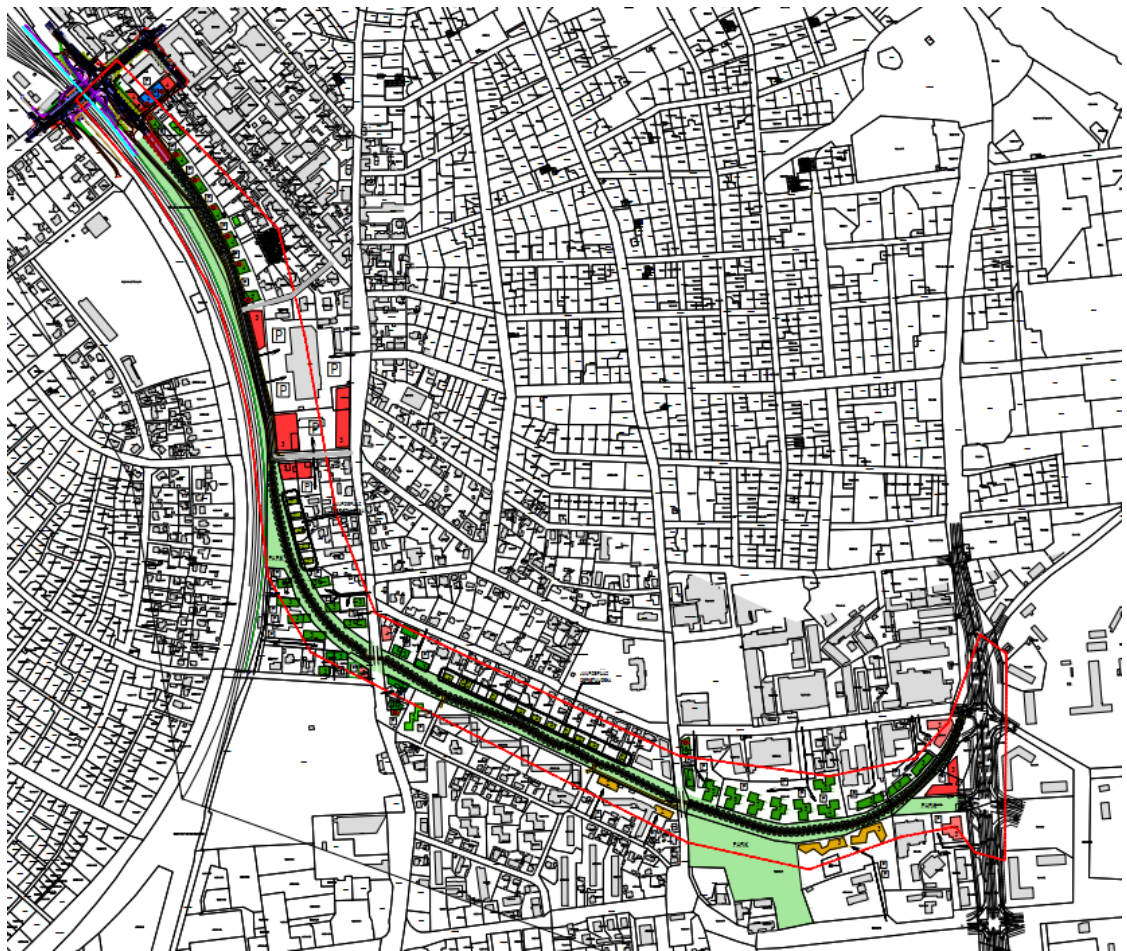


Sadamaraudtee maa-ala tulevast kasutust määrav uuring



Volitatud maastikuarhitekt-ekspert, ruumilise keskkonna planeerija: Heiki Kalberg

Tellija: Tartu linn

Tellija kontaktid: Tartu linn Raekoja plats 3

Tellija esindaja: Peep Margus, 736 1158, peep.margus@tartu.ee

Töö nr: 20124MT3

Kuupäev: 08.02.2021



Sisukord

1	Sissejuhatus	5
2	Kokkuvõte rohevõrgustiku töö osast.....	6
3	Kokkuvõte Tartu linna üldplaneeringu transpordivõrgustiku modelleerimisest ja analüüsist ...	7
3.1	Liiklusnõudlus ja lahendusvariandid	7
3.2	Linna keskmine ühenduskiirus	7
3.3	Sõbra sild	7
3.4	Tartu jalgrattastrateegia rakendamine	8
3.5	Kokkuvõte.....	8
4	Kokkuvõte sadamaraudtee koridori uuringu linnaehituslikest põhimõtetest.....	8
5	Sadamaraudtee koridor 2040	8
5.1	Lõik 1 (Riia - Väike-Kaar).....	9
5.2	Lõik 2 (Väike-Kaar - Võru).....	9
5.3	Lõik 3 (Võru - Tähe)	11
5.4	Lõik 4 (Tähe - Turu).....	11
5.5	Kokkuvõte.....	13





1 Sissejuhatus

Sadamaraudtee maa-ala tulevast kasutust määrav uuring on koostatud ühiselt allolevate ettevõtete ja nende ekspertide poolt vastavalt allolevale jaotusele:

1. sadamaraudtee koridori uuringu põhimõtted rohevõrgustiku osas, AB Artes Terrae OÜ, volitatud maastikuarhitekt-ekspert Sulev Nurme ja volitatud maastikuarhitekt-ekspert ning ruumilise keskkonna planeerija Heiki Kalberg – LISA 1;
2. Tartu linna üldplaneeringu transpordivõrgustiku modelleerimine ja analüüs, Osaühing Stratum, Tarmo Sulger, Reigo Ude, Dago Antov – LISA 2;
3. sadamaraudtee koridori uuringu linnaehituslikud põhimõtted; U-DISAIN OÜ, volitatud arhitekt Uko Künnap – LISA 3.

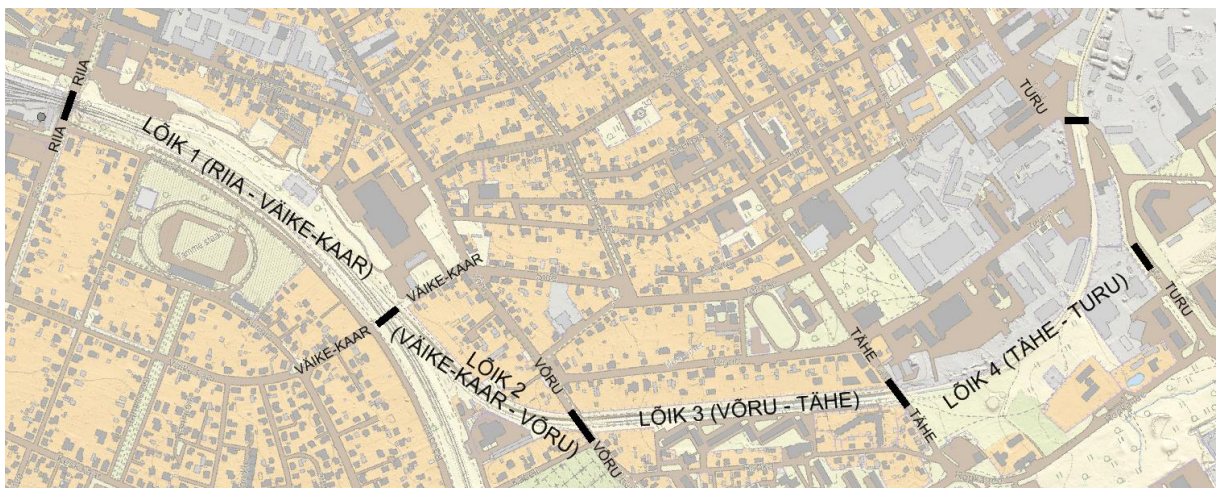
Esitatud tööosades on põhjalikum teemakäsitlus, käesolevasse köitesse on koondatud neist kokkuvõtte ja nende analüüsil põhinev tulem.

Tulenevalt transpordivõrgustiku modelleerimisest kujunes töö algusstaadiumis välja sisuliselt kaks erinevat alternatiivset stsenaariumit:

- A – autoliikluseks mõeldud ühendustänav rajatakse ainult Riia tänavast kuni Väike-Kaare tänavani;
- B – autoliikluseks mõeldud jaotus ühendustänav rajatakse kogu sadamaraudtee koridori pikkuses, Riia tänavast kuni Turu tänavani.

Tulenevalt linnaehituslikust analüüsist tekkis ka kolmas stsenaarium:

- C – autoliikluseks mõeldud ühendustänav rajatakse Riia tänavast kuni Võru tänavani. Seda pakkus esialgu välja ka liiklusanalüüs, sujuva liiklemise tagamiseks.



Joonis 1. Lõikude skeem.

Esimeses lõigus (Riia – Väike-Kaar) on arvestatud, et kergliikluse tee ei lähe raudtee maale, kuid raudtee maale rajatav müratõkkesein jätkub joonel, mis on esitatud Riia-Vaksali ristmiku ehitusprojekti – müratõkkeseina ja kergliiklustee vahelisel maa-alal raudtee maal oleks eririndeline haljastus.

Käesolev töö ei anna seisukohta raudteekoridori eritasapinnalisest ristlõikest. Eritasapinnalisus võib olla tugevuseks võimaldades teha eritasapinnalisi ristumisi ja huvitavamaid rohevõrgustiku lahendusi. Samas võib see olla ka miinuseks, seda nii juurdepääsude tagamise osas kui ka võimaliku lisatäite vajaduse osas samatasapinnaliste ristmike ja mahasõitude tegemise vajadusel.

2 Kokkuvõtte rohevõrgustiku töö osast

Sadamaraudtee koridor omab ökoloogilist potentsiaali linna rohevõrgustiku osana (nii ökosüsteemiteenuse pakkumise kui puhkealade kättesaadavuse seisukohalt) eelkõige piirkondlikul tasandil ühendades Ropka-Tamme kalmistu ja Ropka pargi. Ülelinnaliselt on sadamaraudtee koridoril potentsiaal ühendamiseks raudtee ja Emajõe koridorid, mis võimaldaks parandada ökoteenuste pakkumise võimet ja kvaliteeti linna kesk- ja lõunaosas – selleks tuleb tagada sidusühendus üle Turu tn Emajõe kaldaga ja teiste raudteekoridoridega. Ökoloogiliselt on eelistatumad arendusvõimalused need, mille puhul saab säilitada olemasolevad sidusad ühendused ja luua uusi sidusaid ühendusi naabruskonna rohealadega, sh eramuaiad ja korterelamute haljasalad. Samuti need arendusvõimalused, mille puhul sekkumine säästab maksimaalselt alal välja kujunenud looduslikku taimestikku ning muudab olemasolevat reljeefi on minimaalselt. Stsenaariumi A korral on eeskirjeldatu suures osas tagatud (ühendus Emajõega on väljaspool käsitletavat ala).

Puhkealade kättesaadavuse seisukohalt võimaldaks sadamaraudtee koridori arendamine piirkondliku parema juurdepääs puhkealadele eelkõige Ropkamõisa ja Taga-Karlova elanikele, kellel puudub täna vajalik mahus juurdepääs piirkondlikele puhkealadele (vt Skeem 6). Koridori arendamine mitmeotstarbelise lineaarpargina, mis ei välista transiitset kergliiklust, Pariisi La Promenade Plantee või New Yorki High Line sarnaselt aitaks oluliselt parandada puhkealade kättesaadavust piirnevates asumites. Selline lahendus võimaldaks säilitada reljeefi ja olevat taimestikku ning pakuks ka ökoloogilises plaanis süsteemseimalt toimivat lahendust (suured, pidevad massiivid kahel pool kesket teed). Ala arendamine lineaarpargina oleks puhkeala ökosüsteemiteenuste pakkumise ja piirkonna elanikele puhkealade kättesaadavuse seisukohalt kõige otstarbekam.



Foto 1. La Promenade Plantee - lineaarpark endises raudteekoridoris Pariisis (Sulev Nurme foto).

Sadamaraudtee koridori planeerimine autoliiklusega tänavaks (stsenaarium B) kahandab oluliselt (sisuliselt viib nullilähedaseks) koridori ökoteenuste pakkumise võimet ja välistab ala kasutatavuse mitmeotstarbelise puhkealana. Lisapöörderadadega ristmike ehitamine ei jäta võrgutiku elementidele ruumi ja katkestab sidususe, efektiivne haljastus surutakse kitsasse koridori, mis vähendab ökoteenuste pakkumise võimet.

C-stsenaariumi elluviimisel kaob oluline sidusühendus teiste raudtee koridoridega ning rohevõrgustiku seisukohast lähtuvalt ei tohiks seda teha.

Koridori arendamisel segaliiklusega tänavaks on soovitatav tagada võimalikult paljusid ökosüsteemi tugiteenuseid pakkuv lahendus (eelkõige oleva loodusliku väljakujunenud taimestiku säilitamine, täiendavate elupaikade loomine, isetasakaalustuvad kooslused jne), st planeerida haljastus võimalikult sidusate tervikmassiividena; põhimõte on – mida laiem, seda parem, mida vähem katkestusi, seda parem. Kättesaadavus parandamiseks planeerida täiendavaid puhkevõimalusi (nt erineva eesmärgiga taskuhaljakud). Kirjeldata on kompromisslahendus, mis ei ole võrreldav A-stsenaariumiga.

3 Kokkuvõte Tartu linna üldplaneeringu transpordivõrgustiku modelleerimisest ja analüüsist

3.1 Liiklusnõudlus ja lahendusvariandid

Sadamaraudtee koridoris sõidutee realistlike lahenduste (samatasandilised reguleeritud ristmikud) puhul ei ole võimalik Sadamaraudtee koridori potentsiaali täies pikkuses ära kasutada. Seega ei ole oluline autoliiklusega tänavat rajamine Sadamaraudtee koridori kogu pikkuses, vaid pigem teatud lõikudel. Olulisemad ja suurema liiklusemõjuga on Sadamaraudtee lõigud 1 ja 2 (Ria tn kuni Võru tn). Sadamaraudtee lõik 4 (Turu-Tähe) võiks olla vajadusel ainult juurdepääs lõiguga külgnevale alale. Sadamaraudtee lõigu 3 (Võru-Tähe) järele puudub praktiline ja funktsionaalne vajadus.

3.2 Linna keskmine ühenduskiirus

Jalgrattastrateegia rakendamise stsenaariumi STS2.1 puhul on tulemused ühesed: Sadamaraudtee koridori kavandatud tee, ükskõik milline (kõik variandid jalgrattateest kuni kohaliku jaotustänavani) ei muuda Tartu keskmist ühenduskiirust. See oleks arusaadav sõiduteega variantide JP, KJT ja KJT+ puhul. Kuid erinevust ei ole ka variandi jalgratta- ja jalgte (JRT) juures, kus autoliiklusele avatud tänavat ei ole. See tähendab, et kogu Tartu liiklusele tervikuna puudub jalgrattastrateegia rakendamise puhul Sadamaraudteele kavandatud autotänavat mõju. Kui mõju ei ole, tekib küsimus selle tänavat rajamise vajalikkuses.

Eesti üldise autostumise stsenaariumi 1 puhul annab Tartu keskmine ühenduskiiruse osas halvima tulemuse variant JRT (jalgratta- ja jalgte) ning võrdselt vähesel määral parema tulemuse autotänavaga variandid (JP, KJT ja KJT+). Vahed ei ole suured ehk tugevat eelistust mõnele autoliiklusega tänavat variandile on anda raske.

3.3 Sõbra sild

Sõbra sild jagab ümber peamiselt Sõpruse silla liikluse ning ei ole tugevalt seotud Sadamaraudtee koridori planeeritud tänavat liiklusega. Sadamaraudtee koridori planeeritud tänavat ja Sõbra silda võib käsitleda eraldiseisvate objektidena. Põhimõtteliselt kaob Sõbra silla rajamisega Sõpruse sillal vajadus 2+2 sõidurajaga ristlõike järgi ehk vabanenud ressurs on võimalik anda näiteks kergliiklusele või ühistranspordile. Modelleerimine näitas, et Sõbra silla liiklus jaotub Turu tn poolses otsas laiali kohalikele tänavatele ehk sillal puudub loogiline jätk. Probleemi ei lahendanud isegi Sadamaraudtee koridori tänavat variant KJT+ (kohalik jaotustänav, otse sillale), kus olid loodud head tingimused

Sadamaraudtee koridori kasutamiseks. Olukord on põhimõtteliselt sarnane Sõpruse sillaga, kus samamoodi ei ole Karlova pool magistraaltänaval loogilist jätku.

3.4 Tartu jalgrattastrateegia rakendamine

Tartu jalgrattastrateegia stsenaariumi STS2.1 rakendamisel peab tegelema autode keskmise ühenduskiiruse tõusuga. Probleem seisneb selles, et vastavalt jalgrattastrateegiale peaks aastal 2040 jalgrattaga liikumine olema kiirem, kui sõiduautoga. Kuna modelleerimised näitavad stsenaariumis 2.1 autode keskmiseks ühenduskiiruseks 39,2 km/h, siis seab see ohtu jalgrataste kasutamise (autoga on hea ja kiire sõita!). Seega peab jalgrattastrateegia rakendamine, seal toodud eesmärkide täitmiseks, käima paralleelselt sõiduautode kiiruse alandamisega.

3.5 Kokkuvõte

Sadamaraudtee koridori kavandatava tänava osas on modelleerimiste põhjal eelistus kahel variandil: jalgratta- ja jalgteed variant JRT ning juurdepääsutänav (JP) variandil 1., 2. ja 4. lõigul. Otsus, kumb variant valida on pigem liikluspoliitiline ning Tartu linna liikumisvajaduste osas suunda näitav. On ilmne, et samatasandiliste liikluslahenduste kasutamise puhul ei ole võimalik Sadamaraudtee potentsiaali autoliikluse tarbeks ära kasutada isegi Sõbra silla rajamisel. Arvestades soovitud suundumusi liikumiste modaalkaotuses, pole see ka vajalik.

4 Kokkuvõte sadamaraudtee koridori uuringu linnaehituslikest põhimõtetest

Põhimõtteliselt on positiivne linnaehituslik areng võimalik mõlema variandi puhul.

A variandi (autoliiklus Riia ja Väike-Kaare tänavate vahel) puhul tekib rohelisem ja seega ka parem elukeskkond ning suuremat rõhku saab panna elamuarendustele. Rohekoridori äärne tekkiv elukeskkond on väga hea ja kruntidele kõrget lisandväärtust loov – mõnes mõttes võib seda võrrelda jõe kaldal elamisega. Hea roheline kergliikluskoridor koos selle ristumispunktides olevate ühistranspordipeatustega loob ka võimalused väikeettevõtlikele teenuste pakkumiseks seda nii kohvikute, väikebüroode kui ka vähese kaubakäibega teenuste pakkumiseks – on võimalik, et Tartu linna tekib täiesti omamoodi tänavakeskkond, mida seni ei ole olnud.

B variant (autoliiklus Riia tänavast Turu tänavani) annab linnalikult mitmekesisema, rohkemate äriefunktsioonidega rikastatuma, aga vähem rohelise keskkonna. Selle stsenaariumi puhul ei saa rääkida enam jõulisest atraktiivsest linnaosast läbivast rohekoridorist ja sadamaraudtee koridori tuleb käsitleda pigem haljastusega tänavana. Küsitav on, kas on vajalik sellises mahus (sadamaraudtee koridori pikkuses) äripindasid. Lisaks võib arutleda kas magistraaltänav võimaldab mahapöördeid ja parkimist ning kuidas suudetakse lahendada eri tasapindadega seonduv.

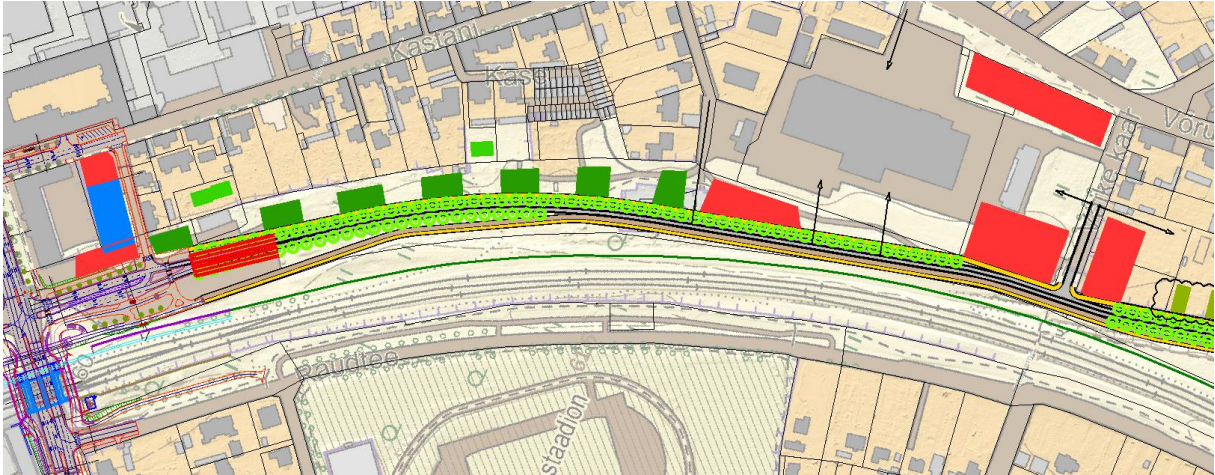
C variant on segu kahest eelnevast, erinevus seisneb Väike-Kaare ja Võru tänav vahelises lõigus ja ka tulemus on midagi vahepealset. C variant loob suuremad eeldused Kabeli tänav pindade kasutuselevõtuks.

Kõiki asjaolusid arvesse võttes on stsenaariumite linnaehituslik paremusjärjestus A, C, B, aga samas pole hinnanguline vahe eri stsenaariumite korral väga suur.

5 Sadamaraudtee koridor 2040

Sisuliselt osutub Sadamaraudtee tuleviku üle otsustamine küsimuseks, missuguses lõigus võiks olla ainult kergliiklus ja missuguses lõigus juurdepääsutänav autoliiklus. Läbivat transiitkoridori (stsenaarium B) ei toeta ükski uuringu osa.

5.1 Lõik 1 (Riia - Väike-Kaar)

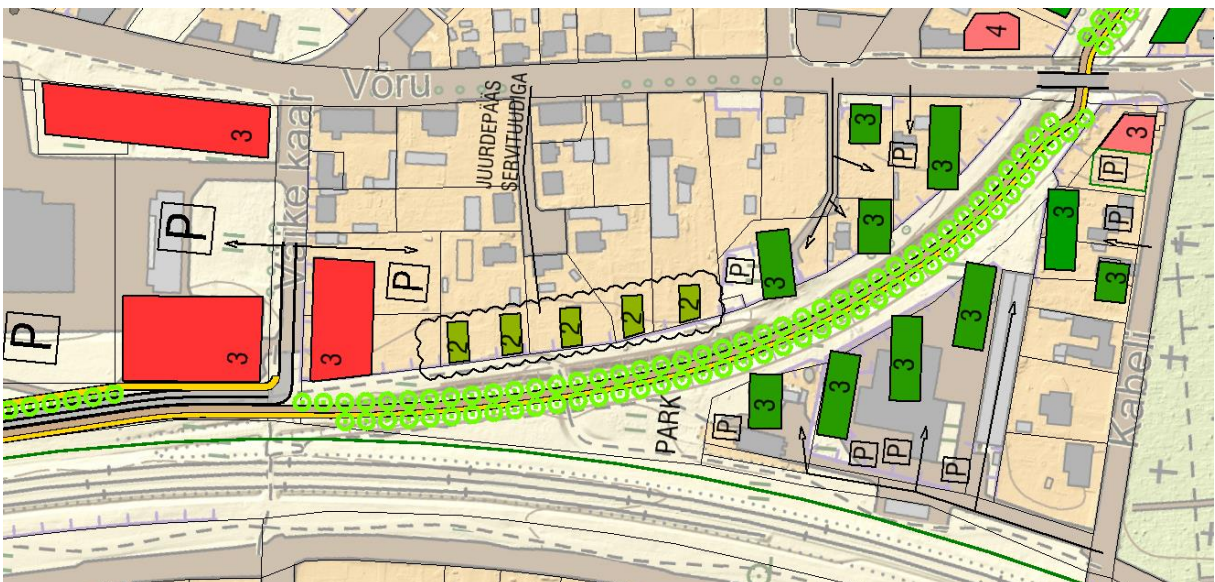


Joonis 2. Lõik 1, stsenaariumid A&B.

Lõik 1 saab olla autoliiklusega tänav, selle äärde mahub nii hoonestus kui ka roheline koridor; juurdepääsud hoonestatavatele kruntidele saavad olla kavandatavalt tänavalt. Võimalik on veel ka Kastani ja Kase tänava äärsete kruntide täiendav hoonestamine juurdepääsuga nimetatud tänavatelt. Vajalik on välja selgitada raudteetaristu omanikuga, kas raudtee maal müratökkeseina ja kergliiklustee vahel saab olla haljastus. Väike-Kaar tänava ristmiku lähedal on koridori kitsaim lõik, mis ei võimalda lisapöörderadasid teha (ilma maad juurde võõrandamata). Selle tänavalõigu väljaehitamine vähendab nii Kastani kui Filosoofi tänava liiklust.

Lõik 1 puhul ei ole valikutes konflikti ning alale on võimalik teha nii rohekoridor kui ka 1+1 radadega autoliiklus. Lisaks ühel pool tänavat vähemalt kolme meetri laiune jalgrattatee ning eraldusribaga eraldatud vähemalt kahe meetri laiune kõnnitee, teisel pool tänavat vähemalt kolme meetri laiune kõnnitee.

5.2 Lõik 2 (Väike-Kaar - Võru)



Joonis 3. Lõik 2, stsenaarium A.

Lõik 2 kergliiklustee stsenaariumi korral on uute hoonete tegemisel vajalik juurdepääs tagada läbi Võru ja Kabeli tänava kruntide. Kergliiklustee võimaldab jätta piisavalt ruumi ökosüsteemiteenuse pakkumiseks, samuti parendab linearpark puhkealade kättesaadavust. Rohelise koridori äärsetele hoonetel on kõrgem väärtus rohelisest „jõest“ tuleneva tõttu, suurem potentsiaal on

väikeettevõttele jalgsi ja rattaga liikuvate rohelise koridori „klientide“ tõttu, kellel on lihtne pääseda äridesse.



Joonis 4. Lõik 2, stsenaarium B/C.

Lõik 2 autotee stsenaariumi korral on võimalik juurdepääs hoonetele tagavalt, ohuks võib olla kruntide paiknemine kurvi siseküljel. Kabeli tänava „kolmnurgale“ loob see paremad eeldused äripindade tegemiseks. Autoliikluse koha pealt omab see koos lõiguga 1 suuremat mõju, vähendab Filosoofi ja Kastani tänava liikluskoormust. Arutada võib, et juurdepääsutänav muutub tegelikult transiitjänavaks ühendamiseks teisel pool Riia tänavat olevaid Kastani ja Vaksali tänavat ning Võru tänavat. Hoonetel on väiksem väärtus, kuna asuvad suurema autoliiklusega tänava ääres, väikeettevõtete teenustänav iseloom on tõenäoliselt väiksem, kuna inimestel pole põhjust neisse sattuda (jalakäijad ja jalgratturid valdavalt on teisel pool tänavat ning tänu autoliiklusele pole tänav nii mõnus); samas on see perspektiivikam näo tavalistele äridele, mille kliendid kasutavad rohkem autosid. Ökosüsteemiteenuse pakkumiseks ruumi ei jää ja ühendus raudteeäärsete koridoridega lõigatakse ära. Puhkealade kättesaadavus on mõnevõrra väiksem, kui kergliiklustee stsenaariumi korral – jättes lõigu 3 roheliseks koridoriks ja kasutades ära raudteeäärse kolmnurga on kättesaadavus tagatud. Autoliikluse kavandamine jätkaks ära võimaluse teha Võru tänava ja sadamaraudtee kergliikluse eritasandiline ristumine.

Lõik 2 omab suurt mõju liiklusele, kuid rakendades sellel autoliikluse stsenaariumit lõigatakse ära rohevõrgustiku oluline sidusühendus teiste raudtee koridoridega ning arvestades, et kasu liiklusele ei ole märkimisväärne, siis tuleks antud lõigus loobuda autoliikluse stsenaariumist.



5.3 Lõik 3 (Võru - Tähe)

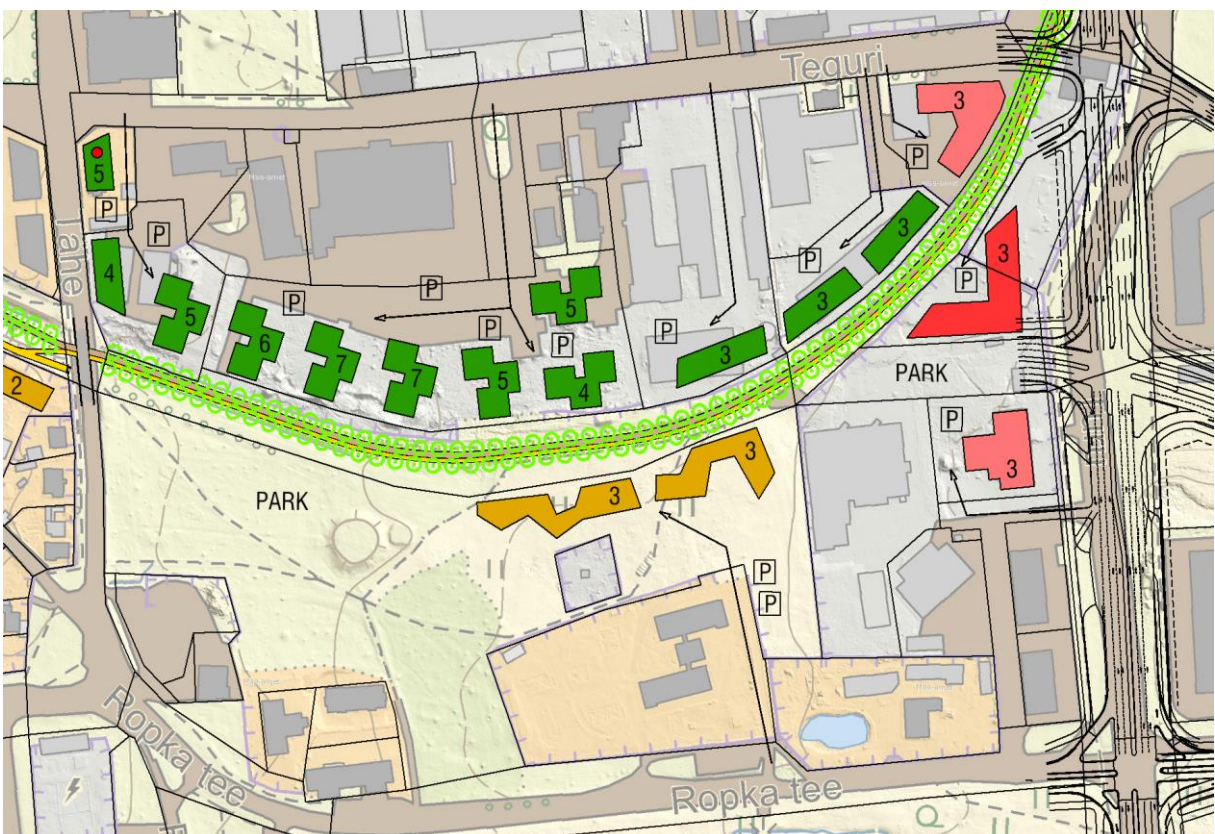


Joonis 5. Lõik 3, stsenaarium A.

Lõigu 3 puhul puudub vajadus läbivaks autoteeks. Arutleda võib, kas juurdepääsutee looks paremad võimalused hoonete ehitamiseks, kuid nagu näitab Teguri tänava krundistruktuur, siis on juba toimunud kruntide jagamine selliselt, et juurdepääs on Teguri tänavalt ja hooned ehitatakse krundi lõuna külge – tähendab Teguri tn juurdepääs töötab. Jättes selle lõigu lineaarpargiks paraneb oluliselt Ropkamõisa ja Taga-Karlova elanike juurdepääs piirkondlikule puhkealale (täna puudub see vajalik mahus).

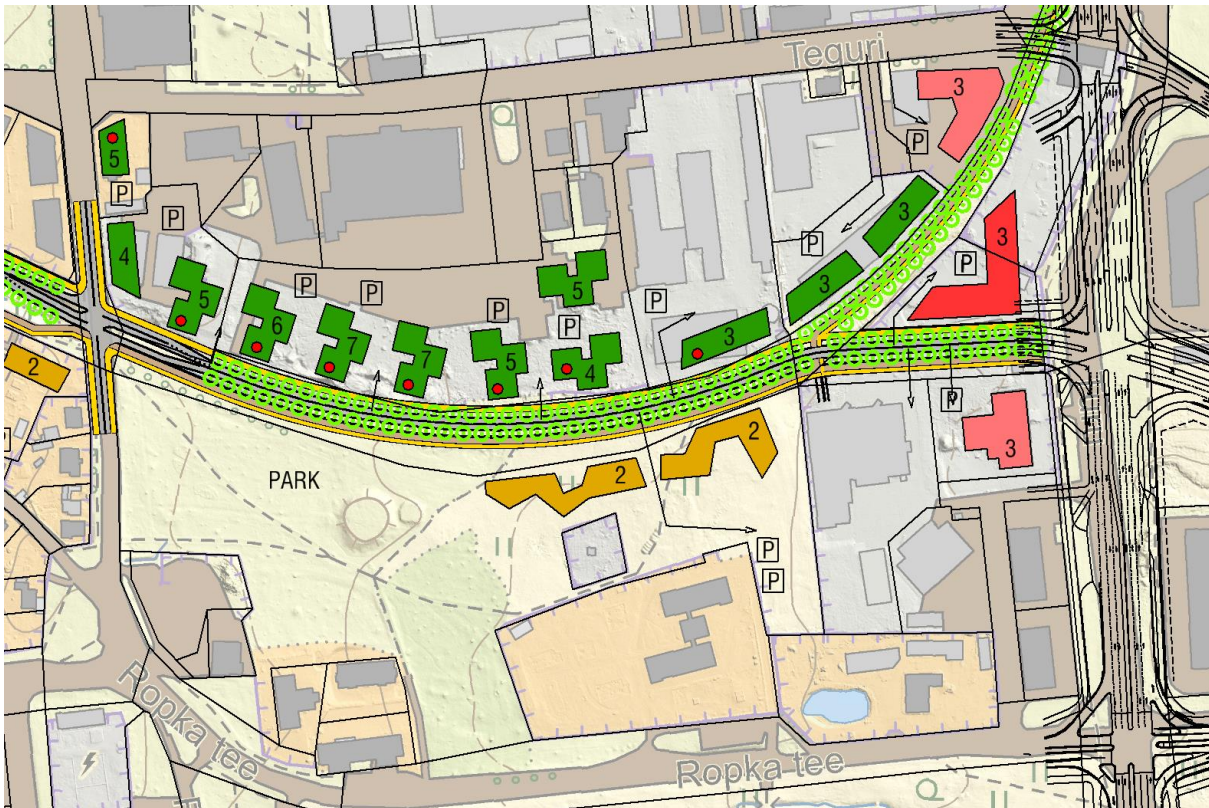
Kolmanda lõigu puhul on võimalik ehitatavatele kruntidele juurdepääs tagada olemasolevatelt tänavatelt. Autotee tegemine sisuliselt ei paranda linnaliiklust. Jättes ala rohekoridoriks paraneb oluliselt piirkonna elanike pääs piirkondlikule puhkealale ning on võimalus parendada ka ökoloogilist koridori. Kuna konflikti ei ole, siis ei ole siin vajalik alternatiivvarianti kaaluda.

5.4 Lõik 4 (Tähe - Turu)



Joonis 6. Lõik 4, stsenaarium A.

Lõik 4 kergliiklustee stsenaariumi korral on vajalik tagada uute hoonete juurdepääs Teguri tänavalt ja Ropka teelt. Kergliiklustee võimaldab jätta piisavalt ruumi ökosüsteemiteenuse pakkumiseks; puhkealade kättesaadavus on tagatud. Oluline on ökokoridori jaoks luua ühendus Emajõe kallastega – seda kas jätkates endises raudtee koridoris või üle Turu tänava. Autovaba rohekoridor ja selle juurde kuuluv park suurendavad elamukinnisvara väärtust, alumised korrused on sobilikud väikeettevõtluse teenustele ning lõunaküljega piirnevad pargi servas olevad hooned on sobilikud kas haridus- või ka autotransporti mitteteketavaks sotsiaalhooneteks.



Joonis 7. Lõik 4, stsenaarium B.

Lõik 4 autotee stsenaariumi korral on võimalik juurdepääs alale tagada kavandatava tee kaudu. See vähendab võimalikke konflikte juurdepääsetavuse osas Teguri tänavalt. Autotee puhul peaks tänav olema juurdepääsutanav, mitte paralleel Ropka teele või Teguri tänavale. Kavandades autotee stsenaariumit muutub ökoloogiline rohekoridor küllalt kitsaks ja võib tingida lõunaküljes olevate kahekorruseliste mahtude liigutamise lõuna poole või ära jätmise; oluline on koridori jaoks luua ühendus Emajõe kallastega – seda kas jätkates endises raudtee koridoris või üle Turu tänava. Puhkealade kättesaadavus on tagatud, seda teisel pool tänavat pargialal. Kui tegemist on juurdepääsutanavaga, millest teisel pool on suurem pargiala, siis tõenäoliselt tänav ei mõjuta oluliselt kinnisvara hinda, samas vähendab autotee väikeettevõtluse teenuste osutamise atraktiivsust. Tänavale ei tohiks mingil juhul tekkida parkimistegevust.

Lõik 4 on enim kaalutlemist vajav. „Õige otsuse“ tegemine võib sõltuda detailsest lahendusest – kas lõunakülge kavandatakse ühiskondlikke hooneid; kuidas seotakse rohevõrgustik Emajõega; kuidas pääsetakse ligi põhjapoolsetele hoonetele. Kuivõrd läbiva tee vajadust ei ole, siis oleks sõidutee kavandamine mugavuslahendus selmet tagada juurdepääs Teguri tänava ja Ropka tee kaudu; põhjapoolsel piirkonnal on see ajalooliselt ka nii olnud. Kuna sõidutee osutuks kitsaskohtades ökosüsteemiteenuse sidususe lõhkujaks, siis ei tohiks üldplaneeringu koostamise staadiumis seda ala kergekäeliselt reserveerida autoliiklusele.

5.5 Kokkuvõte

Sadamaraudtee koridor on suure potentsiaaliga roheline võrgustiku ökosüsteemiteenuse osas ning see parendab Ropkamõisa ja Taga-Karlova elanike juurdepääs piirkondlikule puhkealale. See võimaldab nii loodusele mõeldud ökoloogilise koridorina kui inimesele mõeldud puhkealana siduda jõeäärsed rohealad ja raudteeäärsed rohealad. Endise raudtee koridori jätmise kergliiklusele võimaldab luua Tartu jaoks uut tüüpi hoonestust, kus eluhoonete allkorrusel saavad olla väikeettevõtetest teenusepakkujad, kelle pinnad on avatud autovabale tänavale ning mis on orienteeritud rohekoridoriga seonduvatele teenustele ning kus inimesed teadvustavadki rohelisemat eluviisi. Elupindadega hoonete jaoks tõstab selline roheline koridor igal juhul kinnisvara väärtust. Kui Ropkamõisa ja Taga-Karlova elanikud saavad juurde kodulähedast puhkeala, siis kogu linna võtmes, vaadates seda koos raudtee- ja jõeäärsete kergliiklusteedega, suureneb oluliselt elanike ülelinnaliselt kasutatav puhkeala. Selline suur koridor, mis ühendab nii jõge kui raudtee äärseid koridore ning ühtlasi erinevaid asumeid mitmekesistab tervisespordi võimalusi ja tõstab tõenäoliselt ka Tartu konkurentsivõimet edukate (erinevast rahvusest) noorte seas, kes oma elupaiga valikul hindavad oluliselt ka linnakeskkonda.

Linnaehituslikult on võimalik kogu ala ulatuses ehitada sõltumata valitud juurdepääsulahendusest. Sarnased juhtumid, kus rohekoridori poole on ainult hoonestus on Tartus olemas Supilinnas Oa tn T37, Meloni tn T31 ja Oa tn T23 piirkonna näol. Olenevalt autoga juurdepääsu võimalustest klientidele võib olla määravaks äride suurus ja suund.

Linna liikluse parandamise seisukohast lähtuvalt ei ole vajalik transiittee tegemine sadamaraudtee koridori. Juurdepääsutäna tegemine on rohkem mugavuslahendus, mis teeb ehitusõiguse andmise kavandamise lihtsamaks. Samas tekib küsimus, kas mugavamalt/odavamalt saadud ehitusõiguse nimel peaks ohverdama potentsiaalika rohekoridori?

Võttes aluseks rohekoridori kui kõige haavatavama linnakeskkonna osa ning asjaolud, et hoonestust saab ehitada nii autotee kui kergliiklustee stsenaariumi korral, et läbiva liikluse kavandamine ei too kaasa majanduslikku efektiivsust ning et Riia-Vaksali ristmik on välja ehitatud, siis on kõige otstarbekam ehitada autoteega lahendus lõigus Riia – Väike-Kaar ja ülejäänud osas ehitada kergliikluskoridor koos rohekoridoriga. Viimast toetab ka asjaolu, et nii Tähe kui Võru tänava ristumised on võimalik teha eritasandilised.

