



MAANTEEAMET

Bussipeatuste, platvormide ja – paviljonide rajamise põhimõtted

Investeeringute komitee II

Ingmar Roos

Ühistranspordi osakond

15.10.2014

Töögrupi koosseis

Aivo Salum	Ehitusosakond
Ivo Vallas	Ehitusosakond
Ülo Pormeister	Hooldeosakond
Marten Leiten	Planeeringute osakond
Jaan Saia	Liikluskorralduse osakond
Aini Proos	Ühistranspordi osakond
Ingmar Roos	Ühistranspordi osakond

Mida tegime

- ☐ Soome praktikaga tutvumine
- ☐ Projekteerimisnormidest tulenevate piirangute määratlemine
- ☐ Ühistranspordi teenindustaseme soovituslikest normide läbivaatamine
- ☐ Teede rahastamisest tulenevate võimaluste ja ühistranspordi kasutajate vajadusest tulenevate optimaalsete lahenduste välja pakkumine

Soomes rakendatav juhendmaterjal peatuste varustatusele

Kategooria	I	II	II
Kasutatavus	Peatust kasutavate sõitjate arv > 100 sõitja tööpäevadel - Peamised ümberistumispeatused - Kõige enamkasutatavad kaugliinide peatused	Peatust kasutavate sõitjate arv > 30 sõitja tööpäevadel - Tavapärase elamupiirkonnades asuvad nõudepeatused	Peatust kasutavate sõitjate arv < 30 sõitja tööpäevadel
Peatuse tähis (liiklusmärk)	Alati (jah)		
Nimesilt peatuse tähisel	Kaugliinidel alati		
	Kohalike ja regionaalliinide peatuse läbimise korral alati, muul juhul juhtumipõhiselt		Iga juhul eraldi kaaluda
Liinisildid	Kohalike ja piirkondlike liinide kohta jah, muul juhul vajaduse korral		
Ootepaviljon	Jah	Jah	Ei
Prügikast	Jah	Kaaluda üksikjuhtumi kaupa	Ei
Pink	Jah	Jah	Ei

Soomes rakendatav juhendmaterjal peatuste varustatusele

Sõiduplaani alus	Jah	Jah	Otsus iga üksikjuhtumi põhiselt
Peatuse keskkonna valgustus	Segane tõlge, ilmselt silmas peetud, et vastavalt valgustusvoolu kättesaadavusele lahendada		
Paviljoni sisevalgustus	Paigaldada juhul kui tee valgustuse olemasolust tulenevalt on olemas elektritoite võimalus		Ei
Rattahoidja	Otsus iga üksikjuhtumi põhiselt		
Info ümberistumisvõimaluste kohta (<i>tõlge ligikaudne, võib ka tähendada infot ümbriskonna sihtkohtade kohta</i>)	Otsus iga üksikjuhtumi põhiselt		
Valmidus elektrooniliste teabevahendite paigaldamiseks	Otsus iga üksikjuhtumi põhiselt		Ei

Üldpõhimõtted peatuste rajamisel:

- ☐ Tiheasustusosal tagada lähimasse bussipeatusesse jalgsikäigumaa kuni 1km hajaasustusosal kuni 2km (eeldusel, et ala paiknemine riigimaantee suhtes seda üleüldse võimaldab)
- ☐ Tihedamalt kaaluda peatuste rajamist juhul kui olemasolevatesse peatustesse jõudmiseks ei tagatud ohutuid tingimusi jalakäijate jaoks ja uue peatuse rajamisega saaks lühendada ohtlikul liikumistrajektoorigil (näiteks kitsal valgustamata tee teepeenral) liikumise distantssi vähemalt 30% ulatuses.
- ☐ **Tiheasustusega paikkond** – tihehoonestusega ala, kus hoonetevaheline kaugus ei ole suurem kui 200 meetrit ja kus elab vähemalt 200 inimest.

Väljaehitatava lahenduse määratlemise kriteeriumid:

- ☐ Liiklussagedus (vastavalt Teede projekteerimisnormides määratletud maantee klassidele
- ☐ Bussipeatuses tööpäevadel peatuvate busside arv
- ☐ Peatuse mõjupiirkonnas elavate elanike arv.
 - ☐ Mõjupiirkonna elanikeks loeme kuni 2 km peatuse asukohast elavate elanike arvu vastavalt SA ja rahvastikuregistri andmetele
 - ☐ Bussipeatuse mõjupiirkonnas elavate elanike arvu on kasutatud seetõttu, et uute peatuste rajamise korral ei ole üldjuhul adekvaatselt tuvastatav peatuse kasutajate arv ning ca poolte maakondade puhul ei võimalda olemasolev piletimüügi statistika tegelikku peatuste kasutajate arvu täpselt tuvastada. Probleemiks on ennekõike õpilased ja kommertsliinide sõitjate arv.
 - ☐ Kaaluda võib lähenemist, kus määratleda siiski ka peatuste kasutajate arvu tasemed, mille puudumisel lähtutakse peatuse mõjupiirkonnas elavate elanike arvust.)

Teede projekteerimismeeskonnas sätestatud bussipeatus lahenduste tüübid

Peatuse tüüp	Põhimõtteline skeem	Kõrvalekalle põhisuunast, m	Peatunud autobuss takistab muud auto- ja jalgrattaliiklust	Maantee klass				
				I*	II	III	IV	V
I. Suletud tasku		$\geq 6,0$	Ei	R	H	H		
II. Avatud tasku		3,0–4,0	Ei		R	R	H	
III. Peatus osaliselt sõidurajal		2,0–3,0	Väike takistus ülejäänud liiklusele			E	R	H
IV. Peatus sõidurajal		Ei või tühine	Jah				E	R

Väljaehitatava lahenduse määratlemise maatriks

Mõjupiirkonnas elavate elanike arv ja Peatust läbivate busside arv* ↓	Maantee klass →			
		III klass	IV klass	V-VI klass
< 50 elaniku, kuni 1 bussi väljumine mõlemas suunas tööpäevadel		Tüüp 3 ilma ooteplatvormi ja ootepaviljonita	Tüüp 4 ilma ooteplatvormi ja ootepaviljonita	Tüüp 4, ilma ooteplatvormi ja ootepaviljonita
<200 elaniku, kuni 4 väljumist mõlemas suunas		Tüüp 2 ilma ooteplatvormi ja ootepaviljonita	Tüüp 3 ilma ooteplatvormi ja ootepaviljonita	Tüüp 4, ilma ooteplatvormi ja ootepaviljonita
200-500 elanikku, üle 4 väljumise mõlemas suunas		Tüüp 2, ooteplatvorm, istepink	Tüüp 3, ooteplatvorm, , istepink	Tüüp 4, ooteplatvorm, istepink
üle 500 elaniku, üle 8 ühenduse mõlemas suunas		Tüüp 2, ooteplatvorm ja ootepaviljon*	Tüüp 2, ooteplatvorm ja ootepaviljon*	Tüüp 3, ooteplatvorm ja ootepaviljon*

* tõlgendada selliselt et mõlemad tingimused peavad olema täidetud (mõjupiirkonna elanike arv ja väljumiste arv)

** ootepaviljon paigaldatakse peatuse sellele suunale kus bussile sisenevate reisijate arv moodustab lähemalt 50% kogu peatuse kasutajatest (sisuliselt tõmbekeskuse suunale). Teisele suunale ja väiksema mõjupiirkonna elanike arvuga peatuste puhul võiks kaaluda lahendust, kus Maanteeamet ehitab KOV vastavasisulise taotluse korral välja paviljoni paigaldamise valmiduse, et KOV saaks huvi korral enda kulu paviljoni paigaldada.

Projekteerimisnormidest tulenevad kitsaskohad

- Projekteerimisnormide kohaselt on III klassi teele lubatud tüüp 3 peatust ja IV klassi teele tüüp 4 peatust lubatud projekteerida üksnes erandlikel juhtudel. Tasuks kaaluda nende lahenduste selgemat lubamist juhul kui prognoositav peatuse kasutajate arv ei ole suur ja liiklusohtu vähendatakse täiendavate meetmetega (näit. kiirusepiirang)
- Projekteerimisnormide kohaselt tuleb bussipeatusesse üldjuhul ette näha peatumistasku, ooteplatvorm ja ootekoda. Kui optimaalsete lahenduste tagamiseks sätestada põhimõtted, mille kohaselt teatud nõudluse ja liiklussageduse juures platvormi ja paviljoni rajamist Maanteeamet üldse ei kaalu, siis peaks seda toetama ka projekteerimisnormid.
- Projekteerimisnormides sätestatud platvormi kõrguse nõue (0,2 meetrit) on ajale jalgu jäänud. Nii kõrge platvorm ei ole tänapäeva bussi konstruktsiooni arvestades enam vajalik ja on kohati isegi probleemiks. (näit. Rapla maakonna väikebussid, mille uksi ei olnud võimalik avada platvormi ääres, kuna ukse alumine serv oli madalamal kui platvorm).

Soome lahendus: Platvormita avatud tasku



Soome lahendus: „Säästupaviljoniga“ avatud tasku ilma aeglustusrajata





MAANTEEAMET

Täna