

Transpordi arengukava 2012-2020 laekunud ettepanekud

Nr	Ettepanek	Esitaja ja põhjendus	Linnavalitsuse seisukoht	Linnavalikogu seisukoht
1.	Sõnastada transpordi korraldamisel eesmärgiks inimestele optimaalse, ohutu ja mugava juurdepääsu tagamine. Tartu linna transpordi arengukava esimeseks punktiks peaks olema jalgsi liikumine. Teised liikumise vormid peaksid täiendama jalgsi liikumise võimalust, kui kaugused on liiga suured ja erivajadustega inimestele. Indikaatoriks peaks olema optimaalse ühendustee, juurdepääsu ja läbipääsu olemasolu (kehtivas arengukavas sellist indikaatorit ei ole). Esimese prioriteedina sõnastada jalgsi optimaalse juurdepääsu tagamine, alles seejärel peaks tulema olemasolevate tänavate ja kergliiklusteede remontimine ja uute juurdepääsude ehitamine.	Jüri Ginter Kehtivas arengukavas on eesmärgiks üksnes ajaline optimaalsus, mitte rahaline optimaalsus ja mugavus.	Mitte arvestada. Ettepanek nõuab kogu arengukava struktuuri ümbertegemist. See eeldab arengukava süsteemset ülevaatamist ja muutmist. Sellises mahus muudatuse tegemine ei mahu arengukava muudatuse ajaliselt raamistikku. Sellise sisuga ettepanekute arvestamist kaalutakse uue arengukava koostamisel.	Toetada linnavalitsuse seisukohta

2.	<p>Lisada meetme 3.1. „Jalgsi käimist ja jalgrattakasutust soodustava infrastruktuuri rajamine ja korrastamine“ viienda tegevuse loetelusse järgmiste jalgratta- ja jalgteede rajamine: Nurme tänava kõnniteed</p>	<p>Hele Punga Nurme tänav on põhiline ühendustee piirkonnas alates Vahi tänavast kuni Puiestee tänavani. Linnaservas asuvad uus lasteaed, kauplused apteegiga ning Kruusamäe tänavalt üleviidud Mõisapargi bussipeatus ning uued elurajoonid, Kruusamäe tänaval Kruusamäe bussipeatus. Puiestee tänava ääres asub koolimaja, millest peaks saama piirkonnakool, samuti piirkonna sotsiaalkeskus. Alates Muru tänavast kuni Narva mnt-ni välja ei ole võimalik ohutult jalgsi kesklinna suunas liigelda. Nurme tänava nn kõnniteede seisukord sunnib inimesi, sh lapsi, sõiduteele. Kruusamäe ja Puiestee vahel ainus võimalus käia surnuaia kaudu, kuid inimesi ei peaks sinna suunama, eriti pimedatel aegadel, mida on aastas väga pikalt. Nurme tänava paralleelid Vahi ja Kruusamäe lõigul Künni ja Vao ning nende ühendus, Adra, ei ole ajuti üldse läbitavad ega kanna linnatänava nimetust välja, seega puuduvad ka paremaid alternatiivid liikumisteede valikuks.</p>	<p>Mitte arvestada. Nurme tänavale tuleb kõigepealt rajada sademeveesüsteem ja alles seejärel saab hakata ehitatama kõnniteed. Sademeveesüsteemi ja kõnniteede ehitus toimub vastavalt eelarvelistele võimalustele, kusjuures eelisjärjekorras toimub nende tänavate ja kõnniteede ehitus, mida mööda sõidab ühistransport ja mida kasutatakse tihedamini ühiskondlike hoonete juurde pääsemiseks. 2013. a tehti freespurust tee tänava äärde.</p>	<p>Toetada linnavalitsuse seisukohta</p>
3.	<p>Mõnes osas hakkab arengukava</p>	<p>Jüri-Ott Salm</p>	<p>Mitte arvestada.</p>	<p>Toetada linnavalitsuse</p>

	<p>tekst juba vananema ning asjakohane oleks teatud löike ka ajakohastada</p>	<p>näit: lk 40. Tartu vaksalihoone müüdi 2003. aastal eraettevõttele. Müügilepingu kohaselt tuli ostjal võimaldada tasuta juurdepääs perroonidele ja jaamahoonele ning tagada ka pinnad ootesaaliks ja piletimüügiks. /.../ Raudteejaama ja bussijaama olukorraga seonduvad probleemid on pannud Tartu linnavalitsust kaaluma ideed uue vaksalihoone ehitamisest ja võimalust liita maakonna ning kaugliinide bussijaam raudteejaamaga.</p> <p>lk 43. Tartu elanike rahulolu kergliiklusteede olukorraga on väike. "Tartu ja tartlased 2008" ankeetküsitluse kohaselt ollakse kõige enam rahul kõnniteede olukorraga.</p>	<p>Transpordi arengukava on kehtestatud aastateks 2012-2020 ja antud juhul ei ole tegemist uue arengukava kehtestamisega, vaid kehtiva arengukava muutmisega ja sellisel juhul lahendatud asjade osas muudatusi ei tehta. Tänapäevase arengukava muudatuste eesmärk on kaasajastada tegevused ja täpsustada objektide loetelu.</p>	<p>seisukohta</p>
4.	<p>Keskkonnamõjude ptk ei käsitle teede ehituse või rekonstrueerimisega kaasnevaid mõjusid, eelkõige seonduvalt katendi valikuga. Leian, et see on oluline aspekt ja teen ettepaneku selle käsitlemiseks AK keskkonnamõjude ptk-s.</p>	<p>Jüri-Ott Salm Näide: mõne aasta eest rekonstrueeriti osaliselt Tähtvere tn ja uus asfaltikiht kaeti killustikuga. Järgneva aasta jooksul oli visuaalse hinnangu põhised tolmu kontsentratsioon tänava piirkonnas senisest kõrgem. Hinnang põhineb akende ja autodele ladestunud tolmu eemaldamisel. Samuti on</p>	<p>Tegemist ei ole muudatustepanekuga transpordi arengukavale. Teekatte pindamine on majanduslikult ja tööde teostamise lühikese aja poolest kõige efektiivsem teekatte kulumiskihi uuendamise- ja ehitamisviis. Meetod sobib teedele/tänavatele, kus liiklusintensiivsus pole väga</p>	<p>Toetada linnavalitsuse seisukohta</p>

		<p>killustikuga kate osaliselt juba ka eemaldunud ja sestap küsimus, kas katendi valik oli põhjendatud ja võimalikud keskkonnamõjud hinnatud?</p>	<p>suur nagu Tähtvere tänav. Teede pindamise tööprotsess on spetsiifiline. Protsessi käigus on tolmu teke paratamatu. Peale protsessi lõppu ei suurene tolmu kontsentratsioon. Pindamistöodega ei kaasne ehitusega kasutusluba.</p> <p>Keskkonnamõtjude hindamine on pikaajaline protsess. Vastavalt Keskkonnamõtju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele pole pindamise puhul kohustust KMH teha. Seadus võimaldab otsustajal seda vajadusel teha. Praktikas ei ole teada Eestis juhtumeid, kus seda tehtud oleks.</p>	
5.	<p>Puudub ülevaade arengukava senisest täitmisest, mis läbi on ka ettepanekute esitamine keerukam. Lisaks eksisteerib Tartu linna transpordi arengukava tegevuskava 2012-2015, teadmata on ka selle täitmise olukord ning ühes AK ülevaatamisega oleks asjakohane ka uue tegevuskava versiooni esitamine avalikustamise käigus.</p>	<p>Jüri-Ott Salm Täiendav kommentaar või küsimus: "Kesklinnast möödasõidu tagamiseks on vajalik rajada sadamaraudtee koridori uus tänav ning Ropka sild. " Millises perspektiivis näeb LV võimalikuks selle teostamist ja kas linnal on selle rajamiseks ja hooldamiseks rahalisi ressursse lähima 10, 20 või 30 aasta perspektiivis? Idaringtee rajamine toob linnale iga-aastaselt</p>	<p>Tegemist ei ole muudatusettepanekuga transpordi arengukavale. Arengukavade tegevuskavasid enam ei koostata, kuna seadusest tuleneva eelarvestrateegia koostamise kohustusega esitatakse arengukavade tegevuste ja investeeringute rahastamisvõimalused neljaks eelseisvaks aastaks ühes dokumendis, milleks on Tartu</p>	<p>Toetada linnavalitsuse seisukohta</p>

		juurde üle 100 000 euro hoolduskulusid, lisaks terendab lähimal kümnendil ka remondivajadus. Minu hinnangul ei ole linnal finantssuutlikkust olemasoleva tänavavõrgu korrashoidmiseks lähimal kümnendil. Ehk on asjakohane antud tegevusele anda ajaline perspektiiv - "teostuse võimalikkus teadmata ja ei kavandata selle AK raames".	linna eelarvestrateegia. Transpordi arengukava täitmisest 2014. aastal eraldi ülevaadet ei tehtud, kuna transpordi arengukava meetmed on markeeritud linna arengukavas ja nende täitmise aruandlus sisaldub majandusaasta aruandes.	
6.	Nõudepeatas Uus-Ihastes bussipeatuste N.Triigi ja Kasteheina vahele	<u>Aili Mengel ja Arne Laansalu</u> Viimastel aastatel on nende kahe peatuse vahepealsele alale tekkinud mitu uut elamut ja väga hea oleks, kui vahel, kui vaja, peatuks buss just nende peatuste vahepeal.	Tegemist ei ole muudatusettepanekuga transpordi arengukavale. Ettepanek vaadatakse üle liinivõrgu analüüsi käigus seoses uue bussihankega.	Toetada linnavalitsuse seisukohta
7.	Busside graafikud üle vaadata	<u>Aili Mengel ja Arne Laansalu</u> Lõunakeskusest väljuvad kõik seal peatuvad bussid üheaegselt. Ehk siis... jäädes hiljaks ühele linna poole liikuvale bussile, on ka teised linna poole suunduvad bussid välja sõitnud. See aga tähendab, et järgmised bussid väljuvad alles 15-20 minuti pärast. Miks on busside graafikud tehtud nii, et kõik bussid lahkuvad peatusest 1-2 minutiste vahedega? Kas ei oleks võimalik korraldada asi nii, et busside	Tegemist ei ole muudatusettepanekuga transpordi arengukavale. Ettepanek vaadatakse üle liinivõrgu analüüsi käigus seoses uue bussihankega.	Toetada linnavalitsuse seisukohta

		<p>väljamisaegade vahed oleksid ca 5 minutit?</p> <p>Tegelikult sama probleem käib ka Nõlvaku peatuse kohta, kus oleme sageli kuulnud nurinat, et jälle on kõik bussid korruga välja sõitnud ja nüüd tuleb 15 min. või rohkem oodata.</p>		
8.	Bussiliin üle Ihaste silla, mis ühendab Annelinna Lõunakeskusega	<p><u>Aili Mengel ja Arne Laansalu</u></p> <p>Uue silla avamisega seoses on levinud info, et alustatakse ühe uue bussiliiniga, mis ühendaks Annelinna Lõunakeskusega. Kas oleks võimalik see, et buss hakkaks läbima ka Uus-Ihastet, sest mitte kõigil Ihaste elanikel ei ole sõiduautot ja hetkel on Lõunakeskusesse saamine ikka väga aeganõudev ja keeruline ettevõtmine.</p>	<p>Tegemist ei ole muudatusettepanekuga transpordi arengukavale.</p> <p>Ettepanek vaadatakse üle liinivõrgu analüüsi käigus seoses uue bussihankega.</p> <p>Hetkel puuduvad rahalised vahendid ja bussid uue liini käimapanemiseks.</p>	Toetada linnavalitsuse seisukohta
9.	Uus-Ihastesse rajada kõnniteed	<p><u>Aili Mengel ja Arne Laansalu</u></p> <p>Kuna ka bussipeatuste vahelised kaugused on päris suured, siis koju jõudmine on tavaliselt päris ohtlik, sest autoliiklus Ihastes muutub üha tihedamaks ja jalakäijal ei ole peale sõidutee kusagil kõndida. Eriti ohtlik ja ka ebamugav on talvel libeda ja pimedaga. Samuti vihmaste ilmadega, kui autod kihutavad mööda ja pritsivad</p>	<p>Arvestada osaliselt.</p> <p>Linnavalitsuse muudatusettepanekute hulgas on meetme 3.1. all kirjas:</p> <p>Ihaste jalgratta- ja jalgteed (Vana- ja Uus-Ihaste ühendus Tartu linnaga Lammi tee kaudu ja Luunja vallaga Lõuendi tn – E.Wiiralti tn – J.Koorti tn kaudu).</p>	Toetada linnavalitsuse seisukohta

		sõiduteel kõndivad jalakäijad pori täis.		
10.	Korrastada, rajada ja hooldada kõnniteed	<u>Aili Mengel ja Arne Laansalu</u> Tegelikult on terve Tartu linna kõnniteed üpris halvas korras või siis puuduvad paljudes kohtades üldse. Jääb mulje, et põhitähelepanu pööratakse autode jaoks parimate tingimuste loomisele, mitte aga sellele, et inimesed turvaliselt jalgsi punktist punkti saaksid liikuda. Samuti on talvel kõnniteed täiesti hooldamata - paljudes kohtades on lumi ajamata või siis teed liivatamata.	Tegemist ei ole muudatusettepanekuga transpordi arengukavale. Tegemist on üldise eesmärgiga, mida pidevalt realiseeritakse. Kõnniteede hooldamine on valdavalt kinnistuomanike kohustus. Ehitusseadustiku § 97 lg 6 kohaselt on linnas, alevis ja alevikus teega külgneva maatüki omanik kohustatud korraldama sõidutee ja tema kinnisasja vahel asuval kõnnitee koristuse, sealhulgas lume ja libeduse tõrje, tasemel, mis võimaldab kõnniteel ohutult liigelda. Linna hooldada on linna poolt välja ehitatud kõnni- ja jalgteed ning jalgratta- ja jalgteed. Konkreetset teed on hoolduslepingus nimetatud.	Toetada linnavalitsuse seisukohta
11.	Kergliiklustee rajamine kõrgepingeliinide alla	<u>Jaan Muna</u> Tartu Maja juurest kulgevad 2 kõrgepingeliini üle Riia, Võru ja Tähe tn. Miks ei võiks nende liinide vahele teha korrastatud kergliiklustee. See välistaks paljud ohtlikud olukorrad, kus lapsed võivad joosta sõiduteele jne. Eelnev	Ettepanek suunatakse kergliiklusteede komisjoni. Jalgratta- ja jalgteede rajamisel arvestatakse kergliiklusteede komisjonis tehtud ettepanekutega inimeste liikumissuundi arvestades.	Toetada linnavalitsuse seisukohta

		ettepanek loob olukorra, kus lääne ja lõunapoolne Tartu on kindlustatud ohutuma kergliiklusega.		
12.	Bussiühendus Raadi ja kesklinna vahel	<p><u>Kadri Raudvere</u> Raadil on hetkel väga nigel bussiühendus linnaga. Elan Vahi tänava ääres ja sealt läheb buss nr 7, ent see teeb enne linna jõudmist suure tiiru Kvissentali, kust küll enamasti kedagi peale ega maha ei lähe. Sealsetel inimestel on üldiselt autod. Võiks olla buss, mis liigub ka otse linna. Kvissentali tiirule kulub nii palju aega, et jala jõuab lõpuks rutem linna ja tööle. Mingid üksikud 7-d küll ei läbi Kvissentali, ent need on üksikud ja neile pole enamasti võimalik klapitada ning ma ei saa alati ka hästi aru, mis loogika järgi need käivad. Buss nr 4 läheb samuti Kruusakuru peatusest linna poole, ent mul on sinna Kruusakurusse juba päris pikk maa minna. Võrreldes kogu tee jala kesklinna tööle minekuga oluliselt ei võidaks - esmalt jalutan-jõuan Kruusakurusse, ootan seal veel 4-ja ja siis sõiduaeg otsa. Seega võiks olla Raadi inimestel kesklinna suunal rohkem bussivariante.</p>	<p>Tegemist ei ole muudatusettepanekuga transpordi arengukavale. Alates 1. septembrist 2015. a on käigus bussiliin nr 27, mis sõidab marsruudil Kesklinn – Raadi – Vahi. Täiendavad vajadused vaadatakse üle liinivõrgu analüüsi käigus seoses uue bussihankega.</p>	<p>Toetada linnavalitsuse seisukohta</p>

13.	Vahi-Narva mnt valgusfoor	<p><u>Kadri Raudvere</u> Seda võib vajutada, et ta roheliseks läheks, ent ooteajad on nii pikad, et üldiselt olen juba ammu varem punasega üle lipsanud, kui selle roheliseks mineku ära oodata jõuan. Olen vahel ikka püüdnud ära oodata, ent roheliseks läheb foor väga harva. Mõtlen lihtsalt, et siinkohal on mul varsti väga keeruline oma lapsele liiklust õpetama hakata (hetkel veel liiga väike, ent varsti juba oleks tarvis), sest kui foor roheliseks ikkagi ei lähe, on raske eeldada, et väike laps reeglit, minna vaid rohelisega üle, ka austama hakkab.</p>	<p>Tegemist ei ole muudatusettepanekuga transpordi arengukavale. Jalakäijate foorid töötavad kutsenuppude kaudu. Fooriandureid täiendatakse 2015. aastal.</p>	<p>Toetada linnavalitsuse seisukohta</p>
14.	Palume lisada meetme 3.1. „Jalgsi käimist ja jalgrattakasutust soodustava infrastruktuuri rajamine ja korrastamine“ viienda tegevuse loetelusse „Vaksali tn - EMÜ - Waldorfkool (Vaksali tn) jalgratta- ja jalgteed arendamine“ ka Tuglase tänavale jalgrattate ühenduse rajamine Fr. R. Kreutzwaldi ja Vaksali tn vahelisel lõigul.	<p><u>EMÜ TEK</u> Soovituslik marsruut võiks kulgeda Vaksali-Kreutzwaldi vahelisel lõigul vasakpoolsel kõnniteel, mille võiks sellisel juhul rekonstrueerida jalgratta- ja jalgteeks ning EMÜ linnakus liikuda samal pool tänavat kuni ristmikuni. Hetkel on EMÜ linnakus sel kohal muldrada, mida kasutavad nii jalakäijad kui ka jalgratturid. Nimetatud lõik aitaks omavahel ühendada Kreutzwaldi ja Vaksali tänava jalgrattateid ning soodustaks oluliselt EMÜ</p>	<p>Arvestada osaliselt. Linnavalitsuse muudatusettepanekute hulgas on meetme 3.1. all kirjas: „Jalgsi käimist ja jalgrattakasutust soodustava infrastruktuuri rajamine ja korrastamine“ viienda tegevuse loetelus „Vaksali tn - EMÜ - Waldorfkool (Vaksali tn) jalgratta- ja jalgteed arendamine“, mis sisaldab ka Tuglase tn jalgrattate rajamist. Nimetatud lõik on teede rajamise</p>	<p>Toetada linnavalitsuse seisukohta</p>

		<p>linnakusse jalgrattaga liikuvate tudengite ja töötajate tulekut Vaksali, Tähtvere, Veeriku ja Tammelinna jm linnaosadest. Lisaks paikneb EMÜ linnaku servas ka Tartu Waldorfkool, kelle liikmeskonna liikumisvõimalusi nimetatud jalgrattarada parandaks. Nimetatud jalgrattatee viimine olemasolevale kõnniteele tagab ka jalgratturite sõiduohutuse, kuna Tuglase tänaval liigub väga palju raskeveokeid ning liiklusohutuse tagamine sõiduradade servas paiknevatel jalgrattaradadel on keeruline. Lisaks on Tuglase tänav vahetult enne Tuglase-Kreutzwaldi tänava ristmikku väga kitsas. Jalgratturite mahtumist antud teelõigule aitaks leevendada rattatee viimine teisele poole pöösarinnel EMÜ territooriumil.</p>	<p>kavas. Teele on väljastatud projekteerimistingimused:</p> <p>http://info.raad.tartu.ee/webaktid.nsf/web/viited/TLVK2015051900549</p>	
15.	<p>Palun panna käima mingi buss Zoomeedikumi peatusest otse Lõunakeskuse ja FI poole.</p>	<p><u>Kadri Artma</u> Praegu läheb number 6 suure ringiga sinna, läbi kesklinna ja Karlova. Kuid paljudel lastel on selle tõttu kodutee Tartu Waldorfgümnaasiumi juurest FIsse ja Variku linnaossa ajaliselt pikem. Ma arvan, et ka palju tudengid EMÜ juurest vajaksid mitte ainult</p>	<p>Tegemist ei ole muudatusettepanekuga transpordi arengukavale. Ettepanek vaadatakse üle liinivõrgu analüüsi käigus seoses uue bussihankega.</p>	<p>Toetada linnavalitsuse seisukohta</p>

		<p>kesklinna otsesõitu, vaid ka Lõunakeskuse poole otseühendust. Samuti on mitmed lapsevanemad Variku ja FI linnaosast soovinud Waldorfgümnaasiumi juurde sõit nt Ringtee kaudu, mitte läbi kesklinna, mille teekond on pikem. Samuti soovivad lapsevanemad ja ka mina nende seas, et vähemalt tööpäeviti ja vähemalt septembrist maini käiks mõni buss ka pärast kella 19.00 Zoomeedikumi juurest linna poole. Praegu lõpetavad bussid liikumise juba kell 18.53 (nr 6) linna poole. Talvisel ajal osaliselt pimedas liikumine järgmistesse bussipeatustesse üle suure välja on eriti väiksematel lastel väga raske. Võiks olla ka bussid Zoomeedikumi juurest, mis viiksid kiiremini Riia mäele, mille läheduses asub Tartu I muusikakool ja Kaare peatusesse (läheduses on Tamme Staadion)</p>		
16.	Tänavavalgustus Kreutzwaldi tn kergliiklustee ääres	<p><u>Kadri Artma</u> Talvisel ajal tulevad paljud lapsed Tuglase peatusest üle välja, üle Kreutzwaldi kinnistute Zoomeedikumi peatuse poole, kuid vahepeal kergliiklustee ääres</p>	<p>Tänavavalgustus on nimetatud transpordi arengukava punktis 3.1.3. Kirjeldatud kohas on tegemist eramaaga ja seal asuv tee ei ole määratud avalikuks kasutuseks.</p>	<p>Toetada linnavalitsuse seisukohta</p>

		tänavavalgustus ei põle. Siis on pime ja libe ja vahepeal väga tuuline, kas linna transpordiarengukava juurde käib ka valgustuse küsimus?	Sõidutee ääres olev avalik kõnnitee on valgustatud.	
17.	Muuta jalgrattaga liikumist turvalisemaks Zoomeedikumi bussipeatusest Ilmatsalu ringini, kust algab vist kergliiklustee	<u>Kadri Artma</u>	Arvestada osaliselt. Lõigus Tartu Maja–Ilmatsalu ringristmik lähiajal jalgratta- ja jalgteed plaanis rajada ei ole. Nimetatud lõigu läbimiseks on võimalik edaspidi kasutada marsruuti Vaksali-Näituse-Ilmatsalu. Kavas on rajada turvalised jalgratta- ja jalgteed Ilmatsalu, Näituse, Vaksali ja Kreutzwaldi tänava äärde (meede 3.1.)	Toetada linnavalitsuse seisukohta
18.	Panna käima veel rohkem ühistranspordi busse ja erinevaid trajektoore pidi	<u>Kadri Artma</u> Eriti suur on vajadus just hommikul enne kooliminekut ja pärast lõunat, kui lapsed koolitunnid lõpetavad. Mina lapsevanemana olen praktiliselt iga päev 19 aasta jooksul pidanud viima oma lapsi koolide juurest nt Tamme kooli juurest, Võru Aardla risti juurest varasem Waldorfgümnaasiumi asukoht, nüüd Zoomeedikumi juurest (nüüdne Waldorfgümnaasiumi asukoht) erinevatesse ringidesse,	Tegemist ei ole muudatustepanekuga transpordi arengukavale. Ettepanek vaadatakse üle liinivõrgu analüüsi käigus seoses uue bussihankega.	Toetada linnavalitsuse seisukohta

		<p>küll näiteks Tähe tänava muusikakooli juurde või siis Tamme staadioni juurde või siis A le Coqi spordihoonesse. Minu meelest on see vale, kui peab keset päeva sõitma pooltühja sõiduautoga edasi-tagasi koormates niimoodi ilmaasjata linna liiklust. Kuid kui laps peab ootama ühes peatuses pool tundi ja teises veel 15 minutit, siis tema teekond mingisse ringi on vähemalt 1 tund, kuid kui ringe on mitu?. Seda aega kulub liiga palju ja seetõttu hakkabki üks lapsevanem autojuhiks oma lastele.</p>		
19.	<p>Siduda linna bussiliiklust rohkem linna lähiasumitega: alates Ihastest, Ülenurmest, Külitsest, Ringtee lähedusest jne ühendada maakohad kesklinnaga, kuid ka otse erinevate linnaosadega.</p>	<p><u>Kadri Artma</u> Linna lähistel elab väga palju noori lastega peresid, kelle töökohad on linnas ja kes peavad endale vähemalt soetama 1 või kaks autot, et viia lapsi linna kooli ja erinevatesse ringidesse. Tartu võiks siin näidata eesrindlikkust koostöös valdadega ja panna ühistransport paremini toimima</p>	<p>Tegemist ei ole muudatusettepanekuga transpordi arengukavale. Tartu linna initsiatiivil on korraldatud koostöö lähivaldadega. Sellest tulenevalt on Tartu ja Luunja vallaga koostöös avatud bussiliinid. Tähtvere ja Ülenurme valla soovid on kaardistatud ja võimalusel arvestatakse nendega uue bussihanke käigus. Maakonnas tervikuna vastutab</p>	<p>Toetada linnavalitsuse seisukohta</p>

			ühistranspordi korraldamise eest Tartu Maavalitsus.	
20.	Keslinna Ihaste sillaga ühendav jalgratta- ja jalgtee	<u>Tartu LV, LPMKO –</u> Keslinna, Karlovat, Annelinna, Ropka tööstuspiirkonda ja Ihaste linnaosa ühendavat jalgratta- ja jalgteed Emajõe paremkaldal. Tööga kavandati ka kergliiklussild üle Emajõe Rebase või Sõbra tn sihis. Valminud on ka eskiisprojekt.	Arvestada. Lisada meetme 3.1. „Jalgsi käimist ja jalgrattakasutust soodustava infrastruktuuri rajamine ja korrastamine“ viienda tegevuse loetelusse „Keslinna Ihaste sillaga ühendav jalgratta- ja jalgtee.“	Toetada linnavalitsuse seisukohta

Arengustrateegiale TARTU 2030 avaliku väljapaneku ajal laekunud ettepanekud, mida lubati uuesti arutada transpordi arengukava ülevaatamisel

Nr	Ettepanek	Esitaja ja põhjendus	Linnavalitsuse seisukoht	Linnavolikogu seisukoht
1.	Rajada kolm jalakäijate tunnelit: *kahe kaubamaja vahele *Vanemuise alumise parkla juurde *Riiamäele	<u>Tõnu Valge</u> Tunnelite ehitamine vähendaks oluliselt saastamist ja oleks liiklusele sujuvam	Mitte arvestada. Tunnelite rajamine ei ole rahaliselt otstarbekas. Linnal puuduvad eelarvelised vahendid nende tööde teostamiseks. Tööd muudavad võimatuks maasisesed kommunikatsioonid.	Toetada linnavalitsuse seisukohta
2.	Kaaluda Supilinna ja Ülejõe linnaosi ühendava kergliiklussilla ehitamist haljastatud sillana, e rohesillana	<u>Maris Kruuse</u> Dokumendis on kirjas, et Supilinna ja Ülejõe linnaosi ühendav kergliiklussild, on plaanis tulevikus tõepoolest rajada. Teen ettepaneku kaaluda Marja-Lubja tn kergliiklussilla ehitamist haljastatud nn rohesillana. Sillale võiks paigutada lisaks jalg- ja/või kergliiklusteele lillepeenraid, ilupõõsaid, ehk ka madalamaid puid ning võimalusel mõned pingid, kus inimesed saaks soovi korral istuda ning jõevaadet ja rohelist nautida. Idee pärineb Londonisse Thamesi jõe planeeritavast „aiasillast“, mis peaks kõigi eelduste kohaselt valmima aastal 2018	Mitte arvestada. Transpordi arengukavas ei käsitleta objekte detailselt. Projekteerimise käigus pannakse paika nõuded.	Toetada linnavalitsuse seisukohta

		<p>(http://www.gardenbridgetrust.org/index.html) Ilmselt pole tegu just odavaima sillavariandiga, ent taoline lahendus sobiks rohelisust hindavasse Tartusse hästi ning ehk aitaks ka rohkem elu Emajõe ja jõe äärde tuua.</p>		
3.	Rajada paar jalakäijate tunnelit raudtee ülesõitude vahele.	<p><u>Kaarel Targo (kodulehe vahendusel)</u> Kui kirjutate soovist muuta linna jalakäija- ja jalgratturisõbralikumaks ning mõnate, et linna läbivad kaks koridori Emajõe ja raudtee näol, siis kas ei tundu mõistlik luua lisa läbimis/ületusvõimalusi neile kahele?</p>	<p>Arvestada osaliselt. Linnavalitsuse poolt esitatud muutmissetepanekute hulgas on: „Raudtee eritasandiline ristumine jalgratturitele ja jalakäijatele Riia–Vanemuise tn vahelisel alal Lembitu tn sihis“ (meede 3.1.) Nimetatud kohale on väljastatud projekteerimistingimused http://info.raad.tartu.ee/webaktid.nsf/web/viited/TLVK2015060500635</p>	<p>Toetada linnavalitsuse seisukohta</p>