|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ettepaneku tegija ja kuupäev** | **Ettep. nr** | **Ettepanekud** | **Tartu Linnavalitsuse Seisukoht** | **Tartu Linnavolikogu seisukoht** |
| Kalle Kulbok 25.11.2010 | 1 | Mõistete osas on palju kopeeritud uue liiklusseaduse mõisteid, ent  nii nagu uues liiklusseaduses, ei selgu ka programmis mitme mõiste sisu  (näiteks milline õiguslik tähendus on konstanteeringul "Sõiduteega teede  ristmikul on jalgrattatee tee osa").  Samas jääb selgusetuks, miks defineeritakse vaid 'ülekäigurada', mitte  aga 'ülekäigukoht', mida uus liiklusseadus uue mõistena kasutab.  Liiklusohutuse seisukohast oleks vajalik, kui detailplaneeringutes  tähistaks mõnel juhul reguleerimata ristmikel jalakäijate liikumisteed  'ülekäigukohana', et vältida teadlike liiklusriskide loomist.  Tekitab ka küsimust, miks on defineeritud mõiste 'üldplaneering', mitte  aga 'detailplaneering'. Just liiklussõlmede detailplaneeringutes on  liiklusohutuse küsimusi võimalik käsitleda, üldplaneeringutes seda  reeglina ei tehta (va üldsõnalised formuleeringud). | Mõistete defineerimisel on ennekõike lähtutud Eestis kehtivatest või peagi kehtima hakkavatest õigusaktidest.  See on vajalik just seetõttu, et ametlikust definitsioonist erinev selgitus võib põhjustada tunduvalt enam küsitavusi nii sõnakasutuse, definitsiooni sisu kui ka selle üheselt mõistetavuse osas.  **Arvestada.** Lisada liiklusohutusprogrammi mõistete loetellu „ülekäigukoha“ mõiste. |  |
| **Arvestada.** Lisada liiklusohutusprogrammi mõistete loetellu „detailplaneeringu“ mõiste. |  |
| 2 | Punktis 1.4 on loetletud mitmete linnavalitsuse osakondade ülesandeid  liiklusohutuse alase tegevuse korraldamisel. Ei ole aga nimetatud  linnakantselei menetlusteenistuse rolli. Näiteks on menetlusteenistuse  pädevuses järelevalve teekaitsevööndisse ilma loata paigaldatud  liiklusväliste teabevahendite üle (mõnel juhul võivad sellised  teabevahendid olla liiklusohtlikud, näiteks EuroPargi liiklusmärkidega  sarnanevad teabevahendid). Ka on menetlusteenistuse pädevuses parem  koostöö liikluspolitseiga (näiteks Raatuse-Narva ristmikul valgusfoori  ees keelumärgi piirkonnas laadimistöid tegevad autod, kus koostöö on  siiani piirdunud vaid menetlustoimiku edastamisega). | **Arvestada.** Lisada alapeatükki 1.4.1 „Liiklusohutusalase tegevuse korraldus Tartu linnas“ Tartu Linnavalitsuse linnakantselei menetlusteenistuse ülesannete kirjeldus, mis on seotud liiklusohutuse tagamisega Tartu linnas. |  |
| 3 | Liiklusohutuse seisukohast on väga tähtis liiklusreeglitest  ühetaoline arusaamine ning liiklusseaduse ja muude aktide õigusselgus.  Liiklusohutusprogramm aga seda küsimust ei käsitle. Leian, et linna  liiklusnõukogu juures võiks olla liiklusõiguse töögrupp, mis  probleemseid ja mitmeti tõlgendatavaid küsimusi kogub ja analüüsib,  vastavad ettepanekud õigusaktide muutmiseks riigi tasandile esitab ning  Tartu linna territooriumil liiklusjärelevalve teostajatele soovituslikke  käitumisjuhiseid annab. | **Mitte arvestada.**  Tartu linna liiklusnõukogu on Tartu linnavalitsusele liiklusküsimustes nõu andev organ, mille liikmetel juba praegugi on õigus ja võimalus linnavalitsusele muuhulgas ka transpordipoliitika eesmärkide ning seda valdkonda reguleerivate õigusaktide ja dokumentide osas soovitusi anda. Eraldi komisjoni moodustamine selleks ei ole liiklusnõukogu suhteliselt väikese liikmete arvu juures otstarbekas.  Kuna Tartu linna liiklusnõukogul puudub põhimäärus, siis ei pruugi nõukogu õigused ja kohustused siiski nii üheselt selged olla. Seetõttu on ühe tegevusena (Meetmed ja tegevused, tegevus 1.1.3.) Liiklusohutusprogrammis ette nähtud Tartu liiklusnõukogu põhimääruse kinnitamine, mis on kavas teostada juba 2011. aastal. |  |
| 4. | Vajalik oleks käsitleda ka küsimust, millised üldkasutatavaid hooneid  (kaubanduskeskused, tervishoiuasutused, bensiinijaamad jne) teenindavad  teed on avalikud teed ja millised mitte ning millised liiklusreeglid ja  tee ohutusnõuded seal toimivad. Liikleja jaoks on kohaliku tee üleminek  erateeks enamasti arusaamatu ning riigiasutused on andnud selles  valdkonnas kehtivate reeglite kohta üksteisele vastukäivaid selgitusi. | **Mitte arvestada.** Liikleja seisukohalt on ennekõike oluline liikluskorralduse üleüldine selgus ja seda teemat on liiklusohutusprogrammis ka käsitletud. Seda, et avaliku ja eratee temaatika Tartu linnas liiklusohutuse seisukohalt teravalt päevakorras oleks, ei ole liiklusspetsialistid konsultatsioonide käigus välja toonud. Samuti ei mainitud seda liiklusohutusprogrammi koostamiseks korraldatud avalikel aruteludel.  Samas, kui Tartu liiklusõnnetuste põhjalikum analüüs (Meetmed ja tegevused, tegevus 5.1.2.) teeb kindlaks, et fookus tuleb asetada just sellele temaatikale, siis saab vastavad tegevused ka liiklusohutusprogrammi igaaastasel ülevaatamisel ja täpsustamisel lisada. |  |
| Ilja  3.12.2010 | 1. | Tahaks lisada ettepanek punktile 1.4.3. Võiks olla ka mingi reklaam talve ajal, et jalakäijad vaataksid kas auto laseb neid läbi või mitte. Mõnikord inimesed ei vaata ja ei arvesta, et talvel autodel pikem pidurdustee. | **Mitte arvestada.** Liiklusohutusprogrammi Meetmed ja tegevused, tegevuse 3.1.2. (Kohalikele liikluskäitumise ebakohtadele suunatud liiklusohutuskampaaniate läbiviimine, kasutades kohalikke teabevahendeid ja korraldades avalikke üritusi) all on ette nähtud reageerimine Tartu linnas hetkel aktuaalsetele liikluskäitumise probleemidele. See hõlmab ka tähelepanu juhtimist sõidutee ületamisega seotud ohtudele, mille osas Maanteeamet koostöös Politsei- ja piirivalveametiga juba aastaid on kampaaniaid korraldanud. |  |
| Avo Rosenvald, linnavolinik 6.12.2010 | 1 | 2.2.4. Asendada tekst uuega: Jalgratturi eksamite kvaliteedi tagamine politseiametniku kaasamisega ja linnasõidu lülitamisega eksami koosseisu. | **Arvestada.** Sõnastada Liiklusohutusprogrammi Meetmete ja tegevused, tegevus 2.2.4. ümber „Jalgratturi eksamite kvaliteedi tagamine politseiametniku kaasamisega ja linnasõidu lülitamisega eksami koosseisu.“ |  |
| 2 | 3.1.4. Täiendada teksti: ...hindamine ja parandusettepanekute tegemine... | **Arvestada.** Sõnastada Liiklusohutusprogrammi Meetmed ja tegevused, tegevus 3.1.4. ümber „Tartu linna jalgrattasõiduvõimaluste hindamine ja parandusettepanekute tegemine linnajuhtide, linnavalitsuse spetsialistide ja huviliste poolt.“ |  |
| 3 | 5.2.1. Täiendada teksti: Kõnniteede, jalgrattaradade ning jalgratta- ja jalgteede rajamine | **Arvestada.** Sõnastada Liiklusohutusprogrammi Meetmed ja tegevused, tegevus 5.2.1. ümber „Kõnniteede, jalgrattaradade ning jalgratta- ja jalgteede rajamine“ |  |
| Peep Mardiste,  Erakond  Eestimaa Rohelised  7.12.2010 | 1 | Kõneksolev liiklusohutusprogramm on teretulnud ja professionaalselt ettevalmistatud. Paraku kujutab ta ilma rakendus- ja rahastamiskavata "riiulisse kirjutatud" programmi, kuna ei reasta eesmärke prioriteetsuse järjekorras, jättes linnavalitsusele nii võimaluse jooksvalt valida rakendamiseks parasjagu sobivaid osi. Miinimumina tuleks programmile koostada lisa, kus näidatakse ära haakuvus linna arengukava aastateks 2007-2013 tegevuskava konkreetsete ridadega, kus toodud investeeringud aastate lõikes. | **Arvestada osaliselt.**  Vastavalt Tartu linna arengukavade koostamise, muutmise ja täitmise aruandluse korrale peab valdkondlik arengukava olema vastavuses linna arengustrateegia ja arengukavaga ning seda kontrollib arenguteenistus.  Peale valdkondliku arengukava kinnitamist linnavolikogu poolt peab valdkondliku arengukava koostanud struktuuriüksus koostama selle elluviimiseks tegevuskava, mis peab hõlmama vähemalt kolme eelarveaastat. Tegevuskava täiendatakse struktuuriüksuse poolt iga-aastase ülevaatamise ajal nii, et kogu aeg oleks ees vähemalt kolme aasta rahastamisvajadus. Tegevuskava peab sisaldama vähemalt järgmisi andmeid: -tegevussuunad ja konkreetsed tegevused valdkonna arengukavas püstitatud eesmärkide saavutamiseks; - kavandatud tegevuste rahastamisvajadus aastate kaupa; -rahastamise allikad; - tegevuste täitmise eest vastutajad. Seadusandja poolt reguleerimata valdkondliku arengukava tegevuskava ja selle muudatused kinnitab linnavalitsus. Liiklusohutusprogrammi tegevuskava iga rea puhul Tartu linna arengukava 2007-2013 tegevuskavale viitamine ei ole seetõttu nõutav. |  |
| 2. | On hea, et jalakäijate turvalisusele on pööratud palju tähelepanu. Samas ei saa jalakäijad piisavat prioriteeti. Lehekülgedel 21 ja 22 tuuakse õnnetuste põhjusena jalakäija astumist teele keelatud kohas. Siit võiks teha järelduse ja seada vastava eesmärgi: ilmselt on ülekäiguradasid (paiguti ka turvalisi õuealasid) puudu, et jalakäijad on sunnitud vales kohas sõiduteed ületama asuma. | **Arvestada osaliselt.** Avalikule väljapanekule esitatud töös on vastavad järeldused tehtud (lk 22: „Lisaks olemasolevate ülekäiguradade ohutuse inspekteerimisele, tuleb hinnata, kas teeületuseks ettenähtud ülekäigurajad paiknevad jalakäijale sobivas ning sõidukijuhile silmatorkavas asukohas, kus sõidukiirused on alandatud.“) ning tegevused planeeritud (nt. Meetmed ja tegevused, tegevused 5.2.2., 5.1.7.; kaudselt 5.1.2, 5.3.6).  Suurim osa Liiklusohutusprogrammi raames kavandatavatest tegevustest ongi planeeritud just jalakäijate ja jalgratturite ohutuste tõstmiseks. Näiteks on eraldi meede 5.2.“ Jalakäijatele ja jalgratturitele ohutu liikluskeskkonna kujundamine“. Teisi liiklejagruppe liiklusohutusprogrammi meetmete raames eraldi käsitletud ei ole.  Vastava eesmärgi eraldi püstitamine ei ole vajalik, kuna Eesmärk 5 (lk 43) hõlmab muuhulgas turvalise liikluskeskkonna kujundamist ka jalakäijatele, millele on viidatud eesmärki selgitavas tekstis. |  |
| 3 | Sõidukite liikumiskiirust piirava ja seega ka ohutust suurendava meetmena peaks lisama võimaluse laiendada vajadusel õuealade piire. | **Arvestada.**  Sõnastada Liiklusohutusprogrammi Meetmed ja tegevused, tegevus 5.2.6. ümber: „Liikluse rahustamine elamualadel (tehnilised vahendid) ja vajadusel õuealade piiride täpsustamine.“ |  |
| 4 | Eraldi eesmärgiks võiks olla liikluse sujuvus ja seeläbi ka seal osalejate käitumise "ennustatavus", mis võiks suurendada turvalisust. | **Arvestada.** Täiendada Liiklusohutusprogrammi alapeatükk 2.2. Eesmärk 5 kirjeldust ( lk 44) alljärgnevalt: „Üks turvalise liikluskeskkonna kujundamise aluseid on sujuva liikluse tagamine Tartu linna tänavatel.“ |  |
| 5 | Selgelt võiks lahku viia tausta (kirjeldavad) ja strateegia osad. Programmis tuleks ettepoole tuua nt punkti 2.2 (Programmi strateegiline eesmärk) esimene lõik ja skeem leheküljel 41. | **Mitte arvestada**.  Liiklusohutusprogrammi ülesehitusel on lähtutud Maanteeameti poolt väljaantud Liiklusohutusprogrammi koostamise metoodilisest juhendist. |  |
| Avo Rosenvald, linnavolinik 8.12.2010 | 1 | Liiklusohutusprogrammi raames tuleks käsitleda ka kesklinna õueala teemat | **Arvestada osaliselt.** Liiklusohutusprogramm näeb ette kesklinna jalakäijateala laiendamise võimaluste analüüsi (Meetmed ja tegevused, tegevus 5.1.6.), mis võib kaasa tuua mootorsõidukite liikluse keelu laiendamise sh ka endise kesklinna õueala tänavatele või anda soovitusi tehniliste lahenduste osas, mis võimaldaksid õueala korra kehtestamist. |  |
| Kalle Kulbok  8.12.2010 | 1 | Täpsustada tegevuse 5.2.5. ’Liikluskeskkonna ohutumaks muutmine asulaid läbivatel maanteedel’ sõnastust | **Arvestada.** Sõnastada Liiklusohutusprogrammi Meetmed ja tegevused, tegevus 5.2.5. ümber „Liikluskeskkonna ohutumaks muutmine Tartu linna läbivatel põhitänavatel ja rahvusvahelise maantee osadel“ |  |
| 2 | Täiendada tegevust 4.1.1.: .... ja alandatud piirkiirusega aladele. | **Arvestada.** Sõnastada Liiklusohutusprogrammi Meetmed ja tegevused, tegevus 4.1.1. ümber „Pilootprojekt- kiirusemõõteradarite paigaldamine Tartu sissesõiduteedele ja alandatud piirkiirusega aladele“ |  |
| Ilmar Pihlak, TTÜ emeriitprofessor  8.12.2010 | 1 | Teen ettepaneku Tartu LOP-i raamides uurida 40 km/h piirkiiruse kehtestamist Riia tänaval (Pepleri-Turu vahemikus), Narva maanteel (Võidu sild-Puiestee), Turu tänaval (Aida-Riia) ja Vabaduse puiesteel. See ei tähenda, et kiiruse piiranguid ei võiks rakendada mõnedes teistes piirkondades. Nii Tallinna kui ka Tartu tänavatel läbiviidud uuringud näitasid, et tegeliku liiklusvoo kiirused kesklinnas on reeglina tunduvalt madalamad praegu lubatust. Lihtne arvutus näitab, et kui langetada kiirust 50-lt 40 km/h, siis ühtlase kiirusega sõites kaotaksime 1 km läbimisel 18 sekundit, tegelikult aga palju vähem, kuna linnaliikluses säilivad pidurdamise ja kiirendamise lõigud. | **Arvestada.**  Sõnastada Liiklusohutusprogrammi Meetmed ja tegevused, tegevus 5.1.3. ümber: „Tartu erinevates piirkondades kehtestatud piirkiiruste sobivuse analüüs (sh. Riia tn (lõigus Pepleri tn. –Turu tn.), Narva mnt. (lõigus Võidu sild-Puiestee tn.), Turu tn. (lõigus Aida tn. –Riia tn.) ja Vabaduse pst 40 km/h kehtestamise võimalus).“ |  |
| 2 | Ettepanek kirjutada programmi 0 hukkunu asemele 5 hukkunut viie aasta kohta kokku ja 25% vigastatute arvu vähenemise korral 100-120 vigastatut (80 asemele LOP-is). | **Mitte arvestada.** Tartu linna liiklusohutusprogrammi strateegiline eesmärk on püstitatud programmiperioodi lõpuks ja lähtuvalt kontrollaasta (s.o. 2009.a.) liiklusohutuse üldnäitajatest. Olukorras, kus 2009.a. hukkus liikluses 2 inimest, ei saa pidada õigeks aastaks 2015 ette näha liiklussurmasid, sest see ei oleks kooskõlas Tartu linna liiklusohutuslike püüdlustega. Eesmärgi püstitamiseks vigastatute osas andis muuhulgas alust 2010.a. 10 esimese kuu liiklusohutuse statistika, mille kohaselt on sama perioodi jooksul võrreldes eelmise aastaga liikluses vigastatute arv langenud rohkem kui 25%. |  |