

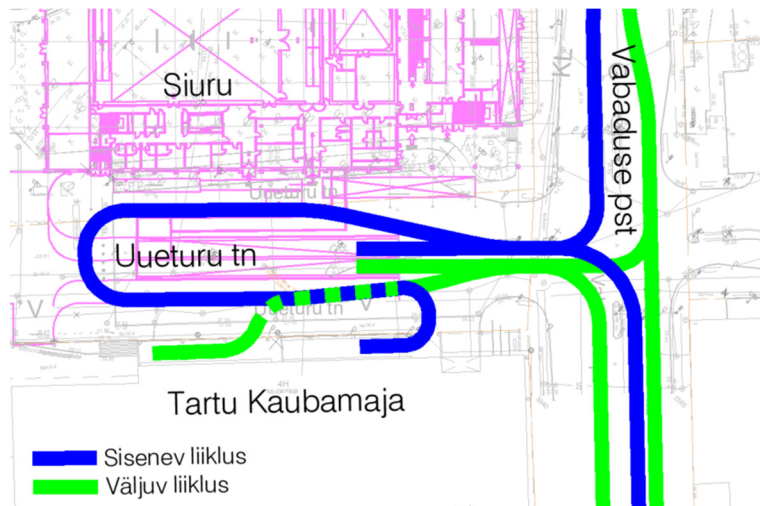
## Hinnang ja ettepanekud Vanemuise tn 1 krundi ja lähiala (kultuurikeskus Siuru) detailplaneeringu liikluslahendusele

Hinnang on koostatud TKM Kinnisvara Tartu OÜ tellimusel, et hinnata planeeringu realiseerumisega kaasnevat liikluskorralduse muutuste mõjusid piirkonnas ja võimaliku mõju Kaubamaja klientidele. Hinnangu koostas Siim Viin (Liikuvusinsener tase 7, kutsetunnistus nr 208761).

### Uueturu tn perspektiivne liikluslahendus

#### Kaubamaja –1 parkimiskorrus

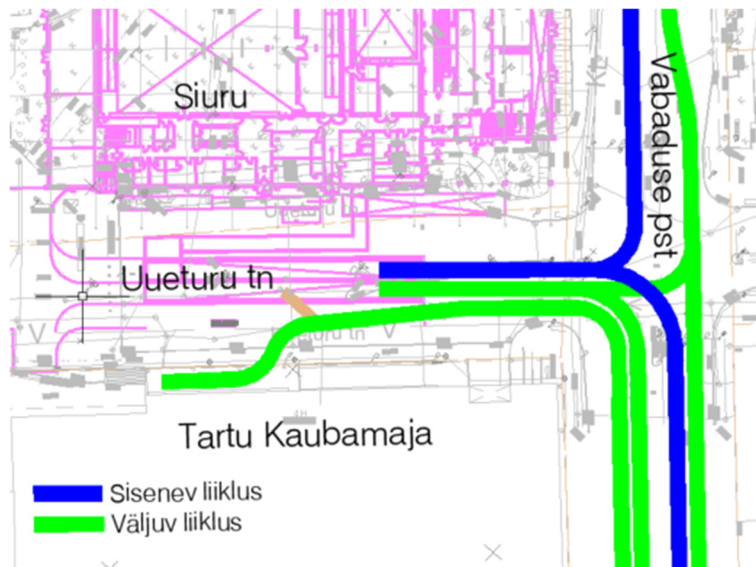
Esimese tähelepanekuna tooks välja, et detailplaneeringu seletuskiri ja joonis ei ole kooskõlas. Planeeringu lahenduses tuleb joonis korrigeerida seletuskirjaga vastavaks, et Uueturu tn juurdepääs Riia tn 1 kinnistu (Kaubamaja) -1 parkimiskorrusele (sisse ja välja liiklus) toimuks Siuru parkla teenindamiseks rajatava panduse kaudu ehk parklad oleksid pandusega maa-alt ühendatud. Jättes Kaubamaja parkla ühendused tänase lahendusega tekitatakse juurde konflikte sõidukite ja jalakäijate vahel (oht varale ja tervisele) ja rajatakse ebavajalike sõiduteid jalakäijate mugavuse arvelt (Joonis 1).



Joonis 1 Planeeritud liikluskorraldus

#### Kaubamaja 0 parkimiskorrus

Planeeringu seletuskirjas on kirjeldatud, et Kaubamaja parkimiskorruste sisse ja väljapääsud on korraldatud läbi planeeritud panduse. Kõrguste erinevusest ja parkla paiknemisest lähtuvalt parkla 0 korruselt panduse kaudu väljapääsu lahendada pole võimalik. Kõrgeima parkimiskorruse (korrus 0) väljapääsuks on vajalik rajada uue liikluslahendusega sobituv maapealne lahendus. Planeeringu joonisel ja seletuskirjas tuleb Kaubamaja juurdepääsud läbi mõelda ja lahendada ohutult toimivana (Joonis 2).

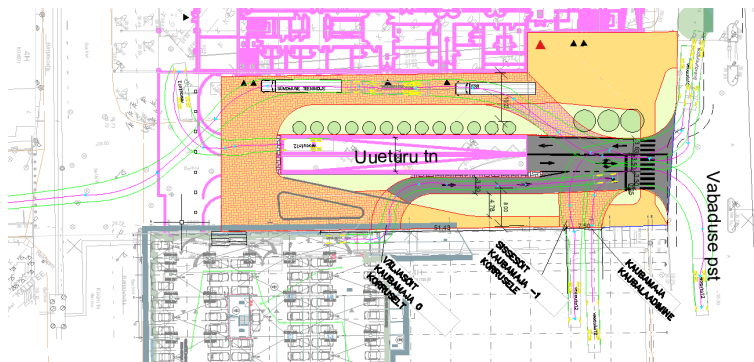


Joonis 2 Turvalisem ja selgem liikluskorralduse lahendus

Kaubamaja –1 korruselt sisse ja väljapääs planeeritud Siuru panduselt

Kaubamaja 0 korruse väljapääs ohutult maapealse lahendusega

Maapealt tuleb tagada ka juurdepääsud Kaubamaja teenindavale transpordile. Järgneval joonisel on kujutatud üks võimalik Uueturu tn liikluslahendus (Joonis 3).



Joonis 3 Uueturu tn liikluslahenduse ettepanek

Rakendades joonisel (Joonis 3) kujutatud liikluslahendust puudub vajadus autodel sõita ümber panduse. Hoonete vahelise ala saab jätta jalakäijatele ja jalgratturitele sobilikuks tänavaruumiks. Toetan keskkonnamõju strateegilises hindamises (KSH) välja toodud mõtet: „Edasisel kavandamisel arvestada Uueturu tänaval ruumijaotusega, mis tagab nii jalakäijate kui ratturite turvalise liiklemise“. Jalakäijatele turvalise liiklemise tagamiseks tuleb leida lühiajalisele parkimisele (kullerid, taksod jne.) sobivam asukoht näiteks Uueturu tänaval Küüni tn ja Ülikooli tn vahel.

### Panduse asukoht

Planeeritud Siuru ja Kaubamaja liiklust teenindav pandus peab asetsema Kaubamaja seinast sellisel kaugusel, mis võimaldaks Kaubamaja parklatest ohutult välja sõita ja

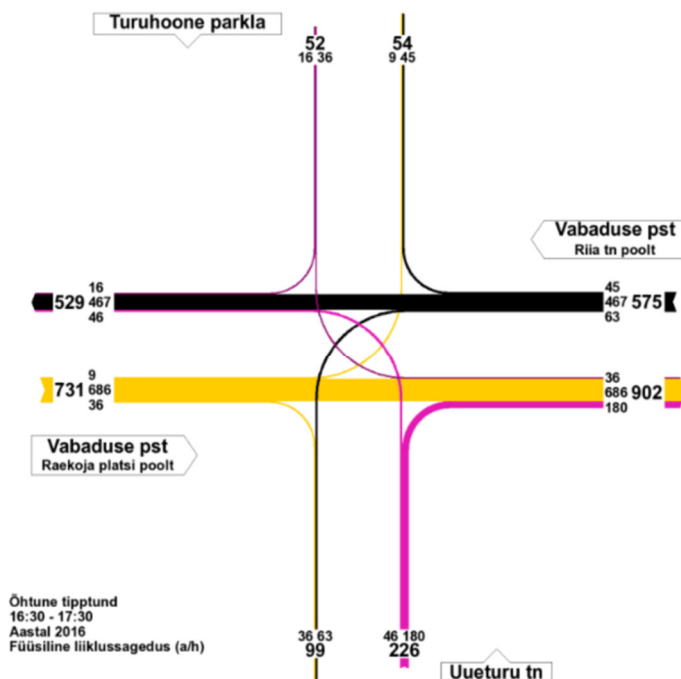
projekteerida Siuru ja Kaubamaja juurdepääsude tunnelite kalded võrdsed. Uueturu tänavale jääb siis Kaubamaja kõrvale Vabaduse pst suunas jalgsi ja rattaga liikumiseks piisavalt ruumi. Panduse mõlemad küljed on linnaruumina võrdse tähtsusega mistõttu peab pandus asuma Siuru ja Kaubamaja vahelisel alal keskel. Tunneli nihutamine võimaldab vastavalt KSH soovitusel kujundada inimhõõtmelisem ja sidusam linnaruum, mis on jalakäijatele ohutu ja meeldiv.

## Siuru sündmustehnika

Edasisel kavandamisel arvestada ka sündmustehnika (ülekandejaamad ja muu sündmuseid teenindav transport) mõistlike liikumisteedega, ning mitte planeerida juurdepääse, mis tekitaksid tavaliselt juhtidele õige sõidusuuna valikul segadust. Ehk sündmustehnika saabumine on ajutine ja selle tarbeks pole vaja rajada täiendavaid parklaid ega sõiduteid, vaid vajalikele liikumisteedele saab rajada tugevama konstruktsiooniga kõnnitee.

## Uueturu tn sõidurajad

Kaubamaja 0 korrus on täna vältimatu ja tulevikus harjumuspärane väljapääs Kaubamaja parklast, kuna asub kõrgemal ja on ostukeskusele lähemal. Selleks et Siurust ja Kaubamajast lahkujad saaksid turvaliselt liigelda ja ei peaks vajaduseta sõiduradasid vahetama tuleks Uueturu tn väljumisele säilitada vähemalt kolm sõidurada (kaks välja ja üks sisse). Vastavalt 2024. a koostatud Riia tn ristmiku läbilaskvuse hinnangule (Liikluslahendus OÜ töö nr: 235102) sooritavad ligi 80% Kaubamajast lahkujaid täna parempöörde.



Joonis 4 Vabaduse pst ja Uueturu ristmiku liiklussagedused (Liikluslahendus OÜ, Töö nr 235102)

Piisav arv sõiduradasid võimaldab fooriprogrammides säästa aega jalakäijatele mugavaks teeületuseks ja võimaldab panduselt ning Kaubamaja 0 korrusel tulijatel parempöört sooritada ilma sõiduraja vahetuseta. Samuti võimaldab lisa sõidurada parandada Liiklusuuringus toodud ristmiku teenindustaset „E”, mis on mittesoovitav ja toob endaga kaasa katkeva liiklusvoo ning sagedased seisakud.







## Liiklusuuringud

### Puudub olemasolev olukord

Planeerigu menetluse raames koostatud liiklusuuringus puudub olemasolevate liiklussageduste ja ristmike teenindustasemete võrdlus tulevikuga Vabaduse - Lai, Vabaduse – Uueturu ja Vabaduse – Turu - Riia ristmikel. Tuleviku selgemaks võrdluseks tuleks liiklusuuringut täiendada olemasoleva olukorra käsitlemisega. Võrdluse puudumisel on käesoleva hinnangu koostamisel võrreldud samal Tartu liikludemudelil baseeruvaid Siuru („Tartu linn, SüKu ja Vabaduse pst liiklusuuring“, Stratum OÜ) ja Tartu 2023 liiklusuuringut („Liikluskoormuse uuring Tartu linnas 2023. aastal ja prognoosid 2040. Aastaks“, Stratum OÜ).

### Liikluskoormuse vähenemine

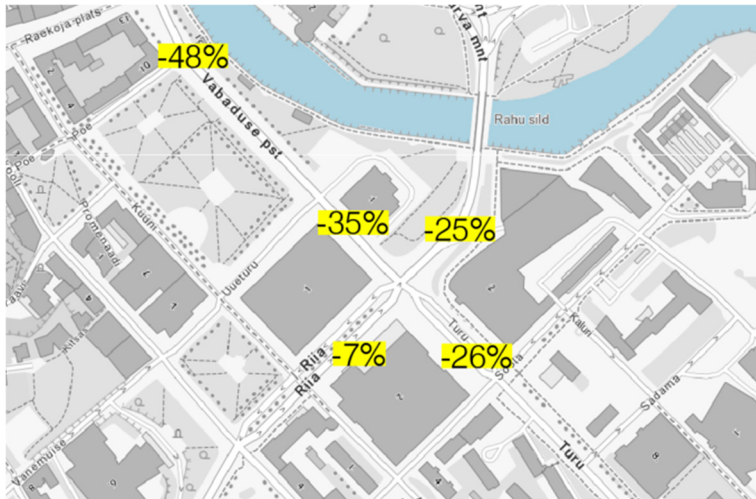
Tartu linna energia ja kliimakava „Tartu energia 2030“ seab Tartu linna eesmärgiks vähendada autoga tehtavate sõitude osakaalu 2030 aastaks 35 protsendipunktini (Joonis 5). Aastal 2018 oli see vastavalt kliimakavale 46%, mis teeb autoliikluse vähenemiseks ligikaudu 1% aastas.

	2003	2008	2009	2013	2018	2030	2040
	45%	41%	36%	28,5%	21,5%	22%	22%
	-	-	4,5%	9%	8%	17%	26%
	25%	22%	31%	21,5%	21,5%	22%	23%
	30%	37%	28,5%	41%	46%	35%	25%
	-	-	-	-	3%	4%	4%
	45%	41%	40,5%	37,5%	29,5%	39%	48%

Joonis 5.1. Liikumisviiside jaotus ja prognoos kuni 2040. aastani

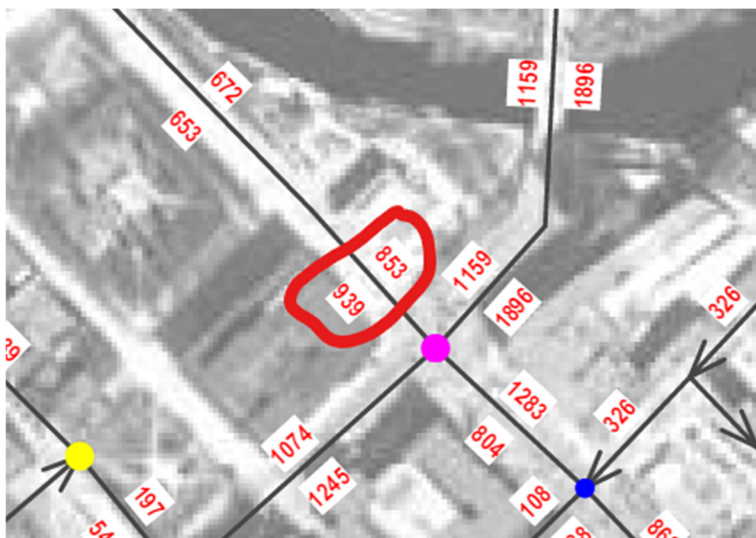
### Joonis 5 Liikumiste osakaalud vastavalt arengukavale "Tartu energia 2030"

Kui Siuru uuringu järgi langeb autoga tehtud sõitude osakaal aastaks 2029 kliimakava kohaselt 6% ja aastaks 2030 tuleb saavutada 35% siis võib liiklusuuringu põhjal eeldada, et tänane autokasutus on ligikaudu 42% kõikidest sõitudest. Sellest arvutusest lähtudes saame liikluskoormuse vähenemiseks Siuru liiklusuuringus ligikaudu 16,7% ( $1 - (35 \div 42) = 0,16667$ ). Kaubamaja ja Siuruga otseselt seotud Vabaduse pst lõigus langes liikludemudelis liikluskoormus ~35% (Joonis 6).

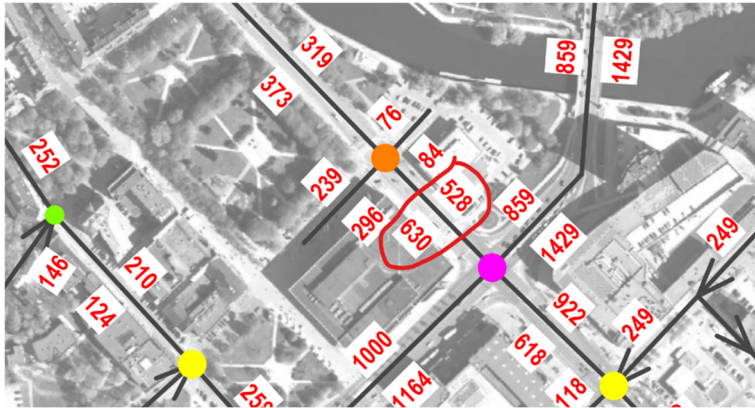


Joonis 6 Õhtuse tiptunni liikluse vähenemine vastavalt Siuru liiklusuuringule (Inseneribüroo Stratum, Tööde nr: 2023-T090 ja 2023-T153 võrdlus)

Võrreldes kahte samale mudelile baseeruvat uuringut on liikluskoormuse osakaalu muutus on kaks korda suurem kui kliimakava ette näeb olukorras, kus teele lisandub uus tõmbepunkt- Siuru. Kahtlemata on Tartu linnal tugev strateegiline plaan autoliikluse vähendamiseks kuid uue kultuurikeskuse rajamine piirkonda suurendab kõikide liikumisviisidega tehtud liikumiste koguarvu, ning läbi selle ka autoliiklust. Modelleerimise tulemusel liiklussageduse vähenemine suuremas mahus, kui kliimakava ette näeb vajab enne planeeringu avalikustamist täpsustamist (Joonis 7, Joonis 8).



Joonis 7 Tartu liiklusuuringus modelleeritud 2023a õhtune tiptund



Joonis 8 Siuru liiklusuuringu õhtuse tipptunni prognoos aastaks 2029

Juhul kui modelleeritud tulemused väljendavad rakendatud kliimakava meetmete tegeliku mõju on kliimakava meetmed jõulisemad kui seda on vaja seatud eesmärkide täitmiseks.

### Uuringut tuleb täiendada

Selleks, et Kultuurikeskus Siuru võimalike mõjusid hinnata piirkonna liikluskoormusele on vaja liiklusuuringut täiendada liiklusloendusega lähimatel ristmikel (Vabaduse - Lai, Vabaduse – Uueturu ja Vabaduse – Turu – Riia). Samuti on vaja hinnata ristmike teenindustasemetete muutuseid võrreldes olemasoleva olukorraga. Siuru liiklusuuringus neid teemasid käsitletud pole ehk uuringu tulemusel pole teada kuidas Siuru lisandumine piirkonda mõjutab.

### Üldiselt

Olemasoleva olukorra kirjeldamisel on seletuskirjas viga, mis võib lugejat olukorda hinnates eksitada. Seletuskirjas korrigeerida sõnastust kuna Vabaduse puiestee pole planeeringualas viie sõidurajaga (Joonis 9).

Vabaduse puiestee on rajatud endisele turuplatsile ning kujundati pärast sõda esindustänavaks, kus vastu võtta vähemalt kaks korda aastas (mais ja novembris) toimunud paraade. Tänapäevane autoliiklus ja kahepoolne parkimine on selgelt liiga suureks liiklusalaks ning tähendab kesklinna väärtusliku avaliku ruumi raiskamist.

Joonis 9 Planeeringu seletuskirja väljavõte

### Kokkuvõtteks

Enne detailplaneeringu vastuvõtmist ja avalikule väljapanekule suunamist tuleb planeeringu liikluslahendus Uueturu tn muuta arusaadavamaks ja ohutumaks. Näidata joonisel Kaubamaja parkla sisse- ja väljapääs -1 korrusele läbi rajatava panduse ja väljumine 0 korruselt maapealsena. Uueturu ja Vabaduse pst ristmikul tuleb liiklusohutuse tõstmiseks planeerida Uueturu tänavast kaks väljuvat sõidurada parempöördeks. Korrigeerida tuleb tunneli asukohta Kaubamajast kaugemale, et

planeeritav linnaruum saaks inimõõtmelisem, sidusam ja ohutum mõlemal pool tunnelit. Täiendada Siuru liiklusuuringut olemasoleva olukorra võrdlusega (Vabaduse - Lai, Vabaduse – Uueturu ja Vabaduse – Turu – Riia ristmikel), et mõista muutuste mõju võrrelduna tänase olukorraga. Selgitada täiendavalt, mis põhjustel väheneb Siuru lisandumisel piirkonda liikluskoormus võrreldes varasemate uuringutega märgatavalt rohkem kui kliimakava ette näeb.