

1. Linna sisering

Saime vastuseks oma ettepanekule mitte rajada tartusse siseringi sadamaraudtee koridori, et ÜP käigus analüüsitakse täiendavalt tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maa-ala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalises kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale.

Meil on selle üle hea meel, sest ilma korraliku analüüsita ei ole võimalik leida optimaalsemat lahendust.

Lisaksime omalt poolt mõned aspektid mida peaks meie meelest analüüsis käsitlema:

- Sadamaraudtee kui osa linna tervisevõrgust (mis kulgeb autoliiklusest eraldatud koridorides) – peamiselt siis emajõe ja raudtee ääres, aga ka läbi linna parkide ja haljasalade. Kuidas mõjutaks kaalutavad alternatiivid tartlaste liikumisharjumusi ja tervisespordi võimalusi, ning selle kaudu tartlaste füüsilist ja vaimset tervist ja heaolu.
- Erinevate alternatiivide mõju tartu linna transpordi modaalsele jaotusele – jalgsi, rattaga, autoga ja ühistranspordiga tehtavad sõidud (igapäevased liikumised tööle, kooli, lasteaeda, poodi, koju jne). Selleks on ilmselt vaja jalgsi- jalgratta- ja autoliiklust ja ka ühistranspordi kasutust modelleerida. (Näiteks BRUTUS mudeliga, mida on ka Helsingis kasutatud).
- Erinevate alternatiivide mõju Tartu linna kliima ja energia eesmärkide saavutamisele. Siin tuleb kindlasti silmas pidada modaalsel jaotust ja transpordinõudluse dünaamilisust, millest oli meie alguses ettepanekus juttu.
- Erinevate alternatiivide majanduslik tasuvus ja kallimate alternatiivide puhul nende mõju teiste oluliste infrastruktuuri objektide (näiteks välisring või jalgrattateede põhivõrk) valmimisele (linna rahakott on kahjuks piiratud).
- Ühe alternatiivina tuleks käsitleda võimalust rajada lokaalseid juurdepääsutänavaid vaid sinna kus neid on realselt vaja (kus juurdepääse ei ole võimalik lahendada olemasolevate tänavate baasil).
- Autoliikluse modelleerimist on varem tehtud eeldades, et ehitatakse ka Ropka autosild. Nüüd kus autosilda ei tule oleks vaja teha uus liikluse modelleerimine, et aru saada kas ja kui palju sadamaraudtee trassil sõidutee üldse autoliiklust Karlovast või kesklinnas ümber oleks võimaline suunama ja kas selline investeering oleks üldse mõttekas.
- Analüüsi tegemisse peaksid olema kaasatud oma ala spetsialistid sh. liikuvuse eksperdid.

Palume, et liiklejate koda ja kergliiklusteede komisjoni kaasatakse analüüsi lähteülesande väljatöötamise võimalikult varajases faasis.

2. Kergliikluse tüübid ja põhimõtted

Vastuses Ilmar Pardi ettepanekule on öeldud, et:

Üldplaneeringuga on kavandatud jalgratta- ja jalgteede põhi- ja tugivõrgustik. Lisaks on sätestatud: „Tänavate ja teede ümberehitamisel tuleb rajada kergliiklejatele sõiduteest eraldatud kergliiklusteed.“

Siin tundub, et on midagi sassi läinud:

- esiteks oli ÜP eelnõus kirjas, et üldplaneeringuga on määratud rattateede põhivõrk ja tugivõrk, mitte jalgrattateede ja jalgteede põhi- ja tugivõrgustik. - palun siis täpsustada kumb on õige ja vajadusel lisada ÜP kaartile ka jalgteede põhi- ja tugivõrgustik.
- teiseks kui me juba räägime jalgteede ja jalgrattateede võrgustikest, mis omavahel ju täpselt ei kattu, siis ei ole mõistlik teises kohas jälle rääkida üldiselt kergliiklejatest ega kergliiklusteedest, vaid ikka jalakäijatele mõeldud teedest ja jalgrattaliiklusele mõeldud teedest (mille parameetrid on erinevad) ning jalakäijatest ja jalgratturitest. Palume teksti korrigeerida. (vt. ka järgmine punkt)
- kolmandaks on üldine väide, et kergliiklejatele tuleb rajada sõiduteest eraldatud kergliiklusteed lihtsalt mõttetult olukorras, kus osad linnatänavad on lihtsalt liiga kitsad selleks, et eraldada nii jalakäijad kui jalgratturid mootorsõidukitest (vähemalt siis kui soovime säilitada 2-suunalist autoliiklust). Ka ei ole jalgrattaliikluse eraldamiseks autoliiklusest mingit mõistliku põhjendust - näiteks väiksematel rahustatud liiklusega tänavatel (va. juhul, kui on tegemist jalgrattateede põhivõrguga).

- Kui soov jalakäijad ja jalgrattaliiklus ümberehitatavatel tänavatel sõiduteest eraldada tuleneb murest, et kuidas saavad tulevikus hakkama isesõitvad autod, siis käis see teema juba sel kevadel kergliiklusteede komisjoni listist läbi. Küsimuse peale, et kas isesõitvad autod vajavad oma äärekiividega eraldatud ruumi saime riigikantseleist Marten Kaevatsi käest vastuse, et ei vaja.

3. Jalgrattateede põhi ja tugivõrk

ÜP eelnõus on öeldud, et ÜPs on määratud jalgrattateede põhivõrk ja tugivõrk, aga ei ole välja toodud põhilisi nõudeid ja põhimõtteid nendele kahele erinevale rattateede võrgu tüübile. Kui neid nõudeid ei ole kusagil ÜPs sätestatud, siis ei ole ka võimalik tagada, et ehitatakse välja planeeritud ühtsed ja sujuvad jalgrattateede võrgud. Need nõuded on võimalik üle võtta linna poolt tellitud tööst *“Tartu jalgsi ja rattaga liikumise võrgustikud” 2020 - Heiki Kalberg, Raul Kalvo, Marek Rannala, Tõnis Savi.*, kust pärineb ka ÜPs määratud jalgrattateede põhivõrgu ja tugivõrgu skeem.

Kõige üldisemalt:

- Põhivõrgu kõige iseloomulikum joon on, et kõigil lõikudel on rattaga liikumiseks oma jagamatu ruum.
- Tugivõrgus ei ole alati tagatud rattaga liikumiseks oma jagamatu ruum ja lahendused on paindlikumad aga ülesehitus lähtub sellegipoolest rattakasutaja ohutusest ja mugavusest ja moodustab tervikliku võrgu.

Põhivõrgu ristlõikes on kaks peamist lahendust:

1. Tiheasustuses, kus ristumised (juurdepääsud kruntidele, ristuvad tänavad va ristuv jalgsi- või rattaliiklus) on tihedusega kaks või enam ristumist 300 meetri kohta, on ristlõike lahenduseks ühesuunalised rattarajad või rattateed tänava mõlemas servas. Ristlõike lahenduse põhimõtte määrab vastav skeem (Joonis 8 viidatud töös). Jõe või raudtee läheduses võib kasutada ka kahesuunalist rattateed, kuna ristumiste arv on piiratud.

2. Asustuseta piirkonnas või hajaasustuses (ristumisteta teekond) võib kasutada kahesuunalist rattateed, mis asub ühel pool tänavat või teed.

Rattateede tugivõrk

Rattateede tugivõrk tihendab põhivõrku, parandab juurdepääsu ja võimaldab teha kohalikke sõite tihtipeale vaikemas miljöös. Kohtades, kuhu on planeeritud tugivõrk/jaotusvõrk, tuleb tagada rattaga liikumiseks heal tasemel võimalused. Erinevalt põhivõrgust on tugivõrgus lubatud kasutada ka teiste liiklejatega jagatud liikumisruumi, eelistatud on siiski põhivõrgule lähedased lahendused, kuna need vastavad kõige rohkem rattaga liikujate vajadustele. Sobivad lahendused sõltuvad erinevatest asjaoludest.

Ilmar Part
Tartu liiklejate koda
tartuliiklejatekoda@gmail.com