**3.4. Tänava maa-alad, liiklus- ja parkimiskorraldus**
Planeeritud liikluslahendus on esitatud põhijoonisel. Täpne lahendus ja tänava ristlõiked täpsustuvad projekteerimisel. Kogu piirkonna liiklusskeem ja tänavate täpsed lahendused on väljatöötamisel arvestades üldplaneeringu põhimõtteid, seega ruumijaotus võib tulevikus muutuda.

Juurdepääsud krundile on kavandatud Turu ja Lina tänavalt.

Turu tänavalt (Turu tn 27 krundi kõrvalt) on lubatud krundile sisenemine kui ka krundilt väljumine ainult parempöördega. Lisaks on Turu tänava äärse kõrghaljastuse säilimise tagamiseks kavandatud olemasoleva kõnnitee alla tugevdatud kasvualus. Turu-Lina tänavaga ristumine on planeeritud foorjuhitavana. Muus osas Turu tänaval muudatusi planeeringuga ei kavandata.

Lina tänava lahendus on koosatatud vastavalt Roadplan OÜ tööle nr 21074, kus on antud lahendus ka Aleksandri tänava ristmikule, mis on lahendatud tõstetud ristmikuna.

Jalakäijate juurdepääs krundile on kavandatud nii Turu kui ka Lina tänavalt. Eesmärgiga luua tänavaruumi atraktiivsus ja jalgsi liikumisel mugavus, on planeeritud jalakäijate sissepääse hoonesse mitu.

Parkimise planeerimisel on lähtutud standardist EVS 843:2016 ning Inseneribüroo Stratum poolt
koostatud eksperthinnangust (töö nr 2022-T068 “Lina tn 11, Turu tn 23 ja Turu tn 25 kruntide ja lähiala planeeringu liiklusmõju“). Parkimine on lahendatud krundil nii avaparklas (65 parkimiskohta) kui hoone mahus (39 parkimiskohta).

Parkimiskohtade arvutamisel on lähtutud standardis toodud korruselamute ala parkimisnormatiivist, mille kohaselt suurim lubatud parkimiskohtade arv on 104. Antud parkimisenormatiiv kehtis planeeringu algatamisel ja oli aluseks kaubandushoone asukoha valikul. Täna kehtiva Tartu linna üldplaneeringu (kehtestatud 2021) kohaselt asub planeeritav ala linnakeskuse parkimisvööndis, kus parkimisnormatiive tuleb rakendada suurima lubatud väärtusena. Kaubanduskeskuste krundile soositakse toetavalt piirkonna elanikele mõeldud parkimiskohtade rajamist (hoone mahus, katusel, parkimisala ristkasutus jms). Kavandatavatel kaubanduskeskustel on soovitatav tagada parklates ristkasutus st parkimisteenuse osutamine. Planeeringukohase parkla kavandamine kesklinna vahetusse lähedusse aitab täita üldplaneeringu eesmärke, kus olemasolevatel ja kavandatavatel kaubanduskeskustel on lubatud ja soovitatav parklates parkimisteenuse osutamine öisel ajal ning pargi ja kõnni süsteemi arendamiseks kesklinna vahetus läheduses. Parkla asukoht on pargi ja kõnni süsteemi arendamiseks hea, võimaldades kesklinna suunas ohutut jalgsi liikumist nii piki Aleksandri tänavat kui Turu tänavat (seal asuvad ka sobilikus jalakäigukauguses bussipeatused).

Eelnevat arvestades on avaparklas olevatest kohtadest minimaalselt 50 parkimiskohta kavandatud piirkonna elanikele avalikuks kasutamiseks.

Kergliiklejate ja jalgrattaga klientide jaoks on kavandatud mugav ligipääs ning vajalik hulk jalgratta
parkimiskohti. **RENDIRATASTE VÕIMALUS? Kaaluda, lisada**

Edasisel projekteerimisel tuleb tagada liikumis-, nägemis- ja kuulmispuudega inimeste liikumisvõimalused, sh tuleb siseparklasse kavandada nõuetele vastavad invaparkimiskohad.

Parklas tuleb kavandada vähemalt üks laadimispunkt elektriautodele ning projekteerimisel ette näha selleks vajalik taristu.

Nii avaparklad kui ka hoone mahtu kavandatavad parkimiskohad ei tohi olla tänavalt nähtavad, täpsem lahendus antakse arhitektuurivõistluse koosseisus. Vajadusel tuleb vaadete varjestamiseks kasutada täiendavat haljastust, milleks tuleb tagada vastav ruum.

Põhijoonisel (joonis 4) esitatud parkimiskohtade lahendus on kajastatud illustratiivsena, täpne lahendus selgub arhitektuurivõistluse käigus.

Autode ja jalgrataste parkimiskohtade arvutus vastavalt standardile EVS 843:2016 “Linnatänavad” on
välja toodud tabelis 2. Parkimisarvutuse puhul on kasutatud planeeritud hoone võimalikku arvestuslikku suurimat brutopinda.

**Tabel 2. Parkimisarvutus**

Kui ala kasutus ning autode arvukus tänase prognoosi ja infoga võrreldes oluliselt muutub, on
planeeringuga lubatud standardis ette nähtud parkla kohtadega võrreldes väiksema kohtade arvuga
parkla rajamine, kuid selle kohta tuleb projekteerimisel esitada vastav analüüs ning põhjendus.

Kokkuvõtlikult ei ole vastavalt Inseneribüroo Stratum poolt koostatud eksperthinnangule planeeritud kaupluse poolt lisanduva liikluse tõttu ette näha olulisi liikluse läbilaskvuse probleeme. Lina tänava läbimurde rajamisel muutub küll olukord tänasel Lina tupiktänaval, mis mõjutab ka Aleksandri tänava liiklust, kuid planeeritud arenduse mõju on liikluskoormuse kasvule suhteliselt tagasihoidlik, liikluse korraldamiseks ja rahustamiseks on võimalik rakendada liikluskorralduslikke meetmeid.

Planeeringus on leevendava meetmena ette nähtud kasutada liikluse rahustamise võtteid läbiva liikluse piiramiseks, nt piirkiiruse vähendamine, künnise rajamine vms.

**3.13. Planeeringu elluviimise võimalused**

Parima linnaehitusliku lahenduse leidmiseks, kaasaegse keskkonna ja arhitektuurse terviklahenduse tagamiseks tuleb ehitusõiguse realiseerimise eelselt läbi viia vähemalt kolme kutsutud osalejaga kogu planeeringuala hõlmav arhitektuurivõistlus.

Planeeringu realiseerimise eelduseks on krundi Pos 1 kinnistu igakordse omaniku poolt:

1. Lina tänava väljaehitamine, alates Aleksandri – Lina tänava ristmikust (kaasa arvatud) kuni Lina-Turu tänavate ristmikuni (kaasa arvatud);
2. Turu- Lina tänava ristmikule valgusfooride rajamine
3. Turu tänavale (Turu tn 27 kõrval) kavandatud juurdepääsu väljaehitamine;
4. Turu tn kõnnitee alla tugevdatud struktuuriga kasvualuse rajamine koos vajalike kaasnevate tee ehitustöödega.
5. Avaparklast minimaalselt 50 parkimiskoha avalikku kasutusse andmine

Tartu linn ei võta kohustust avalikuks kasutamiseks ette nähtud tee ja sellega seonduvate rajatiste, haljastuse, välisvalgustuse ning tehnorajatiste, sh sademevee kanalisatsiooni (edaspidi rajatised) väljaehitamiseks ega vastavate kulude kandmiseks. Rajatiste projekteerimine ja väljaehitamine on krundi Pos 1 kinnistu igakordse omaniku kohustus. Planeeringukohaste rajatiste välja ehitamise ja parkimiskohtade avalikku kasutusse andmise kokkulepe on sõlmitud enne detailplaneeringu kehtestamist. Avalikult kasutatav Lina tänav tuleb anda peale välja ehitamist tasuta üle linnale.

Planeeringualal mistahes planeeringukohasele esimesele hoonele ehitusloa väljastamise eelduseks on käesolevas peatükis punktides 1-4 toodud rajatiste väljaehitamine ning punktis 5 toodud parkimiskohtade avalikku kasutusse andmise kokkuleppe olemasolu. Enne rajatiste väljaehitamist on Tartu linnal õigus keelduda mistahes hoone ehitusloa väljastamisest planeeringualal. Ehitusloa võib anda enne rajatiste väljaehitamist, kui ehitusluba taotleva krundi igakordne omanik on sõlminud enne planeeringukohastele hoonetele ehitusloa väljastamist lepingu, millega tagatakse hiljemalt esimese hoone valmimise ajaks rajatiste väljaehitamine. Planeeringualal mistahes hoone loetakse valminuks, kui hoonele on väljastatud kasutusluba.

Tehnovõrkude rajamine toimub vastavalt krundi Pos 1 kinnistu igakordse omaniku ja võrguvaldajate kokkuleppele.