



Projekt MoMa.Biz

on tänaseks jõudnud oma viimasesse faasi ning selle raames oleks tarvis vaadata kogu projektile tagasi. Projekti uudiskirja viimane number on pühendatudki projekti tulemustele, selle raames läbi viidud tegevustele ja kokkuvõtetele.

Projekti MoMa.Biz tegevuste tulemusena on meil Ropka tööstuspiirkonna jaoks väga konkreetsete meetmetega tegevuste plaan, kuidas optimeerida transpordikasutust, vähendada liiklusega kaasnevat reostust ning suurendada kergliikluse ja ühistranspordi kasutamist.

Projekti põhjendatud tegevuste läbiviimise ja oodatava resultaadi saavutamise eelduseks viisime läbi Ropka tööstuspiirkonna mobiilsuse olukorra hindamine seal tegutsevate ettevõtete töötajate silmade läbi ning koostasime Ropka tööstuspiirkonna mobiilsusolukorra ülevaate.

Teoreetilise baasi tugevdamiseks korraldasime väga populaarseks osutunud koolitustsükli, kus otsustajatele-spetsialistidele räägiti integreeritult lahti mobiilsusküsimusi väga erinevate vaatenurkade alt alates transpordikorraldusest lõpetades transpordikulutustega ja -marketingiga.

SISUKORD

ROPKA TÖÖSTUSPIIRKONNA KERGLIIKLUSE AUDIT.....	2
PAINDLIKUD ÜHISTRANSPORDI LAHENDUSED ROPKA TÖÖSTUSPIIRKONNALE.....	3
ÜLEGABARIIDSETE VEOSTE LIIKUMISTEEDU UURING.....	4
LIIKUVUSKORRALDUS.....	6

Koolitusest vormisime e-õppematerjalid (esitlused ning esitluste salvestised projekti kodulehel).

Projekti üldlahendina töötati välja valmislahendused ettevõtetele mobiilsuskeskkonna muutmiseks ning samuti mobiilsussituatsiooni taseme hindamise süsteem.

Tartus koostati mobiilsusplaan Ropka tööstuspiirkonna transpordisituatsiooni keskkonnasõbralikumaks muutmisel, milles nähti ette järgmised olulised tegevused:

- kergliiklusteede audit koos järgneva realiseerimisega
- paindliku ühistranspordi tasuvusanalüüsi koostamine Ropka tööstuspiirkonnale
- ülegabariitsete veoste marsruutide kaardi koostamine edasise projekteerimise ja logistika korraldamise aluseks
- tööle-koju matkade analüüs erinevate transpordivahendite lõikes - nii jalgsi, jalgrattaga, ühistranspordiga, auto ühiskasutajatele kui ka autokasutajatele, kus võrdlus toodud nii ajalises kui rahalises lõikes
- kampaania säästlike liikumisviiside propageerimiseks Ropka tööstuspiirkonnas kus tavaliste flaieritele ja infomaterjalidele lisaks on toodetud film (vt. <http://tartu.ee/liikumine/>) ja piirkonna ettevõtete jaoks mõeldud võistlus-mäng (<http://tartu.ee/liikumine/mang.html>).

Projekti kokkuvõtteks võib öelda et kui nii põhjalikud plaanid koostada iga probleemse linnaosa liikluslahenduste parandamiseks ja läbi viia neile vastavad tegevused, muutub liiklussituatsioon olulisel määral keskkonnasõbralikumaks. Selle kõigega saab lähemalt tutvuda: <http://moma.biz/tartu/context>.

Mati Raamat
Tartu linnainsener, MoMa.Biz meeskond

ROPKA TÖÖSTUSPIIRKONNA KERGLIIKLUSE AUDIT.

Projekti MoMa.Biz raames viidi läbi audit, et selgitada võimalusi liikuda Ropka tööstusrajooni kasutades kerliiklusvahendeid. Käesolev ülevaade toobki välja Ropka piirkonna ning seda teenindavate kergliiklusteede kitsaskohad ning arengupotentsiaalid, mis selgitati välja auditi käigus.

Jalgsi ja jalgrattaga juurdepääsetavuse ja ohutuse auditeerimise töö on koostatud välivaatluste ning olemasoleva kaardi- ja projektmaterjali põhjal. Auditi tulemusel valmisid ettepanekute ja töömahtude kokkuvõttega seletuskiri ning kaart. Nii juurdepääsetavust kui ohutust hinnati rahuldavale tasemele.

Suuremates liikumissuundades on ühendus olemas ning liikumisteede pidevust katkestavad mõningad üksikud lülid. Liiklutaristu rekonstrueerimine on toimunud komplekselt ja koos sõiduteede rekonstrueerimisega parandatakse ka kergliiklusteede olukorda. Suurimaks miinuseks jalgsi liikumisel on pikad vahemaad, mida soovitatakse tajutaval tasemel lühendada atraktiivse linnakeskkonna loomisega. Ulatuslikumate detailplaneeringute menetlemisel piirkonnas on soovitatav kaaluda kvartalite liigendamist ja jagamist väiksemateks üksusteks ning piirkonna funktsioonide mitmekesistamist. Võrgustiku terviklikkuse eesmärgil tehakse ettepanekud kergliiklusteede lõikude rajamiseks.

Ohutuse osas on puudujäägid peamiselt olemasolevate teede seisukorra osas ning kahes suuremat töömahtu nõudvas sõlmes. Kergliiklusteed asuvad võimalusel eraldatuna sõiduteest ning rekonstrueerimisel on rajatud täiendavat eraldavat kõrghaljastust. Oluline on, et jalgratast oleks võimalik nii retke algus- kui lõpupunktis turvaliselt parkida. Alade planeerimisel ja rekonstrueerimisel on oluline jalgrattahoidjate kavandamine

ja järelevalve nende rajamise osas. Ohutuse suurendamiseks on tehtud ettepanekud teelõikude asfalteerimiseks ja katte uuendamiseks.

Ülekatet vajavad ligi 3100 m jalg- ja jalgrattateid ning 3600 m asfaldipurust kergliiklusteid tuleb asfalteerida. Uusi kergliiklustee lõikusid on vaja rajada ca 2800 m. Katte uuendamisel ja rajamisel tuleb lahendada ka sademevee ära juhtimine. Lisaks on olukorda võimalik parandada auditis loetletud üksikute väiksemate töödega (äärekivide alla laskmine, juurdepääsude remont).

Jalgsi- ja jalgrattaga juurdepääsetavuse ja ohutuse auditi käigus selgus, et olukord nii alale pääsemiseks kui alal liiklemiseks on rahuldav ning viimaste aastatega jõudsalt paranenud. Võru ja Kesk tänavatele jalgrattateede ehitamine ja asfaldipurust kergliiklusteede rajamine Turu, Tähe ja Sepa tänavate äärde on jala- ja jalgratturite liikumisvõimalusi oluliselt parandanud. Uue, kiire ja ohutu ühenduse Ropka linnaosaga loob ka Ringtee pikendamine ja Ringtee silla rajamine, mis seob piirkonna kergliiklusteed Ihaste tee, Anne kanali ja Annelinna siseste kergliiklusteedega.

Et liikumine oleks ohutum ja mugavam teeb audit ettepaneku mõningate täiendavate teelõikude (2800m) rajamiseks ning olemasolevate teede seisukorra parandamiseks (3100 m ülekatet, 3600 m asfaldipurust teede asfalteerimist) ning mõningate väiksemate tööde (äärekivide alla laskmine, juurdepääsude rekonstrueerimine) tegemiseks.

Et inimesel oleks meeldiv vabas õhus viibida peab lisaks headele teetingimustele olema ka mõnus keskkond. Audit soovib suurte kvartalite liigendamist ja sealsete tegevuste mitmekesistamise võimaldamist planeerimisprotsessi läbi ning tänava keskkonna inimsõbralikumaks muutmist haljastuse rajamise, istumise ja jalgratta parkimise võimaluste loomise läbi.

Audit viidi läbi 2012. aasta sügisperioodil ning selle tulemusel valmis seletuskiri koos töömahtude kokkuvõttega ning kaart. Töö valmis koostöös linnaosas igapäevaselt jala liikuvate inimestega



Rekonstrueeritud Kesk tn kergliiklustee.
(Allikas: GoogleMaps)

PAINDLIKUD ÜHISTRANSPORDI LAHENDUSED ROPKA TÖÖSTUSPIIRKONNALE

Paindlikud ühistranspordi lahendused on muutumas üha olulisemaks osaks transpordivõimaluste tagamisest. Nagu erinevate riikide näited ning kirjanduse ülevaated kinnitavad, võivad sellised teenused edukalt toimida ka linnatingimustes. Oluline on kohalikke olusid arvestava teenuse kujundamine.

Projekti MoMa.BIZ raames telliti „Ropka tööstuspiirkonna paindliku ühistranspordi kontseptsioon“. Uurimistöö analüüsiti Tartu linna, eelkõige Ropka tööstusrajooni sobivaid paindlikke ühistranspordi lahendusi. Selleks, et tagada ühtne arusaam, mida antud töö raames selliste teenuste all konkreetselt käsitletakse, on välja toodud paindlike transporditeenuste mõiste ja erinevad kontseptsioonid. Tuleb tõdeda, et kuigi klientide vajadustele paremini kohaldatud, on teenuse korraldamisega seonduvaid aspekte oluliselt rohkem, võrreldes konventsionaalse ühistransporditeenuse pakkumisega. Iga reisisoov võib olla lõpliku teenuse kujunemisel määrava tähtsusega.

Paindlike lahenduste kavandamise oluliseks aluseks ongi kasutajate vajaduste analüüs.

Mõistes, mida perspektiivne reisija tegelikult soovib, on võimalik ka otsustada, kus on kompromissivõimalused majanduslike kaalutluste seisukohalt otstarbekate valikute vahel. Teine oluline lähtekoht on olemasoleva olukorra analüüs nii ühistranspordi pakkumise kui ka maakasutuse seisukohalt. Uurimistöö raames läbi viidud olemasoleva olukorra analüüs näitas ära mitmeid kitsaskohti praeguses ühistranspordipakkumises (ühistranspordiga katmata või halvasti kaetud piirkonnad, ööliinide ebeefektiivne korraldus) ja nõudlust puudutavas andmestikus (liikumiste andmed madala nõudlusega perioodidel ja piirkondades).

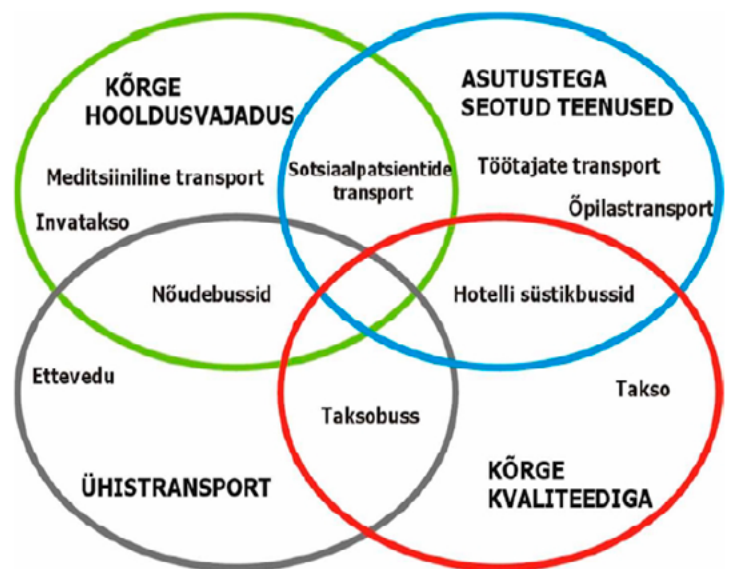
Projekti MoMa.BIZ raames viidi projektialal – Ropka tööstusrajoonis – töötajate seas läbi nende töö ja kodu vahelisi liikumisi ning liikumiskäitumist kaardistav uuring. Muuhulgas küsiti ka nende rahulolu ühistranspordivõimalustega töö ja kodu vaheliseks liikumiseks ning vajalikke muudatusi ühistransporditeenuse pakkumises.

Ühistransporditeenuse puudumine oli MoMa.BIZ küsitluse tulemustele tuginedes probleemiks vähestele Ropka tööstusrajooni töötajatele. Pigem sooviti olemasolevate liinide sõidugraafikute tihendamist ja opereerimisaegade pikendamist. Samas on mitmeid teisi perspektiivseid ühistransporditeenuseid, mida Tartu linnas võiks korraldada pigem nõudepõhiselt. Mõned sellised teenused on ka juba rakenduses, teiste kasutuselevõttu aga piiravad oluliselt seadusandlusega seonduvad

küsimused. Kuna selliste teenuste korraldamiseks ei ole hetkel seadusandlikku alust või teenuse pakkumise legaliseerimise võimalused ei ole üheselt selged, on see tõenäoliselt pidurdanud paindlike lahenduste laialdasemat kasutuselevõttu Eestis. Seadusandlusega seonduv probleem on siiski Euroopa riikides üldine.

Teiseks oluliseks piiranguks on selliste teenuste ressurssimahukus võrreldes tavapärase fikseeritud marsruudiga ühistransporditeenustega: kulud reisija kohta suuremad, rohkem administratiivset tööd, suurem tehnoloogiavajadus, keerulisem nõudlust ja kulud prognoosida, suurem informeerimise ning turundustegevuste vajadus.

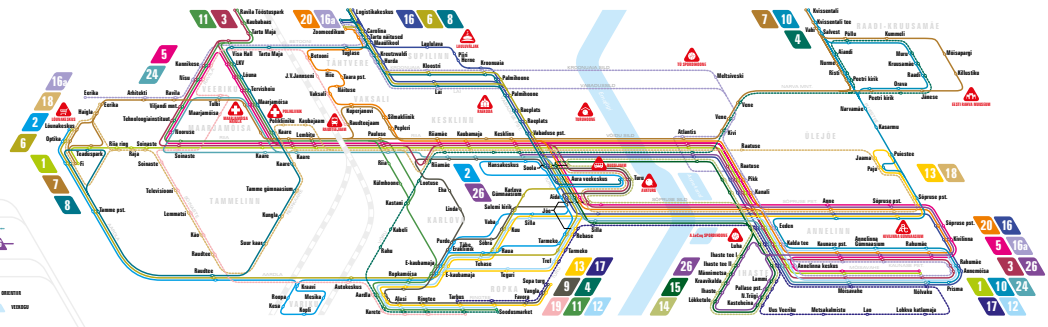
Kui aga sotsiaal-majanduslikel kaalutlustel tundub selline rakendus põhjendatud, siis tuleb arvestada, et iga konkreetne lahendus on unikaalne ning lähtuv konkreetse asukoha ja sihtgrupi spetsiifikast.



Paindlike transporditeenuste peamised turud.
(Allikas: Halden 2006)

TARTU LINNA BUSSILIINIDE SKEEM

01.02.2013 seisuga



ÜLEGABARIIDSETE VEOSTE LIIKUMISTEEDE UURING

Projekti MoMa.BIZ raames teostati Tartu linna ümbritsevate ümbersõiduteede rajamise järgselt suuremõdulise ja/või raskekaalulise veose vedamise piirangute analüüs. Juurdepääsu illustreerimiseks koostati ülegabariidiliste veoste võimaliku liikumise skeem.

Töö eesmärgiks on Tartu linna ringistava ringteevõrgu rajamise järgselt suuremõdulise ja/või raskekaalulise veose ning pukseeritava seadme (edaspidi eriveose) vedu teostatavale sõidukile Tartu linna kõikidesse linnaosadesse juurdepääsu tagamise kontrollimine.

Töös analüüsiti kavandatud (detailplaneeringu, eelprojekti või tööprojekti staadiumis olevaid) töid.

Tartu linna läbiva transpordi vähendamiseks on kavandatud rajada kolm ringteelõiku: Tartu linna läänepoolne ümbersõit, Tartu linna idapoolne ringtee ja Tartu linna põhjapoolne ringtee. Nende kolme ringteelõigu rajamise järgselt on Tartu linn piiratud ringteega, mida saab kasutada nii transiitliikluse Tartu linnast välja suunamiseks kui ka linnaosade vahelise liikluse rahuldamiseks.

Kavandatud liiklussõlmed tagavad liiklejate turvalisuse ja vähendavad riski sattuda liiklusõnnetustesse.

Eritasandiliste ristmike suuremaks puuduseks on asjaolu, et



Vorbuse tulevase mitmetasandilise maanteeõlme asukoht (Allikas: GoogleMaps)

NÜÜD ON LINNA BUSSIDES VÕIMALIK JÄLGIDA ENDA LIIKUMIST KA SKEEMILT

Parimat alternatiivi erasõidukitele pakub hästi toimiv ühistransport. Nii on projekti MoMa. BIZ raames koostatud ja bussidesse üles kleebitud uude lahendusega bussiliikluse skeemid.

Skeemidel on näidatud kõikide bussiliinide marsuudid ja peatused linnas. Olulisena võimaldab skeem jälgida ümberistumise võimalusi liinide vahel ja näha on ka liini liikumise suund. Seem aga on bussides vaba kleepepinna kuhu tõttu linna tegeliku territooriumi suhtes nihkes. Kuna skeem ei ole üks-üheses mõõtkavas linna kaardiga, on selle loetavuse huvides antud tähtsamad orientiirid, nagu näiteks Emajõgi, raudteed, polikliinik, Lõunakeskus, tulevane Eesti Rahva Muuseum.

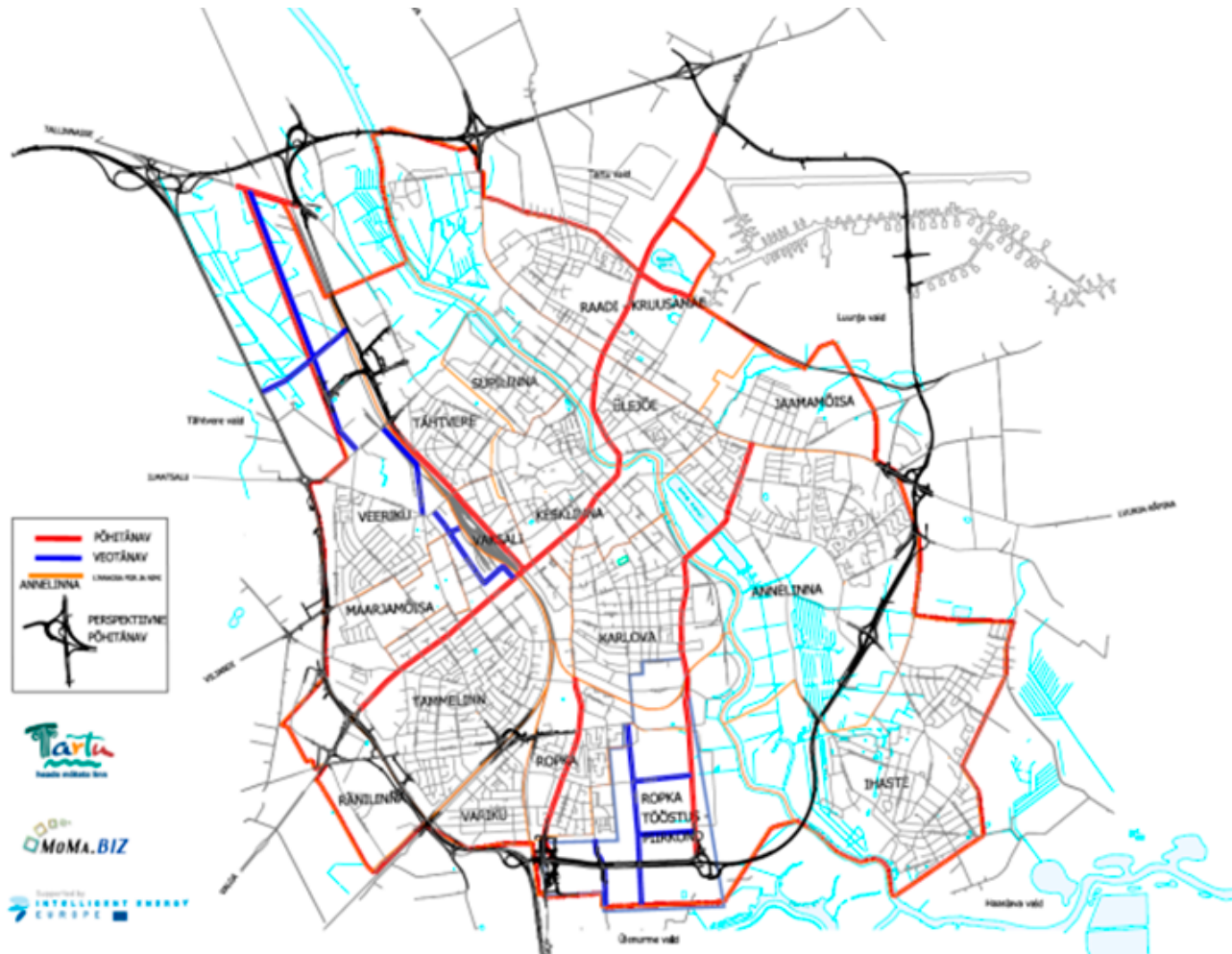
Skeem on üles ehitatud analoogselt suurlinnade metroode skeemidega, kus sõitjal on tänu graafika lihtsusele kerge sõidu ajal oma asukohta määrata. Reaalsed peatuste vahed on mõõtkavaliselt tehtud väiksemaks, kui need tegelikult kaardil olema peaks. Skeem peaks kergendada arusaamist oma marsuudist ja hetkeasukohast linnas just linna külalistel ja neil, kes kasutavad (seni) ühistranspordi harva.

Oleme veendunud, et näiteks pimedal novembriõhtul on vaid peatuste kuulamine enne selle saabumist informatsioonina liiga ühekülgne. Reisijal puudub ettekujutus bussi liikumisest linnas ja endale vajaliku peatuse jälgimine vaid teavituse alusel on väsitavalt tähelepanu nõudev. Siin olemegi toonud bussidesse täiendava info hankimise võimaluse, mis tõstab reisija sisemist turvatunnet ("ma tean, kus ma praegu- novembrikuu pimedal õhtul tegelikul paiknen").

Projekti koordinaatorid loodavad et selline skeem on järjekordne väike samm ühistranspordi kasutusmugavuse tõstmisel.

Indrek Ranniku
LPMKO planeeringuteenistuse juhataja

ÜLEBARIIDILISTE VEOSTE VÕIMALIKU LIIKUMISE SKEEM



paratamatult kehtestatakse viaduktide ning sildade rajamisega piirangud kõrgusgabariiti ületava eriveose liikumiseks teel. Ristmike lahenduste väljatöötamisele peab lähenema komplekselt kõigi ringteel olevate ristmike geomeetriat arvestades.

Tööst selgus, et rajatav ringtee ei võimalda näiteks kõrgusgabariiti ületava eriveosega liigelda Jõhvi–Tartu–Valga mnt ja Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa mnt vahel ei Tartu linna põhjapoolset ega ka Tartu linna idapoolset ringteelõiku kasutades. Samuti ei saa kõrgusgabariiti ületava eriveosega sõita Turu tänavalt mööda Tartu linna idapoolset ringteed (Ropka tööstusrajooni linnaosast) Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa maanteele.

ETTEPANEKUD:

- Et tagada Jõhvi–Tartu–Valga mnt ja Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa maanteede ühendamine nii, et võimalik oleks ka kõrgusgabariiti ületava eriveose transportimine, tuleks muuta kavandatud Vorbuse kergliiklussilla, Vorbuse viadukti, Raudtee viadukti ja Tiksoja kergliiklussilla geomeetriat selliselt, et ringteel oleks tagatud kõrgusgabariit 6m.
- Et tagada kõrgusgabariiti ületava eriveose transportimine Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa maanteel, tuleks muuta Tiksoja viadukti geomeetriat selliselt, et riigimaantee ületaks Tartu linna põhjapoolset ringteed.

LIKUVUSKORRALDUS

Euroopa äri- ja tootmisalad on sageli raskesti ligipääsetavad ning asuvad keskmise suurusega linnade vabadel äärealadel, mistõttu ei ole töökoha ja kodu vahel liikumiseks autole kuigipalju alternatiive. Seepärast on auto peamine ja paljudel juhtudel lausa ainus vahend, mille abil töötajatel on võimalik tööle jõuda.

Äri- ja tootmisalade liikuvuskorralduse projekt MoMa.BIZ tuleneb selliste alade arvu suurenemisest ja vajadusest lahendada liikumisprobleemid. Projekti eesmärk on aidata kaasa säästva liikuvuse edendamisele ning levitamisele Euroopa äri- ja tootmisaladel.

Selleks kaasatakse viie erineva Euroopa riigi (vt kaarti) äri- ja tootmisalad, kus katsetatakse liikuvuskavade väljatöötamist ning rakendamist. Kõigil aladel on võetud kasutusele kaasav lähenemisviis, mille raames kaasatakse liikuvuskavade väljatöötamise ja rakendamise kohalikud sidusrühmad. Projekti raames on läbiviidud tegevuste, projekti tulemuste ja saadud oskusteabe põhjal koostatud juhend, mis peaks juhtima äri- ja tootmisalade tähelepanu kodu ning töökoha vahel liikuvuse küsimustele, julgustama neid alasiid kõnealust lähenemisviisi järgima ja aitama neid selle rakendamisel.

JUHEND

Juhend on koostatud nii algajatest kui ka ekspertidest liikuvuskorraldajate jaoks. Juhend koos liikuvuse hindamise vahendiga aitavad ja suunavad liikuvuskorraldajaid äri- ja tootmisalade liikuvuskavade väljatöötamisel ning rakendamisel. Sellest hoolimata sobib juhend ka äriühingutele, kes soovivad koostada oma individuaalse liikuvuskava – juhendis soovitatud liikuvuslahendused käivad kõigi töökohtade liikide kohta.

Juhend on jagatud kümneks taustinfot sisaldavaks kastiks, millest igaüks käsitletakse erinevat liikuvusteemat, kirjeldatakse parimat praktikat ja tutvustatakse ressursse, mis aitavad organisatsioonil oma liikuvuskorraldust parandada. Materjalid ei ole küll ülejäänud materjalidega otseselt seotud, ent viitavad teiste valdkondade headele tavadele ja soovivad kasutajal kaaluda, mis laadi tuge tema piirkonnas juba pakutakse.

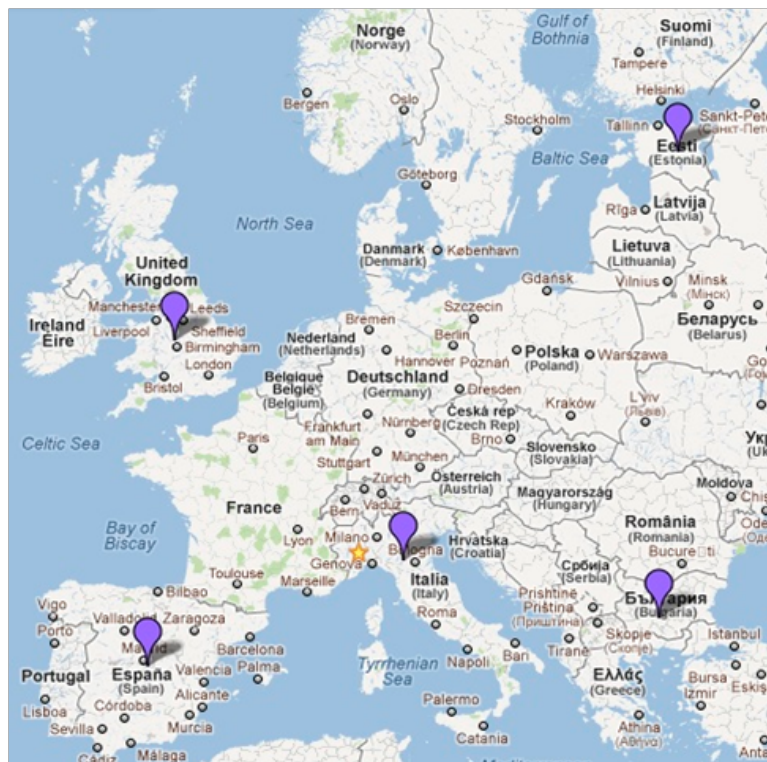
Taustinfos pakutud lahendus parandab äri- ja tootmisalade liikuvuskorralduse põhimõtteid, mida on võimalik piiritleda ning hinnata liikuvuse hindamise vahendi abil.

JUHENDI KASUTAMINE

Juhendi puhul on tegu iseseisva materjaliga, mida saab kasutada liikuvuskorralduse planeerimisel ja rakendamisel. Juhendit täiendab MoMa.BIZi liikuvuse hindamise vahend ja neid soovitatakse kasutada koos.

Juhendist maksimaalse kasu saamiseks soovivad selle koostajad järgida alltoodud korda.

- 1. etapp. Hinnake äri- ja tootmisala/ettevõtet, kasutades liikuvuse hindamise vahendit.
- 2. etapp. Küsitlege töötajaid nende liikuvuskäitumise ja muutuste võimaluse mõistmiseks.
- 3. etapp. Määratlege valdkonnad, millesse sekkuda, et äri- ja tootmisala/ettevõtte liikuvust parandada.
- 4. etapp. Liikuvuskava koostamisel vaadake taustinfot, mis sisaldab mitmeid erinevaid liikuvuslahendusi ja kasulikke ressursse.
- 5. etapp. Uurige, kas kohaliku omavalitsuse üksus / riigi valitsus või muu organisatsioon toetab ja/või soodustab liikuvuskavade rakendamist.
- 6. etapp. Asuge liikuvuskava rakendama.
- 7. etapp. Hinnake äri- ja tootmisala/ettevõtet, kasutades liikuvuse hindamise vahendit.



Kaart: Osalevate äri- ja tootmisalade asukohad

MIDA TÄHENDAB ETTEVÕTTE LIIKUVUSKORRALDUS?

Ettevõtte liikuvuskorraldus tähendab töötajate liikumise (ja kaupade transpordi) analüüsi, parandamist ja seiret eesmärgiga mõjutada nende tööga seotud liikuvuskäitumist ning vähendada autosõite, mille puhul autos on vaid üks reisija.

Ettevõtte liikuvuskorraldust saab hõlpsasti laiendada kogu äri- või tootmisalale, kus ettevõtted teevad ühiste eesmärkide saavutamiseks koostööd, millel on ilmselged eelised:

- töökoormuse jaotus;
- võimalus võtta suurema ulatusega liikuvusmeetmeid;
- kulude jagamine;
- kriitilise massi tekitamine, mis pälvib kohalike sidusrühmade (nt kohalike omavalitsusüksuste) tähelepanu.

KAASAMINE

Üks eduka liikuvuskava eeldustest on kõigi sidusrühmade (alates kõrgemast juhtkonnast ja lõpetades töötajatega) kaasamine kava väljatöötamise ja rakendamise. See lähenemisviis tagab kava vastavuse erinevatele vajadustele ja vaatenurkadele ettevõtte sees, liikuvusmeetmete vastuvõetavuse ning vajalike ressursside eraldamise kava rakendamiseks.

LIIKUVUSKAVA ON KASULIK ABIVAHEND

Liikuvuskava on tähtis liikuvuskorralduse vahend.

Projekti COMMERCE1 raames on leitud, et liikuvuskava eesmärgiks on „muuta ettevõtte tööga seotud sõitude korraldus otstarbekaks. Tegu on sidusate planeerimispõhimõtetega, mis võivad olla vabatahtlikud või kohustuslikud, ent mis on alati koordineeritud. Liikuvuskava algatuste

JUHENDI TAUSTINFOKASTIDE LOETELU

Taustinfo 0. Sissejuhatus - liikuvuskorraldus

Taustinfo 1. Jalgratas

Taustinfo 2. Jalakäija

Taustinfo 3. Ühistransport

Taustinfo 4. Erasõidukite ühiskasutus

Taustinfo 5. Ühisauto või –bussi kasutamine

Taustinfo 6. Autoliikluskorraldus

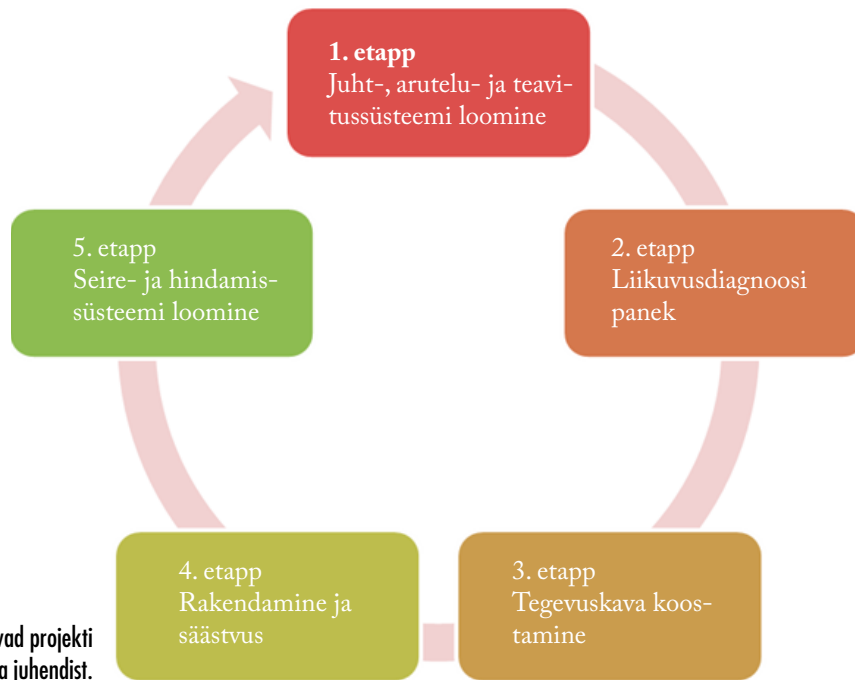
Taustinfo 7. Liikumispuudega inimeste transport

ELI PROJEKTI MAX RAAMES KOKKULEPITUD LIIKUVUSKORRALDUSE MÕISTE

Liikuvuskorraldus on termin, mille all peetakse silmas säästva transpordi edendamist ja autokasutuse nõudluse ohjamist reisijate suhtumise ning käitumise muutmise teel. Liikuvuskorralduse tuum on nn pehmed meetmed, nagu teave ja teavitamine, teenuste korraldamine ja erinevate partnerite tegevuse kooskõlastamine. Pehmed meetmed suurendavad sageli karmide meetmete tõhusust linnatranspordis (nt uued trammiliinid, uued teed ja uued jalgrattateed). Liikuvuskorralduse meetmed (võrreldes karmide meetmetega) ei nõua ilmtingimata suuri rahalisi investeeringuid ja nende tasuvusmäär võib olla kõrge.

eesmärk on piirata erasõidukite kasutust, töötades välja alternatiivsed lahendused: jalgsi liikumine, jalgrattaga liikumine, ühistransport, erasõidukite ühiskasutus ja ühisauto kasutus.”

Ühendkuningriigi transpordiministeeriumi määratluse kohaselt on liikuvuskava dünaamiline protsess, mis kasvab ja areneb aja jooksul ettevõttes ning selle toimimise keskkonnas valitsevate asjaolude muutumise järgi. Tegu ei ole ühekordse ettevõtmisega ega dokumentiga, mis kirjutatakse sahtlisse. See on uue ja parema töö- ja eluviisi algus, arenguprotsess. Liikuvuskava väljatöötamise võib jagada viieks etapiks, mida on kirjeldatud kõrvaloleval joonisel.



Joonis: Liikuvuskava koostamise etapid, mis pärinevad projekti COMMERCE liikuvuskava juhendist.



Suur samm projektimeeskonnale, suur samm keskkonnale. Projekti MoMa.Biz Tartu meeskond. Vasakult: Marju Laur, Peep Margus, Indrek Ranniku, Mati Raamat.