arendamine".</u></p> <p>Teha järgnevad muudatused peatükis "Meetmed" punktis 2.1.</p> <p>"Ühistranspordi teenuse kvaliteedi ja kasutatavuse tõstmine"</p> <p>Punktis "Ühistranspordi planeerimine (teenuste arendamine ja kvaliteedi tõstmine) asendada alategevus "liinivõrgu optimeerimine" järgneva kahe alategevusega</p> <ul style="list-style-type: none"> - "eelisarendada kiirete ühistranspordiliinide väljaarendamist järgmiste linna piirkondade vahel: Annelinn, Kesklinn, Maarjamõisa, raudteejaam, Lõunakeskus ja Ropka tööstusrajoon" ning - "koostada prognoos peamiste linna tegevuskeskuste muutumise kohta ja teha ettevalmistused liinivõrgu kohandamiseks (nt hinnata liinivõrgu muutmise vajadusi Raadi ERMi ala ja Põhjakeskuse valmimise järel)". 	<p>Liinivõrgu optimeerimine on Tartu ühistranspordi planeerimise ja kättesaadavuse parandamise seisukohalt väga oluline, mistõttu ei ole otstarbekas antud tegevust tegevuskavast välja jätta.</p> <p>Ettepanekuna esitatud tegevusele: "eelisarendada kiirete ühistranspordiliinide väljaarendamist järgmiste linna piirkondade vahel: Annelinn, Kesklinn, Maarjamõisa, raudteejaam, Lõunakeskus ja Ropka tööstusrajoon ning koostada prognoos peamiste linna tegevuskeskuste muutumise kohta ja teha ettevalmistused liinivõrgu kohandamiseks (nt hinnata liinivõrgu muutmise vajadusi Raadi ERMi ala ja Põhjakeskuse valmimise järel)", on eelnevalt vajalik läbi viia antud kiirete ühenduste vajaduse analüüs. Vajaduse ja mõju hindamiseks lisatakse tegevuskavasse täiendav tegevus: "Kiirete ühistranspordiliinide väljaarendamine (Annelinna, Kesklinna, Maarjamõisa, raudteejaama, Lõunakeskuse ja Ropka tööstusrajooni vahel) vajaduse ning mõju analüüs ja rakendusplaani väljatöötamine"</p>
7.	<p><u>Muudatused peatükis 4.2. "Erinevate transpordiliikide arendamine".</u></p> <p>Lisada tegevus "analüüsida üliõpilaste ja ülikoolide töötajate liiklemist kõrgkoolide kampuste ja õppehoonete vahel ning töötada välja ettepanekud, kuidas soodustada ühistranspordi kasutamist, jalgrattaliiklust ja jalgsikäimist üliõpilaste liiklemisvalikutena".</p>	<p>Arvestatakse ettepanekuga</p>
8.	<p><u>Muudatused peatükis 4.2. "Erinevate transpordiliikide arendamine".</u></p> <p>Teha järgnevad muudatused peatükis "Meetmed" punktis 2.3. "Jalakäijate ja jalgratturite liikumistingimuste parandamise võimaluste väljatöötamine"</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tegevust "Kesklinna jalakäijateala laiendamise võimaluste analüüs" täiendada ja 	<p>Tartu kesklinna jalakäijate ala laiendamine on konkreetne tegevus otsese eesmärgiga kergliikluse arendamiseks kesklinna piirkonnas. Liikluse rahustamine on liiklusohutuse tõhustamisel väga olulise tähtsusega, mistõttu selle lisamine antud tegevusele ei ole otstarbekas. Liiklust rahustavate</p>

	<p>sõnastada ümber nii "Keslinna jalakäijateala laiendamise ja keslinna liikluse rahustamise võimaluste analüüs".</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tegevust "Jalgrattaparklate täituvusuuring" täiendada ja sõnastada ümber nii "Jalgrattaparklate täituvusuuring ja nõudluse uuring täiendavateks jalgrattaparklateks üle linna" - Lisada uus tegevus: "Katkematu ja turvalise kergliiklusteede planeerimine ning tööde järjekorra kavandamine järgnevate linnaosade vahel: Annelinn, Kesklinn, Maarjamõisa, raudteejaam, Lõunakeskus, Raadi ERMi ala." 	<p>meetmete väljatöötamine ja rakendamine toimub teiste meetmete raames.</p> <p>Tegevust "Jalgrattaparklate täituvusuuring" täiendatakse vastavalt esitatud ettepanekule.</p> <p>Kergliiklusteede rajamine toimub lähtuvalt Jalgrattateede arenguskeemist, mille kohaselt on juba sätestatud jalgrattateede võrgustiku loomine ühendamiseks erinevaid linnaosasisid ning keskuskohti.</p>
9.	<p><u>Muudatused peatükis 4.2. "Erinevate transpordiliikide arendamine".</u> Lisada peatükki "Meetmed" uus punkt 2.4 (alljärgnev numeratsioon muutub). "Jalakäijate ja jalgratturite liikumisvõimaluste parandamine" järgnevate tegevuste loeteluga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Olemasolevate jalgratturite ja jalakäijate liikumisteede paremaks muutmise (vastavalt koostatud juhendile ja selle tööetappidele); - Jalgratta- ja jalakäijate liikumisteede ja sõidutee ületuskohtade liiklusohutuse parandamine (vastavalt koostatud rekonstrueerimiskavale ja selle tööetappidele); - Keslinna jalakäijateala laiendamine ja liikluse rahustamine (vastavalt tehtud analüüsile ja viimases välja töötatud etappidele); - Olemasolevate jalgrattaparklate korrastamine, parklavõrgu optimeerimine ja uute parklate rajamine vastavalt jalgrattaparklate uuringule ja välja töötatud tegevusetappidele. 	<p>Esitatud märkused toovad välja kergliiklusteede planeerimise üldpõhimõtted, millest kergliikluse arendamisel lähtutakse ning mida arengukavas ka rõhutatakse. Täpsustused ei esita täiendavaid põhimõtteid ega lisa uusi tegevusi.</p>
10.	<p><u>Muudatused peatükis 4.2. "Erinevate transpordiliikide arendamine".</u> Lisada peatükki Meetmed senisesse punkti 2.4 (uus 2.5) uus alapunkt. „Koostöös raudtee ettevõtetega leida võimalused linna lähiringiliikluse tihendamiseks (rööbasbussid).</p>	<p>Arvestatakse ettepanekuga</p>
11.	<p><u>Muudatused peatükis 4.3. Tänavavõrk:</u> Meetme 3.2 „uute sildade, põhi- ja jaotustänavate ehitamine“ tegevuste alla lisada:</p>	<p>Ropka ja Tuglase silla ehitamine ei toimu arengukava rakendamise perioodil. Seega lisatakse tegevusena Ropka ja Tuglase sildade rajamise</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - Ropka sild - Tuglase sild 	ettevalmistustööd ning maade võõrandamine.
Heiki Kalberg	1.	<p>Täpsustada kas linnaelanikele on lasteaia teenus kättesaadav (kas last on võimalik ka panna sellesse puhvertsooni lasteaeda või tulenevalt elanike arvust või kohalikust korrast on see raskesti teostatav) lk 21 ja lk 22 esitatud tingimustel – 90% Kesklinna, Maarjamõisa, Ränlinna ja Tähtvere elanikest elab lasteaia 300 m puhvertsoonis, kogu Tartu elanikkonnast elab 70% 300 m puhvertsoonis, ja vajadusel tuua välja seos muude lasteaia valdkonda reguleerivate õigusaktidega ja tegeliku olukorraga.</p> <p>Esitada 4. peatükis vajalikud meetmed ja tegevused, et lapsed saaksid käia eelisjärjekorras kodu juures lasteaias sõltumata järjekorda paneku ajast, mis omakorda sõltub lapse sünniajast. Nt: määrata lasteaedade teeninduspiirkonnad; eelisjärjekorras saavad kodulähedasse lasteaeda selle lähipiirkonnas elavad lapsed, seejärel vabade kohtade olemasolul kaugemal elavad lapsed.</p>	Laste ja õpilaste liikumised mõjutavad Tartu transpordisüsteemi olulisel määral, mistõttu on tegemist olulise teemaga. Samas ei saa transpordi arengukava määrata meetmeid haridusvaldkonna kujundamiseks. Eelkooliealiste ja kooliealiste laste liikumisi puudutava teema olulisust ja põhimõtted tuuakse välja täiendavas peatükis: "Arengudokumentide täiendamise vajadus".
Ilmar Part Eesti Roheline Liikumine	1.	Stsenaarium 1 (lk 20 ja 21) Stsenaariumi 1 puhul oleks paslik mainida, et lisavahendite saamine ühistranspordi arvelt pole tehniliselt kuigi lihtne, sest tänane liiniveoleping Sebe'ga kehtib 2017 aastani.	Tartu Linnavalitsuse ja AS Sebe vaheline liiniveoleping võimaldab rakendada liinivõrgumuudatusi, mistõttu on võimalik ka leida 1-stsenaarium rakendamisel täiendavaid vahendeid autoliikluse arendamiseks.
	2.	Stsenaarium 2 (lk 21 ja 22) Ei ole realistlik seada prioriteediks kergliikluse ja ühistranspordi arendamine seadmata autoliiklusele otseseid piiranguid. Väga paljud meetmed piiravad autoliiklust ja seda on aus tunnustada - rattaradade joonimine kõnniteede asemel sõiduteedele (vähendab autode liikumiskiirust), eraldi bussiradade eraldamine, foorisüsteemides bussidele eelise andmine, vanalinnas autoliikluse ja parkimise keerukus ja kõrge hind jne	Kergliiklust ja ühistransporti on võimalik eelisarendada autodele otseseid piiranguid seadmata ja tänavaruumi ümber jaotamata. Ühistranspordi ja kergliikluse osatähtsuse suurendamine tuleneb 2-stsenaarium korral eelkõige antud liikumisviiside kättesaadavuse ja kasutusmugavuse tõstmise kaudu, mistõttu suureneb ka nende atraktiivsus võrreldes autoliiklusega.
	3.	Vastavusanalüüsi tulemused (lk 31-36) Nagu näitab mh joonis 1 (lk 39), on erinevus tänase situatsiooni ja stsenaariumi 2 vahel minimaalne. Seetõttu on kummaline, et vastavusanalüüsi tulemuste tabelis on tänase olukorra hinnang oluliselt negatiivsem stsenaariumi 2 omast.	Arvestatakse ettepanekuga

	Eesmärgi "Vähendada liiklusõnnetustest tulenevat negatiivset mõju inimesele ja keskkonnale" puhul tuleks roheliseks teha hoopis stsenaarium 3, sest pigem väheneb õnnetuste oht siis, kui autokasutust piiratakse (mis mh võib viia autodel keskmiste kiiruste vähenemisele)	
4.	<p>5.1 Stsenaariumide võrdlus liikluse mõjude osas (lk 38 ja 39)</p> <p>Siin võrreldakse erinevate stsenaariumide puhul liiklejate ajakulu, ooteaegu ja keskmist sõidukiirust, kusjuures kasutatakse selliseid väljendeid nagu: „suureneb iga üksiku liikleja ajakulu“ ja „kõigil liiklejal kulub samal ajal liiklemiseks kokku 181 895 minutit, millest seismisele kulub 53 431 minutit.“.</p> <p>Jääb arusaamatuks kas jutt käib siin kõikidest liiklejatest või ainult autokasutajatest, kes moodustavad liiklejatest ja liikumistest ainult väikese osa. Kuna tegemist on transpordi arengukavaga, milles käsitletakse kõiki liikumisviise (k.a. jalgsi käimist, ühistranspordi kasutust ning autoga ja jalgrattaga liiklemist), siis oleks muidugi loogiline, et jutt käiks tõepoolest kõikidest liiklejatest, samas ei ole me teadlikud sellest, et Tartus oleks ühistranspordi kasutajate, jalakäijate ja jalgratturite puhul liiklemise ajakulu, ooteaegu ja ühenduskiiruseid mõõdetud või modelleeritud. Paluks täpsustada ja vajadusel korrekture.</p>	Liiklejate ajakulu juures on silmas peetud sõidukite liiklemise ajakulu. Vastav täpsustus viiakse arengukavasse sisse.
5.	<p>5.1 Stsenaariumide võrdlus liikluse mõjude osas (lk 38 ja 39)</p> <p>Meie jaoks on joonisel 1 toodud transpordi liikide jaotuse prognoos aastaks 2020 ebausutatav. Kuidas on jõutud tulemuseni, et 0 – stsenaariumi puhul ei suurene jalgrattaliikluse osakaal 8 aastaga üldse olukorras, kus praegu on silmaga näha, et Tartus suureneb iga aastaga jalgrattakasutajate arv? Tuletaks koostajatele meelde, et senise arengumudeli jätkumine ei tähenda, et jalgrattateid juurde ei ehitata – vastupidi, Tartus on senise arengumudeli puhul iga aastaga kasvanud jalgrattateede kogupikkus ja kvaliteet. Lisaks taristu paranemisele ja laienemisele kasvab ka iga aastaga inimeste teadlikus säästvatest transpordivalikutest ja tervislikest liikumisviisidest, mis</p>	Jalgratatega sooritatud liikumiste arvu kasvu prognoositakse kõikide stsenaariumite puhul. Sealhulgas kasvab jalgrattakasutus jätkuvalt ka 0-stsenaariumi puhul. Samas prognoositakse ka tervikuna liikumisvajaduse kasvu. Kuigi jalgratatega liigutakse järjest enam, ei kasva liikumiste arvu kasvu tingimustes kergliikluse osakaal. Ehk kergliikluse kasutatavus kasvab võrreldava kiirusega võrreldes näiteks autoliikluse kasvuga. Samas on 0-stsenaariumi korral oodata kergliikluse kasvu pidurdumist, kuna need, kes on valmis jalgrattaga igapäevaselt liikuma, on oma liikumisharjumusi juba muutnud, kuid suur osa elanikest ei pea jätkuvalt jalgrattaga

	<p>omakorda suurendab jalgratta kasutust. Pakume, et 0-stsenaariumi puhul võiks jalgrattaliikluse osakaal Tartus aastal 2020 olla 6 või 7%. Seevastu stsenaarium 2 puhul, kus „rõhk on kergliikluse ja ühistranspordi kasutatavuse suurendamisel“, on küll arusaamatu, miks peaks selle pingutuse peale jalgrattaliikluse osakaal tõusma vaid 6%-ni aastaks 2020. Pakume ise välja, et see number võiks olla 9 - 10%. Stsenaarium 2 tähendaks ju seda, et jalgrattateid ehitatakse välja kiiremas tempos kui täna ja tegeletakse jõulisemalt jalgrattaliikluse populariseerimisega. Paluks täpsustada, kuidas ning milliste andmete põhjal praeguse prognoosini on jõutud.</p>	<p>liiklemist piisavalt turvaliseks ning mugavaks, et oma käitumist muuta. 2-stsenaarium korral kasvab võrreldes 0-stsenaariumiga jalgrattakasutus kiiremini. Arvestades liikumisvajaduse kasvu tervikuna toob kergliikluse osakaalu kasv 6%-ni kaasa kergliiklusega sooritatud sõitude arvu kasvu võrreldes tänase olukorraga pea poole võrra. Saavutamaks kergliikluse osakaalu kasvu 10%-ni kõikidest liikumistest peaks 2020. aastal sooritatama kergliiklusega üle kahe korra rohkem sõite kui hetkel. Nii suurt kasvu kahjuks prognoosida ei saa.</p>
--	--	---

2. Esitada eeltoodud muudatustega korrigeeritud arengukava aruanne Linnavalitsusele heaks kiitmiseks.

Koosoleku juhataja:

Jaanus Tamm

Protokollis:

Imre Antso