

TARTU KESKLINNA ARENGUSTRATEEGIA KOOSTAMISE LIIKLUSE JA TRANSPORDI VALDKONNA TÖÖTUBA

Protokoll

Kuupäev: 21.11.2011

Toimumiskoht: Tartu Linnavalitsuse linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond

Protokollis: Helena Sarapuu (Geomedia OÜ)

Osalejad:

1. Dago Antov
2. Jaanus Tamm
3. Tiia Rõivas
4. Jaanika Koppel
5. Peep Margus
6. Liisa Unt
7. Madis Oona
8. Üllar Kaljuste
9. Tõnu Lukmann
10. Peeter Rehema
11. Toomas Põldma
12. Hans Orru
13. Veiko Sepp
14. Ilmar Part
15. Jane Anton
16. Indrek Ranniku
17. Mati Raamat

1. Indrek Ranniku sissejuhatus

Tänased raskuspunktid Tartu kesklinnas

- läbiv liiklus
- parkimine kesklinnas
- kesklinna autostumisega seonduvad küsimused (kas lubada rohkem jalakäijate tänavaid?)

2. Dago Antovi ettekanne – slaidid

Püstitatud teemad aruteluks:

1. Mida teha kesklinna tänavate läbilaskega?
2. Parkimine ja parkimiskoormus kesklinnas
3. Liiklusohutus kesklinnas

3. Arutelu

Teemapüstitus: Tänavate võrk Tartu kesklinnas

Dago Antov: Kesklinna temaatika kandub üle ka teistesse linna piirkondadesse

Mati Raamat: Täna räägime strateegiatest – küsimus: äkki peaksime rääkima pigem liikleja gruppidest?

- Esmalt üldine pilt – kuidas seda oleks vajalik muuta ja seejärel tulla tänavate võrgu juurde.

Veiko Sepp:

- Oma tegemistes oleme jätkuvalt suhteliselt alguses.
- Eesmärk: kesklinna rohkem elu → Mida siia planeerida? Piirid ja alternatiivid/nende kombineerimise küsimus.
- Töökohad (kasv)
- Eluruumid (kasv)
- Meelelahutus, kaubandus (kasv)

Dago Antovi küsimus: Kas võib olla, et need eelnimetatud (töökohtade arv, korterite arv, kaubandus/meelelahutus) ei kasvagi Tartu keskklinnas?

Veiko Sepp: Täna võiks ikkagi väikse kasvu sisse planeerida.

Indrek Ranniku: Kas praegu on Tartu kesklinna liiklusel midagi viga?

Indrek Ranniku vastab:

1. Vabaduse pst on liialt transiitne
2. Ülikooli tänav on autode tänav
3. Võidusilla alt ei saa inimene läbi

Ilmar Part: Jalakäija liikluse olukord keskklinnas täna mitterahuldav – ruum on liiga väike. Liikluspilt võiks olla jalakäijatele parem.

Veiko Sepp: Keskklinna esteetiline pilt on täna käest ära, keskklinnale sobimatud parkimisalad peaks ära kaduma – keskklinn ei peaks olema avaparklate koht.

Toomas Pöld: Täna on keskklinnas autodele mugav, kas ei peaks olema vastupidine (esikohal jalakäijad/jalgratturid).

Hans Orru: ruumi peaks enam olema.

Tõnu Lukmann: Jutt käib hetkel mugavuste loomisest. Aga mis kaasneb ühe või teise tegevusega? Tartu keskklinnas tuli ettevõtte endisesse postimajja – probleemiks on nüüd parkla. Töötajad pargivad turu taga. Selleks, et tuua keskklinna sisse ettevõtlust ja töökohti, on tarvis keskklinna parkimiskohti.

Peeter Rehema (viitab Tartu Linna ehitusmäärusele): Selle kohaselt on kinnistu valdaja kohustatud parkimisprobleemi lahendama.

Teemapüstitus: sisetransiit Tartus

Tartus on sisetransiidi tõttu probleemkohaks Sõpruse sild.

Hans Orru: Kas on võimalik, et vähendaksime sisetransiiti?

Peeter Rehema: Võimalus on luua töökohad elukoha lähedale.

Tiiu Rõivas jalgratatest ja autode parkimisest: Ülikooli juures on parklad täis (ka jalgratturitele).

Tõnu Lukmann: Kesklinnas on hetkel piisavalt parkimiskohti.

Dago Antov: Kas kesklinnas on parkimisega probleeme?

Dago Antovi teemapüstitus: Jalakäija ja jalgrattur ei tunne end sama hästi nagu autod?!

Peep Margus: Võimalus on kesklinna ristmikud jätta kesklinna kasutajatele, luua ristmike võrgustik – st tuleb rajada alternatiivseid koridore.

Liisa Unt: Tänavate arvelt ei saa kasvu enam juurde lubada.

Mati Raamat: Kesklinnast liigutakse jalgrattaga läbi, sest mujalt ei saa (Marja tänava sild aitaks kaasa).

Dago Antovi küsimus: Kui praegu tehtaks otsus, et kuigivõrd ristmike kraane kinni keerata? Kas seda Tartus aktsepteeritakse?

Mati Raamat: Pigem mitte.

Teemapüstitus: Parkimisest veel.

Tõnu Lukmann: Kui tasuline parkimisala tehti suuremaks, siis ei olnud enam parkijaid.

Dago Antov (Tallinna näitel): Tallinnast väljaspool olevad töökohad täidetakse pigem tallinlastega mitte kohalikega (liikuvus väljapoole suureneb).

Ilmar Part: Pigem on tegu elukoha, kooli ja lasteaia vahelise probleemiga (kui need oleks lähestikku, saaks inimesed toimetada ka autota).

Dago Antovi küsimus: Millised liikumisviisid võiksid siis Tartu kesklinnas suureneda, millised kahaneda?

Ilmar Part: Autoliiklus ei saa oluliselt suureneda.

Veiko Sepp: Nii Turu tn-l kui ka Vabaduse pst-l on ruumi küll.

Peeter Rehema: Kõik paneb paika siiski raha. Kui on kesklinnas suhteliselt soodsad töökohad, elukohad, siis tullakse ka tööle, elama – ja need sihtgrupid vajavad parkimist erinevatel aegadel.

Dago Antov: Päevasel ajal on umbes pooled kohtadest vabad.

Liisa Unt: Näitena Eestist väljastpoolt – tagada kesklinna autodele juurdepääs, kui soovida, et kesklinna midagi planeeritakse.

Jaanus Tamme küsimus: Kus pigem pargitaks – kas tänava all või tänava peal?

Dago Antov: Kui palju on täna Tartu kesklinnas parkimiskohti, mida linn ei halda?

Tõnu Lukmann: Pigem see protsent tõuseb, kuna igaüks tahab juurde tekitada.

Dago Antov: Selle tulemusena – linn ei reguleeri enam hästi liiklust, kuna ei halda ja tulu läheb samuti mujale (Tallinna näitel) – halb, kui Tartus ka nii peaks minema.

Liisa Unt: Nüüd pargitakse eraettevõtja maa peal (Playtechi näitel).

Ilmar Part: Kas „meie“ oleme ka rahul sellega, kui nad pargivad kuskil mujal?

Dago Antov: On ettevõtted, keda kesklinna piirkonda sooviks ja samas nad esitavad oma tingimusi. Sama asi võib juhtuda ka rajatavate eluruumidega – parkimiskohtade järele nõudlus.

Veiko Sepp: Linn hakkaks arendama parkimisteenust.

Dago Antovi küsimus: Kas ja miks nende ettevõtete jaoks on vajalik autoga ligipääsemine?

Tõnu Lukmann: See on inimese mugavuse küsimus – inimesel on oma maja all garaaž ja kaubamajas pargib ka maa-alusesse parklasse – inimene ei taha kõndida.

Dago Antov: Kas me saaksime muuta keskkonda – et ligipääsetavus tagada? Riia tänava näitel: Äkki on midagi Riia tänaval viga, kui inimene ei taha üle Riia tn liikuda.

Peep Rehema: Need on ikkagi üksikjuhtumid, millest oleme rääkinud. Ühistranspordi kasutamine pigem ikkagi suurenev trend.

Dago Antov: Mida võiksime alternatiivina pakkuda?

Mati Raamat (ühe linna näitel): Seal on tihe bussiliiklus – kui vaja ettevõtet suurendada, siis need, kes pargivad, maksavad ise ning kes kasutavad ühistransporti, siis kompenseeritakse. Peame mõtlema, kuidas ühistransport oleks linnale sobiv.

Ilmar Part: need varem kõne all olnud valikud ei ole kõigile kättesaadavad, kõigile on kättesaadav jalgsi ja bussiga liiklus – ka seda peame silmas pidama.

Veiko Sepp: Kesklinn peaks arenema ja järelkult tuleb teha atraktiivseks. Need, kes siia tulevad, on nõudlikud.

Peep Margus: Aga mis sorti ettevõtteid te näete? Või tööstust, kontoreid?

Veiko Sepp: Praegusel hetkel räägime rahvusarhiivi tüüpi töökohtadest.

Ilmar Part: Kui ettevõtte ei toeta kesklinna funktsiooni, siis ei ole see hea. Nt politsei, piirivalveamet jt, kuhu inimesed peaksid kergesti ligi pääsema, võiksid olla kesklinnas.

Mati Raamat: Peame siinkohal mõtlema ettevõtete avalikule funktsioonile (nende ettevõtete puhul, kes kesklinna tulevad).

Peeter Rehema: Riigiametite kolimine kesklinnast välja ei ole nende endi initsiatiiv.

Dago Antovi ettepanek: Räägime veel ühistranspordist.

Indrek Ranniku: Kas me vajame linnaliini bussiterminali?

Dago Antov: Kas see peaks olema täiesti teistsuguse ehitusega?

Indrek Ranniku: Tartus on bussiliinide probleem – äkki on bussterminali mõte õige?

Mati Raamat: Küsimus on tegelikult liinivõrgus, platsi ei ole niivõrd vaja, praegused peatused toimivad.

Veiko Sepp: Bussiterminali on ka füüsiliselt vaja.

Dago Antov (Tallinna Viru bussiterminali näitel): täpselt samad seisukohad/arutelud olid enne Viru bussiterminali rajamist. Ettevõtjad olid alguses bussiterminalile Viru keskuse all vastu, aga see hakkas väga hästi toimima. Töötab tänasel päeval hästi – on kontsentreeritud. Ettevõtja nägi, et linn toob seeläbi kliente ette.

Indrek Ranniku: Linna üldskeem jääb selliseks nagu on, terminali on pigem inimese jaoks vaja, mitte liinivõrgu jaoks. Aga kuhu planeerida ja mis saab kaugliinidest?

Veiko Sepp ja Indrek Ranniku: Maksimum on kaasata linnaliinid ja maakonna lähiliinid.

Veiko Sepp: Bussiterminali kohaks võiks olla vana kaubamaja.

Liisa Unt: tuleks põhiristmikul kraani kinni keerata.

Dago Antov: Aga kui tekitada eraldi bussirada?

Üllar Kaljuste: Küsimus on see, kuidas inimest saada bussi? Buss peab liikuma tihedalt.

Ilmar Part: Intervall peab olema tihe.

Dago Antov: Kui me peaksime vajalikuks ühistranspordi kvaliteeti tõsta, siis mis planeeringu osas tuleks teha?

Üllar Kaljuste: Bussiterminal võib sagedust tõsta.

Peep Margus: Bussiterminali sissesõit võtab just rohkem aega.

Madis Oona: Suured tööandjad on täna Maarjamõisa välja peal.

Tiiu Rõivas (korraldatud autovabast päevast). Linlastelt küsiti, kas te sooviksite et Tartu kesklinn oleks autovaba (küsitlus)? 55% vastas, et kesklinna võiks olla autovaba. Ettepanek: Kesklinn olekski mingis piiris autovaba.

Toomas Põld: Rõhuti ka sellele, et võiks olla ühes tasapinnas, jalakäija ja jalgratturid oleksid vabad liikujad (vaba võimalus kõigil liikuda).

Dago Antov (Londoni näitel): Kui tahaksime, et autoliiklust oleks vähem, siis peaksime autoliiklusele mujal rohkem ruumi andma.

Üllar Kaljuste: Kesklinna piirkond võib olla täiesti autovaba, aga ma pean teadma, kuhu ma auto jätan (peab olema ka mugavus ja kindlus koha suhtes).

Dago Antov: Üheks probleemiks on transiit, mis ei ole hädavajalik kesklinna piirkonnas – võiksime läbivat transiiti vähendada ja tagada ligipääsetavuse kesklinna siiski. Tallinna kesklinna näide: 2/3 on transiit, millele ei ole kesklinnaga seost. Täna on kesklinnast väga mugav läbi sõita.

Veiko Sepp: Küsimus ka selles, kas me kirjutame strateegiasse sisse lahendused väljaspool kesklinna?

Indrek Ranniku: Turu-Riia ristimiku kahetasandiliseks muutmisel ei ole mõtet. Läbivat liiklust tuleb vähendada ja parkimise puhul tuleks haljasaladel maa-alla minna.

Jaanus Tamm: Küsimus on kesklinna tulles alati – kuhu saab auto panna?

Indrek Ranniku: Jalakäijate suunad kesklinna liikumisel ei ole loetavad.

Veiko Sepp: Kui me kaotame parklaväljad ühel hetkel kesklinnas ära, siis küsimus – kus nad siis on?

Dago Antov: Parklate paigutamise küsimus, et parklast tulev liiklus ei tekitaks täiendavaid probleeme (vastupidist efekti). Kaubamaja parkimine sunnib täna just Tartu põhirstmikku läbima.

Mati Raamat: Kui bussiterminal võtab ära suure ala kesklinnast ja kui planeerime erakinnistu peale, siis kohe nähakse selles ka korralikku teenimisvõimalust?

Dago Antov: Läbirääkimiste küsimus – Viru bussiterminali näitel – linn toob ettevõtjatele kliente.

Kas ei peaks mõtlema, et need samad Riia tn bussipaviljonid teha selliseks, et nad oleksid inimestele mugavad?

Dago Antov: probleemi võib lahendada bussiterminaliga, aga tahame, et inimestel oleks mugavam. Võimalusteks on bussiterminal või mõni muu viis, aga igaljuhul on selle järgi vajadus.

Mati Raamat: Tuleks jälgida, et bussiliinidele ei tekiks ka parkimismajade kaudu tõrkeid (ei ole hea, kui võidame mugavuse ja kaotame seeläbi ajas).

Indrek Ranniku: Riia mäelt allamineku terminal on praegu vana kaubamaja. Sellisel juhul terminal Riia tn all.

Dago Antov: Terminali töölerakendamine ei ole nii keeruline, kui esialgu tundub.

Ühendus erinevate linnaliinide vahel väga vajalik.

Mis saab siis kaugliini bussidest?

Indrek Ranniku: planeerimisel on uuringu tellimine TTÜ professoritelt – praegu kõik veel emotsiooni tasandil. Küsimus – miks Sebe ei lase saabudes inimesi kesklinnas maha?

Dago Antov: Me ei saa unustada, et ühistranspordi lahendus kesklinnas (bussiterminal) peaks olema seotud ka kaugliinidega.

Peeter Rehema: Tekivad ka jalakäijate vood, mis ristuvad liiklusega (liiklusohutuse küsimus).

Dago Antov (Tallinna näitel): Viru keskuse juures ümberistumine trammile on liiklusohutuse seisukohast keeruline koht. Sealne fooriga liikluskorraldus hetkel ei tööta.

Dago Antov: Tunnel töötab täna ainult tänu sellele, et bussiterminal on maa-all. Seega jällegi läbimõtlemise küsimus.

Teemapüstitus: Veel jalgsi liiklusest ja jalgratastest

Dago Antov: Kas on linnas kohti, kus võiks kaaluda autoliikluse piiranguid?

Toomas Põld: Märkused Ülikooli tänavalt läbisõitmise kohta.

Peep Margus: Põhjus on see, et Kalevi tn-lt otse läbi Ülikooli tn on mugav sõita Tähtverre.

Dago Antov: See on autoliikluse mugavus.

Toomas Põld: Nii kui loengud lõppevad on Ülikooli tn ja selle ümbrus tudengeid täis.

Dago Antov: Võimalused on: kas jätta nii nagu on/keelata/lubada – aga sellisel juhul ei ole mugav.

Ilmar Part: Jalakäijate mugavus on kesklinna keskkonna teema – „*shared space*” – ei pea lubama transiiti ja parkivad autod ei ole primaarsed kesklinna kasutajad.

Mati Raamat: See ei ole mugav – jalakäija eelistab ala, kus on turvaline.

Mati Raamat: Kõnniteed tuleks teha laiemaks ja et tänavatel ei oleks parkivaid autosid.

Peep Margus: Autod panemegi parkimismajadesse – jõuame samasse kohta välja.

Peeter Rehema: Tänavapinna jagamine tõstab liiklusõnnetuste arvu ja vähendab nende tõsidust. Ma kahtlen, kas need inimesed, kes ostavad korteri kesklinna, peavad seda mugavuseks.

Probleem võib olla ka jalgratturi ja jalakäija vahekord. Jalgratturitele tehakse midagi jalakäijate mitte autode arvelt.

Dago Antov: Teemapüstitus – kesklinn ja kiiruspiirangud. Kuidas tagada väiksemad kiirused väikestel tänavatel? Kui päris kinni ei pane tänavat liiklusele – kuidas muuta tänava keskkonda?

Toomas Põld: Visuaalsete lahendustega – tänava pinnas ja tänava mööbel.

Dago Antov: Rahustatud liiklusega piirkondade väljapakkumine.

Dago Antov: Mis tänavad võiksid sellest väljas olla – st mis ei peaks olema rahustatud liiklusega?

Ilmar Part: Lai tn, Vabaduse pst, Riia tn.

Indrek Ranniku: Vabaduse pst ei pea nii lai olema – jõgi on kesklinnast ära lõigatud.

Dago Antov: Kokkuvõtte – Vabaduse pst, Turu tn ja Riia tn oleksid natuke teistmoodi tänavad – seal mingil määral jääks läbivat liiklust. Kui piisaks ühest reast, siis mis ülejäänud alaga ette võtta?

Dago Antov: Kui palju on kesklinna vaja jalgrattateid?

Madis Oona: Kui on rahustatud piirkonnaga ala, siis jalgrattur saab ka seal aeglaselt sõita koos autodega.

Toomas Põld: Kui on 30km/h kiiruse piirang, siis ei ole vaja jalgratturitele eraldi teed hakata tekitama.

Indrek Ranniku: Toomemäest – kas Toomemäe liiklusega on probleeme?

Ilmar Part: Pigem ühendus kesklinna ja Maarjamõisa vahel – kuidas nüüd seda suunata?

Indrek Ranniku ettepanek: Igaüks paneb kaardile märgi, kus on Tartu kesklinnas probleemsed kohad.

Dago Antov: Kas kuskile on vaja ka puhtalt jalakäijate alasid?

Indrek Ranniku: Aleksandri ja Soola tn.

Veiko Sepp: Mis saab Väike-Turu ringist? On inetu ala ja suleb jõe ala.

Indrek Ranniku: Kas uusi sildasid on vaja?

Indrek Ranniku ja Dago Antov: Parkimise mahtude suurenemisega parkimismajades ei tohiks säiluda parkimine tänavatel (ümbermängimise küsimus).

Kui tänavatelt eemaldatakse parkimine, siis mis selle tänava alaga peale hakata?

Ettepanek: Jalgratta parkimine majade ees/sees lahendada.

Liisa Unt: Selleks, et kesklinnast liiklust ära juhtida, on vajalikud mingid muud kanalid.

Toomas Põld: Teatud suuruses ei saa enam parkimist maa alla planeerida.

Dago Antov: Et oleks linna poolt reguleeritav tegevus ja et vaadataks terviklikku balanssi kesklinnas (kui midagi kuskilt juurde, siis midagi kuskilt ära).

Toomas Põld: Kesklinnas on olulised säästvad liikumisviisid – jalgrataste hoiukohad jne.

Peeter Rehema: Jalakäijate ja jalgratturite alade tekitamise puhul tuleb tingimata tagada häireteenistuste ligipääs. Parkimismajade, bussiterminali planeerimisel tuleb kindlasti ära lahendada ka jalakäijate liiklusvoogude ja muude liiklusvoogude ristumise ohupunktide teema.