

TARTU LINNAVOLIKOGU

OTSUS

Tartu

23.08.2016 nr LVK-O-0404

**Loa andmine Tartu ühistranspordi liinivõrgu
analüüsimise ja optimeerimise riigihanke
korraldamiseks**

Võttes aluseks kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse § 22 lg 1 p 8, kohaliku omavalitsuse üksuse finantsjuhtimise seaduse § 28 lg 3 ja Tartu linnavara eeskirja § 3 lg 1, Tartu Linnavolikogu

o t s u s t a b:

1. Lubada linnavalitsusel korraldada riigihange Tartu ühistranspordi liinivõrgu analüüsimiseks ja optimeerimiseks.
2. Otsus jõustub viiendal päeval pärast vastuvõtmist.

Esimees

Esitab: linnavalitsus , 23.08.2016 istungi protokoll nr 65

Ettekandja: Valvo Semilarski

Õiend

Tartu Linnavolikogu Otsuse "Loa andmine Tartu ühistranspordi liinivõrgu analüüsimise ja optimeerimise riigihanke korraldamiseks" juurde

Tartu ühistranspordi liinivõrk on olemasoleval kujul toiminud viimased 20 aastat. Ühiskondlikud muutused ja inimeste heaolu kasv (kiirenev valglinnastumine, sõiduautode arvu kasv) on samal ajal toonud endaga kaasa üha suurenevad transpordivajadused.

2014. aastal tehtud Tartu linna liikluskoormuse uuringu andmetel oli 2010. aastal autostumise tase 327 sõiduautot 1000 elaniku kohta, 2014. aastal juba 407 sõiduautot 1000 elaniku kohta. Tõus on 25%.

Liikluskoormuse muutus 2011 vs 2014.

Suund:	Hommikune tipptund		Õhtune tipptund	
	Kesklinn	Äärelinn	Kesklinn	Äärelinn
Kesklinna suunduv	+6%	+6%	+2%	+16%
Kesklinnast väljuv	+4%	+20%	+3%	+6%
Kokku kaks suunda	+5%	+11%	+2%	+11%

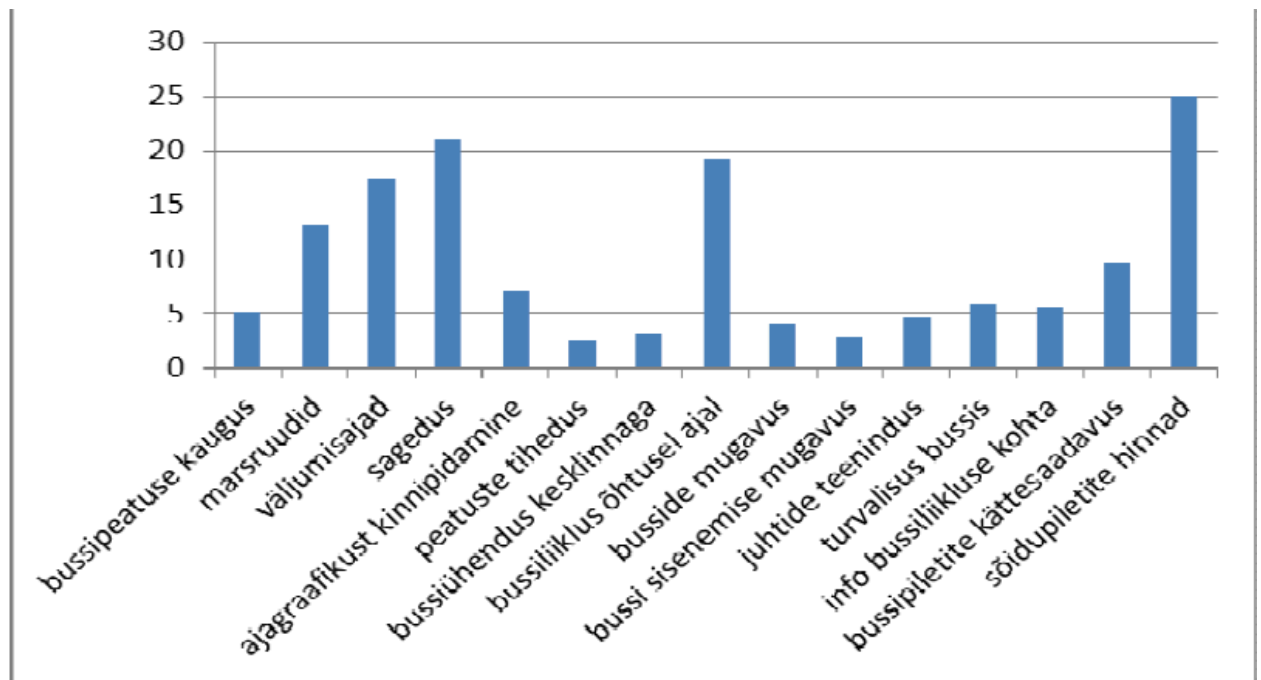
Olemasolev ühistranspordi liinivõrk on muutustele jalgu jäämas ja vajab korrigeerimist.

Väiksemaid korrektsioone liinivõrgus (väljumisajad, liinide marsruutide korrektsioonid) on tehtud pidevalt, kuid ilmselgelt oleme jõudnud olukorda, kus on tarvis ellu viia põhimõttelisemaid muudatusi, et kohandada liinivõrk vastavaks uute kujunenud tingimustega.

Ühistranspordi liinivõrgu põhjalikku analüüsi (nõudlus, peatuste asukohad, marsruudid, sõidugraafikud) tehtud ei ole ja seetõttu on ka keeruline planeerida vajalikke muudatusi.

Küll on küsitluse "Tartu ja tartlased 2013" raames uuritud linnaelanike arvamusi ühistranspordi osas. Suveperiooditi käib suur osa küsitletutest tööl autoga (44%) või jalgsi (35%), kolmandal kohal on ühistransport (21%) ning oluline osa käib tööl ka jalgrattaga (19%). Talveperioodil käib sõiduautoga tööl pooled küsitletutest, jalgsi 32% ja ühistranspordiga 28%.

Küsitluse tulemused näitavad, et küllalt arvestatav osa elanikest eelistab isiklikku autot ühistranspordile. Kõige suuremate puudustena Tartu linna ühistranspordis (vt tabel) nimetati elanike poolt sõidupiletite hindu, õhtusi väljumisaegu, busside sagedusi, väljumisaegu ja marsruute.



Need, kes liiklevad autoga ja ühistransporti ei kasuta, töid peamiste põhjustena välja mugavuse (41%) ja kiiruse (39%), mis on analoogne varasemate uuringute tulemustega. Viies nimetas põhjusena käike kohtadesse, kuhu bussiihendus puudub ning sama suur osa sõidugraafikute sobimatuse.

Tartu ühistranspordi liinivõrgu analüüsi ja optimeerimise eesmärgiks on tõsta ühistranspordi teenuse kvaliteeti (teenuse kättesaadavus) ja suurendada ühistranspordi osatähtsust liikumisvahendina (autode arvu vähenemise arvelt). Liinivõrgu analüüsil ja modelleerimisel lähtutakse olemasolevast liinivõrgust, inimeste liikumisvajadustest linnas ja selle lähemas ümbruses (nõudlus) ning mobiilpositsioneerimise andmestikust.

Liinivõrgu optimeerimise alused

1. Tartu linna arengukava
2. Tartu linna üldplaneering
3. Tartu linna lähivaldade (Tartu, Ülenurme, Tähtvere, Luunja ja Haaslava vald) arengukavad ja üldplaneeringud
4. Tartu linna ja lähiala elanike liikumiste uuring mobiilpositsioneerimise andmetel (2015. a)

Töö peab andma informatsiooni olemasoleva liinivõrgu muutmise vajadusest ja muutustest, mida toob endaga kaasa uus modelleeritud liinivõrk.

Töö käigus kavandatakse/modelleeritakse Tartu linna (arvestades inimeste liikumist mõjupiirkonnas - lähiümbruse vallad) ühistranspordi optimaalne liinivõrk.

Töö koosneb vähemalt järgmistest osadest:

- ühistranspordi liinivõrgu (sh peatused) analüüs;
- ühistranspordi liinivõrgu optimeerimine;
- ühistranspordi liinivõrgu integreerimine Tartu linna lähivaldadega;
- finantsaspektid;
- keskkonnapraktid.

Töö on jagatud kahte etappi:

- 1) olemasoleva liinivõrgu analüüs (vastavus olemasolevale nõudlusele);
- 2) optimaalse liinivõrgu (sh sõidugraafikud ja peatuste asukohad) väljatöötamine arvestades nõudlust ja linna ning selle mõjupiirkonna arengudokumente.

Esimeses etapis määratleb teostaja inimeste liikuvusvajadused ning analüüsib olemasoleva liinivõrgu vastavust nendele vajadustele.

Teises etapis modelleeritakse inimeste liikuvusvajadustele vastav liinivõrk. Koostatakse kaks alternatiivset liinivõrgu stsenaariumit, arvestades linna ja selle mõjupiirkonna arengudokumente.

Töö teostaja ülesanne on koguda kokku analüüsiks ning uue liinivõrgu modelleerimiseks tarvilik andmestik. Teostaja koostab ülevaate uuringutest ja arengudokumentidest, mis käsitlevad Tartu linna ja selle mõjupiirkonna arengusuundumusi, töökohtade ja koolide paiknemist ning muid liiklust kirjendavaid ja genereerivaid tegevusi.

Kogutakse kokku teave järgmiste näitajate kohta: liikuvus töö piirkonnas, liikumisviiside jaotus, päevane sõitude jaotumine transpordiliigi, sõidueesmärgi ja tsooni järgi (maatriksid), tipptundidel tehtavate sõitude jaotumine transpordiliigi, sõidueesmärgi ja tsooni järgi (maatriksid), muud asjakohased suhtarvud ja näitajad.

Töö teostamiseks planeeritakse kuni 12 kuud ja eeldatav maksumus on 80 000 eurot.

Osaliselt on raha (40 000 eurot) olemas linnamajanduse osakonna 2016. aasta eelarves. Puudujääv osa planeeritakse 2017. aasta eelarvesse.

Töö tegemisse soovitakse kaasata kõrgetasemelist rahvusvahelist kompetentsi.