



Tartu Linnavolikogu

19.05.2022 nr 1-5/09907

Vastus arupärimisele Riia tänava rattateede ja autovabaduse puiestee kohta

Tartu Linnavolikogu liige Silver Kuusik esitas linnavalitsusele arupärimise, mis käsitles Autovabaduse puiestee laienemist Riia tänavale. Arupärimise esitaja peab tänuväärseks, et linn liigub rohelise mõtlemise suunas ja arendab alternatiivseid liikumisvõimalusi. Arupärimise esitaja seab aga kahtluse alla kavandatud konkreetsete meetmete mõistlikkuse.

Vastused Silver Kuusiku arupärimises esitatud küsimustele on järgmised:

1. Milliste tegevustega plaanib linnavalitsus populariseerida Vanemuise tänaval rattateede kasutamist ja mis on nende tegevuste kavandatav maksumus?

Vanemuise tänav on osa ülelinnalisest jalgrattavõrgustikust ja ka selle tänava kasutusaktiivsus ratturite poolt kasvab koos ülelinnale rattakasutuse kasvuga. Mida laiahaardelisem on rattateede võrk, seda turvalisem ja otsesem on ka jalgrataste kasutamine, aidates nii üha enam inimesi n-ö ratta selga. Vanemuise tänav on korralikult rekonstrueeritud tänav, kus on kõigile liiklejagruppidele ette nähtud oma ruum. See aga ei tähenda, et see peaks jääma ainsaks selliseks lähipiirkonna tänavaks, vaid tagatud peab olema tervikuna toimiv võrgustik. Vanemuise tänava rattateede populariseerimiseks täiendavaid tegevusi ei ole hetkel kavandatud.

2. Kas linnavalitsus on kaalunud luua Autovabaduse puiestee näites kordades väiksema liikluskoormusega Vanemuise tänavale?

Linnavalitsus ei ole sellist lahendust kaalunud. Autovabaduse puiestee projekti eesmärk oli nii eelmistel aastatel kui on ka käesoleval aastal luua ajutiste lahendustega olemasolevas keskkonnas ruumilisi muudatusi. Ka eelmistel aastatel küsiti, miks ei võiks Autovabaduse puiestee tegevusi ellu viia Vabaduse puiestee äärsetes parkides ja soovitati mitte tuua tegevusi tänavale. Kuid just see ongi olnud projekti mõte – luua olemasolevas liikluskeskkonnas uusi avaliku ruumi väärtusi. Oluline aspekt on ka koguda informatsiooni lähitulevikus kavandatud püsivate muudatuste elluviimiseks.

3. Kas on vastuolu asjaolus, et linnavalitsus räägib pidevalt vajadusest kiirete ühenduste järele teiste sihtkohtadega, kuid vaatamata võimalustele piirab ja aeglustab oluliselt liiklust linnas endas?

Tartus nagu paljudes teistes linnades on iga aastaga kasvamas autokasutus, mis tähendab seda, et ka linnasisesed ühenduskiirused muutuvad üha aeglasemaks. Selleks, et seda probleemi leevendada, tuleb anda üha enam alternatiivseid võimalusi erinevatele turvalistele liikumisviisidele. Mida rohkem on alternatiive, seda enam saavad inimesed valida erinevate liikumisviiside vahel ja väheneb ka autokasutus. Seeläbi saame tulevikus tagada sujuvamad liikumisvõimalused ja ka madalama õhusaaste ning mürataseme linnakeskkonnas.

4. Kas roheline dogma, mille tagajärjel suunatakse autod kõrvaltänavatele ja/või suureneb oluliselt CO sisaldus ummikute tõttu, ei tundu olevat rohelise mõtteviisi peaideoloogiaga hoopis vastuolus?

Läbi viidud arvamusuuringute kohaselt on tartlased valmis oma liikumisviise muutma turvaliste alternatiivide korral ja käima rohkem jala ning sõitma jalgrattaga. Turvaliste eraldatud ratta- ja

kõnniteede korral soodustatakse vastavaid liikumisviise enam ning autode hulk ülelinnalises liikluses väheneb.

5. Kas on usutavalt ja metoodiliselt analüüsitud autojuhtide ajakulu ummikutes olemise või liikluse suundumise tõttu kõrvaltänavatele?

Linn monitoorib pidevalt ajakulu ja ühenduskiiruse muutusi ajas. Riia tänava läbimise ajakulu muutusi on vaadeldud alates eelmise aasta augustist, kui Riia-Vaksali liiklussõlm oli veel remondis. Autovabaduse puiestee projekti ajal mõõdetakse ka ajakulu muutusi kesklinna ja teiste liikumissuundade vahel nagu Ilmatsalu tänav, Narva mnt, Kreutzwaldi tn, Turu tn, Jõgeva mnt ja Rāpina mnt.

6. Kas on usutavalt ja metoodiliselt analüüsitud kahjusid, kui ummikute tõttu hilineb sündmuskohale pääste- või kiirabibrigaad?

Autovabaduse puiestee lahenduse puhul on pööratud olulist tähelepanu operatiivsõidukite läbitavusele ja lahenduses on jäetud sõiduteeosale piisav ruum, et sõidukitel oleks ruumi operatiivsõiduki eest kõrvale liikuda. Linnavalitsus on kohtunud nii päästeameti, politsei kui ka kiirabi esindajatega ning operatiivsõidukite liikumise küsimused on omavahel läbi arutanud.

7. Kes võtab poliitilise vastutuse, kui inimelu päästmiseks vajalikud sekundid kuluvad näiteks kiirabi seisakule ummikus või ümbersõidule?

Operatiivsõidukite läbipääsemiseks on Riia tänaval ja Vabaduse puiesteel projekti ajal võimalused olemas. Juhime tähelepanu, et ka paaril viimasel aastal toimis liiklus Riia tänaval seoses Riia-Vaksali liiklussõlme ehitamisega kitsenenud tingimustes.

8. Kas paigutades rattatee Riia tänavale, kus ratta kiirus allamäge liikudes oluliselt kasvab, autode liiklusvoog on kõrval ning ratta kasutajad valdavalt kiivreid ei kannu, on läbi kaalutud kõik potentsiaalsed ohukohad? Kes võtab poliitilise vastutuse Riia tänaval tekkiva õnnetuse korral?

Riia tänava liikluslahenduses on kaalutud erinevaid lahendusi, et tagada võimalikud ohutud ristumised. Riia mäest (aga ka Vanemuise mäest ja teistelt sarnastelt laskumistelt) suurtel kiirustel alla sõitmine on kahtlemata üks ohukohti ka täna, kuna kiiresti liikuvad ratturid ja jalutajad jagavad ühist ruumi. Aruteludel politsei, päästeameti ja kiirabi esindajatega ohutuse teemadel tehti ühest küljest ettepanek teatud parempöördeid ajutise liikluskorraldusega välistada ning ühtlasi rakendada meetmeid, mis pööraks ka ratturite tähelepanu hoo mahavõtmisele enne ristumisi. Eelkõige on oluline, et kõik liiklejad üksteisega arvestaksid ja oleksid liikluses tähelepanelikud. Projektalal piiratakse ka liikumiskiirust 30 km/h peale, et tagada suurem turvalisus ja madalam müratase. Riskide täiendavateks kaardistamiseks, hindamiseks ja nende ennetamiseks oleme tellinud ka liiklusohutuse auditi.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Urmas Klaas

linnapea