

EKSPERTHINNANG TARTU BUSSIAAMA REKONSTRUEERIMISLAHENDUSELE.

Allakirjutanule esitati eksperthinnangu saamiseks **Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide ja lähiala detailplaneeringu liikluskorralduse lahendus** - joonised ja seletuskiri.

Vastavalt ülesandele on käesoleva eksperthinnangu peamiseks ülesandeks anda vastus küsimusele:

- kas planeeritav bussijaama maht ja bussiootekohtade arv ning
- võimalik busside parkimise ala
tagavad piisava reservi Tartusse saabuva bussitranspordi arenguks.

Seletuskirjas on toodud

Tartu bussijaamast toimub käesoleval ajal keskmiselt päevas 295 väljumist, busside väljumiseks on 12 kohta ning saabuvatele bussidele 2 kohta. Vastavalt lepingutele peaks olema reisijatel pealeminekuks aega 15 min. Siiski on juba täna graafikud nii pingelised, et tippaegadel on väljumised üldjuhul iga 10 minuti tagant ja seetõttu on ei saa muuta väljuvate busside peatuskohtade arvu.

Käesoleval ajal on väljuvad bussid jaotatud peatuste vahel üldjuhul sihtpunkti alusel. Bussijaama rekonstrueerimisel on vajalik kasutusele võtta elektrooniline planeerimissüsteem, mis võimaldab paremini ja ühtlasemalt jaotada väljumisi peatuste vahel ja teavitada reisijaid operatiivselt graafikute muutustest, mis on eriti oluline läbisõitvate busside puhul. Elektroonilise teavitussüsteemi korral ei ole enam klassikaliselt saabuvate ja väljuvate busside peatuskohti.

Kokku on väljuvatele ja saabuvatele bussidele ette nähtud 14 kohta, neist 12 Turu 2 krundile ja 2 Soola tn äärde.

Võimalusel peaks peatuste elektroonilise süsteemi loomisel arvestama, et Turu tn 2 krundil olevad peatused oleks võimalikult palju kasutatud ning Soola tn peatusi kasutavad väikese reisijate arvuga bussid väljumiseks või saabumiseks. Kokku kasutab olemasolevat parklat ajavahemikul kl 11-15 keskmiselt 35 liinibussi ja ca 2/3 nendest seisab seal alla tunni ja 14% rohkem kui 3 tundi.

KOKKU	Parkimise kestvus, busside arv			
	alla 1h	1-2 h	2-3h	üle 3 h
35	21	7	3	5
100%	59%	19%	7%	14%
	86%			14%

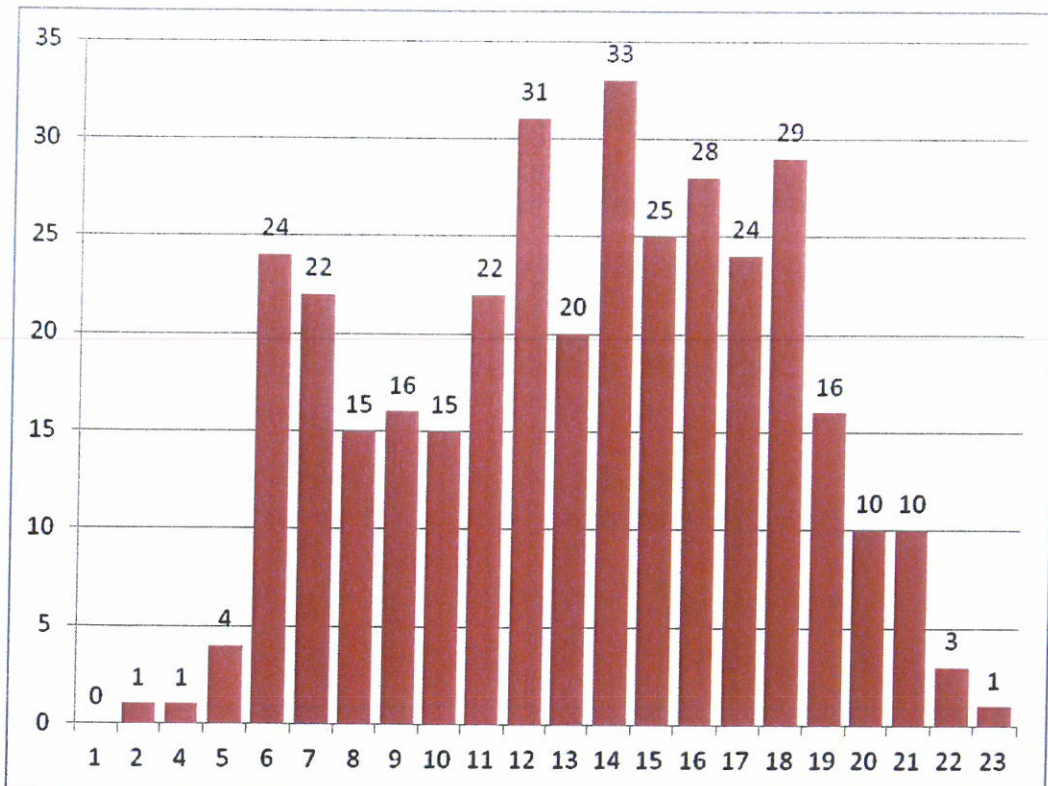
Et tagada regulaarne liinivedu ja mitte koormata tänavavõrku, on mõistlik tagada ootekoht kõigile kuni 3 tunnise ooteajaga bussidele. Selleks on Väike-Turu 6 krundile ette nähtud 17-kohaline ooteparkla

Hinnang liikluslahendusele:

Tartu bussijaam on tõenäoliselt Eesti suurima käibega bussijaam. Seetõttu on ka bussijaama planeering üsna olulise tähtsusega, eelkõige sellest vaatenurgast, kas planeeritavad ootekohad jaamas ja ooteplatsil on piisava suurusega sujuva bussiliikluse tagamiseks.

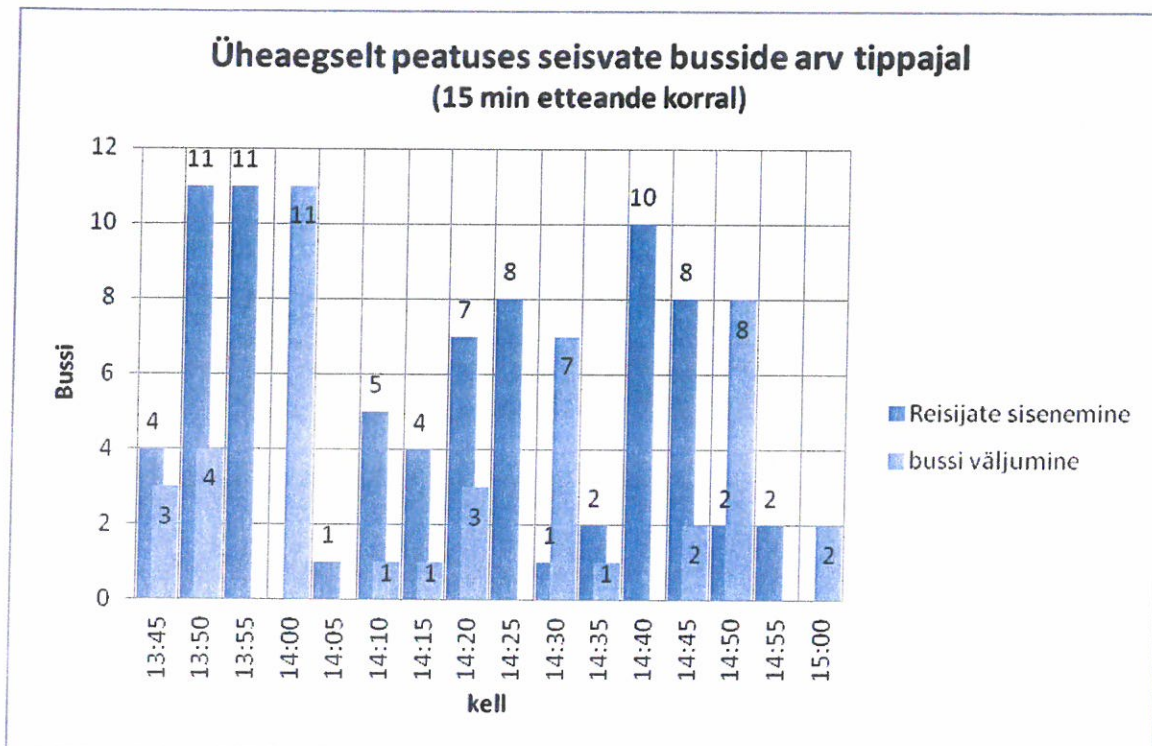
Planeeringu koostajad on lähtunud eelkõige olemasolevast liikluse mahust. Allakirjutanu arvates on see ka põhjendatud. Ei ole tõenäoline, et Tartu bussijaama käive tulevikus olulisel määral suureneb, pigem on tõenäoline vastupidine protsess. Näiteks Tallinna ja Tartu vahelise rongiliikluse oluline tihendamine ja kiiremad ühendused võivad teatud määral vähendada nende linnade vahelise bussiliikluse mahtu, samuti maakondliku ja regionaalse bussiliikluse optimeerimine, mille peamiseks tulemuseks on reise arvu vähendamine, mistõttu ei ole reaalne bussijaama läbivate, väljuvate ja saabuvate busside arvu märkimisväärne suurendamine.

Üldjuhul tagab kavandatud peatuste arv liikluse mahu praegusel tasemel. On väike võimalus, et võib tekkida probleemi tippajal, mil korraga väljub 11 bussi (näiteks reedeti kell 14). Kui mõni buss hilineb veidi väljumisega, on oht tõrkeks, et ka järgmine buss ei saa kätte vajalikku peatust ja sel juhul hilinemine "kuhjub".



Busside väljumiste arv Tartu bussijaamast olemasoleva sõiduplaani põhjal (www.peatus.ee alusel) nn kriitilisel päeval (reedel) ja 15-minutilise etteande korral.

Probleemide tekkimine on tõenäolisem eelkõige sel juhul kui tööpoolest on vajalik tagada bussi seisimine peatuses 15 minuti jooksul (nagu seletuskirjas öeldus- vastavalt lepingutele, kuid realselt on seda üritatud viia 10 minutini). 10 minutilise oote kooral on probleemide tekkimine praktiliselt välistatud.



Busside ootekoormus bussijaamas olemasoleva sõiduplaani põhjal (www.peatus.ee alusel) nn kriitilisel tunnil (reede kell 13:45-15:00).

Veidi raskem on anda hinnangut Väike-Turu 6 krundile ette nähtud busside ootekoha mahu piisavuse kohta. Projektis on ette nähtud 17-kohaline ooteparkla. Lisatud arvutuse kohaselt on perioodil kl 11-15 parkivate busside arv 35, kuid neist 2/3 seisab seal alla 1 tunni. Selle hinnangu kohaselt on 17-kohaline ooteparkla piisava mahuga.

Samas pole esitatud seletuskirjas (ning kahjuks ei ole seda võimalik teha ka muude avalike andmeallikate alusel) andmeid selle kohta, millised bussid on Tartu bussijaama läbivad (st mille algus- ja lõpp-punkt ei ole Tartu) ning kas ja kui palju on busse, mille siht- ja lähtepeatuseks on küll Tartu, kuid saabumise ja väljumise vaheline aeg ei ületa 15 minutit. Nende busside jaoks ei ole ilmselt ootekoht vajalik ja buss võib reisijaid bussist välja lasta ja seejärel peale võtta seistes ühes ja samas peatuskohas bussijaamas. Kui selline aeg aga ületab 15 minutit, siis oleks ilmselt vajalik, vähemalt suurema liikluskooormusega perioodidel, bussi parkimine bussijaamast eemal.

Jämeda hinnangu kohaselt võib siiski pidada 17-kohalist ooteparklat Väike-Turu tänaval piisavaks.

Lisaks küsitule on allkirjutanut siiski mõningad ettepanekud bussijaama liikluse korralduse osas, mis ei sea siiski kahtluse alla pakutud bussijaama liikluslahendust tervikuna:

1. Lisatud arvutused näitavad, et Tasku arendusega seotudliikluskoormuse kasv ei tekita läbilaskvuse ammendumisprobleeme lähiala ristmikel, sealhulgas ka bussijaama liiklusele. Kuid samas tasuks tulevikus kindlasti kaaluda tavalise autoliikluse ja bussiliikluse "segamise" otstarbekust Soola tänaval, eelkõige olukorras, kus Emajõe, ja Turu tänava vahelisele maa-alale on kavandamisel veel täiendavaid objekte, millel ka liiklust genereeriv iseloom. Sellisel juhul lisandub väga lühikese perioodi jooksul bussijaamast väljuvatele 10...11 bussile ka veel täiendavat, käesolevas planeeringus mitteamustatud liiklus, mistõttu busside pääsemine: a) Turu tänavale on raskendatud, ja edasi b) Turu-Riia ristmiku läbimine samuti. Tekib üsna palju ebaotstarbekat ooteaega juba bussijaamast väljumisel. Seetõttu tasuks edaspidi kaaluda ja analüüsida võimalust autoliiklust siiski mitte Soola tänavale suunata, vaid viia väljasõit mujale, näiteks Sadama tänava kaudu, kuhu tuleb sel juhul rajada vasakpöörde võimalus Turu tänavale.
2. Allakirjutanul on teatud kahtlusi lahenduse osas, kus kavandatakse "segada" sisenevate ja väljuvate busside peatused. Olen nõus, et elektrooniline teavitussüsteem aitaks seda ebamugavust vähendada, kuid võimaluse korral tasuks siiski kasutada saabumiseks ja väljumiseks erinevaid peatusi, vähemasti tavaolukorras, kus koormus pole maksimaalne. Erand seisneb siin sel juhul, kui ühe bussi saabumise ja väljumisaja erinevus ei ületa 15 minutit.

Tallinnas, 23.augustil 2013.aastal.



Dago Antov

Tallinna tehnikaülikooli transpordiplaneerimise õppetooli juhataja
professor