

## Kristiine ühistranspordisõlme liiklusuuringu eriarvamus töö vastuvõtuaktile

Tallinna Transpordiamet nõustub K-projekt AS koostatud liiklusuuringu vastuvõtmisega, ent amet lisab juurde oma seisukoha uuringu metoodika ja tulemuste osas.

Uuringu koostaja väljendatud lähteandmed töö tegemiseks on korrektsed ning nende baasil kujundatud baas-stsenaarium on samuti korrektne ja tõene. Uuringu lõpp-materjalides on olemas töö lähteülesandega esitatud elemendid ning K-projekti koostatud eskiislahenduste variandid on võimalik võtta aluseks tehniliste lahenduste kaalumisel ning otsuste tegemisel.

Uuringu koostaja on koostanud eskiislahenduste kolm varianti, millest K-projekti andmetel osutus kõige efektiivsemaks versioon üks. Tallinna Transpordiamet on hinnanud ja valideerinud eskiisi variant 1 lahendust tehnilist lahendust oma kasutusel olevate programmidega. Seetõttu saab kinnitada, et eskiisis kavandatud lahendus, sh fooriprogramm, on optimaalne. Sellest tulenevalt saab järeldada, et baas-stsenaariumist tuleneva nõudluse puhul võimaldab eskiisis kajastatud lahendus läbida ristmikulahendust rohkem inimesi eeldusel, et ühistranspordi arv sõlmes kasvab. Muust liiklusest sõltumatu ühistranspordikoridori rajamisel on ühistranspordi kasvu potentsiaal suur.

Tehnilisest lahendusest sõltumata on Tallinna Transpordiametil eriarvamus uuringu metoodika poolelt, mistõttu amet ei saa olla täielikult veendunud uuringus esitatud liikumisenõudluses. Uuringu läbi töötamisel jõudis amet seisukohale, et kõigi tuleviku stsenaariumite hindamisel on kasutatud tänast liiklusenõudlust, mitte makromudelilist tulenevat uut nõudlust. Sellest tulenevalt ei ole ameti hinnangul makromudel ja mikromudel omavahelises seoses, ehk ristmike lahenduste hindamisel on tulemid ebatäpsed. Makromudelil ei ole arvestatud piirkonnas kavandatud liikluslahenduste muutmisega, näiteks Paldiski maantee rekonstrueerimisprojektiga. Sõltumata optimaalsest tehniliselt lahendusest on uuringus esitatud arvnäitajad ebatäpsed ega saa neid kasutada lõpliku kaalutletud otsuse tegemisel.

Uuringus on näidatud ühistranspordi mahu suurendamist, näiteks linnast väljuval suunal on Endla tn suunal kasvatatud 27 ühikult 41 ühikule ning Sõpruse pst suunal 17 ühikult 40 ühikule. Seeläbi on võimalik näidata ühistranspordi kasvu potentsiaali ning tõsta ristmikul inimeste läbilaskvust. Samas analüüsi tegemisel on nõrgalt näidatud sõitjate ning ümberistumiste arvu suurenemine ja potentsiaal. Sellest tulenevalt on ka uuringus nõrgemalt esindatud liikluslahenduse mõju modaalfaotuse nihkele.

Uuringu lähteülesandes oli välja toodud, et kasutatav arvutuslik ühik on inimene. Sellisel juhul kajastub liikluslahenduse hindamisel kõige paremini säästvamate liikumisviiside mõju ning koheselt avaldub erinevate lahenduste mõju inimeste läbilaskvusele. Uuringus on arvutuslikku ühikut kasutatud, ent kajastatud ei ole jalakäijate ega jalgratturite-kergliikurite osa. Sellest tulenevalt ei selgu uuringust täpselt, kui palju läbib ristmikku jalakäijaid ning kuidas mõjutab nende hulk tehnilist lahendust. Tulenevalt tõmbepunktide muutumisest ristmikul hakkab jalakäijate hulk ristmikul mõjutama ootealade suurust ning ülekäiguradade laiuseid, et võimaldada ohutut liikumisruumi kõigile liiklejatele, mitte ainult motoriseeritud liiklusele.

Uuringu lõpp-materjalide seas on esitatud eskiislahenduse nõutud kolm varianti, ent uuringu aruandes ei ole kajastatud, milliseid alternatiive veel kaaluti. Uuringu üheks eesmärgiks oli leida parim võimalik liikluslahendus ning kaaluda kõikvõimalikke lahendusi. Aruandes kirjeldati reguleerimata ringristmikku varianti, mis iseseisvalt on perspektiivitu. Reguleeritud ringristmiku puhul jääb õhku kahtlus, kas lahendust on kohendatud piisavalt, et testida lahenduse toimepidevust. Samuti jääb selgusetuks milliseid lahendusi on töö käigus veel arutatud ja läbi kaalutud, et leida parimat võimalikku lahendust. Näiteks lahendust viia kogu ühistransport Endla tn ühele küljele ning tavatransport teisele küljele tänavat ei ole tõenäoliselt kaalutud.

Tulenevalt uuringu nõrgematest osadest kasutab Tallinna Transpordiamet uuringu tehnilist lahendust täiendavalt piirkonna analüüsiks ning mikromodelleerimiseks.