**Arvamus**

**Tartu linnas asuvate Anne 46, 48, 48A kruntide ja lähiala**

**detailplaneeringu liikluskorralduse kohta (AS K&H töö 1784DP08).**

Nimetatud detailplaneeringu lahenduses on esitatud ettepanek Anne 46, 48, 48A kruntide ja lähiala planeerimislahenduse kohta, sealhulgas ka liikluskorralduse lahenduse kohta. Viimane puudutab eelkõige parkimiskorraldust ja juurdepääsuvõimalusi.

Detailplaneering hõlmab maa-ala, mis asub Tartu linnas Anne ja Lõhmuse tänava kontakttsoonis.

Töös on esitatud kaks ettepanekut, mis teineteisest erinevad peamiselt detailides. Nimetatud detailplaneeringus on kavandatud kaubanduskeskuse rajamine säilitades ka olemasoleva kütusetankla.

Esitatud variandid ei erine teineteisest ei maa-kasutuse funktsioonide ega ka oluliste liikluskorraldust mõjutavate parameetrite (näiteks ehitise planeeritud brutopind, parkimiskohtade arv jms) poolest, peamised erinevused on parkimiskohtade paigutuses parklas ning sissesõidu asukoha suhtes Lõhmuse tänavalt.

Liikluskorralduslikus mõttes on mõlemas variandis kavandatud parkimiskohtade arv ligikaudu võrdne (149... 153 kohta), seega ka prognoositav genereeritav liiklusvoog ei erine olulisel määral. Lahenduse kohaselt on kavandatud parkimisalale kaks sissesõitu, üks neist Anne tänavalt, rajades sinna spetsiaalse vasakpöörderaja ja reguleeritud ristmiku ning teine võimalus sissesõiduks on kavandatud Lõhmuse tänavalt, esimeses variandis parkimisala põhjakülje pikenduse lähedalt Lõhmuse tänavalt, teises variandis aga parkimisala keskelt ligikaudu Sarapuu tänava kohalt.

Kui hinnata esitatud lahenduse otstarbekust ja võimalikkust, siis saame lähtuda järgnevatest eeldustest:

* Planeeritud parkla on ca kavandatud ca 150 autole. Kuna on tegemist kaubanduspindadega, siis võib oodata suuremat külastatavust ja seega ka genereeritavat liikluskoormust eelkõige õhtusel tippajal, samuti laupäeval.
* Ligikaudu 150 kohalise parkla maksimaalseks genereeritavaks liikluskoormuseks saab hinnata kuni 100..120 parklasse sisenevat ja sama palju väljuvat sõidukit tunnis. Reaalne keskmine õhtuse tipptunni liikluskoormus jääb aga ilmselt alla 100 auto tunnis kummaski suunas.
* Tänases olukorras on Anne tänava lõik Kaunase pst ja Lõhmuse tänava vahel kasutusel peamiselt juurdepääsu võimaldamiseks Lõhmuse tänavast itta jäävale elamualale. Lõhmuse ja Anne tänavate ristumiskohale on rajatud (mini)ringliiklusristmik.

Peamine kaalutletav liiklusprobleem võib olla seotud eelkõige sellega, kas juurdepääsude asukohad on loogilised ja mõistlikud. Teise probleemina võib tõstatuda küsimus, kas uue detailplaneeringu kehtestamine võib muuta liiklusvoogude jaotust ebasoodsaks.

Üldjuhul saab hinnata, et planeeritav lahendus ei too kaasa väga olulisi liiklusvoogude ümberjagunemisi Tartu tänavavõrgul ja suure tõenäosusega kujuneb rajatav kaubanduspind lokaalse tähtsusega (liiklusvoogude jagunemise mõttes) objektiks. Samuti ei põhjusta kaubanduspinna ja parkla suurus väga suuri liiklusvoogusid, kuigi päris olematuks kasvavat liiklusvoogu ka pidada ei saa.

Oluliseks küsimuseks on ligipääsu võimaldamise lahendus parklale. Kummagi variandi kohaselt leiab see aset vasakpöördega Anne tänavalt reguleerimata ristmikult ja teise võimalusena vasakpöördega Lõhmuse tänavast läbides enne Anne-Lõhmuse ristmiku.

Kui aga hinnata ligipääsulahendust Lõhmuse tänava kaudu, siis võib eeldada teatavat Lõhmuse tänavast idas asuvate kinnistuomanike vastuseisu, sest ilmselt tekitab toodud lahendus, sõltumata lahendusvariandist, teatud määral Lõhmuse tänavale täiendavat liikluskoormust, muidugi vaid lõigule Anne tänavast kuni sisse/väljasõiduni.

Samas aga saab varasemate kogemuste põhjal väita, et isegi kui planeerimislahenduses loobuda üldse sisse/väljasõidu tekitamisest Lõhmuse tänava kaudu ja jätta võimalus vaid üheks sissesõiduks parklasse (otse Anne tänavalt), siis ka selline lahendus võib kaasa tuua teatavaid, osaliselt mittesoovitavaid tagajärgi.

1. Mõistagi vähendab sisse/väljasõidu puudumine ka täiendavalt tekkivat liikluskoormust Lõhmuse tänavas. Samas ei saa selle täiendava liikluskoormuse suuruse hindamisel kuidagi väita, et see tekitaks mingeidki läbilaskvusprobleeme, pigem teataval määral täiendavat ebameeldivust Lõhmuse tänava äärsete kinnistute omanikele.
2. Samas näitavad senised kogemused et ligipääsumarsruudi leidmisel kaubanduskeskuste parklasse kasutavad juhid eelistatult lühemat marsruuti, seega saame prognoosida tunduvalt suuremat liiklust Anne tänava sissesõidu kaudu ja tunduvalt väiksemat- Lõhmuse tänava kaudu.
3. Siiski oleks enam kui ühe sisse/väljasõidu olemasolu soovitav, kuigi mitte Eesti Standardi EVS843:2003 põhjal tingimusteta nõutav. Eelkõige seetõttu, et see võimaldab ootamatute või ettenägematute takistuste (näiteks liiklusõnnetus vms) puhul kasutada alternatiivset võimalust, blokeerimata kogu parkla sisse/väljasõitu.
4. Täiendava alternatiivse variandina võiks kaaluda ka sisse/väljasõidukoha paigutuse nihutamist mõnevõrra lõuna suunas, mistõttu täiendava liikluskoormuse mõju kujuneb teataval määral väiksemaks.
5. Lisaks varitseb Lõhmuse tänavalt sisse/väljasõidu puudumise korral oht, et osaliselt hakatakse Lõhmuse tänavat kasutama parkimiseks kaubanduskeskuse külastamise ajaks, kuna tänavaäärsed parkimiskohad paiknevad küllaltki soodsalt kaubanduskeskuse sissepääsu suhtes, mis tegelikult võib kujuneda suuremaks probleemiks kui täiendav liikluskoormus.

Igal juhul saab väita, et AS K&H poolt kavandatud lahendusvariantide 1 ja 2 prognoositavad liiklusprobleemid ei kujune nii suurteks, et need peaksid oluliselt mõjutama lahendust ja tooma kaasa detailplaneeringu liiklusskeemi muutmise.

Lugupidamisega

Tarmo Sulger

Teedeinsener

Inseneribüroo Stratum

09.07.2010