



Tartu kesklinna liikuvuskava

2013

SISUKORD

SISSEJUHATUS	3
1. OLEMASOLEV OLUKORD.....	4
1.1. PLANEERINGUALA	4
1.2. LIIKUMISVAJADUS	5
1.3. LIIKLUS	9
1.4. AUTODE PARKIMINE	11
1.5. ÜHISTRANSPOORT	11
1.6. JALGSI JA JALGRATASTEL LIIKUMINE	14
2. ÜLEVAADE ARENGUDOKUMENTIDEST	17
2.1. TARTU LINNA TRANSPORDI ARENGUKAVA 2012-2020	17
2.2. TARTU LINNA ÜLDPLANEERING	18
2.3. TARTU KESKLINNA ARENGUSTRATEEGIA	20
2.4. TARTU LINNA JALGRATTALIIKLUSE ARENGUSKEEM	22
2.5. TARTU LINNA ARENGUKAVA AASTATEKS 2013-2020.....	22
2.6. ARENGUSTRATEEGIA TARTU 2030	22
3. TARTU KESKLINNA HOONESTUSE ARENG.....	24
4. TARTU KESKLINNA LIIKUVUSE ARENGUVISIOON.....	25
5. TÄNAVAVÕRK JA LIIKLUSKORRALDUS.....	27
5.1. MAGISTRAALID	27
5.2. JUURDEPÄÄSUD.....	29
5.3. RAHUSTATUD LIIKLUSEGA ALA	30
5.4. ÜLDPLANEERINGU MUUTMISE VAJADUS.....	31
5.5. RISTMIKUD	32
5.6. FOORIDEGA REGULEERITUD RISTMIKUD	33
5.7. PERSPEKTIIVSED FOORIRISTMIKUD.....	36
5.8. PERSPEKTIIVSED RINGRISTMIKUD	37
5.9. EESÕIGUSEGA RISTMIKUD	37
5.10. PARKIMINE	37
6. KERGLIIKLUS	40
6.1. JALGSIKÄIK	40
6.2. JALGRATTALIIKLUS	42
7. ÜHISTRANSPOORT	44
7.1. OLEMASOLEVAD BUSSIPEATUSED	44
7.2. PERSPEKTIIVSED BUSSIPEATUSED.....	46
7.3. KESKLINNA ÜMBERISTUMISALA	47
7.4. PERSPEKTIIVNE LINNALIINIDE BUSSITERMINAL	47
8. VEETRANSPOORT	48

SISSEJUHATUS

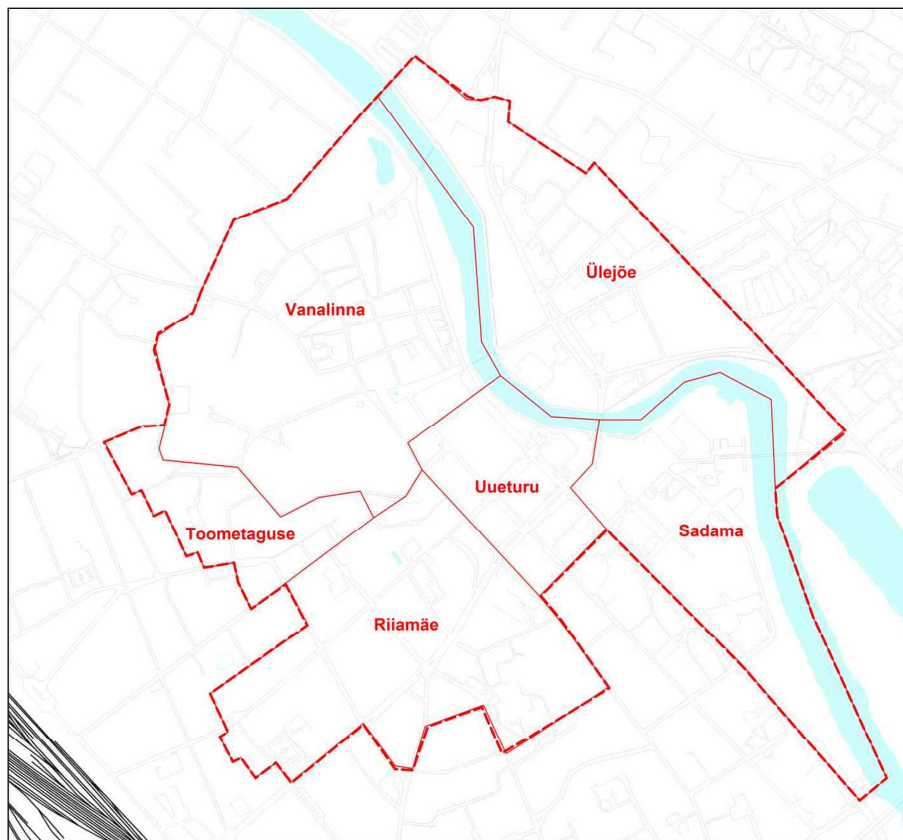
Tartu kesklinna liikuvuskava on koostatud riigihanke “Eriosade (muinsuskaitse eritingimused, keskkonnamõju strateegiline hindamine, liikuvuskava, tehnovõrkude trasside ja tehnorajatiste asukohad) koostamine Tartu kesklinna üldplaneeringus” raames ja on töö üheks osaks.

Tartu kesklinna liikuvuskava eesmärgiks on tagada Tartu linna elanike ja külaliste liikumisvõimalused kesklinna ning kesklinna piirkonnas. Liikuvuskava on arengudokument, mis määratleb Tartu kesklinna tänavavõrgu ning transporditaristu arengu põhimõtted. Liiklusskeemi lahendus toetab üldplaneeringuga seatud eesmärkide täitmist ning näeb ette selleks vajalikud lahendused arvestades olemasolevaid ja kavandatavaid muudatusi. Kavandatav transpordisüsteem toetab kesklinna arengut ning tagab hea juurdepääsu. Liikuvuskava koostamisel on lähtutud Tartu linna üldistest arengueesmärkidest ning kitsamalt transpordiplaneerimise prioriteetidest ning eesmärkidest. Planeeringu koostamisel on arvestatud kehtestatud arengudokumente ja planeeringuid. Liikluslahendust täpsustatakse planeeringu koostamise käigus ning vajadusel muudetakse seda eskiislahenduse avalikustamisel võetud seisukohtade alusel.

1. OLEMASOLEV OLUKORD

1.1.Planeeringuala

Tartu kesklinna üldplaneeringu ala piirneb Turu, Soola, Kalevi, Päeva, Tähe, Võru, Väike-Tähe, Riia, Õpetaja, Tiigi, J.Kuperjanovi, Näituse, K.E.v.Baeri, Kroonuaia, Ujula, Pikk ja Paju tänavatega ning Emajõeaga. Planeeringualale jääb osaliselt või täielikult kuus asumit.

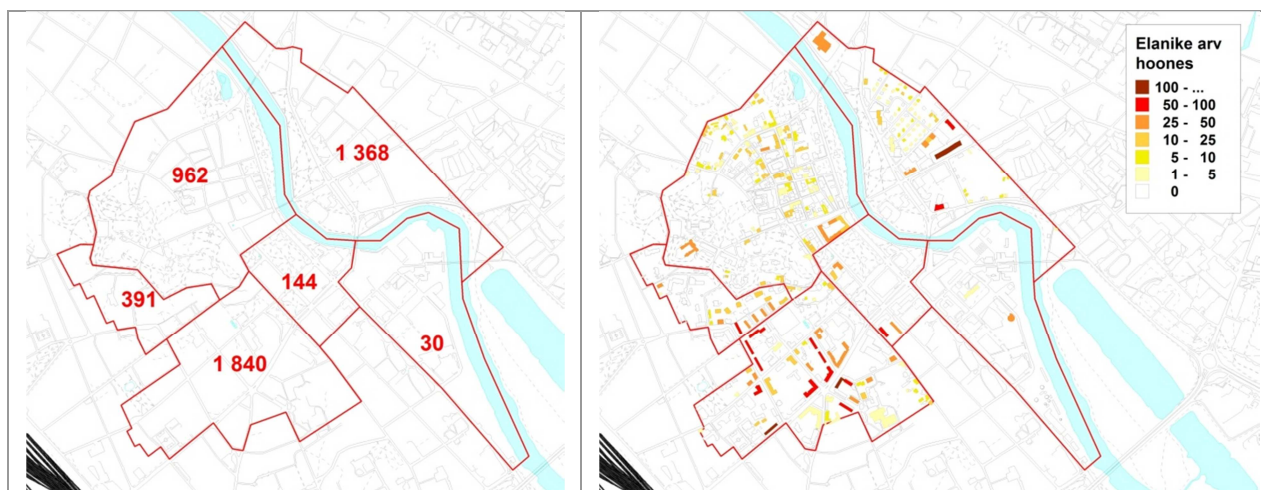


Joonis 1. Tartu kesklinna üldplaneeringu ala

Tartu kesklinna üldplaneeringu alal elab Tartu linna elanikeregistri andmetel 4 735 inimest¹, mis moodustab linna rahvastikust ligikaudu 5%. Elanike arv sisaldab osaliselt ka ühiselamute elanikke. Näiteks on kesklinna piirkonnas suurima elanike arvuga hoone Raatuse 22, kus paiknevas MTÜ Tartu Üliõpilasküla ühiselamus on registreeritud 785 elanikku. Siiski võib kesklinna piirkonna elanike arv olla veelgi suurem, sest ülejäänud ühiselamutes registreeritud elanike arvud jäävad tegelikust kohtade arvust oluliselt väiksemaks. Kokku on MTÜ Tartu Üliõpilasküladele kohti 1 833 elanikule. Täna on neis ühiselamutes registreeritud 832 inimest.

Suurim elanike arv on kesklinnas planeeringualal Riiamäe asumis, kus elab 1 840 inimest. Piirkonna elanike arvu mõjutavad eelkõige korterelamute suurem tihedus võrreldes teiste piirkondadega. Üle tuhande elaniku elab ka Ülejõe asumis. Ülejõe asumi elanike arvukust mõjutavad eelkõige piirkonnas asuvad ühiselamud. Vanalinna asumis elab 962 inimest. Sadama, Uueturu ja Toometaguse asumite elanike arv jääb võrreldes teiste piirkondadega oluliselt väiksemaks.

¹ Allikas. Tartu Linnavalitsus (14.12.2012)



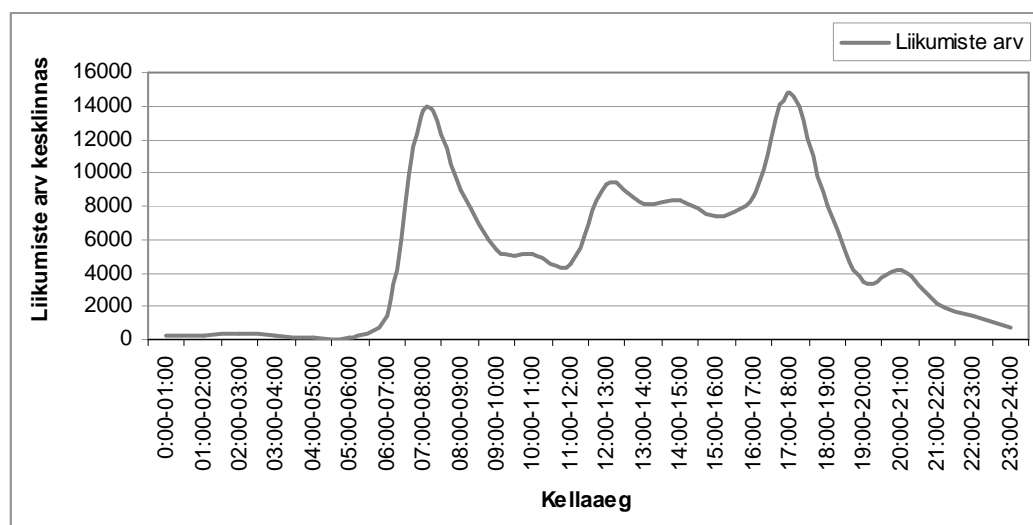
Joonis 2. Elanike arv planeeringualal asumites ja hoonetes

Asustuse muutus mõjutab otseselt inimeste liikumisvajadust ning –harjumusi. Kesklinna piirkonna asustuse tihendamine ja elanike arvu suurenemine aitab vähendada liikumiste pikkuseid ja seeläbi ka autokasutust. Seda eeldusel, et kesklinnas säilib või suureneb töö- ning õppekohtade arv. Oluline on ka kaubandus- ja teenindusasutuste hulk ning osutatavate teenuste kvaliteet. Sellisel juhul paraneb kesklinna atraktiivsus.

1.2.Liikumisvajadus

Tartu elanike liikumisharjumusi uuriti 2009. aastal läbiviidud ankeetküsitlusega. Küsitluse tulemustest ilmnes, et kõikidest liikumistest 44,2% on seotud kesklinnaga. Need on liikumised, mis algavad või lõppevad kesklinnas. Kesklinnas käiakse nii tööl kui koolis ning väga populaarsed on ka kesklinna piirkonna kaubandus ja teenindusasutused. Kui ühel tööpäeval sooritati 2009. aastal Tartus ligikaudu 263 450 liikumist, siis kesklinnaga oli seotud 116 445 liikumist.

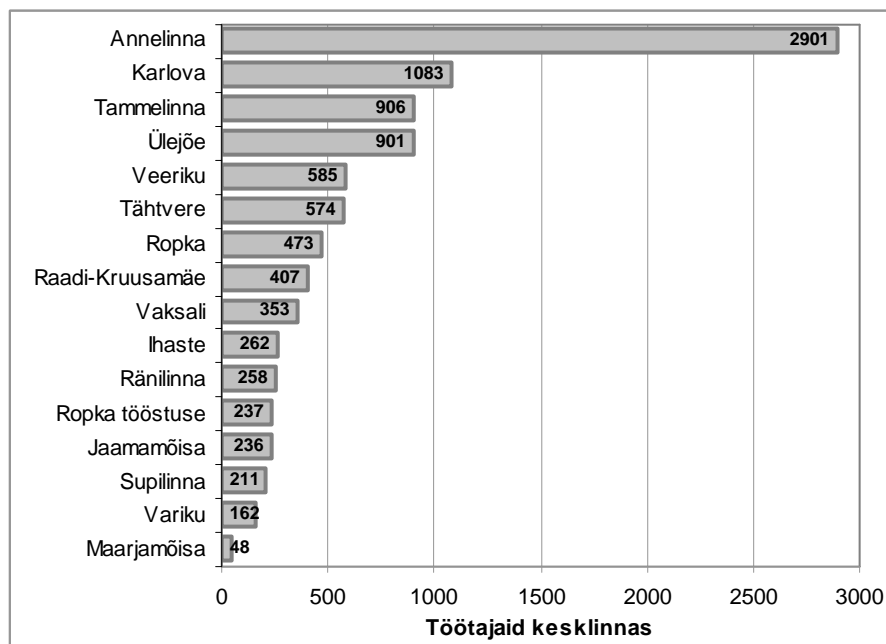
Suurem on liikumine hommikul ja õhtusel tippunnil, kui inimesed liiguvad tööle ja õppeasutustesse. Ka lõunane periood, kui inimesed suunduvad teenindusasutustesse ning lapsed hakkavad koolist koju minema, kasvab liikumiste hulk.



Joonis 3. Kesklinnaga seotud liikumiste arvu muutus päeva lõikes²

² Allikas. Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liikumisuuring, 2009

Kesklinna liiklust mõjutavad peamiselt seal paiknevad töö- ja õppekohad ning teenindusasutused. Kesklinna piirkond on atraktiivne ettevõtluspiirkond, mistõttu on kesklinna koondunud suur hulk ettevõtteid. Planeeringualal töötab ligikaudu 30% Tartu linna elanikest. Igapäevaselt töötab Tartu kesklinnas ligikaudu 10 500 tartlast³. Kõige enam kesklinnas töötavaid inimesi elab Annelinnas. Igal hommikul suundub Annelinnast planeeringualale tööle ligikaudu 2 900 inimest. Ligikaudu 1 080 kesklinnas töötavat inimest elab Karlova linnaosas, 900 Tammelinnas ja samuti 900 Ülejõe linnaosas. Planeeringualal töötab ligikaudu 640 samas piirkonnas elavat inimest.



Joonis 4. Kesklinnas töötavate inimeste arv elukoha linnaosade kaupa

Arvestades töö ja elukohtade seoseid, mõjutab kesklinnaga seotud liikumistest enim ühendus Annelinnaga ning Annelinna elanike liikumisharjumused. Liikumised on valdavalt ühesuunalised hommikul tipp-tunnil kesklinna ja õhtul Annelinna. Kesklinna liiklust mõjutab ka linna eriosade vaheline liikumine, mis toimub läbi kesklinna.

Kesklinna elanikud töötavad kõige enam kesklinna piirkonnas kodu lähedal. Teistes linnaosades käiakse enam tööl Tammelinnas ja Tähtveres. Anelinnas töötatakse harvem.

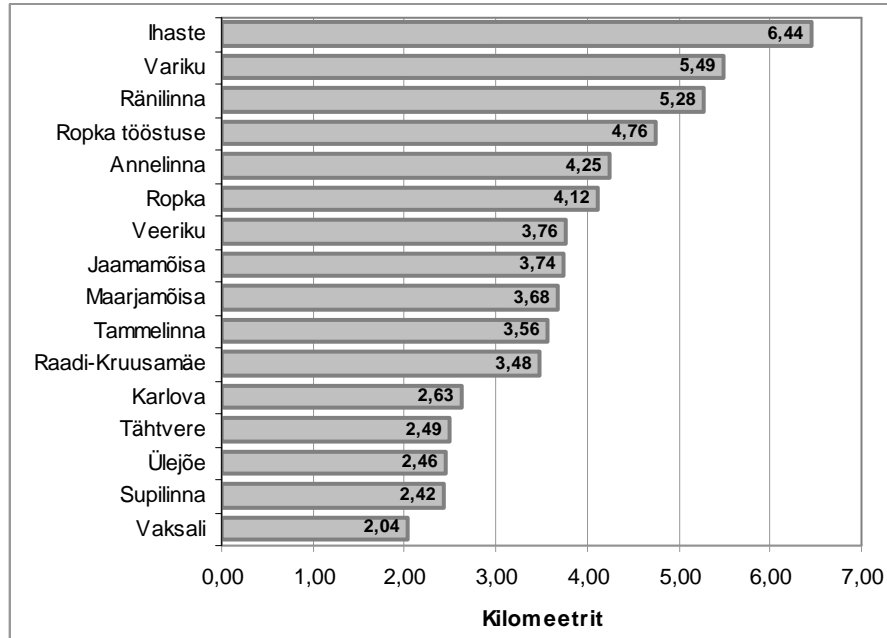
Elukoha kaugus töökohast mõjutab liikumisviisi valikut. Lühemate vahemaade puhul liigutakse meelsamini jala ja ka jalgrattaga. Pikemate vahemaade puhul eelistatakse seevastu motoriseeritud transporti. Tartu linna elanike keskmine töölemineku tee pikkus mööda tänavavõrku liikudes on 3,8 kilomeetrit. Seejuures jääb üle poolte elanike töökoht kodust 2-5 kilomeetri kaugusele. Kuna see vahemaa on jalgsi käimiseks liialt pikk, valitakse jalgratta või motoriseeritud transpordi vahel. Enamasti eelistatakse siiski auto. Lisaks distantist sõltuvale põhjusele mõjutab erinevate liikumisviiside valikut nende kättesaadavus ja kasutusmugavus.

Suurem on kodu ja töökoha paiknemise vahemaa Tartu äärealade elanike jaoks. Teistest oluliselt enam on sunnitud liikuma Ihaste elanikud, kelle kodu asub töökohast keskmiselt 6,4 kilomeetri kaugusel. Keskmisest pikem töölemineku teekond on ka teiste äärelinnas paiknevate linnaosade nagu Variku ja Ränlinna elanikel. Samas kõige väiksemad vahemaad kodu ja töökoha vahel on Kesklinna, Vaksali ja Karlova linnaosade elanikel⁴.

³ Allikas. Maksu- ja Tolliamet (2009)

⁴ Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020

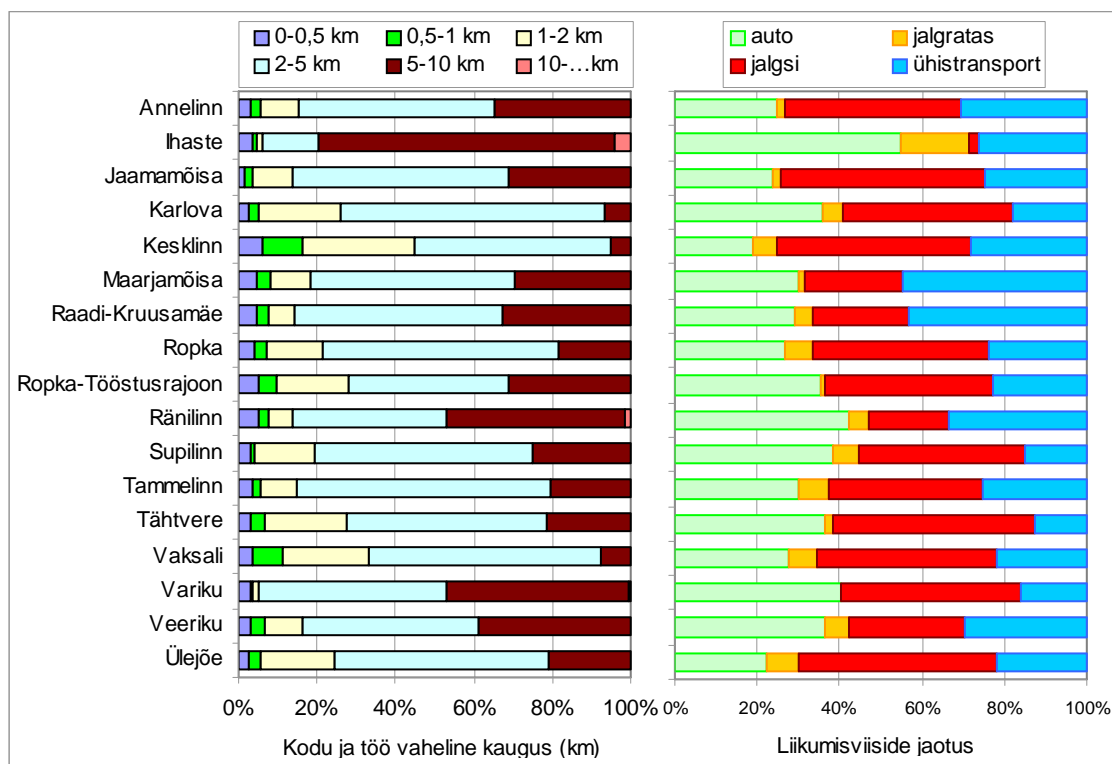
Liikumisvajadust ja transpordikasutust aitab vähendada linnaruumi terviklik planeerimine. Eelkõige on see seotud kodu ja töökoha ning lastel õppeasutuse paiknemine linnaruumis. Elu ja töökoha vaheline seos ilmneb ka kesklinnas töötavate inimeste liikumisteede pikkuste võrdluses. Kesklinnas töötaval ja elaval inimesel on keskmine tööle mineku teekonna pikkus 1,3 km. Samas mujalt kesklinna suunduvate inimeste on see ligikaudu 3,58 km.



Joonis 5. Kodu ja töö teekonna pikkus linnaosade elanike kaupa⁵

Kõige pikema tee peavad kesklinna tööle tulemiseks läbima Ihaste ja Variku piirkonna elanikud. Suurema tõenäosusega kasutavad nad selleks ka autot. Samas kesklinnaga piirnevate alade elanikud liiguvad lähtuvalt töö ja elukoha kauguse seosest suurema tõenäosusega jalgsi. Annelinna elanike, kes mõjutavad Tartu liiklust enim, teekonna pikkus kesklinna on jalgsikäiguks ja jalgrattaga sõitmiseks valdavalt liialt pikk, mistõttu kasutatakse enim just motoriseeritud transporti.

⁵ Allikas. Stratum OÜ



Joonis 6. Kodu ja töö teekonna pikkuste ja liikumisviiside jaotus linnaosade elanike kaupa⁶

Tööga seotud liikumiste kõrval on teiseks suurimaks liikumiste põhjustajaks laste ja õpilaste liikumised kodu ning haridusasutuste vahel. Tartu linna lasteaedades, üldhariduskoolides, kutsekoolides õppis 2011/2012 õppeaastalt kokku 22 886 õpilast⁷. Lisaks õppis 22 805 õpilast kõrgemates õppeasutustes. Tartu üldhariduskoolide, kutsekoolide ja lasteaedade keskmine kaugus Tartus elavate õpilaste kodudest on 1,56 km⁸. Lasteaialaste keskmine elukohta kaugus lasteaiast on 1,43 km, üldhariduskoolide õpilastel 1,5 km ja kutsehariduskeskuse õpilastel 3,19 km.

Üliõpilaste liikumisi on keerulisem hinnata, sest puudub selge ülevaade nende elukohtadest ning üliõpilased liiguvad erinevate õppehoonete vahel. Seetõttu on nad liikuvamad ja nende liikumisharjumused ning transpordikasutus erineb üldhariduskoolide õpilaste käitumisest.

Planeeringualal paikneb Tartu Ülikooli peahoone ja mitmed õppehooned, mistõttu mõjutavad kesklinna liiklust olulisel määral üliõpilaste liikumised. Arvestades senist vähest teadlikkust üliõpilaste liikumisvajadustest ja –harjumustest tuleb senisest enam suunata tähelepanu antud grupi liikumiskäitumise uurimisele.

Kesklinna piirkonnas paikneb kolm lasteaeda ja kuus üldhariduskooli, kus käib ja õpib kokku ligikaudu 2 750 last ning õpilast.

Eakate inimeste liikumised on võrreldes täiskasvanute ja lastega ebaregulaarsemad. Liikumised ei ole seotud kindla ajahetke ega kohaga sõltudes eelkõige eelistustest. Osa eakatest töötab ning nende liikumisi kajastab töö ja elukohtade seoste analüüs. Tartu linnas on 27 691 pensioniealist⁹.

⁶ Allikas. Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liikumisuuring, 2009

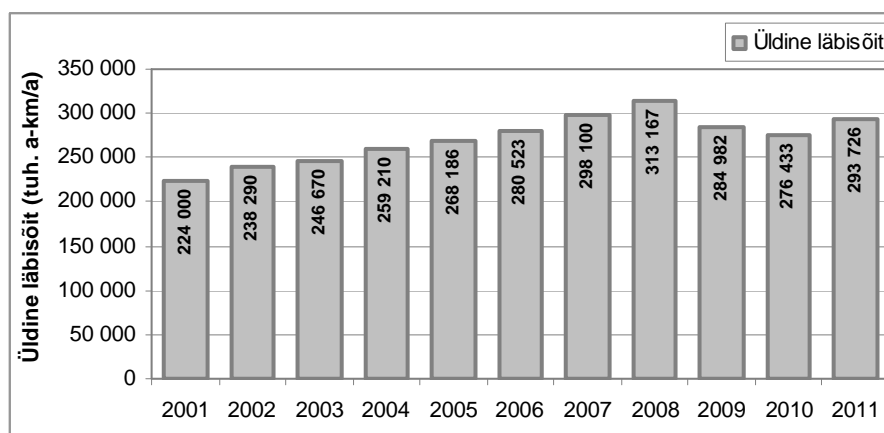
⁷ Allikas: Tartu arvudes 2012

⁸ Allikas: Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020

⁹ Allikas: Tartu arvudes 2012

1.3.Liiklus

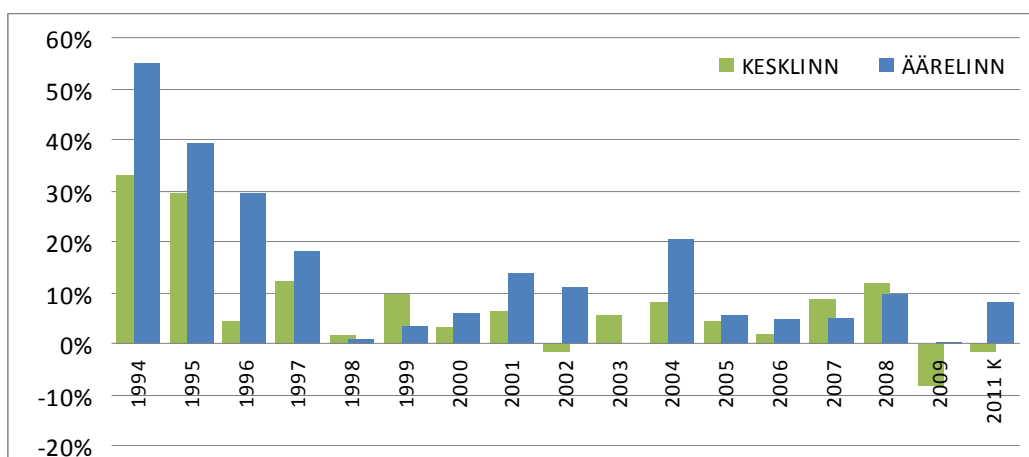
Tartu linnas on aastane mootorsõidukite läbisõit 293 726 tuh. a-km/a. Läbisõit saavutas maksimumi 2008. aastal. Pärast sellele järgnenud langusperioodi on läbisõit hakanud jälle kasvama. Läbisõidust 96,2% moodustasid sõidukid, 2,8% veokid ja 1,1% bussid¹⁰.



Joonis 7. Aastase üldise mootorsõidukite läbisõidu muutus aastatel 2001-2011

Läbisõidu kasv tuleneb autostumise ja autokasutuse kasvust. Järjepidevalt kasvas Tartu elanike kasutuses olevate autode hulk ning autosid kasutati järjest intensiivsemalt. Tartus on registreeritud 389,7 autot tuhande elaniku kohta. Pikema perioodi võrdlev andmestik ei anna täpset pilti autostumise muutumisest, kuna möödunud kümne aasta jooksul on muudetud andmestiku kogumise meetodikat ja mitmel korral on korrastatud andmebaasi.

Möödunud kümne aasta jooksul on enam kasvanud äärelinna liiklus. Äärelinna liikluse kasv tulenes eelkõige linna ja tagamaa varasemast nõrgast sidususest ning tagamaa mõju kiirest kasvust taasiseseisvumise järgsel perioodil. Keslinna liikluse kasv on olnud väiksem, kuna kesklinnas oli juba varasemal perioodil liikluskoormus kõrgem ning iga lisanduv auto annab võrreldes äärelinnaga väiksema osakaalu.

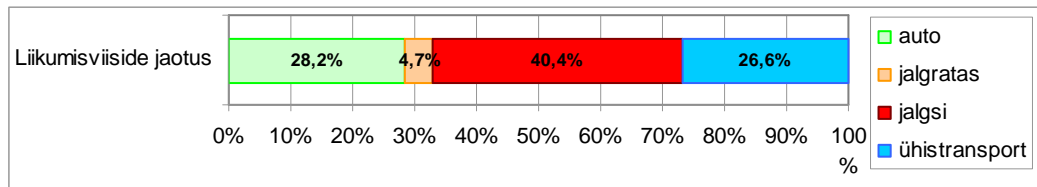


Joonis 8. Aastane liikluskoormuse muutus õhtusel tiptunnil 1994-2011

Keslinna liiklust mõjutab piirkonna suur atraktiivsus. Kesklinnas asub suur osa linna töökohtadest ning mitmed olulised teenindusasutused. Keslinna läbib möödasõidu võimaluste puudumisel linnaosadevaheline liiklus. Suurt mõju on kesklinna liiklusele avaldanud Annelinnast läbi kesklinna Lõunakeskuse suunas toimuv liikumine.

¹⁰ Allikas. Tallinna Tehnikaülikool. Autopargi läbisõit Eestis 2011. aastal.

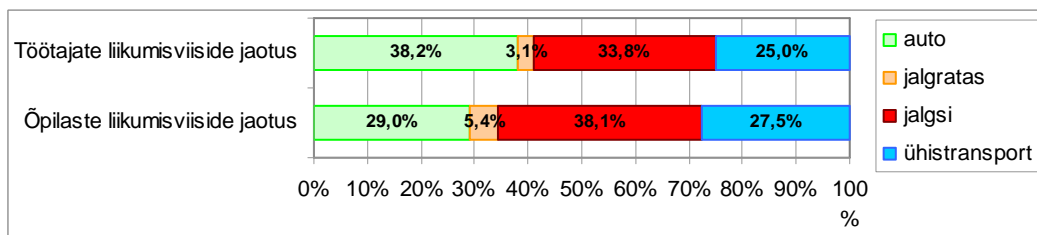
Liiklust mõjutab enim autokasutus. Liikumisharjumusi ja sealhulgas ka autokasutuse osakaalu on Tartus uuritud 2009. aastal. Uuringu andmetel sooritati autodega Tartus 28,2% kõikidest liikumistest. Suurem osa liikumistest sooritati siiski jalgsi. Jalgsikäigu osakaal moodustas kõikidest liikumistest 40,2%, ühistranspordi kasutatavus 26,6% ja jalgrattakasutus 4,7%¹¹.



Joonis 9. Tartu elanike liikumisviiside jaotus

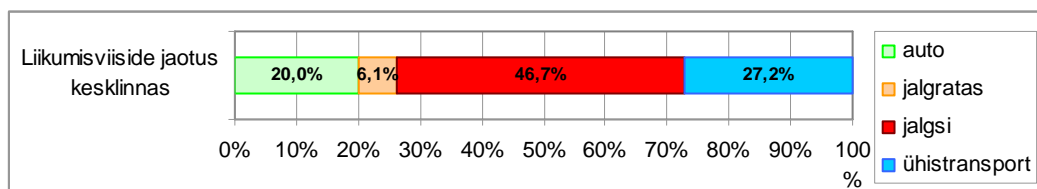
Arvestades autode aastase läbisõidu ning ühistranspordikasutajate arvu püsimist 2009. aasta tasemel, võib tänast liikumisviiside jaotust pidada pea samaks võrreldes uuringu läbiviimise hetkega.

Erinevatel vanusgruppidel on erinevad liikumisharjumused ja vajadused. Täiskasvanud tööelised inimesed kasutavad võrreldes teiste vanusgruppidega enam motoriseeritud transporti ning liikleavad enam autoga. Samas liigutakse vähem jalgsi ja jalgratastel. Suurt osa õpilastest viiakse kooli ja sageli ka koju autoga.



Joonis 10. Tartu tööeliste elanike ja õpilaste liikumisviiside jaotus

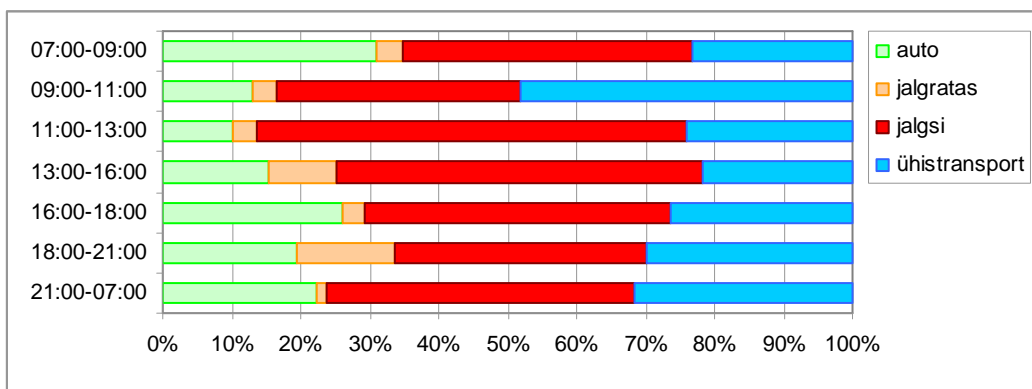
Kesklinnas on liikumisviiside jaotus võrreldes Tartu linna teiste piirkondadega mõnevõrra erinev. Võrreldes linna teiste osadega liigutakse kesklinna piirkonnas rohkem jalgsi ja ka jalgratastel. 2009. aastal läbiviidud uuringus selgus, et kesklinnaga seotud liikumistest koguni 46,7% sooritatakse jalgsi. Ühistranspordi osakaal on 27,2%, auto osakaal 20% ja jalgrattaliikluse osakaal 6,1%.



Joonis 11. Kesklinnaga seotud liikumiste liikumisviiside jaotus

Päeva lõikes liikumisviiside osakaal varieerub. Hommikusel ja õhtusel tipptunnil, kui inimesed suunduvad tööle ja kooli, on autokasutus võrreldes teiste perioodidega intensiivsem. Samas päevasel perioodil, kui minnakse sagedamini kaubandus- või teenindusasutustesse, näiteks lõunatama, liigutakse pigem jalgsi.

¹¹ Allikas. Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liikumisuuring, 2009



Joonis 12. Kesklinnaga seotud liikumiste liikumisviiside jaotus perioodide kaupa

1.4. Autode parkimine

Parkimine mõjutab autokasutuse mugavust ja autoga juurdepääsuvõimalusi sihtkohtadele. Soodsate parkimistingimuste korral suureneb auto kasutamise tõenäosus sihtkohta suundumisel. Samas võib parkimisvõimaluste puudumisel väheneda piirkonna huvipunktide atraktiivsus ja külastatavus, mistõttu kannatab piirkonna ettevõtlus.

Tartu Linnavalitsus korraldab järjepidevalt parkimise monitooringuid ning analüüsib parkimisolukorra muutust ja vastavust vajadustele. 2010. aasta sügisel Tartu Linnavalitsuse poolt tööpäeval läbi viidud loenduse kohaselt oli parkimiskohtadest täidetud 49,7%. Parkimiskohtade hõivatus erineb päeva ja tänavate kaupa. Mõningates kohtades oli loenduse hetkel täidetud pea kõik parkimiskohad. Samas teises vaadeldud kohas oli suurem osa parkimiskohtadest tühjad. Piirkonniti on parkimiskohti:

- A-piirkond: 280 kohta (51,1% hõivatud);
- B-piirkond: 510 kohta (59,9% hõivatud);
- C-piirkond: 560 kohta (40,0% hõivatud).

Tasulise parkimisala kohtade täituvus näitab, et kesklinna piirkonnas parkimisega valdavalt probleeme ei ole.

1.5. Ühistransport

Tartu kesklinna läbib enamik Tartu linnaliinidest. Liinid koonduvad Riia – Vabaduse pst – Turu tänavate ristumiskohas. Selles kohas on kõige intensiivsem bussiliiklus ja parim ühistranspordi kättesaadavus. Piirkonnas asub ka kaug- ja maakonnaliinide bussijaam ning mitmed kaubanduskeskused.

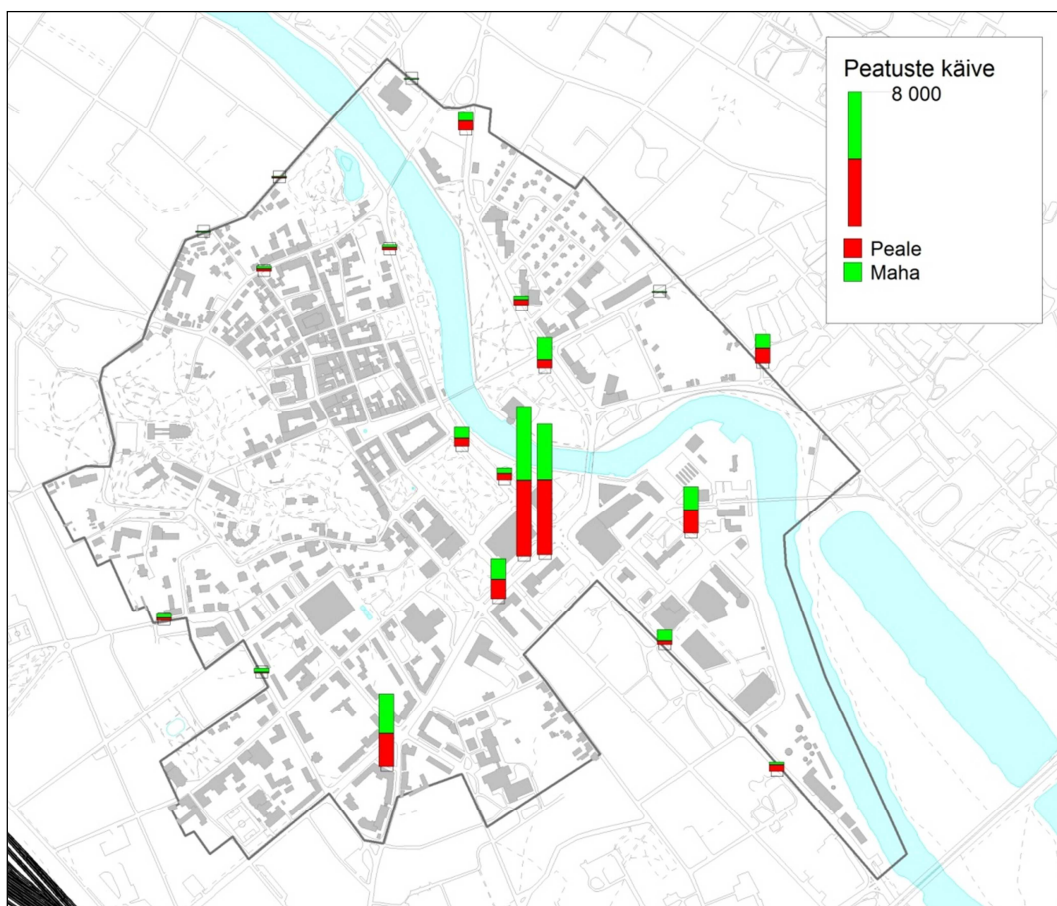
Planeeringualal liiguvad bussid mööda Riia, Vabaduse pst, Turu, Väike-Turu, Soola, Narva mnt, Fortuuna, Pikk, Raatuse, Ujula, Kroonuaia, Lai, Jakobi, Pepleri, Võru ja Väike-Tähe tänavaid. Kesklinnas on planeeringualal kokku 34 peatusekohta.



Joonis 13. Bussiliinid ja peatused kesklinnas

Busside täituvust loendati viimati 2009. aastal. Kuna seejärel on ühistranspordi kasutatavus veidi suurenenud, võib ka peatuste käive olla tänasel hetkel mõnevõrra suurem. Kuid üldjoontes on tänased suurusjärgud võrreldes 2009. aastaga võrreldavad ja loendusandmed annavad piisava ülevaate ühistranspordi kasutatavusest ning peatuste käibest. Siiski tuleb arvestada, et vahepealsel ajal on osaliselt muutunud liinide marsruudid ja juurde tekkinud ning muutunud ka mõne bussipeatuse asukohad.

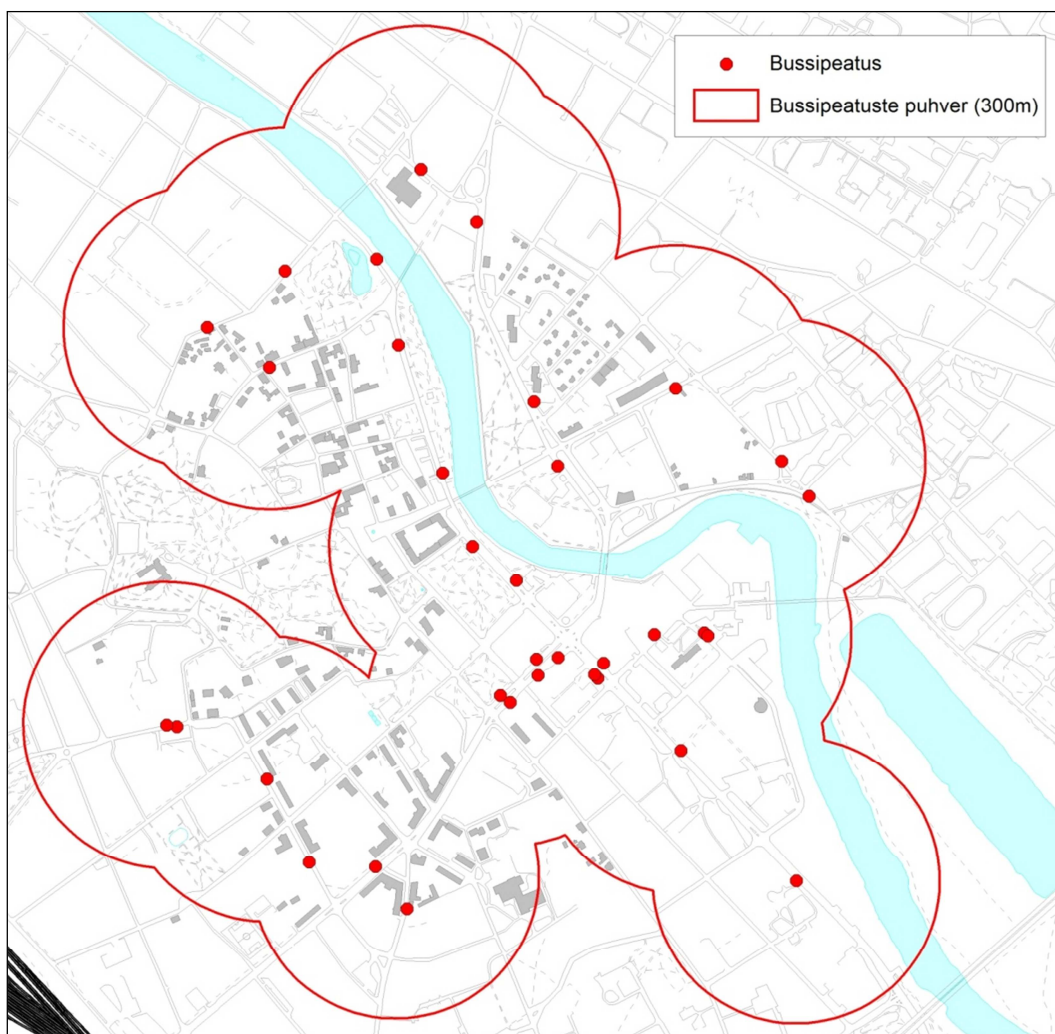
Kesklinna suure atraktiivsuse ning liinide ristumise tõttu Riiä – Vabaduse pst – Turu tänavate ristumiskohas on kõige suurem reisijakäive Tartu linnas Kaubamaja, Kesklinna, Hansakeskuse ja Soola peatustes, mis paiknevad üksteisele lähedal ning toimivad ühe peatusena. Nende peatuste käive on tööpäeval ligikaudu 16 500 reisijat. Teistes peatustes jääb reisijate arv oluliselt väiksemaks.



Joonis 14. Bussipeatuste reisijakäive¹²

Ühistranspordi kättesaadavust mõjutab lisaks liinivõrgule bussipeatuste paiknemine elukohtade suhtes. Juhul, kui bussipeatus asub elukohast kaugel, väheneb ka ühistranspordi kasutamise atraktiivsus. Ühistranspordi kasutajad on ühistranspordi-teenusega valdavalt pigem rahul. Kõige enam ollakse rahul ühistranspordi kättesaadavusega. Bussipeatused asuvad kodule piisavalt lähedal ja ühendus keskusega tihe. Bussipeatuste paiknemine ja liinimarsruudid tagavad kesklinna elanikele ja külalistele heal tasemel ühistransporditeenuse kättesaadavuse. Enamik planeeringualal paiknevaid hooneid asub 300 meetri raadiuses lähimast bussipeatusest. Vaid ligikaudu 6% kesklinna elanikest elab lähimast bussipeatusest kaugemal kui 300 meetrit.

¹² Tartu linna ja lähimavalitsuste elanike liikumisuuring, 2009



Joonis 15. Bussipeatuste puhver 300 m

Ühistranspordi kasutamisel on toodud probleemidena välja busside püsivus graafikus seoses liiklusprobleemidega tippunnil. Seetõttu bussid hilinevad ja väheneb reisijate rahulolu. Rahulolematust on väljendatud ka vähese teabe üle busside marsruutide, väljumisaegade ja ka ümberistumisvõimaluste kohta. Ühistranspordi kvaliteeti ja seeläbi atraktiivsust vähendab ühistranspordi madal ühenduskiirus.

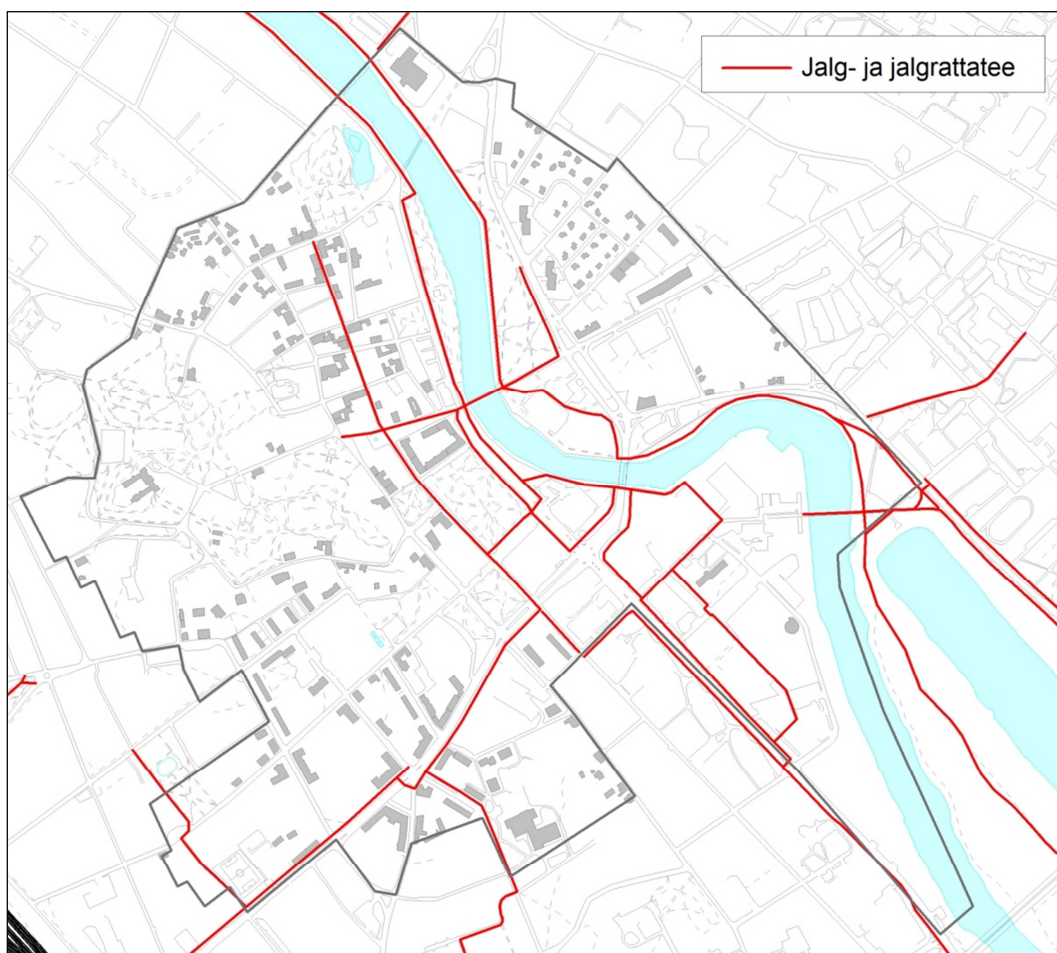
1.6. Jalgsi ja jalgratastel liikumine

Jalgsi käies ja jalgratastel sooritatakse kesklinnas enam kui pool kõikidest liikumistest. 2009. aastal läbi viidud küsitluse kohaselt sooritati kõndides ning jalgratastel kesklinnas 52,8% selles piirkonnas tehtud liikumistest. Sealjuures 46,7% liikumistest sooritati jalgsi. Jalgsi käivad inimesed moodustavad kesklinnas seega suurima liiklejate rühma. Arvestades jalgsi käimise ja jalgrattakasutuse suurt osatähtsust, on oluline keskenduda linna ruumilises- ja transpordiplaneerimises antud liikumisviiside kasutusmugavuse ja ohutuse tõstmisele.

Kesklinnas võib jalgsikäimise tingimusi pidada valdavalt heaks. Pea kõikide tänavate ääres on eraldi kõnniteed ning rajatud on üksnes jalakäijatele ja jalgratturitele mõeldud ala Kүүini ja Rүүtli tänaval. Lisaks on kesklinnas rohkelt parke ning kaks kergliiklussilda, mis lühendavad oluliselt jalakäijate ja jalgratturite teekonda. Samuti on kesklinna pargid ja jõe äär atraktiivne piirkond jalutamiseks ning vaba aja veetmiseks.

Kohati on elanikud väljendanud rahulolematust kõnniteede kvaliteediga. Enim mõjutab kõnniteede olukord liikumispuuetega inimesi, kes kasutavad ratastooli ja väikelapsi käruga sõidutavad inimesi. Kohati on probleemiks puuetega inimeste, eelkõige vaegnägijate, jaoks mõeldud lahenduste vähesus, mis halvendab nende jalgsikäimise mugavust ja ohutust. Seetõttu on vaja parandada kõnniteede olukorda ja erinevatesse kohtadesse (nt Toomemägi) juurdepääsutingimusi.

Jalgrattateed on rajatud olulisimate Tartu kesklinna tänavate äärde. Jalgrattateede kogupikkus on 53,8 km. Suure osa sellest moodustab sellest jõega paralleelselt kulgev rohemarsruut.



Joonis 16. Jalg- ja jalgrattateed

Jalgrattaga liiklemise ühe probleemina on elanikud välja toonud katkendliku jalgrattateede võrgustiku. Kohati puudub elanikel võimalus liikuda soovitud sihtkohta üksnes kasutades eraldatud jalgrattateid, vaid ollakse sunnitud kasutama liikumiseks sõiduteed. See suurendab jalgrattaga sõitmise ohutunnet ja vähendab valmisolekut kasutada igapäevaselt liikumiseks jalgratast.

Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem koostamise käigus selgus, et üheks suurimaks puuduseks jalgrattaparklate puhul on jalgrataste mitterahuldavad hoiutingimused. Suur osa parklatest võimaldab raamkinnituse asemel üksnes rattakinnitust. Enamikes jalgrattaparklates puudus kaitse ilmastiku eest. Samas oli enamikus parklates piisav valgustus ning jalgrattaid sai parkida tasuta. Valdavalt olid parklad hästi ligipääsetavad ja piisavalt avalikes kohtades, et mitte vargaid liigi meelitada. Siiski on Tartu linna elanikud väljendanud mõningat rahulolematust jalgrattahoiuvõimaluste turvalisuse üle ning kurtnud probleeme seoses jalgrattavargustega.

2. ÜLEVAADE ARENGUDOKUMENTIDEST

2.1. Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020

Tartu linna ja sealhulgas kesklinna transpordi planeerimist ning liikuvust käsitletakse mitmetes linna arengudokumentides. Transpordi eesmärgipäraseks planeerimiseks ja inimeste liikumisharjumuste ning –vajaduste muutmiseks on koostatud Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020. Arengukava kohaselt on kõikidele elanikele sõltumata nende majanduslikest või liikumist piiravatest põhjustest, on tagatud eluks vajalike teenuste kättesaadavus ning juurdepääs neile. Elanikel on võimalik valida sobilik liikumisviis kaotamata seejuures võimalust jõuda kõikjale võimalikult mugavalt, optimaalse aja- ja majanduslike kulutustega, keskkonda ning inimelu hoides. Tartu linna transpordi arengut suunatakse keskkonnasäästliku maakasutuse- ja transpordiplaneerimisega, mis ei tekita täiendavat liikumisvajadust. Prioriteediks on seatud kergliikluse ja ühistranspordi eelisarendamine ning autoliikluse vähendamine.

Tartu linn on transpordi arengukava kaudu seadnud eesmärgiks tagada optimaalse ajakuluga juurdepääsetavus kohtadele ja teistele inimestele. Antud eesmärgi rakendamisel loodetakse liikumisele kuluva aja vähenemist jalgsi, jalgratastel ja ühistranspordiga liikujatel. Teiseks eesmärgiks seati autole alternatiivsete liikumisviiside osakaal liikumistest on kasv läbi kergliikluse ühistranspordi kasutusmugavuse, kättesaadavuse ja ohutuse parandamise. Tänavavõrgu planeerimisel keskendutakse tänavavõrgu kvaliteedi parandamisele, mis aitaks leevendada liiklusprobleeme ning tagada liiklussujuvus. Siinjuures on seatud rõhk kõnniteede ja jalgrattateede katendi ning juurdepääsu parandamisele. Arengukava seab eesmärgiks läbi transpordisüsteemi planeerimise parandada liiklusohutust ja vähendada transpordi keskkonnamõju.

Tartu linna transpordi arengukava sätestab meetmed transpordisüsteemi terviklikuks arendamiseks. Meetmed on seotud nii hoiakute kujundamisega ja teadlikkuse tõstmisega, transpordisüsteemi kättesaadavuse parandamise ning optimeerimisega. Erinevate transpordiliikide arendamisel kavandatakse kesklinna piirkonnas:

- ühistranspordi infrastruktuuri arendamine, sh:
 - bussipeatuste korrastamine;
 - bussiootepaviljonide ja varikatuste paigaldamine.
- ühistranspordi pileti-, teavitus- ja prioriteedisüsteemi rajamine, sh:
 - bussipeatuste projekteerimine ja infotabloode paigaldamine;
 - Riia tn – Akadeemia tn ja Riia tn – Pepleri tn ristmike foorijuhtimissüsteemi vahetus;
- sildumisrajatiste ehitamine.

Tänavavõrgu arendamisel kavandatakse kesklinnaga seonduvalt:

- kõikide üldhariduskoolide ja gümnaasiumite juurde jalgratate varjualusega parklate rajamine;
- jalgrattaparklad ja hoiukohad olemasolevate ühiskondlike hoonete, teenindusasutuste ning korterelamute juures;
- tasuta valvega parkla kesklinnas;
- jalgratta- ja jalgteede ristumiskohtade ja jalakäijate sõidutee ületuskohtade korrastamine;
- kõnniteede, jalgrattateede ja -radade rajamine ning renoveerimine:
 - Emajõe vasakkalda promenaadi korrastamine sh. lõiguti uute jalg- ja jalgrattateede rajamine Turu sillast kuni Lodjakojani;
 - Turu tn jalgrattatee;
 - Raatuse tn jalgrattatee (kuni Uus tänavani);
 - Näituse tn jalgrattatee;
 - Tiigi tn jalgrattatee.

- Vanalinna tänavate rekonstrueerimine ja miljöövärtuslike elementide taastamine;
- Treppide ehitamine ja renoveerimine (sh. treppide rajamine Toomemäe Pirogovi platsilt Tähetornini);

2.2.Tartu linna üldplaneering

Tartu linna üldplaneering määratleb Tartu linna ruumilise planeerimise eesmärgid. Üldplaneeringu kohaselt toimub Tartu ruumiline planeerimine linnas linnasüdamest lähtuvate erinevate juhtfunktsiooniga maa-alade sektorialse arendamise kaudu, kus tasakaalustatult arvestatakse majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise keskkonna ning looduskeskkonna suundumuste ja vajadustega.

Üldplaneering keskendub eelkõige liikluse poolt põhjustatud probleemide lahendamiseks vajalike tegevuste kavandamisele ning vähemal määral liikumisvajadust mõjutavatele planeeringutele. Põhirõhk on asetatud teede ja tänavate taristu arendamisele, sh kergliiklusteede võrgustikule. Üldplaneeringu kohaselt on eesmärkideks:

- tagada liikluse hajutamine ja vältida nn pudelikaelte kujunemist;
- vähendada liikluskoormust Võidu silla Riia tn – Turu tn – Vabaduse pst ristmikul;
- tagada ristmike piisav läbitavus ja tänavakatete korrasolek eesmärgiga hajutada liiklust magistraaltänavatel;
- tagada erinev liiklusrežiim eri tüüpi tänavatel ning liikluse võimalikult sujuv kulgemine;
- jalgrattateede arendamisel on ette nähtud arvestada vajadust tagada sidusus nii autosõiduteedele, jalgrattateedele kui ka jalakäiguteede võrgustikule;
- tagada jalgrataste hoiuvõimalused elamutes ja ühiskondlikes hoonetes;
- jalakäijate, jalgratturite koridori rajamine marsruudil Vorbuse tee ristmik – dendropark – Tähtvere park – Toomemägi – teater Vanemuise ümbrus – Lillemägi – Tähe tn äärne park – Karlova park – Forseliuse park. Selle tee sõlmobjektideks on jalakäijate sillad, eriti ülepeäs Riia tänavast;

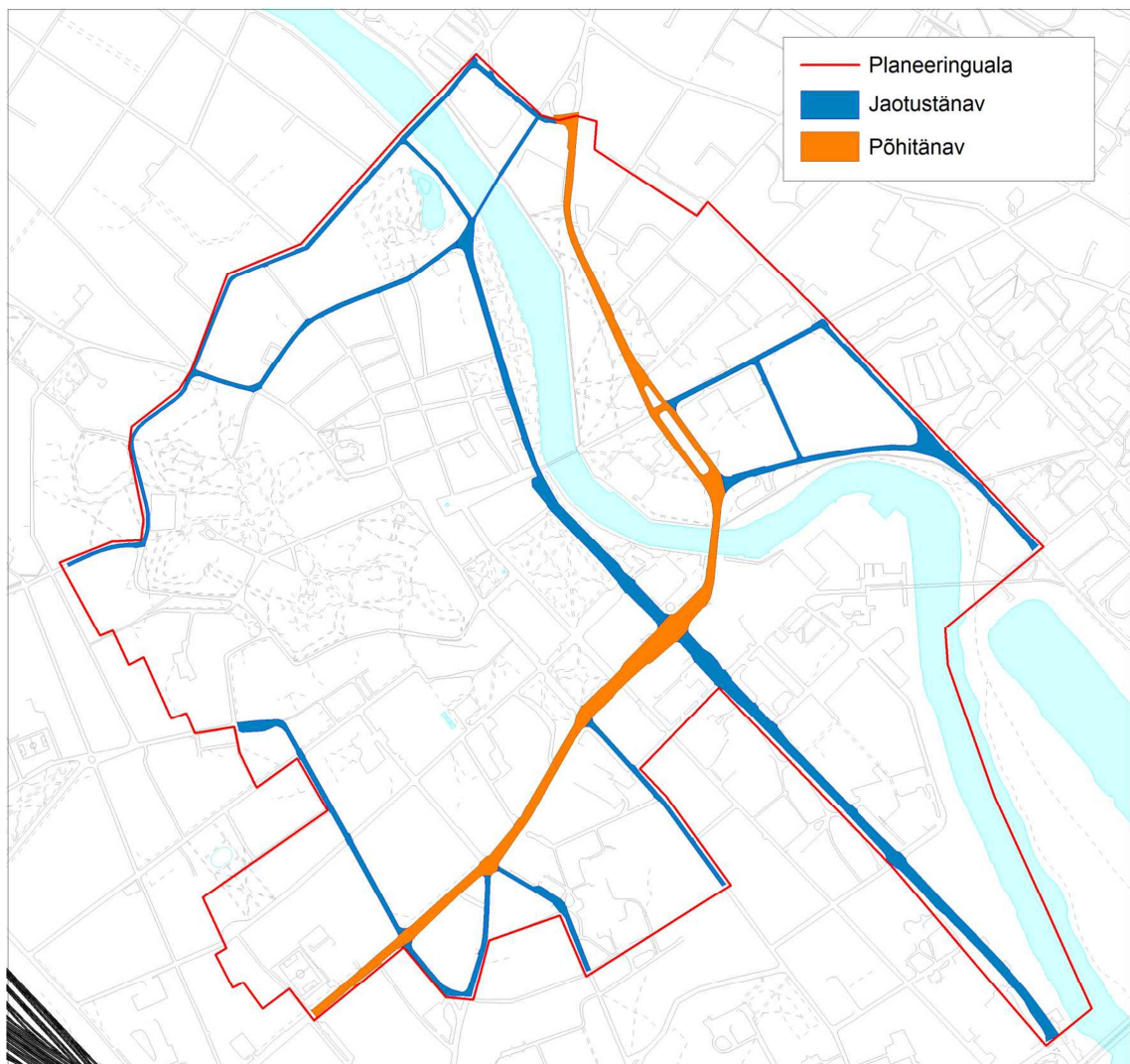
Tartu linna üldplaneering määratleb tänavate funktsioonid ja sellest lähtuvad parameetrid, mida tuleb planeeringute ning projektide koostamisel arvestada ja tänavate ning ristmike liikluskorraldust kavandades aluseks võtta. Üldplaneeringu kohaselt on tänavavõrk jaotatud magistraaltänavateks ja juurdepääsutänavateks. Magistraaltänavad jagunevad omakorda põhi ja jaotustänavateks. Tartu kesklinna üldplaneeringu alal on põhitänavad:

- Narva mnt;
- Riia tn.

Jaotustänavad on planeeringualal:

- K.E. von Baeri (Jakobi tn – Näituse tn);
- Fortuuna tn;
- Jakobi tn (Lai tn – Veski tn);
- Kalevi tn (Riia tn – planeeringuala piir);
- Kroonuaia tn;
- J.Kuperjanovi tn;
- Lai tn;
- Näituse tn;
- Pepleri tn;
- Pikk tn (Roosi tn – planeeringuala piir);
- Põik tn;
- Raatuse tn;
- Turu tn;
- Tähe tn;

- Ujula tn;
- Vabaduse pst;
- Võru tn;
- Väike-Tähe tn.



Tänavavõrgu planeerimisel on Tartu linna üldplaneeringus välja toodud vajadus magistraaltänavatel olulisematel ristmikel pöörderadade olemasolu või teatud juhtudel üksikute pöörete keelustamine. Magistraaltänaval paiknevatel foorjuhitavatel naaberristmikel tuleb fooride töö koordineerida. Foorjuhitavatel ristmikel tuleb kaaluda bussidele eelisõiguste andmise võimalusi ja need võimalused vajadusel realiseerida. Põhitänavatel keelata parkimine ja valdavalt ka peatumine ning viia miinimumini kruntidel väljasõidud. Bussipeatused peavad paiknema taskutes. Juurdepääsutänavatel, mis läbivad tihedalt hoonestatud korruselamute ala, tuleb rakendada liikluse rahustamise võtteid ja detailselt kavandada parkimisvõimalused.

Jalgrattakasutuse edendamiseks on oluline kogu linna hõlmava jalgrattateede võrgustiku ehitamine. Kergliikluse arengu aluseks on Tartu Linnavolikogu otsusega “Tartu linna jalgrattateede arenguskeem”. Jalgrattateede põhivõrk Tartu linnas on planeeritud radiaalselt. Sellise arenguskeemi eesmärk on parandada liikumistingimusi linna piirist kesklinna suunas. Arvestades linna tänavatevõrgu arengutempot, on põhjendatud jalakäijate ja jalgratturite koosliiklemise organiseerimine kergliiklusteedel ning koos autoliiklusega väiksema liikluskõormusega tänavatel. Uute tänavalõikude planeerimisel ja projekteerimisel tuleb kohtades, kus arenguskeemiga kavandati jalgrattatee, ette näha jalgratturite liikumine eraldatuna

muust liiklusest. Vajalik on muuta kogu linna keskusalala jalgratturisõbralikuks. Sisuliselt tähendab see, et põhilistel liikumissuundadel lastakse alla äärekivid ja eraldatakse jalgratturite liikumine ülejäänud liiklusest. Tänaväärseid jalgrattateid ehitatakse koos magistraalteede rekonstrueerimisega ja need on vajalikud kohalikeks juurdepääsudeks. Elamutesse ja ühiskasutatavatesse hoonetesse tuleb planeerida jalgrataste hoiuruumid.

Ühistranspordi puhul on Tartu linna üldplaneeringus välja toodud, et üldjuhul toimub bussiliiklus autotranspordiga samas tänavakoridoris. Siiski on vajaduse korral otstarbekas rajada magistraaltänavatele ühistranspordi eelisrajad.

Transiitliikluse kavandatakse suunata linna äärealadele ja seeläbi hajutatakse liiklust. Liikluse hajutamine toimub eelkõige tänavavõrgu üldise korrasoleku parandamise kaudu, mis loob liiklejatele suuremad marsruutide valikuvõimalused. Seejuures peetakse silmas madalama klassi tänavate kasutuse suurenemist, mis aitaks kaasa magistraaltänavate liiklusintensiivsuse vähendamisele. Üldplaneering määratleb taristu arendamise ja juurdepääsuvõimaluste parandamise põhimõtted. Kesklinna puhul on välja toodud tarbetute sissesõitude vältimine vanalinna (Kroonuaia, K. E. von Baeri, Vallikraavi, Poe tänavate ja Emajõe vaheline ala) ning suunamine eeslinnadest lähtuva liikluse sisemist ringi mööda magistraaltänavatele ja teedele.

Probleemsete ristmike juures on välja toodud Riia tn – Turu tn – Vabaduse pst ristmik, kus on vajalik vähendada liikluskoormust. Samas annab üldplaneering võimaluse lahendada antud ristmike ka mitmetasandilisena. Probleemsena välja toodud Vanemuise tänav ristumised Pepleri, Kastani ja Vaksali tänavatega. Lahendusena on üldplaneeringus välja pakutud vajadust vähendada Vanemuise tänav liikluskoormust. Narva mnt rekonstrueerimise järel suureneva liikluskoormuse mõjude leevendamiseks on üldplaneeringu kohaselt vajalik tõsta selle tänav ristmike läbilaskevõimet.

Kesklinna liikluse seisukohalt on olulised ka kesklinnast möödasõidu võimaluste loomine. Eelkõige puudutab see Ropka silla ja sadamaraudtee koridori tänav rajamine.

Kesklinna piirkonnas liiklemisvõimaluste kujundamise üheks meetodiks on parkimispoliitika. Tõhus parkimiskorraldus tagab ebaotstarbeka liikluse vältimist. Üldplaneeringu kohaselt on parkimispoliitika üldpõhimõteteks:

- kavandada võimalikult palju parkimiskohti väljapoole tänavate maa-ala;
- luua eeldused parkimislahenduse realiseerimiseks, mis võimaldab linna keskosa liikluskoormuse väiksemat kasvu võrreldes autostumise ja autode kasutamise intensiivsuse tõusuga;
- reguleerida parkimiskorraldust, lähtudes sõidukiliikidest;
- planeeringutes ja projektides määratavad parkimisala suurus ja tehnilised lahendused tuleb kavandada ja realiseerida kooskõlas standardis EVS-843:2003 kehtestatud nõuetega.

2.3. Tartu kesklinna arengustrateegia

Tartu kesklinna arengustrateegia määratleb kesklinna piirkonna arengusuunad. Sealhulgas toob strateegia välja mitmed transpordisüsteemi ja liikuvust mõjutavad põhimõtted ning vajalikud tegevused. Strateegia kohaselt lähtutakse Tartu linna kergliiklusteede võrgustiku väljaehitamisel kõrgkoolide paigutusest ning õppejõudude ja tudengite liikumisvajadustest. Ülikooli õppehooneid siduvaks keskeks jalgrattaliikluse magistraaliks kujundatakse Vabaduse sild, Vabaduse puiestee, Uueturu tänav, Vanemuise tänav suund, milleks likvideeritakse neil tänavatel parkimiskohad ning rajatakse eraldi jalgrattarajad sõidutee ja kõnnitee vahele. Jalgratturitele luuakse kesklinnast paremad liikumisvõimalused elamupiirkondadesse ja akadeemilistesse

linnakutesse. Esmajoones rajatakse jalgrattarajad olulisimatele sõiduteedele, milleks on Narva mnt, Vabaduse pst ning Riia, Turu, Vanemuise ja Pepleri tänavad). Ühtlasi tähendab see vajadust likvideerida või vähendada neil tänavatel parkimiskohtasid.

Jalakäijate turvalisuse tõstmisel ja liikumisvõimaluste parandamisel on olulisim uue ja vana kesklinna vaheliste liikumissuundade edendamine põhimagistraalide ületamisel. Rajatakse diagonaalsed ülekäigurajad Riia-Turu ristmikul, laiendatakse Võidu silla alust jalakäijate käiku, lisatakse Vabaduse puisteele ülekäiguradasid. Kaarsilla rekonstrueerimisel (või asendamisel uue sillaga) laiendatakse jalakäijate alasid, lahendatakse jalgsi- ja jalgrattaliikluse turvalise kulgemise küsimus. Toomemäe paremaks sidumiseks all-linnaga rajatakse Pirogovi platsilt trepistik tähetorni suunas.

Arengustrateegia kohaselt laiendatakse jalakäijate käsutuses olevat avalikku linnaruumi. Rajatakse Emajõe promenaad Sadama linnaosas, pikendatakse Kaluri tänavat jalakäijate tänavana kuni Taskuni., koos vana kaubamaja kvartali arendusega ehitatakse Aleksandri promenaad kuni Soola tänavani.

Tartu kesklinna arengustrateegia ei näe ette uute mootorsõidukite ega kergliiklussildade rajamist kesklinna. Kavas on Kaarsilla ja Võidu silla rekonstrueerimine. Kaarsilla rekonstrueerimisel laiendatakse võimalusel tänavapinda, võimalusel eraldatakse jalakäijate ja jalgratturite liikumisala.

Tänavavõrgu arendamisel rõhutab strateegia vajadust kesklinna liiklusvoogude hajutamiseks. Üheks võimalikuks lahendusena näevad strateegia koostajad Pika tänava läbimurde rajamist Narva mnt-le. Seoses Pika tänava läbimurde kavandamisega nähakse ette Narva mnt 89 ühiselamu lammutamine.

Kesklinna kui linnakeskuse toimimiseks mittevajaliku liikluskoormuse vähendamise eelduseks on Tartu ringtee väljaehitamine koos Emajõe ületavate sildadega, samuti linnasisese väikese ringtee rajamine Vaksali tänava pikendusel sadamaraudtee koridoris, kaugemas tulevikus koos Ropka sillaga.

Arengustrateegia näeb ette Väike-Turu tänava (Zeppelini keskuse tagusest algusest kuni Sadama tänavani) likvideerimist Emajõe kaldapromenaadi ja sellega seotud hoonestuse rajamiseks ning Sadama asumi liikluskorralduse muutmist. Piirkonda juurdepääs tagatakse olemasolevate Soola ja Sadama tänavate kaudu ning rajatakse uus juurdepääsutänav Aura ja Zeppelini keskuste vahele. Turu tänava liikluskorralduse mõju vähendamiseks on otstarbekas juurdepääsutänavate liiklust korraldada ühesuunalisena.

Vanalinna tänavavõrgu arendamisel on oluline koht jalakäijate ning jalgratturite liikumismugavuse parandamine ning autoliikluse vähendamine. Sel eesmärgil ehitatakse vanalinna tänavad (Vabaduse puistee ja Vallikraavi, Jakobi, Laia tänava vahelisel alal) ümber ühise tänavaruumiga tänavateks, st ilma eraldi tasapinnal kõnniteedeta, kasutades ümbritseva hoonestusega harmoneeruvaid tänavakatte materjale. Olemasolevad muna- ja klompkivi sillutised kesklinnas säilitatakse ja rekonstrueeritakse.

Parkimise planeerimisel nähakse ette tänavatel parkimiskohtade vähendamist ning võimaluse korral suurte avaparklate likvideerimist. Samaaegselt suurendatakse krundi- ja hoonesiseste parkimiskohtade arvu. Vanalinna ja Uueturu asumi asutuste ja äride kättesaadavuse parandamiseks rajatakse parkimismaja väljakuks rekonstrueeritava Kaubahoovi platsi alla. Riiamäe (ja seejuures eriti Vanemuise teatri) asutuste jaoks täidab sama rolli Uueturu väljaku alune parkla. Maaaluseid avalikus kasutuses maa-aluseid parkimisvõimalusi luuakse samuti

avaturu kättesaadavuse tagamiseks Turu väljaku alla ning Veekeskuse ja Zeppelini vahelise ala arendamisel.

Kesklinna bussiootetingimuste parandamiseks nähakse ette kesklinna linnaliinide terminali rajamist. Arvestades olemasolevate liinide marsruute ja kesklinna suunduvate inimeste suurt osatähtsust, on otstarbekaim rajada linnaliinide bussijaam Riia - Vabaduse pst. - Narva mnt. - Turu tänavate ristumiskoha vahetus läheduses asuvas piirkonnas. Olemasolevat hoonestust ja ehitusvõimalusi arvesse võttes nähakse sobivaima asukohana linnaliinide terminaliks vana kaubamaja kvartal – kas hoonesisese lahendusena või siis Turu tänava ääres avatud terminalina.

Säilitatakse ja võimalusel suurendatakse maaliinide bussijaama liinide teenindamise võimsust ning ootekohtade arvu. Terminali peatuste ala muutmine hoonesiseseks on lubatud ning piisavalt kõrgete tervise- ja keskkonnanõuete täitmisel isegi soovitatav. Maaliinide ja linnaliinide terminalide vahel luuakse kõige otsem ühendus jalakäijatele

2.4.Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem

Tartu linna jalgrattaliikluse arenguskeem annab ülevaate jalgrattaliiklusega seotud arengueesmärkidest ning vajalikest tegevustest. Arenguskeemi sihiks on kogu linna kattev, erinevaid sihtkohti ühendav katkematu, mugav, ohutu ja sujuv rattateede, -radade, kergliiklusteede ja autoliiklusest eraldamata marsruutide võrgustiku loomine. Samuti mugavate ja turvaliste jalgrattaparkimise võimaluste loomine koolide, töökohtade, ühiskondlike hoonete ja kaubandusettevõtete juures. Eesmärgiks on nende tegevuste kaudu suurendada jalgrattakasutust nii igapäevases liikumises kui ka vaba aja sisustamisel. Rõhutatud on radiaalsete ja erinevaid linnaosasid ühendavate jalgrattateede rajamise vajadust.

2.5.Tartu linna arengukava aastateks 2013-2020

Tartu linna arengukava aastateks 2013-2020 on seadnud strateegiliseks eesmärgiks, et Tartu linna tehnilised infrastruktuurid on ökonoomsed, kommunaalteenused jõuavad iga majapidamiseni ja ettevõtte/asutuseneni. See tähendab turvalise, energiasäästliku ja keskkonnasõbraliku transpordikorralduse ja kaasaegse teedevõrgu arendamist. Meetmed eesmärkide saavutamiseks tulenevad Tartu linna transpordi arengukavast aastateks 2012-2020.

2.6.Arengustrateegia Tartu 2030

Arengustrateegia Tartu 2030 on linnajuhtimise strateegiline alusdokument, mis määratleb pikaajalises perspektiivis vajalikud tegevused Tartu linna arengus. Sealhulgas võtab arengustrateegia vaatluse alla ka linnaplaneerimise ja transpordisüsteemi arengusuunad. Linnaruumi arengul on seatud eesmärgiks piirata stiihilist valglinnastumist ning suurendada valglinnastumisega seonduvate probleemide ennetamiseks ja lahendamiseks koostööd naaberomavalitsustega. Linna ruumilisel planeerimisel ja ettevõtluse arendamisel tuleb silmas pidada elanike paiksuse tõstmist ja liikluskoormuse vähendamist.

Arengustrateegia eesmärgiks on võimaldada igale linnaelanikule sõltumata tema sotsiaalsest ja tervislikust seisundist või majanduslikust olukorras kõrge elukvaliteet, hoolitsus ja osalemine ühiskonnaelus. Sellest lähtuvalt peab transpordisüsteem tagama kõigile juurdepääsu võimaluse igapäevaeluks vajalikele asukohtadele ning seeläbi osalemist ühiskondlikus tegevuses. Transpordipoliitika kujundamisel, taristu rajamisel ja transpordiliikide doteerimisel lähtutakse liikluse energiasäästlikkusest, majanduslikust efektiivsusest ja kasvuhoonegaaside emissiooni vähendamisest.

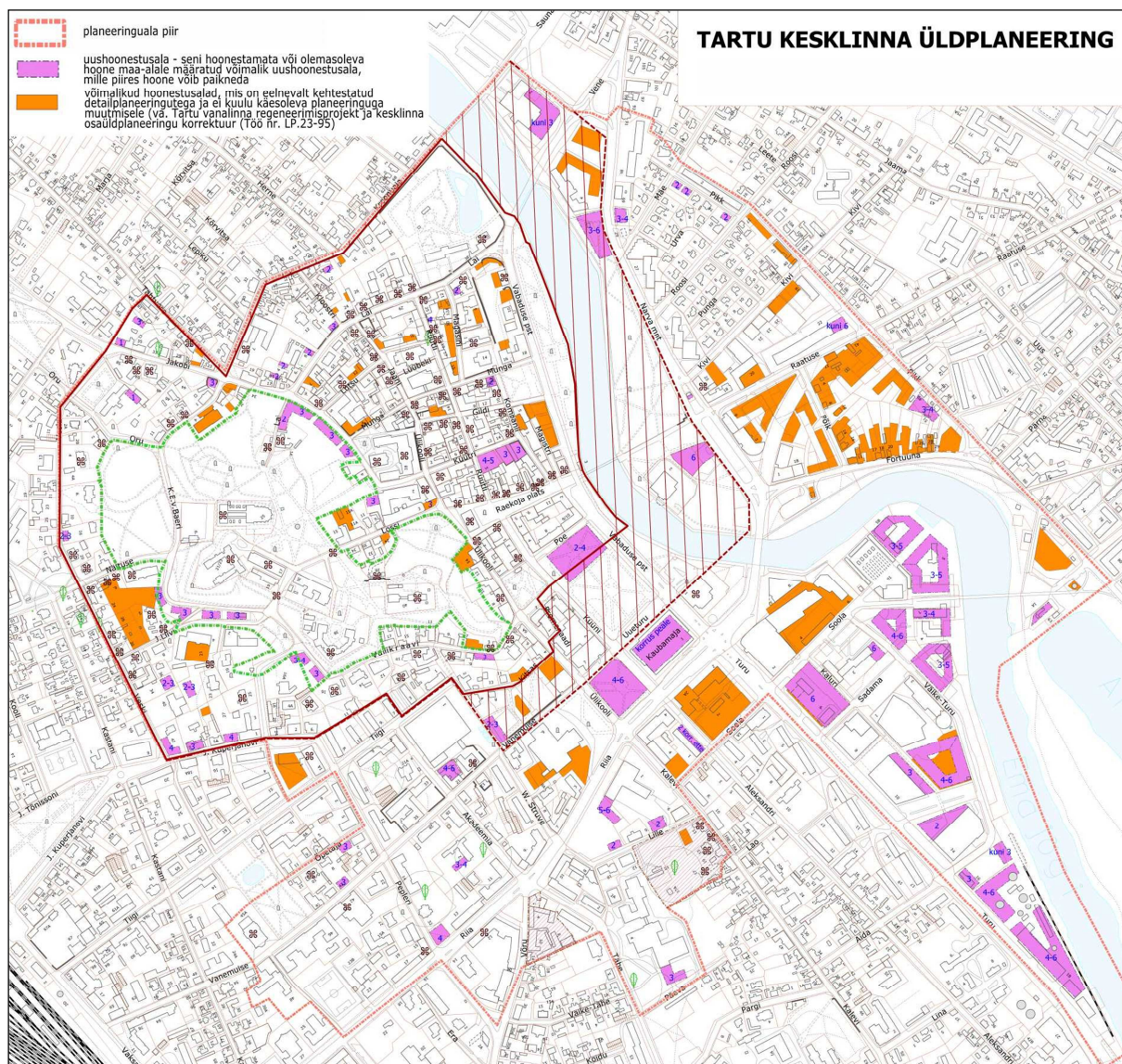
Transpordisüsteemi arendamise esmaseks prioriteediks on kergliikluse ja ühistranspordi eelisarendamine. Arengustrateegia kohaselt on seatud eesmärgiks saavutada olukord, kus ühistranspordimaht moodustab enam kui poole kogu transpordimahust ja linnatranspordis on valdav energiat säästev ning keskkonnasõbralik ühistransport ja kergliiklus. Sealhulgas on vajalik vähendada sõiduautode kasutust.

Tänavavõrgu arendamisel on pööratud suunatud liiklusohutusele. Keslinna piirkonnas laiendatakse jalakäigutsooni. Kasutusele kavandatakse võtta "pargi ja reisi" ning "pargi ja jaluta" süsteem. Tartu keslinna ümbrusesse rajatakse parkimismajad ning arendatakse välja kogu linna hõlmav tänavate ja kergliiklusteede võrgustik. Eesmärgiks on liikluse juhtimine kesklinnast mööda ning transiitliikluse väljajuhtimine linnast.

Lisaks Tartu linna üldiseid arengusuundi määravatele arengudokumentidele on transpordi valdkonda käsitletud ka erinevates valdkondlikes arengukavades. Valdkondlikud arengukavad lähtuvad transpordi kättesaadavusest ning mõjust valdkonna arengul.

3. TARTU KESKLINNA HOONESTUSE ARENG

Tartu kesklinna arengustrateegia koostamise käigus töötati välja Tartu kesklinna asustuse arengusuunad ja kesklinna arenguvision. Visiooni perioodina arvestati 20 aastat. Strateegia koostamise käigus hinnati Tartu kesklinna funktsionaalset arengut ja anti eluvaldkondade ruumilise arengu suunad koos kavandatava hoonestuse mahtudega. Sealjuures määratleti linnaruumi ja liikluse kujundamise üldised põhimõtted. Kavandatav hoonestus määratletakse Tartu kesklinna üldplaneeringuga.



Joonis 17. Perspektiivne hoonestus Tartu kesklinna planeeringu alal

Võimalik lisanduv hoonestuse maht on 465 022 m². Sellest moodustab 179 122,1 m² äripind, ühiskondlike hoonete pind 161 358,5 m², elamute pind 120 109,3 m² ja tootmispind 4 432,1 m². Lähtuvalt kavandatavast asustuse muutusest kavandatakse transpordisüsteemi ja selle kaudu juurdepääs tõmbekohtadele.

4. TARTU KESKLINNA LIIKUVUSE ARENGUVISIOON

Tartu kesklinna strateegia raames välja töötatud kesklinna arenguvisiooni kohaselt on Tartu kesklinn rahvusvahelistuv, ajaloolist linnaruumi arvestav, visuaalselt, ruumiliselt ja funktsionaalselt sidus ja tihe ülikoolilinna süda ning regiooni keskus. Kesklinn on suurema osa ööpäevast elav, üha enam jalakäijasõbralik, inimhõõtmeline, linnaelanikule, üliõpilasele ja külastajale suunatud aastaringsest toimiva atraktiivse avaliku ruumiga võimalusterohke elamise, õppimise, „tarkade“ töökohtade, vaba aja veetmise, ostlemise ja asjaajamise koht.

Kesklinna arenguvisioonile tuginedes on transpordisüsteemi ülesandeks toetada visiooni rakendumist ja kesklinna arengu soodustamist. Esmane arenguprioriteet on jalgsikäigu ja jalgrattaliikluse eelisarendamine. Kergliikluse arendamise kaudu muutub jalgsi ja jalgratastel liiklemine kesklinnas mugavamaks ning ohutumaks. Seeläbi suureneb kergliikluse kasutatavus ja osakaal kõikidest liikumistest.

Jalakäijate ala on laienenud ning vanalinna piirkonna tänavatel rakendatakse jagatud tänavaruumi põhimõtet, mille kaudu luuakse eelised kergliiklejatele. Peamine jalakäijate liikumissuund toimub üle Emajõe jalakäijate sildade ning Kүүni ja Kaluri jalakäijate tänavatel. Kesklinna piirkonda suundumisel on olulise tähtsusega Turu sild ja Kaarsild. Üle Turu jalakäijate silla suunduvad kesklinna eelkõige Annelinna linnaosas elavad ning sel suunal liiguvad inimesed. Kaarsild omab jätkuvalt suurt rolli Narva mnt ja Raatuse tänava ääres asuvates üliõpilaskülades elavate üliõpilaste ning sama piirkonna elanike ühendusteena kesklinna.

Kesklinna piirkonnas liigutakse valdavalt Kүүni, Rүүtli ja Kaluri jalakäijate tänavatel ning nende vahel. Kesklinna magistraaltänavate liikluskoormus on vähenenud, mis võimaldab jalakäijatel ja jalgratturitel mugavama ning kiirema teeületuse. Jalakäijate ala suurenemine aitab kaasa ka teistel tänavatel jalgsikäigu osakaali suurenemisele.

Jalgrattaliikluse kasutatavus on suurenenud uute jalgrattateede ning –radade rajamisel. Uued jalgrattateed loovad ühtse jalgrattateede võrgustiku, mida kasutades on võimalik liikuda nii suunaga kesklinna kui ka kesklinna siseselt. Täiendavad jalgrattaparklad ja hoiukohad ühiskondlike ja ärihoonete ning elamute juures võimaldavad jalgratast mugavalt ja ohutult parkida.

Kergliikluse kõrval on oluline roll liikumisvajaduse rahuldamisel ja juurdepääsu tagamisel kanda ühistranspordil. Paranenud on reisijate ootetingimused ning ümberistumisvõimalused. Ootetingimuste parandamisel on oluline koht täita kaasaegse ühistransporditerminali rajamine. Ühistranspordirajad aitavad parandada busside ühenduskiiruseid ja muuta seeläbi ühistranspordi atraktiivsemaks. Eelkõige väheneb bussireisijate ajakulu.

Ühistranspordi eelistamine ja tänavaruumi ümberjaotamine aitab vähendada kesklinna läbivat liikluskoormust. Tänavaruumi ümberjaotamine on võimalik üksnes sellisel juhul, kui on tagatud kesklinnast ümbersõiduvõimalused. Eelkõige on eelduseks Ropka silla ja sadamaraudtee koridori tänava väljaehitamine, mis võimaldab peamisele kesklinna läbiva liikumise suunale luua alternatiivse möödasõidu kesklinnast. Uue sadamaraudtee koridori rajatava tänava ja Ropka silla kasutuselevõtmisega samaaegselt peab toimuma kesklinna magistraaltänavate liikluskorralduse muutmine alandades magistraaltänavatel sõidukiirust ja piirates läbisõidu võimalust.

Tänavavõrgu arendamise eesmärk on vähendada autokasutust ja piirata kesklinna läbiva liikluse mahtu. Autokasutuse atraktiivsuse vähendamise üheks meetmeks on ka parkimiskorralduse ja

parkimisnõuete kaasajastamine. Eelkõige vähendatakse tänavaäärset parkimist ja suunatakse autod parkimismajadesse.

Liikluskorralduse kaasajastamise kaudu vähendatakse erinevate liiklejarühmade võimalikke konfliktkohti ja parandatakse seeläbi liiklusohutust. Tänavaruum vastab tänava funktsioonile ning on lähtuvalt funktsioonist ühelaadne ja üheti mõistetav. Tänavaruum mõjutab autojuhi liikluskäitumist. Magistraaltänavate funktsiooniks on läbiva liikluse tagamine, mistõttu on eesmärgiks sujuv liikumise võimaldamine. Kesklinna piirkonnast läbisõitmise atraktiivsuse vähendamise ja liiklusohutuse parandamise eesmärgil alandatakse magistraaltänavatel sõidukiirust kiiruseni 40 km/h. Fooride ja muude liikluskorraldusvahenditega luuakse eelised jalakäijatele ning jalgratturitele ja ka ühistranspordile.

Juurdepääsutänavate funktsiooniks on tagada eelkõige ühendus reisi siht- või lähtekoha ja magistraaltänavate vahel. Läbiv liiklus juurdepääsutänavatel on raskendatud ja väheatraktiivne. Seetõttu võetakse kasutusele liiklust rahustavad meetmed ning alandatakse sõidukiirust vastavalt piirkonnale kiiruseni 30 km/h või 20 km/h.

Jõeliikluse arendamise kaudu on paranenud veesõidukite hoiu- ja randumistingimused. Samuti on jõeäärne piirkond muutunud atraktiivsemaks ning jõe kasutus intensiivsemaks. Seda nii turismi edendamisel kui ka elanike vaba aja veetmisel.

5. TÄNAVAVÕRK JA LIIKLUSKORRALDUS

Tänavavõrgu arendamise eesmärk on parandada liiklussujuvust ning tagada autodega optimaalne juurdepääs soovitud sihtkohtadele. Tartu linn on arengudokumentides määratlenud eesmärgina vähendada autoliiklust ja sellest tulenevat mõju ning soodustada autole alternatiivsete liikumisviiside kasutatavust.

Tänavavõrk jaguneb lähtuvalt standardis Linnatänavad (EVS 843:2003) ja Tartu linna üldplaneeringus määratletud funktsionaalsest jaotusest magistraalideks ning juurdepääsudeks. Magistraalide funktsiooniks on tagada kiire, sujuv ja ohutu ühendus linna eri piirkondade ning tõmbekeskuste vahel. Juurdepääsude funktsiooniks on tagada ühendus magistraalidelt valdustele. Juurdepääsud jagunevad kõrvaltänavateks, kvartalisesteks tänavateks ja veotänavateks. Juurdepääsude funktsiooniks on tagada ühendus valduste ja kõrgema liigi tänavate vahel. Neil toimuv liiklus on seotud kohaliku piirkonnaga ning läbivat liiklust üldiselt ei ole.

5.1. Magistraalid

Magistraalid jagunevad põhitänavateks ja jaotustänavateks. Põhitänavate funktsiooniks on teenindada peamiselt linnasisest eri linnaosade vahelist liiklust ja tagada kiire, sujuv ning ohutu ühendus linna eri piirkondade ja tõmbekeskuste vahel. Jaotustänavate funktsiooniks on koguda piirkonna sees tekkivat liiklust ning ühendada juurdepääsutänavad põhitänavatega.

Kavandatavad muudatused

Ühistranspordiradade rajamine tänavatel Narva mnt, Riia, Turu ja osaliselt Vabaduse pst. Radade rajamise eesmärk on ühistranspordi eelistamine ja ühenduskiiruse parandamine. Lisaks ühistranspordi eelistamisele on radade rajamise eesmärk kesklinna läbiva liiklusvoogude vähendamine. Ühistranspordirajad rajatakse olemasoleva tänavaruumi ümberjaotamise tulemusena. Senised 2+2 sõidurajaga tänavatel jääb autodele mõlemas suunas üks sõidurada ning sisemine sõidurada muudetakse ühistranspordirajaks. Tänavaruumi ümberjaotamine ja ühistranspordiradade rajamine saab toimuda vaid siis, kui on tagatud kesklinnast möödaskõõdu võimalused. See eeldab Sadamaraudtee koridori tänava ja Ropka silla valmimist.

Magistraaltänavatel sõidukiiruse piiramine kiiruseni 40 km/h. Piirkiiruse alandamise eesmärk on peamiselt seotud liiklusohutusega. Tartu kesklinna on koondunud suurel hulgal autoliiklust. Piirkiiruse alandamine aitab vähendada õnnetuste toimumise tõenäosust ja raskusastet. Kiiruse alandamise eesmärgiks on vähendada ka kesklinna autoga läbimise atraktiivsust ja suunata liiklust kesklinnast mööda.

Narva mnt

Tänaval on 2+2 sõidurada ja mõlemas suunas ühistranspordirada. Tänaval on kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 40 km/h. Tänavafunktsioon on jaotustänav. Parkimine tänava ääres ei ole lubatud. Jalgrattaliiklus toimub jalg- ja jalgrattateel tee servas.

Pepleri tn

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 40 km/h. Tänavafunktsioon on jaotustänav. Parkimine tänava ääres ei ole lubatud. Tänaval on servas mõlemasuunaline jalgrattarada.

Raatuse tn

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 40 km/h. Tänaval funktsioon on jaotustänav. Parkimine tänaval ääres ei ole lubatud. Jalgrattaliiklus toimub jalg- ja jalgrattateel tänaval põhjapoolsel küljel.

Riia tn

Tänaval on 2+2 sõidurada tavalikuks ja mõlemas suunas ühistranspordirada liiklus. Sõidukiirus 40 km/h. Tänaval funktsioon on põhitänav. Tänaval ääres ei ole lubatud parkimine. Tänaval on mõlemas ääres jalg- ja jalgrattateel.

Turu tn

Tänaval on 2+2 sõidurada tavalikuks ja mõlemas suunas ühistranspordirada liiklus. Sõidukiirus 40 km/h. Tänaval funktsioon on jaotustänav. Tänaval ääres ei ole lubatud parkimine. Tänaval on mõlemas ääres jalg- ja jalgrattateel.

Tähe tn

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 30 km/h. Tänaval funktsioon on jaotustänav. Parkimisvõimalused erinevad lõiguti. Tähe tn 4 lõikes on parkimine keelatud mõlemal pool. Tähe tn 2 on parkimine mõlemal pool tänavat lubatud, Riia tn 10 lõikes on parkimine lubatud ühel pool tänavat. Tänaval ääres on ühel pool jalg- ja jalgrattateel.

Vabaduse pst (Uueturu – Raekoja plats)

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Tänaval funktsioon on jaotustänav. Tänaval ääres paiknevad jõe poolsel küljel autodele parkimiskohad. Tänaval on servas mõlemasuunaline jalgrattarada. Pargi poolsel küljel asub turismibusside peatus.

Vabaduse pst (Raekoja plats – Lai tn)

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 40 km/h. Tänaval funktsioon on jaotustänav. Tänaval ääres paiknevad jõe poolsel küljel autodele parkimiskohad. Tänaval on servas mõlemasuunaline jalgrattarada.

Vabaduse pst (Raekoja plats – Kroonuaia tn)

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 30 km/h. Tänaval funktsioon on jaotustänav. Tänaval ääres ei ole lubatud parkimine. Tänaval on servas mõlemasuunaline jalgrattarada.

Võru tn (planeeringuala piir – Riia tn)

Tänaval on 2 sõidurada, millest üks on ühistranspordirada ja teine tavalikuks. Sõidukiirus 40 km/h. Tänaval funktsioon on jaotustänav. Tänaval ääres on Riia tn 12 krundiga piirneval alal krundi poolsel küljel lubatud parkimine. Jalgrattaliiklus toimub jalg- ja jalgrattateel sõidutee ääres.

Väike-Tähe tn (Riia tn – Võru tn)

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 40 km/h. Tänaval funktsioon on jaotustänav. Parkimine tänaval ääres ei ole lubatud. Tänaval on servas mõlemasuunaline jalgrattarada.

Planeerimise põhimõtted

Põhi- ja jaotustänavate planeerimisel ning liikluskorralduse kavandamisel peavad olema täidetud järgnevad põhimõtted:

- planeeringute ja projektide koostamisel tuleb arvestada tänavate kategooriaid.
- tänavavõrgu planeerimine peab tuginema lisaks tänaval funktsioonile ka eeldatavate liiklusvoogude prognoosile, mis sõltub kavandatud maakasutusest tulenevast liiklusnõudlusest.
- lähtuvalt põhitänavate funktsioonist tuleb neil tagada kiire ja sujuv ühendus;
- sõiduraja laius on soovitatavalt 3,25 m, erandjuhul 3,5 m. Lisaks tuleb sõidutee äärde ette näha poole meetri laiune ohutusriba, mida võib kasutada rentsliribana;
- põhitänavatel tuleb ristmikud kavandada kanaliseeritult foorjuhitavana;
- jalakäijate ülekäiguradadel tuleb paigaldada tee keskele ohutussaared ja reguleerida foorjuhitavana;
- olulisematel ristmikel peavad olema lisarajad vasakpöörtele, teatud juhtudel võivad vasakpöörded või üks neist (peamiselt kõrvalteelt peateele) olla keelatud, parempöörderadasid reguleerimata ristmikule üldjuhul mitte rajada;
- bussipeatused peavad paiknema võimaluse korral nn taskutes;
- põhitänavatel on keelatud parkimine;
- põhitänavatele suubuvate kinnistute väljasõitude puhul tuleb kaaluda alternatiivseid võimalusi juurdepääsu lahendamiseks kõrvaltänaval kaudu. Alternatiivse lahenduse olemasolul tuleb juurdepääsud ümber planeerida;
- põhitänavatel liikluse rahustamist üldiselt ei kasutata. Samuti ei ole soovitatav ühiskondlike ehitiste ja lasteasutuste juurdepääsude kavandamine põhitänavate äärde;
- jaotustänavatel võib erandkorras liikluse rahustamise võtteid kasutada juhul, kui tänaval ääres asuvad ühiskondlikud suure kasutusega ehitised (näiteks raamatukogu, haigla, polikliinik, spordiehitised jt) või lasteasutused (koolid, lasteaiad jt).

5.2. Juurdepääsud

Kalevi tn

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Ristumisel Riia tn on kolm sõidurada, parkimine on keelatud. Lõigus Soola tn kuni planeeringuala piir on lubatud ühel pool teed. Sõidukiirus 30 km/h.

Lille tn

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 30 km/h. Osaliselt on tänaval ühel pool lubatud parkimine.

Põik tn

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 30 km/h. Parkimine on lubatud tänaval ühel poolel.

Sadama tn

Tänaval on 2 sõidurada ja suunaline liiklus. Sõidukiirus 30 km/h. Parkimine on lubatud tänava ühel poolel (Turu tn 8 ees). Teaduskeskus Ahhaa ees paikneb busside parkla. Kuna tänavaga ristub Kaluri tänava jalakäijate tänav, rakendatakse Sadama tänaval jalakäijate tee ületamise hõlbustamiseks ja ohutumaks muutmiseks liiklust rahustavaid meetmeid.

Soola tn (Väike-Turu – Turu)

Soola tänaval on 2 sõidurada ja kaugliinibusside peatus. Sõidukiirus 30 km/h. Tänaväärne parkimine on keelatud.

Väike-Turu tn

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 30 km/h. Tänaväärne parkimine on keelatud. Tänav ääres asuvad jalg- ja jalgrattateed.

Soola tn (Turu tn – Kalevi tn)

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 30 km/h. Osaliselt on ühel pool tänaval parkimine (lõikes Aleksandri tn – Kalevi tn). Lõikes Turu tn – Aleksandri tn parkimine lubatud ei ole. Sõidukiirus 30 km/h.

Vanemuise tn

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 30 km/h. Sõidutee ääres on mõlemas suunas jalgrattarada. Sõidutee ääres ei ole lubatud parkimine.

Õpetaja tn

Tänaval on 1+1 sõidurada ja kahe-suunaline liiklus. Sõidukiirus 30 km/h. Tänav ääres on mõlemal pool lubatud parkimine.

Planeerimise põhimõtted

Juurdepääsud on tänavad, mis ei kuulu magistraalide nimekirja. Juurdepääsude planeerimisel ja liikluskorralduse kavandamisel peavad olema täidetud järgnevad põhimõtted:

- juurdepääsude projektkiiruseks arvestada 20-50 km/h;
- kõrvaltänavate ja kvartalisestel tänavate kavandamisel tuleb kasutada liikluse rahustamise võtteid;

5.3. Rahustatud liiklusega ala

Ala jaguneb maksimaalse lubatud sõidukiiruse järgi kaheks. Alal kasutatakse liiklust rahustavaid meetmeid.

30 km/h on tänavatel, kus enamik liiklusest on seotud juurdepääsuga antud tänavale, kuid vähesel määral on ka läbivat liiklust. 30 km/h rakendatakse:

- Akadeemia tn;
- J.Liivi tn;
- K.E. v Baeri tn;
- Kivi tn;

- Lossi tn;
- Mäe tn;
- Näituse tn (K.E. v Baeri tn – Veski tn);
- Oru tn;
- Pikk (Raatuse tn – Mäe tn);
- Punga tn;
- Roosi tn;
- Tiigi tn (W.Struve tn – Pepleri tn);
- Urva tn;
- W.Struve tn;
- Vallikraavi tn;
- Vanemuise (Ülikooli tn – Pepleri tn);
- Veski tn;
- Ülikooli (Riia tn – Vallikraavi tn).

20 km/h on ala, kus on jagatud tänavaruum ning tänav kasutatav eelkõige õuealana ja juurdepääsuks üksnes tänava ääres asuvatele hoonetele. 20 km/h rakendatakse:

- Gildi tn;
- Jaani tn;
- Jakobi tn (Lai tn – Ülikooli tn);
- Kloostri tn;
- Kompanii tn;
- Kүүtri tn;
- Lutsu tn;
- Magasini tn;
- Magistri tn;
- Munga tn;
- Ülikooli tn (Jakobi tn – Munga tn).

Neist tänavatest rakendatakse jalakäijate ja jalgratturite eelistust Gildi tn, Kompanii tn, Kүүtri tn, Ülikooli tn (Jakobi tn – Munga tn). Jalakäijate eelistusega tänavatel rakendatakse ühesuunaline liiklus, kus on üks läbiv sõidurada. Parkimine on tänava ääres keelatud. Tänavaruumist moodustab enamiku jalgtee.

5.4.Üldplaneeringu muutmise vajadus

Pikk tänava pikendus

Pikk tänava pikendus parandab eelkõige kohalikku juurdepääsu. Teostatud modelleerimised ja uuringud (Tartu, Pikk tänava trassivaliku eksperthinnang, Stratum 2003) ei prognoosi tänaval suuremahulist läbivat liiklust ja piirkonna teiste tänavate ning sõlmede liikluskoormuse vähenemist. Liiklus jaguneb paralleelsete samasuunaliste tänavate vahel (Puiestee tn ja Jaama tn). Tänavade pikendust raskendab vajadus maade võõrandamise järele. Kavandatav teekoridor on kitsas, mistõttu on vaja rakendada meetmeid vältimaks elukvaliteedi halvenemist. Kruntide võõrandamine ja täiendavate meetmete rakendamine muudab pikenduse rajamise kalliks. Kuna liiklusmõju on vähene, ei ole Pikk tänava pikenduse rajamine otstarbekas.

Raatuse tänava pikendus

Raatuse tänava tagamaa on väike ja olemasolev nõudlus sellesuunalise liiklusvajaduse rahuldamiseks vähene. Vajadus Raatuse tn pikenduse järgi võib tekkida alles siis, kui Raadi lennuvälja (idapoolsele) alale ehitatakse välja 2-3 liikluse mõistes suuremahulist objekti.

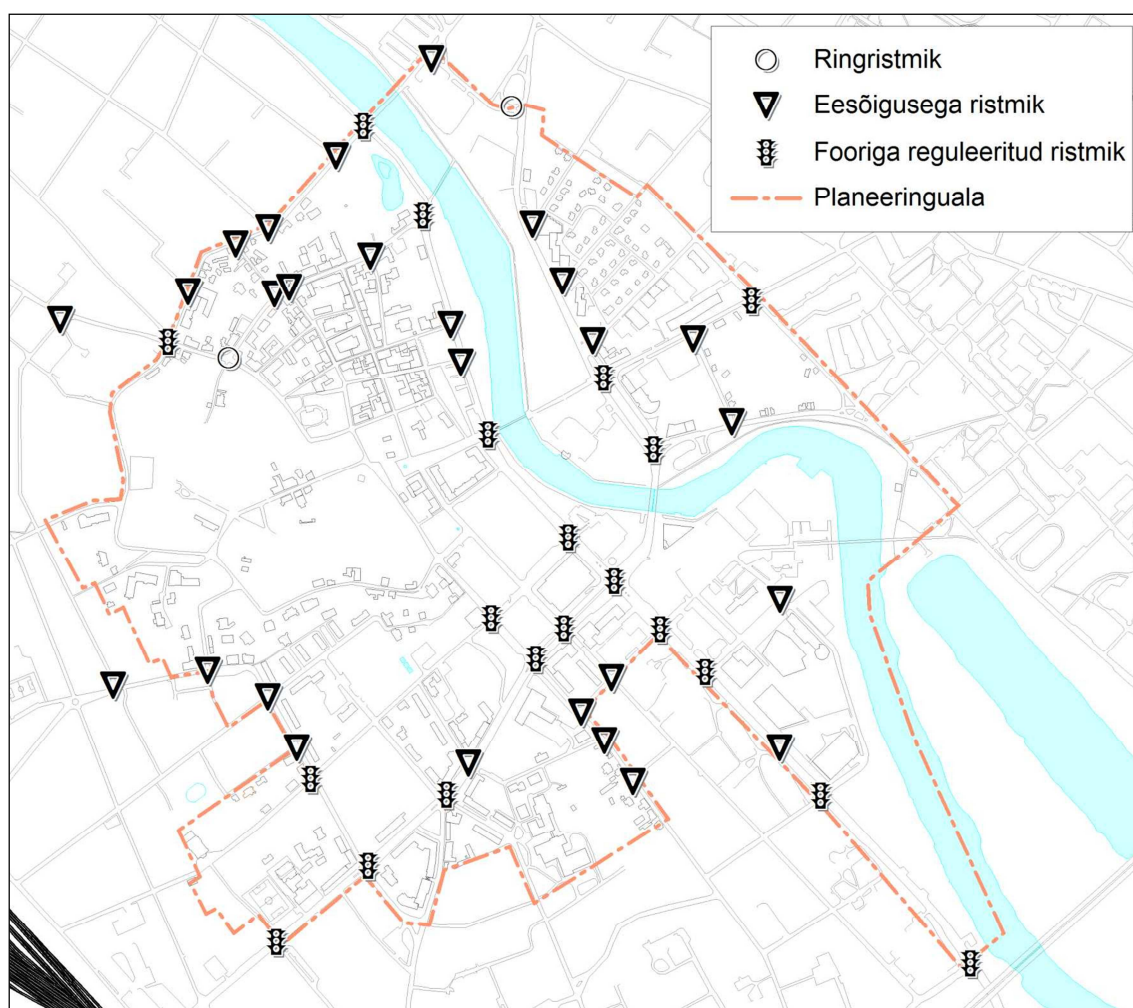
Raatuse tänava baasil tekkiv kirdesuunaline magistraal suurendaks liiklusprobleeme Võidus silla piirkonnas, mis omakorda toob kaasa Annelinnast kesklinna ja edasi liikuva liikluse suundumise Sõpruse silla ja Turu tänava kaudu kesklinna, mis avaldab laiemalt halvavat mõju kesklinna piirkonnas. Raatuse tänava pikendus toob kaasa Narva mnt – Fortuuna tn ristmikule neljanda haru lisandumise. Probleemiks on ka Raatuse tänava teekoridori laius, mis ei ole piisav magistraaltänava rajamiseks. Asustuse prognoositava muutumise ja võimalike liiklusprobleemide tekkevõimaluse tõttu ei ole Raatuse tänava pikenduse rajamine otstarbekas.

5.5. Ristmikud

Ristmik on tänavavõrgu osa, kus vähemalt kaks tänavat lõikuvad. Ristmike lahendusest sõltub suurel määral kogu liiklussüsteemi tõhusus, kuna liiklusprobleemid tekivad eelkõige just ristmikel. Liikluskoormuse kasvades ammendub ristmike läbilaskevõime, mistõttu kasvavad ooteajad ja süvenevad liiklusprobleemid. Ka suur osa liiklusõnnetustest toimub just ristmikel, mistõttu on ristmike liikluslahendused olulise tähtsusega liiklusujuvuse ja -ohutuse tagamisel.

Ristmike funktsioon on tagada liikluse sujuv ja ohutu lõikumine, liitumine ja hargnemine. Seejuures tuleb silmas pidada Tartu linna transpordiplaneerimise üldist arengueesmärki - ühistranspordi ja kergliikluse eelisarendamist.

Magistraaltänavatel kasutatakse nii eesõigusega ristmikke, ringristmikke kui fooriga reguleeritud ristmikke. Rahustatud liiklusega alal kasutatakse samaliigiliste tänavate ristmikke.



Planeerimise põhimõtted

Ristmike kavandamisel tuleb täita järgmised nõuded:

- projekteerimisel tuleb määrata ristmiku läbilaskvus ja sellest lähtuvalt kavandada ristmiku detaillahendus, hinnata lahenduse liiklusohutuse taset ning sobivust tänavavõrku.
- tänavavõrk tuleb kujundada sellisena, et tänavate lõikumisel tekiksid selge geomeetrilise lahendusega sama- või eritasandristmikud.
- fooriristmikel (uutel ja rekonstrueeritavatel) tuleb eelistada anduritel põhinevat adaptiivset foorijuhtimise süsteeme;
- magistraalidel paiknevatel foorjuhitavatel naaberristmikel tuleb leida võimalusi fooride töö koordineerimiseks;
- magistraalidel paiknevatel foorjuhitavatel ristmikel tuleb kaaluda bussidele eelisõiguste andmise võimalusi ja vajadusel need võimalused realiseerida;

5.6.Fooridega reguleeritud ristmikud

Narva mnt – Raatuse tn

Ristmik on kolmeharuline. Narva mnt-l on mõlemas suunas kaks läbivat sõidurada, Raatuse tänaval 1+1 sõidurada. Narva mnt-l kesklinnast väljuval suunal on vasakpöörderada Raatuse tänavale. Narva mnt-l kesklinna suunduval suunal vasakpöörde lubatud ei ole. Raatuse tänavalt on lubatud kõik pöörded.

Jalakäijate liikumine toimub üle Raatuse tänava ning üle Narva mnt ühel poolel.

Ühistranspordiradade rajamisega jääb Narva mnt-l autoliiklusele üks läbiv sõidurada ja üks sõidurada ühistranspordile.

Riia tn – Akadeemia tn – Tähe tn – Võru tn

Ristmik on viieharuline. Riia tänaval on mõlemas suunas kaks läbivat sõidurada. Võru tänav on ristmiku piirkonnas ühesuunaline kahe sõidurajaga. Akadeemia ja Tähe tänavad on kahesuunalised 1+1 sõiduradadega. Riia tänavalt on keelatud vasakpöörded. Akadeemia, Tähe ja Võru tänavatelt on lubatud kõik pöörded.

Ülekäigurajad on Riia tänaval äärelinna poolsel küljel ja Akadeemia, Tähe ja Võru tänavatel. Täiendavalt rajatakse ülekäik Riia tänavale kesklinna poolsele küljele.

Ühistranspordiradade rajamisega jääb Riia tänavale autoliiklusele üks läbiv sõidurada ja üks sõidurada ühistranspordile. Võru tänaval on üks sõidurada autodele ja üks bussirada.

Riia tn – Turu tn – Narva mnt – Vabaduse pst

Ristmik on neljagaruline. Lisaks on ristmiku läheduses Riia tn 1 hoonealuse parkla sissepääs. Kõik pöörded on lubatud. Riia tänaval on Narva mnt suunas ja vastupidi kaks läbivat sõidurada. Riia tänavalt Turu tänavale on kaks parempöörderada ning üks vasakpöörderada Vabaduse pst-le. Narva mnt-l on kaks vasakpöörderada Turu tänavale ja üks parempöörderada Vabaduse pst-le. Turu tänaval on üks vasakpöörderada, üks sõidurada jagatuna vasakpöörde sooritamiseks ja otse liikumiseks, üks sõidurada otse liikumiseks ning üks parempöörderada. Vabaduse pst-l on

üks vasakpöörderada, üks sõidurada jagatuna vasakpöörde sooritamiseks ja otse liikumiseks, üks sõidurada otse liikumiseks ning üks parempöörderada.

Jalakäijate liikumine on lubatud üle Turu tänava ja Vabaduse pst. Täiendavalt rajatakse ülekäigurada ristmikule Riia tänava poolsele küljele. Narva mnt ületajate vähese hulga tõttu ei ole otstarbekas selle suuna peale täiendavat ülekäigurada rajada ning Narva mnt ületamine toimub Võidu silla alt. Ristmiku diagonaalis ületamine ei ole võimalik ristmikuala suuruse tõttu.

Ühistranspordiradade rajamisega jääb Riia tänavale, Narva mnt-le, Vabaduse pst-le ja Võru tänavale autoliiklusele üks läbiv sõidurada ja üks sõidurada ühistranspordile.

Riia tn – Pepleri tn – Väike-Tähe tn

Ristmik on neljajaruline. Riia tänaval on mõlemas suunas kaks läbivat sõidurada ning eraldi vasakpöörderajad. Pepleri ja Väike-Tähe tänavad on kahesuunalised 1+1 sõidurajaga. Ristmikul on lubatud kõik manöövrid.

Ülekäigurajad paiknevad Riia tänaval kesklinna poolsel küljel, Pepleri ja Väike-Tähe tänaval. Täiendavalt rajatakse ülekäik Riia tänava äärelinna poolsele küljele.

Ühistranspordiradade rajamisega jääb Riia tänavale autoliiklusele üks läbiv sõidurada ja üks sõidurada ühistranspordile.

Riia tn – Kalevi tn – Ülikooli tn

Ristmik on neljajaruline. Riia tänaval on kaks läbivat sõidurada, mida kasutades on lubatud parempöörde ja perioodiliselt vasakpöörde sooritamine. Kalevi tänaval on kaks ristmikule suunduvat sõidurada ja üks lahkuv sõidurada. Üks sõidurada on vasakpöörde ning teine otse liikumiseks ja parempöörde sooritamiseks.

Ülekäigurajad paiknevad Riia tänaval äärelinna poolsel küljel, Kalevi ja Ülikooli tänavatel. Täiendavalt rajatakse ülekäigurada ristmiku kesklinna poolsel küljel.

Ühistranspordiradade rajamisega jääb Riia tänavale autoliiklusele üks läbiv sõidurada ja üks sõidurada ühistranspordile.

Turu tn – Jõe tn

Ristmik on kolmeharuline. Turu tänaval on kaks läbivat sõidurada ja eraldatud vasakpöörderada pöörde sooritamiseks Jõe tänavale. Jõe tänaval on kaks ristmikule suunduvat sõidurada ja üks lahkuv. Vasakpöörde sooritamiseks Turu tänavale on Jõe tänaval kaks sõidurada. Neist üks on jagatud sõidurada parempöördega.

Ülekäigurajad paiknevad Jõe tänaval ja Turu tänaval äärelinna poolsel küljel. Täiendavaid ülekäiguradasid kavandatud ei ole.

Ühistranspordiradade rajamisega jääb Turu tänavale autoliiklusele üks läbiv sõidurada ja üks sõidurada ühistranspordile.

Turu tn – Aida tn – Väike-Turu tn

Ristmik on neljajaruline. Turu tänaval on kaks läbivat sõidurada. Turu tänavalt vasakpöörde sooritamiseks Aida tänavale on eraldi vasakpöörderada. Parempöörete jaoks eraldi sõidurajad puuduvad. Turu tänavalt vasakpöörde sooritamine Väike-Turu tänavale toimub jagatuna otsesuunalisel sõidurajal. Aida tänaval on 1+1 sõidurada. Kõik manöövrid on lubatud. Väike-Turu tänaval on kaks ristmikule suunduvat sõidurada ja üks lahkuv. Vasakpöörde sooritamiseks Turu tänavale on eraldi pöörderada. Parempööre ja otse liikumine toimub jagatuna.

Ülekäigurajad paiknevad Turu tänaval kesklinna poolsel küljel, Aida ja Väike-Turu tänavatel. Täiendavalt rajatakse ülekäigurada Turu tänavale ristmiku äärelinnapoolsele küljele.

Ühistranspordiradade rajamisega jääb Turu tänavale autoliiklusele üks läbiv sõidurada ja üks sõidurada ühistranspordile.

Turu tn – Sadama tn

Ristmik on kolmeharuline. Turu tänaval on kaks läbivat sõidurada ja eraldatud vasakpöörderada pöörde sooritamiseks Sadama tänavale. Parempööre Sadama tänavale toimub jagatud rajana otsesuunaline liiklusega. Sadama tänav on ühesuunaline ja ristmikule väljasõit puudub.

Ülekäigurajad paiknevad Turu tänaval äärelinnapoolsel küljel ja Sadama tänaval.

Ühistranspordiradade rajamisega jääb Turu tänavale autoliiklusele üks läbiv sõidurada ja üks sõidurada ühistranspordile.

Turu tn – Soola tn

Ristmik on neljajaruline. Turu tänaval on kolm läbivat sõidurada. Eraldi pöörderajad Turu tänaval puuduvad. Vasakpööre ja parempööre Turu tänavalt Soola tänavale (suund Kalevi tn) toimub jagatuna otsesuunalise liiklusega. Turu tänaval ületab ristmikku suunaga äärelinn ühistranspordirada. Soola tänav on Väike-Turu ja Turu tänavate vahelisel alal ühesuunaline ja pööre Turu tänavalt on keelatud. Soola tänaval (lõik Väike-Turu tn ja Turu tn) on kolm sõidurada, millest üks on eraldatud vasakpöörde sooritamiseks, üks jagatuna otse liiklemise ja parempöörde sooritamiseks ning üks sõidurada parempöörde sooritamiseks. Soola tänaval (lõik Turu tn ja Kalevi tn) on kaks ristmikule suunduvat sõidurada ja üks lahkuv. Vasakpöörde ja parempöörde sooritamiseks on eraldi sõidurajad.

Ülekäigurajad paiknevad Turu tänaval äärelinnapoolsel küljel ja Soola tänaval. Täiendavalt rajatakse ülekäigurada Turu tänavale ristmiku kesklinna poolsele küljele.

Ühistranspordiradade rajamisega jääb Turu tänavale autoliiklusele kaks läbivat sõidurada ja üks sõidurada ühistranspordile.

Vabaduse pst – Emajõe tn – Kroonuaia tn

Ristmik on neljajaruline. Kõigil harudel on 1+1 sõidurada ja eraldi pöörderajad puuduvad. Kõik manöövrid on lubatud.

Ülekäigurajad paiknevad Vabaduse pst-l ja Kroonuaia tänaval (suund Sauna tn). Täiendavalt rajatakse ülekäigurada Emajõe tänavale ja Kroonuaia tänavale ristmikule (suund Jakobi tn).

Vabaduse pst – Lai tn – Vabadussild

Ristmik on neljagaruline. Vabaduse pst-l on üks läbivat sõidurada suunaga Vabadussild ja üks sõidurada Vabadussillalt kesklinna suunas. Vasakpöörde sooritamiseks Vabaduse pst-lt Laiale tänavale on eraldatud vasakpöörderada. Vabaduse pst-l (lõigus Lai tn – Kroonuaia tn) on 1+1 sõidurada. Vabaduse pst-lt vasakpöörde sooritamine Vabadussillale on keelatud. Laial tänaval on 1+1 sõidurada. Kõik pöörded on lubatud.

Ülekäigurajad paiknevad Vabaduse pst-l ja Laial tänaval. Ristmiku Vabadussilla lõikes toimub läbipääs silla alt.

Vabaduse pst – Uueturu tn

Ristmik on neljagaruline. Kaks kõrvalharu suunduvad parklatesse. Vabaduse pst-l on kaks otsesuunalist läbivat sõidurada, kus on jagatud parempöörderada. Vasakpöörderajad on eraldatud.

Ülekäigurajad Uueturu tänaval ja Vabaduse pst-l äärelinna poolisel küljel.

Ühistranspordiradade rajamisega jääb Vabaduse pst-le autoliiklusele kaks läbivat sõidurada ja üks sõidurada ühistranspordile.

5.7.Perspektiivsed fooriristmikud

Perspektiivsed fooriristmikud rajatakse ristmikesse, kus esinevad liiklusprobleemid. Fooriga ristmikke eelised ilmnevad väiksemas ruumivajaduses, võimaldab jalakäijal ohutumalt teed ületada ja tagab võimaluse reguleerida liiklusvoogusid.

Jakobi tn – Kroonuaia tn – K.E. von Baeri tn

Ristmik on neljagaruline. Tänavad on 1+1 sõidurajaga. Jakobi tänaval on keelatud vasakpööre Kroonuaia tänavale. Teised manöövrid on ristmikul lubatud.

Jalakäijate ületus tagatakse ristmiku igal harul.

Narva mnt – Fortuuna tn

Ristmik on kolmeharuline. Narva mnt-l on mõlemas suunas kaks läbivat sõidurada, Fortuuna tänaval 1+1 sõidurada. Vasakpöörde sooritamiseks Narva mnt-lt Fortuuna tänavale on eraldatud pöörderada. Kõik pöörded on lubatud.

Jalakäijate ületus tagatakse ristmiku igal harul.

Ühistranspordiradade rajamisega jääb Narva mnt-l autoliiklusele üks läbiv sõidurada ja üks sõidurada ühistranspordile.

Pepleri tn - Vanemuise tn

Ristmik on neljagaruline. Tänavad on 1+1 sõidurajaga. Kõik pöörded on lubatud.

Jalakäijate ületus tagatakse ristmiku igal harul.

Vanemuise tn - Ülikooli tn

Ristmik on neljajaruline. Tänavad on 1+1 sõidurajaga. Kõik pöörded on lubatud.

Jalakäijate ületus tagatakse ristmiku igal harul.

Pikk tn - Raatuse tn.

Ristmik on neljajaruline. Tänavad on 1+1 sõidurajaga. Kõik pöörded on lubatud.

Jalakäijate ületus tagatakse ristmiku igal harul.

5.8.Perspektiivsed ringristmikud

Ringristmike rajamine eeldab piisava tänavaruumi olemasolu. Samas tagab ringristmik võrreldes fooriga ristmikuga sama läbilaskvuse. Ringristmik töötab paremini siis, kui ristmiku harud on võrdselt koormatud.

Jakobi tn – Lai tn;

Ristmik on kolmeharuline. Tänavad on 1+1 sõidurajaga. Kõik pöörded on lubatud.

Jalakäijate ületus tagatakse ristmiku igal harul.

5.9.Eesõigusega ristmikud

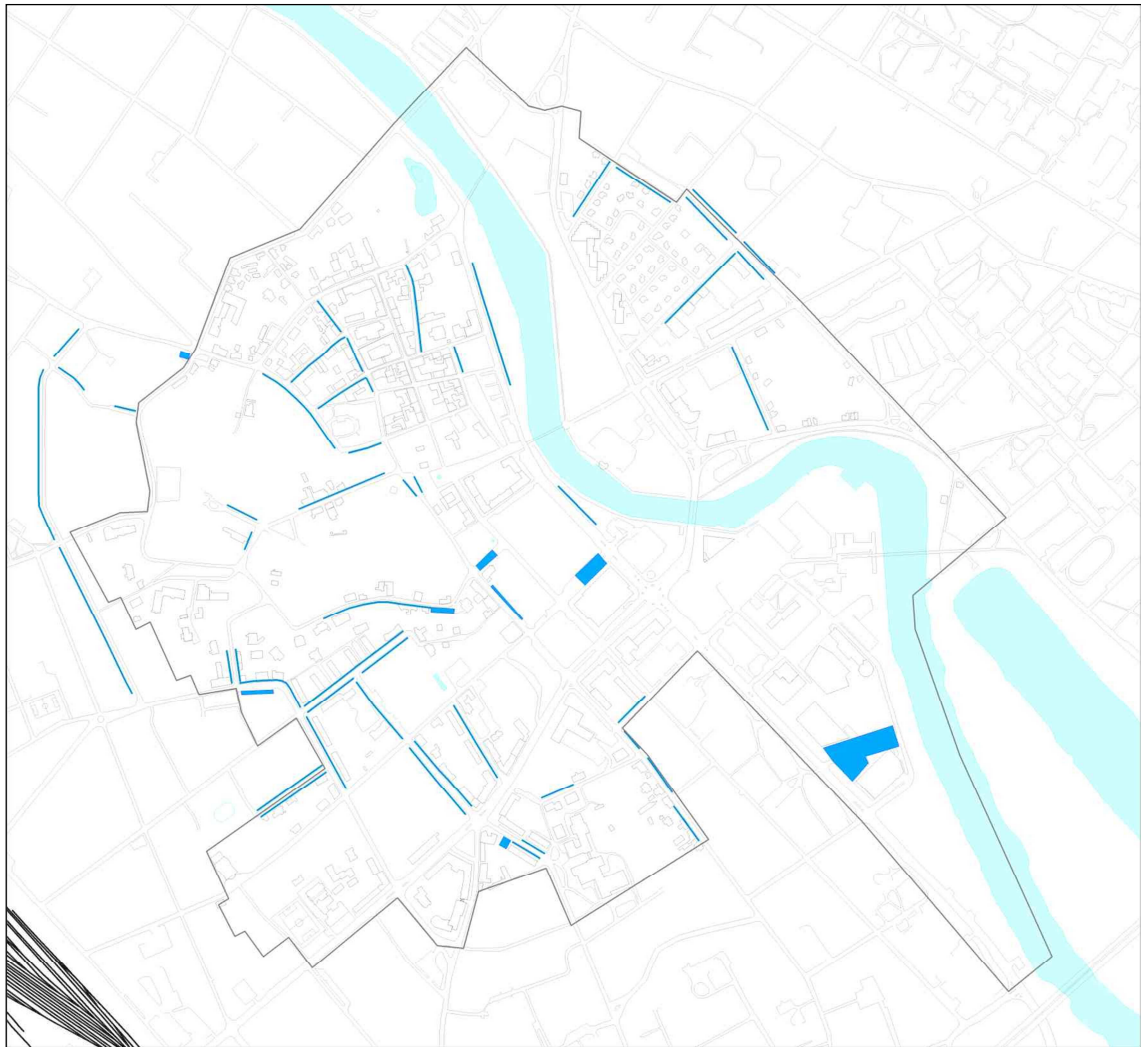
Ristmikel, mille liikluskorraldust ei lahendada foorjuhitavana või ringristmikuna, rakendatakse eesõigusega ristmiku põhimõtet. Neil ristmikel on kõrvalsuunal enamasti liiklus piisavalt vähene, et on võimalik mugavalt ja vähese ajakuluga peateele pööre sooritada. Siiski võib tekkida tõrkeid. Kuid need on lühiajalised ega nõua peateel liiklejate voo takistamist.

5.10.Parkimine

Parkimise korraldamine on transpordiplaneerimise meede, mille abil tagatakse autokasutajate juurdepääs soovitud sihtkohale. Samas mõjutatakse parkimiskorraldusega ka inimeste liikumisharjumusi. Parkimise korraldus ja nõuded parkimisvõimaluste tagamiseks peavad lähtuma kogu piirkonna funktsioonidest ja arengueesmärkidest terviklikuna.

Kesklinna üldplaneeringu parkimisvajadus selgub pärast ehitise täpsemate funktsioonide määratlemist. Erineva funktsiooniga ehitiste parkimisnõudlus erineb ja seetõttu vajab ka eraldi lähenemist. Üldistades tekib kesklinna üldplaneeringu rakendamisel vajadus ligikaudu 1 400 uue parkimiskoha järele.

Parkimine võimaldatakse tänavatel, kus seda võimaldab tänavaruumi laius ning parkivad sõidukid ei takista teisi liiklejaid ega halvenda ümbritseva elukeskkonna kvaliteeti. Tänaväärne parkimine võimaldatakse tänavatel, et tagada autokasutajate optimaalne juurdepääs huvipunktidele. Tänaväärne parkimine on ka liiklust rahustav meede, et hoida tänavaruumi kitsana.



Parkimishooned on kavandatud aadressil:

- Fortuuna tn 3a;
- Raatuse tn 19;
- Vabaduse pst 6;
- Vanemuise tn 15;
- Väike-Turu tn 3.

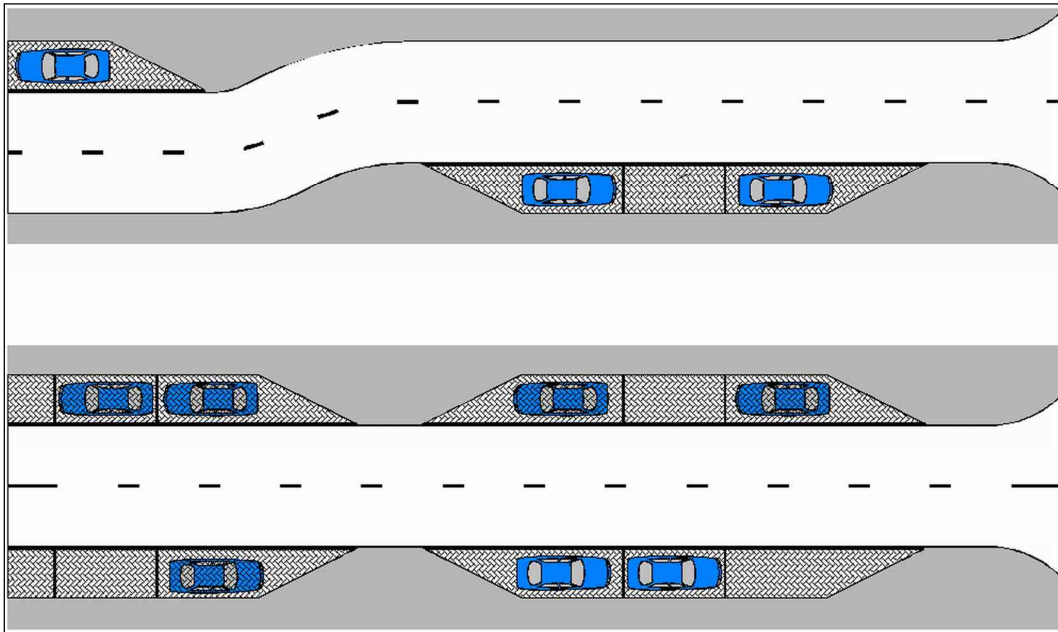
Lisaks on parkimine lahendatud hoonete siseselt mitmetes olemasolevates kaubandus- ja vabaajakeskuses. Uue hoonestuse rajamisel kavandatakse parkimine väljaspool tänavate maa-ala. Enamasti kavandatakse parkimine hoone siseselt.

Pargi ja kõnni süsteemi arendamiseks sobivad parklad aadressil Fortuuna tn 3a ja Vabaduse pst 6. Antud parklad asuvad sobivas kauguses kesklinna huvipunktides. Pargi ja kõnni süsteemi arendamiseks ning autode suunamiseks nimetatud parklatesse, peavad parkimistingimused olema neis parklates soodsam kui ümbritsevas linnaruumis.

Parkimise korraldamisel on oluline liiklust rahustav mõju ka tänavaliiklusele tervikuna. See tähendab eelkõige seda, et parkivad autod kujutavad endast teatud määral liiklust rahustavat elementi, kuid samas oleneb selline rahustav mõju olulisel määral ka parkimise korraldamisest.

Üks peamisi lahendusi, mida peaks tänaväärse parkimise korraldamisel silmas pidama on see, et parkimisalast ei kujuneks väikese parkimismahu juures täiendavat läbivat sõidurada. Parkimist ei tohi korraldada ristmike vahetus läheduses, kus parkimine ka seadusest tulenevalt keelatud.

Õigem oleks sellised alad füüsiliselt lahendada nii, et sinna autoga sõitmine oleks võimatu ja neid alasid kasutataks jalakäijate/jalgratturite jaoks või haljastuseks. Tänavääärse parkimise korraldamisel ei tohiks piki sõiduteed järjest parkimiseks ette nähtavate taskute arv ületada 3-4. Selliste 3-4 auto jaoks ette nähtud parkimistaskud tuleks teineteisest eraldada füüsiliselt, äärekivi ja näiteks haljastuse/puudega. Võimaluse korral tasuks selliste parkimistaskute teekattematerjalina kasutada ka tavaliiikluse alast erinevate pinnakatet, näiteks parkettkivi vms. parkimistasku võib eraldada läbivliikluse sõidurajast ka madala äärekiviga, kuid soovitatavalt peaks see omakorda olema eraldatud äärekiviga ka kõnniteest.



Planeerimise põhimõtted

Parkimise korraldamise põhimõtted:

- planeeringutes ja projektides määratavad parkimisala lahendused tuleb kavandada ja realiseerida kooskõlas standardis Linnatänavad kehtestatud nõuetega;
- parkimiskohad tuleb reeglina kavandada väljapoole tänavate maa ala. Hoone või ala parkimisvajadus tuleb reeglina tagada omal kinnistul. Erandid on võimalikud varemhoonestatud alade olemasoleva parkimiskoormuse lahendamiseks või muudel põhjendatud juhtudel terviklahenduse alusel;
- parklad ja parkimiskohad tuleb reeglina kavandada kõvakattega;
- piirkondades, kus autoliiklus ja parkimisnõudlus tekitavad probleeme, on otstarbekas rakendada tasulist parkimiskorraldust. Tasulise parkimise sisseviimist tuleb kindlasti kaaluda, kui piirkonna parkimiskohtade täituvus ületab 70%;
- korterelamute juures tuleb parkimiskorraldust kavandades säilitada võimaluse korral olemasolev hoonetevaheline haljastus. Olemasolevate korterelamute juures tuleb parkimisprobleem lahendada viisil, mis ei halvendaks sealset elukvaliteeti ning säilitaks ja võimaluses suurendaks olemasolevat hoonetevahelist haljastust ja selle kvaliteeti.

6. KERGLIIKLUS

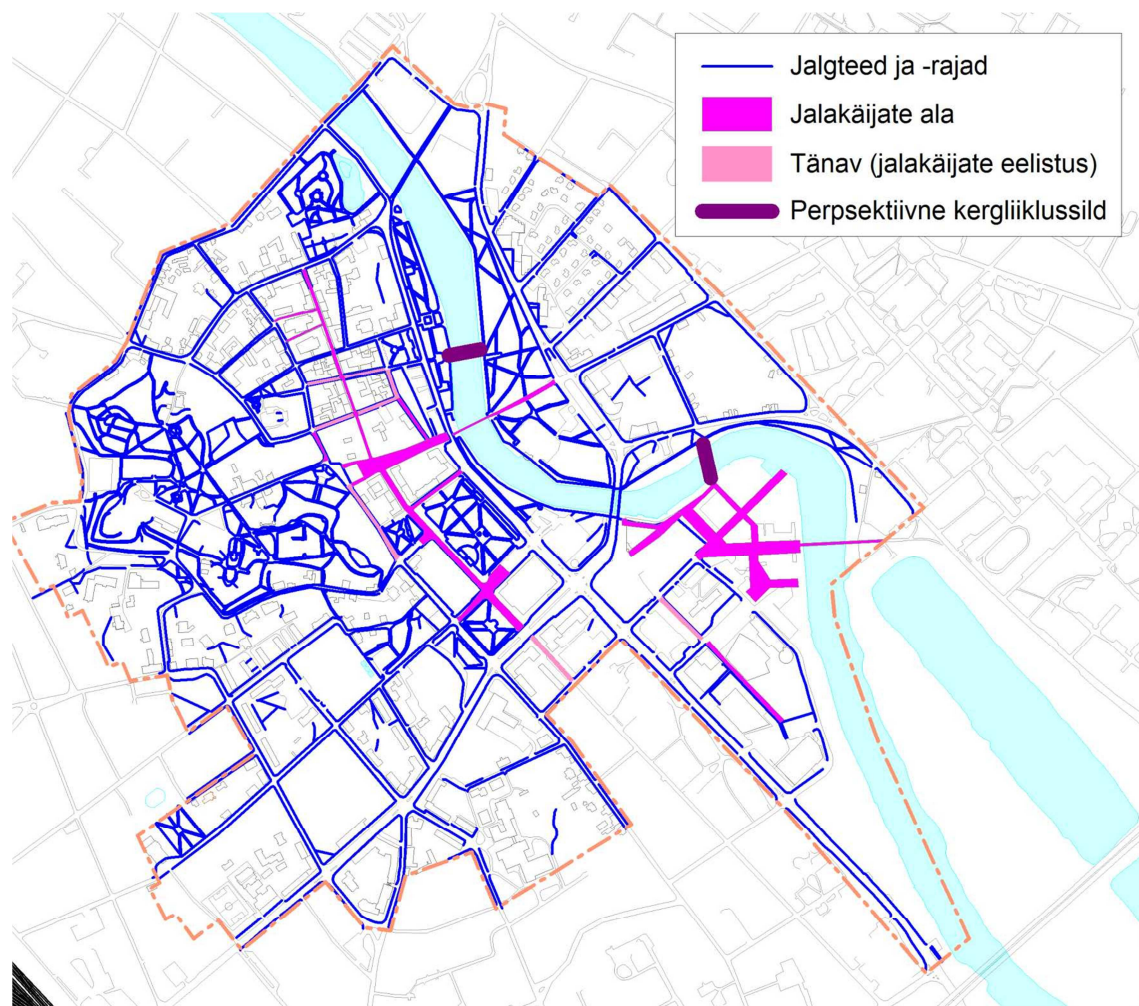
Tartu linna asustuse struktuur võimaldab suure osa liikumistest sooritada jalgsi või jalgratastel. Enamik reise pikkuseid on piisavalt lühikesed, et mootorsõidukite kasutamine ei anna olulist ajavõitu. Tartu kesklinna piirkond on kompaktne, mistõttu sooritatakse kesklinnas üle poole liikumistest jalgsi ja jalgratastel. Kergliikluse olulise rolli tõttu eelisarendatakse kesklinna piirkonnas jalgsi- ja jalgrattaliiklust. Arendustegevuse eesmärgiks on parandada liikumise mugavust ja ohutust.

6.1. Jalgsikäik

Jalgsi sooritatakse kesklinnas ligikaudu pool kõikidest liikumistest. Enamik liikumiste lähte- ja sihtkohtadest asuvad jalgsikäiguteekonna kaugusel, mistõttu auto kasutamine ei ole otstarbekas. Jalakäijatele lisaks liiguvad kesklinna piirkonnas jalgsi ka ühistranspordikasutajad, kes suunduvad peatusesse või peatusest sihtkohta ning ka autokasutajad, sest enamasti ei ole võimalik või ei soovita parkida autot sihtkoha vahetusse lähedusse. Seega mõjutavad jalgsikäigutingimused pea kõiki kesklinnas liikujaid.

Jalakäijate liikumine toimub valdavalt jalg- ja kõnniteedel. Jalgteed tagavad juurdepääsu pea kõikidele kesklinna piirkonna hoonetele. Lisaks jalgteedele on Tartu kesklinnas ka jalakäijate sillad ning üksnes kergliiklusele mõeldud tänavad. Jalgtänavatena on kavandatud:

- Küüni tn;
- Raekoja plats;
- Küüni tn;
- Aleksandri tn;
- Kaluri tn.



Määratletud on kaks perspektiivset uut kergliiklussilla asukohta. Kaarsilla amortiseerumisel rajatakse silla praegusesse asukohta uus kergliiklussild.

Jalakäijate liikumine toimub valdavalt kesklinnas Küüni tn ja Rüütli tn piirkonnas, kus on loodud jalakäijatele head liikumisvõimalused. Piirkonnas asuvad mitmed avalikud asutused, suured tööandjad ning kaubandus ja teenindustevõtted. Suurim jalgsi liikumine on koondunud Riia tn – Turu tn – Vabaduse pst ristmiku ümbrusesse, kus asuvad kesklinna suurima koormusega bussipeatused, kaug- ja maakonnaliinide bussijaam ning mitu kaubanduskeskust. Samuti suundutakse edasi üle jalakäijate silla Annelinna suunas. Õhtusel tiptunnil ületab Riia tn – Küüni tn ristumiskohal ülekäigurada ligikaudu 2 200 inimest. Samal ajal liigub mööda Riia tn ligikaudu 2 500 sõidukit. Suur jalakäijate hulk on ka Turu tänaval, mida ületas õhtusel tiptunnil ligikaudu 1 300 jalakäijat. Seega saab piirkonna ristmikel ja ülekäiguradadel kokku suur hulk jalakäijaid.

Jalakäijate hulk suureneb antud piirkonnas tõenäoliselt veelgi. Sellele aitab kaasa hoonestuse arendamine Turu ja Väike-Turu tänavate piirkonnas ning Riia tn 2, 2A ja Aleksandri tn 2 kruntide arendamine. Üle Riia ja Turu tänavate liikumine muutub seega järjest intensiivsemaks, mistõttu vajab jalakäijate liikumine täpsemat planeerimist. Üheltpoolt on vaja pöörata tähelepanu jalakäijate ooteaegade vähendamisele. Teisalt hajutada jalakäijaid erinevate marsruutide vahel.

Jalakäijatel tekib ooteaeg peamiselt magistraaltänavate ületamisel. Eelkõige on problemaatilisem just Riia ja Turu tänavate ületamine. Jalgsikäigu kiiremaks muutmine saab eelkõige toimuda ooteaegade vähendamise näol. Lihtsamaks ja kiiremaks võimaluseks on fooriaegade muutmine ning jalakäijatele täiendava aja andmine. See toob kaasa autodel ooteaegade kasvu ja vähendab

autoliikluse atraktiivsust. Auto liikluse atraktiivsuse vähendamine on Tartu transpordipoliitika üks eesmärkidest.

Ooteaegasid aitab vähendada jalakäijate liikumise viimine autoliiklusest eraldi tasapinda, näiteks silla või galerii rajamisega. Seejuures on oluline jalgsikäigu jätmise pea samasse tasapinda olemasolevate jalgteede ja jalakäijate alaga. Arvestades jalakäijate liikumissuundasid, on vajalik ühendada Küüni tänavalt praeguse bussijaama ümbruse ja Teaduskeskus Ahhaa suunas toimuv liikumine.

Oluliseks probleemiks on jalakäijate liikumise hajutamine ja suunamine selleks sobivasse kohta. Üle Turu silla kesklinna suunas liikujatel oleks otstarbekam ja lühem tee kõndida mööda jõe äärt ja ületada Vabaduse pst. Sellega väheneb tänavate ületamise vajadus ja seeläbi ka ooteajad. Selleks on vaja muuta jõeäärne liikumine atraktiivsemaks ja mugavamaks.

Jalgsikäigu arendamise põhimõtted:

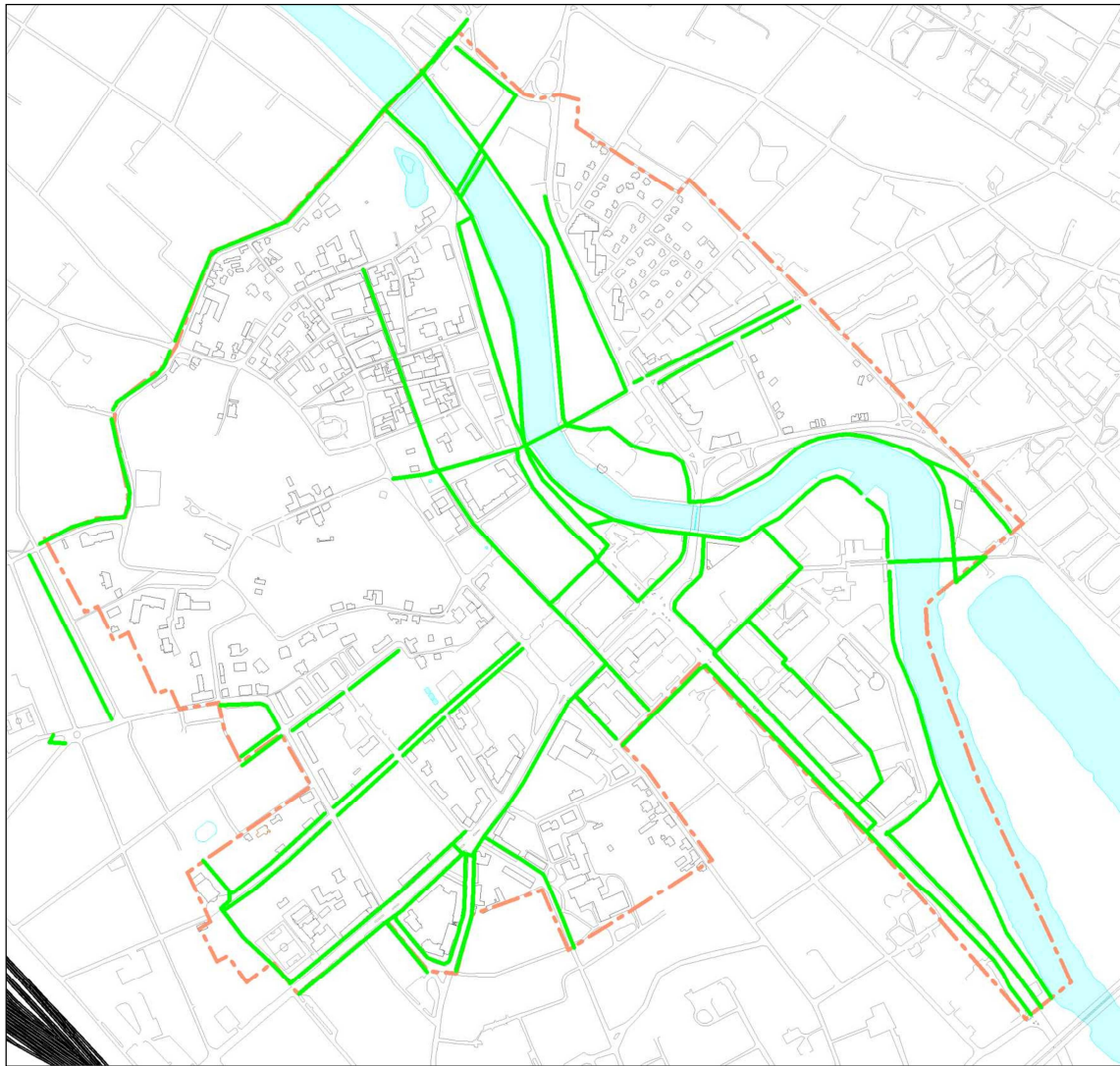
- tagada eraldatud kõnniteede või jalgteede näol juurdepääs bussipeatustele ning olulistele tõmbekeskustele;
- muuta jalgsikäik kiiremaks vähendades teeületuse ooteaegasid ning rajades täiendavaid ülekäigukohtasid ja –radu ning kergliiklussildasid;
- kõrval- ja kvartalisistel tänavatel võib kasutada jagatud tänavaruumi põhimõtet, kus jalakäijad liiguvad autoga ühisel teesal;
- kõnniteede rajamisel ja renoveerimisel tuleb võtta arvesse erivajadustega ning puuetega inimeste vajadusi. Erivajadusega inimeste liikumist aitavad parandada madaldatud äärekivi, reljeefsed tänavapinnad ja mitmed teised meetmed;
- Jalakäijate liiklusohutuse parandamiseks kujundatakse tänavaruumi ja teeületusvõimalusi lähtuvalt tänavate funktsionaalsusest. Arvestades ülekäiguradadel toimuvate õnnetuste suurt osakaalu, vajab parandamist ülekäiguradade ohutus. Ohutuse parandamiseks rajatakse ülekäiguradadele ohutussaari ning kohtvalgustus. Kohati on otstarbekas kasutada ülekäiguradade asemel pigem ületuskohti.

6.2. Jalgrattaliiklus

Jalgrattaliiklus moodustab küll kõikidest liikumistest vähese osa, kuid on linna asustuse struktuuri ja liiklejate keskmist reisi pikkust arvestades suure arengupotentsiaaliga. Järjepidevalt on kasvamas igapäevane jalgrattakasutus. See tähendab, et jalgrattateede rajamisel on vajalik tagada ühendus linna peamiste huvipunktide ja keskuskohtadega.

Tartu linna jalgrattaliikluse arendamise eesmärgiks on jalgrattateede ja -radade võrgustiku rajamise ja inimeste hoiakute kujundamise kaudu suurendada igapäevast jalgrattakasutust. Jalgrattaliiklus toimub sõiduteedel, jalgrattateedel ja –radadel. Jalgrattatee on ainult jalgrattaliikluse jaoks kavandatud omaette asetsev tee. Jalgrattarada on sõidutee koosseisus jalgratta ja mopeediga liiklemiseks ette nähtud teosa, mis on tähistatud vastavate liiklusmärkide ja teekattemärgistusega.

Jalgrattateid ja –radasid kavandades lähtuti tänava funktsioonist ja liikluskoormusest. Suurema koormusega tänavatel on vajalik rajada eraldiseisvad jalg- ja jalgrattateed. Juurdepääsutänavatel toimub jalgrattaliiklus valdavalt autoteega samal teesal. Jalg- ja jalgrattateed paiknevad ka jõe ääres. Jalgrattarajad on kavandatud tänavatele, kus liikluskoormus on väiksem ning tänavaruumi laius võimaldab rajada jalgrattaraja sõidutee äärde. Jalgrattarajad eraldavad jalgratturid autodest ning samuti jalakäijatest, mis vähendab võimalikke konflikte ja ohtusid.



Jalgrattateede arendamise põhimõtted:

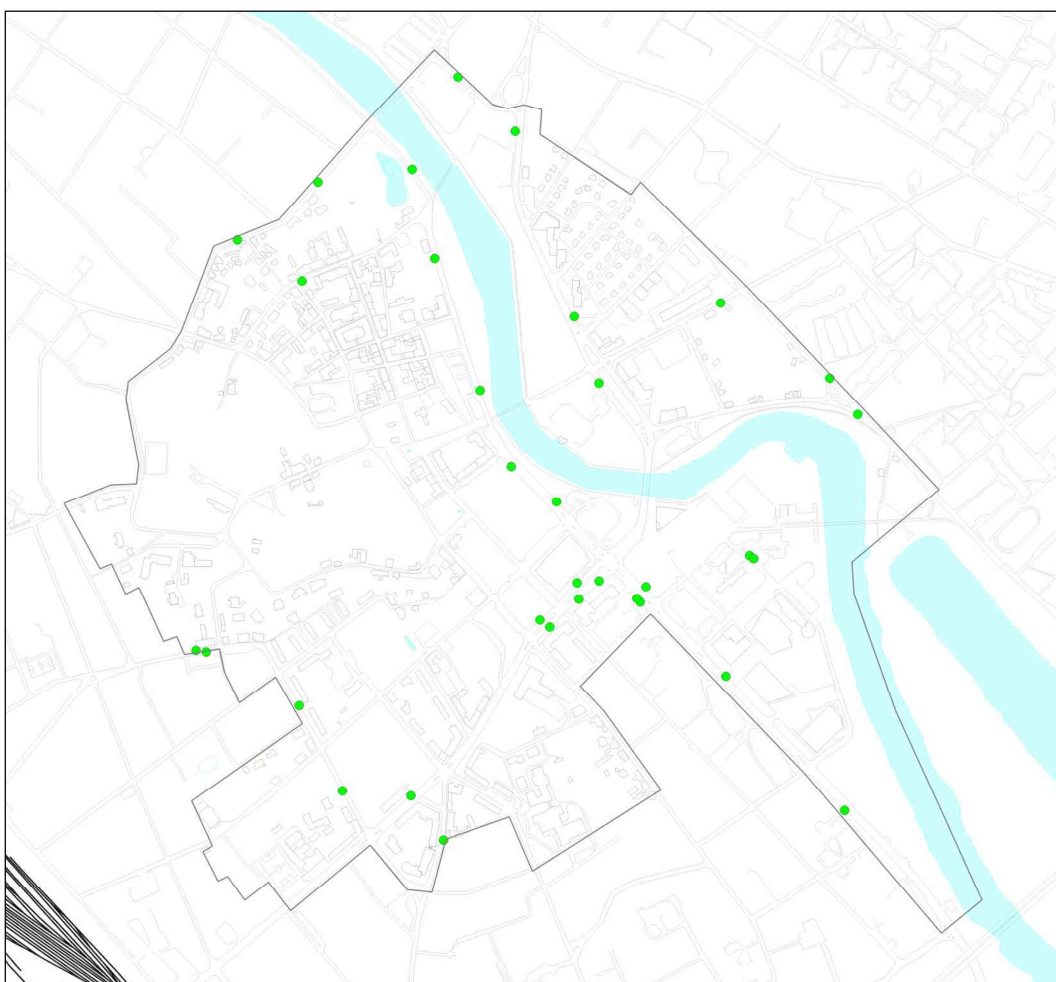
- jalgrattateed ja –rajad peavad tagama kiire ning ohutu liiklemise elamualade ja kesklinna vahel;
- jalgratta- ja jalgteede ristumiskohtade ja jalakäijate sõidutee ületuskohtade korrastamine;
- linna tõmbekeskustesse ja huvipunktidesse (ühiskondlikud hooned, teenindusasutused, koolid, korterelamud jt.) jalgrattaparklate ning –hoiukohtade rajamine;
- uute hoonete planeerimisel ja projekteerimisel tuleb ette näha jalgrataste parkimis- ja hoiukohad hoone mahus;
- jalgrattateede ja –radade ning parklate rajamisel tuleb lähtuda kehtivas standardis Linnatänavad määratletud parameetritest ning nõuetest;
- jalgrattaliiklus võib väiksema liiklusega tänavatel kulgeda autoliiklusega ühisel teosal. Võimalusel tuleks kergliiklustee siiski tavaliiklusest eraldada;
- ühesuunalistel tänavatel on lubatud jalgratastega mõlemasuunaline liiklus;
- jalgrattaradade puhul paigutada fooriga ristmikele nn “stoppkastid”.

7. ÜHISTRANSPOORT

Ühistranspordi arendamine on Tartu linna transpordi üks prioriteetidest. Ühistranspordisüsteemi arendamise peamine eesmärk on tagada kõigile linna elanikele juurdepääs kvaliteetseks igapäevaeluks vajalikele teenustele ja kohtadele alternatiivina sõiduautole. Tartu kesklinnale on tagatud hea juurdepääs ühistranspordiga. Peatused paiknevad enamikest kohtadest optimaalse jalgsikäigu teekonna kaugusel ning liinivõrk katab valdava osa kesklinna hoonestatud alast. Ühistranspordi juurdepääsu ja kasutusmugavuse parandamiseks on oluline ootetingimuste ning jalgteede olukorra parandamine. Suurema ooteajaga ning koormusega ristmikel on vajalik eraldi ühistranspordiradade rajamine ning ühistranspordi prioriteedisüsteemi väljatöötamine.

7.1. Olemasolevad bussipeatused

Tartu kesklinna piirkonnas on 33 bussipeatust. Bussipeatuste paiknemine ja liinimarsruudid tagavad kesklinna elanikele ja külalistele heal tasemel ühistransporditeenuse kättesaadavuse. Enamik planeeringualal paiknevaid hooneid asub 300 meetri raadiuses lähimast bussipeatusest. Vaid ligikaudu 6% kesklinna elanikest elab lähimast bussipeatusest kaugemal kui 300 meetrit.



Enamikes peatustes vastavad ootetingimused sätestatud normidele ning peatuste olukord tagab mugavad ootetingimused. Ootepaviljonid puuduvad peatustes:

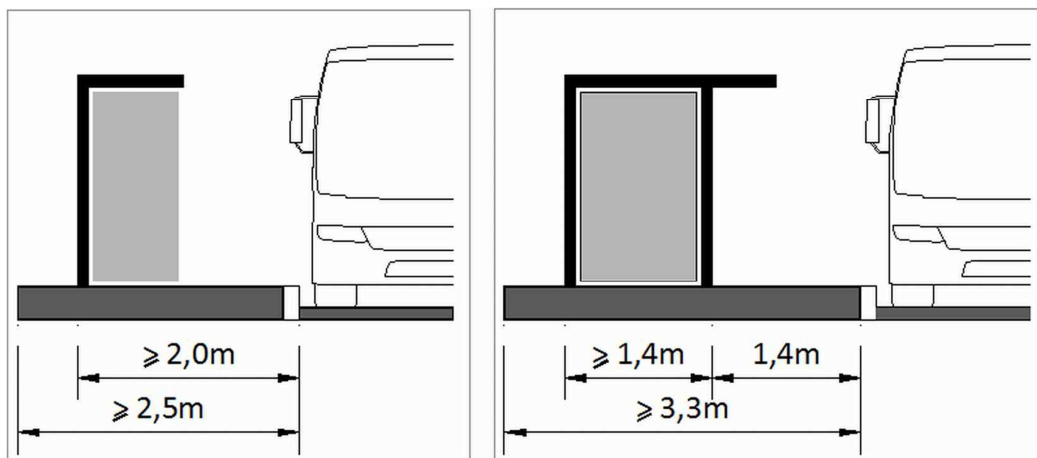
- Kaubamaja (Id. 24871);
- Kloostri (Id. 24881);
- Silmakliinik (Id. 25810);
- Silmakliinik (Id. 25937);
- Pepleri (Id. 26241);

- Raatuse (Id. 26376);
- Riimäe (Id. 26398).

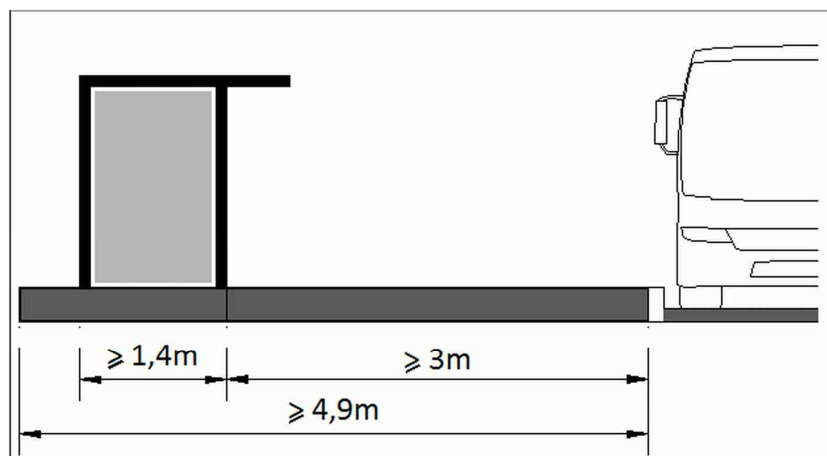
Ootetingimuste parandamiseks ning ühistranspordi teenuse kvaliteedi ja atraktiivsuse tõstmiseks on vajalik paigaldada kõikidesse peatustesse ootepaviljonid. Ootepaviljoni suuruse määramisel on vaja arvestada peatuse reisijakäivet. Enamikes peatustes on reisijakäive piisav tavasuurusega ootepaviljoni paigaldamiseks. Suurem reisijate hulk on Kaubamaja peatuses, mistõttu on vajalik suurema ooteala ning varikatuse paigaldamine.

Kohati ei vasta ootealade mõõtmed kehtivas standardis Linnatänavad sätestatud nõuetele ja peatust kasutavate reisijate hulgalet. Peatuse alad vajavad laiendamist peatustes:

- Kloostri (Id. 24881);
- Kroonuaia (Id. 24888);
- Riimäe (Id. 26069).



Suurema reisijatekäibega peatustes vajab peatuseala laiendamist standardis Linnatänavad määratud minimaalsest tasemest enam. Probleemsed on Turu (Id. 26123) ja Kaubamaja (Id. 24876) peatus. Nende peatuste käive on üks suuremaid Tartu linnas. Samuti kasutatakse peatuste ala sageli mööda kõndivate jalakäijate poolt. Ootetingimuste parandamiseks on vajalik ooteala laiendada.



Tartu kesklinna bussipeatused, mis paiknevad Riia tn – Vabaduse pst – Turu tn ristumisala ümbruses kannavad erinevaid nimesid (Hansakeskus, Kaubamaja, Kesklinn, Soola). Ühes piirkonnas paiknevad erineva nimega bussipeatused muudavad ühistranspordisüsteemi ülevaatlikkuse keerulisemaks. Seda eelkõige teistest piirkondadest pärinevate inimeste ja ka

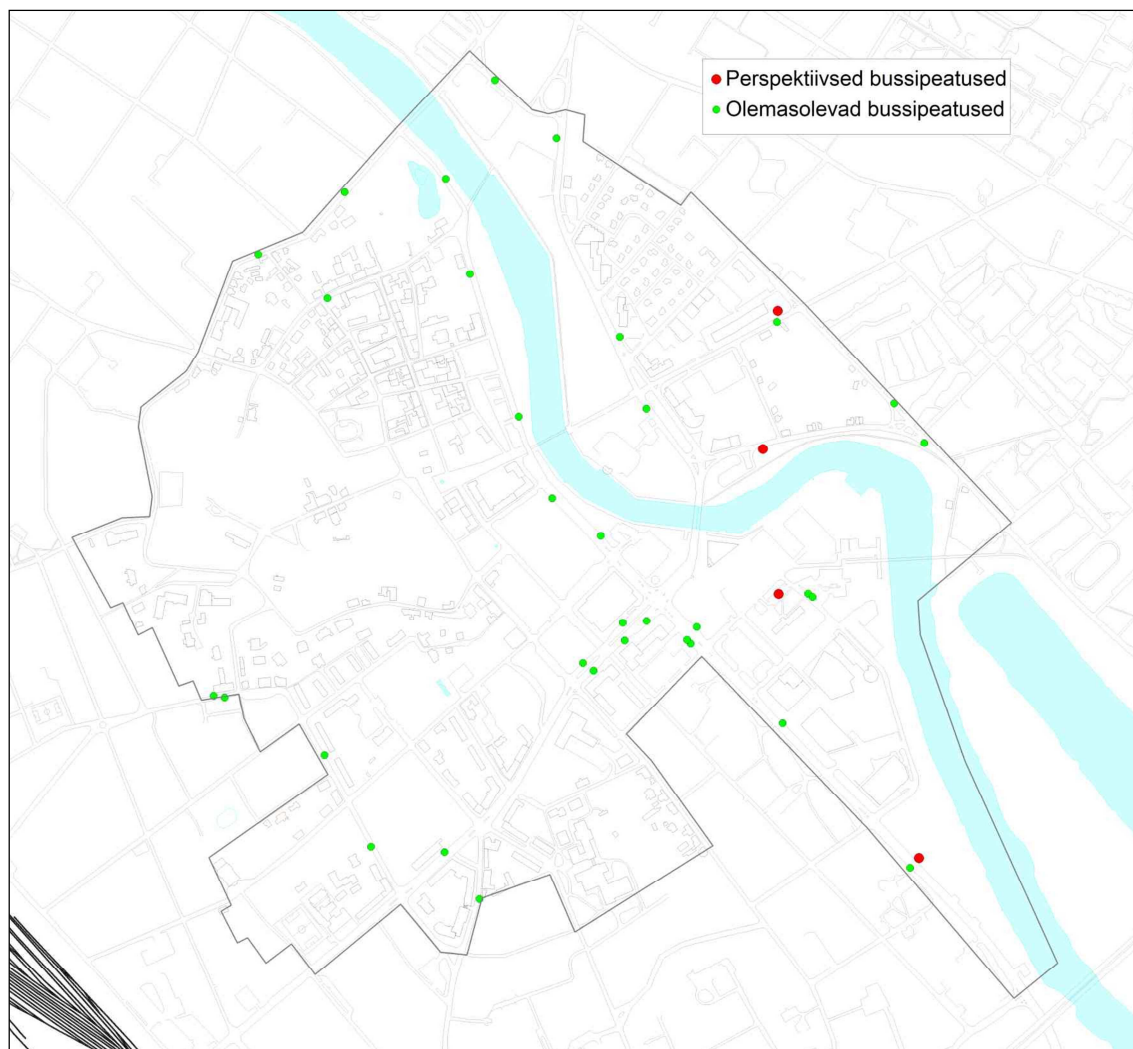
ühistranspordi mittekasutavate elanike seas. Probleem tekib peamiselt kesklinnas ümberistumist kavandades. Olukorda aitab parandada ühise bussipeatuse nime määramine.

Ühistranspordi kättesaadavuse seisukohalt on oluline juurdepääs bussipeatustele. Seega on oluline jalg- ja jalgrattateede olukord ning nende kavandamine. Enim mõjutab jalg- ja jalgrattateede olukord vaegliiklejad.

7.2. Perspektiivsed bussipeatused

Olemasolevad bussipeatused tagavad hea juurdepääsu kesklinna alale. Kesklinna piirkonna arendes ja ühistranspordi kättesaadavuse parandamiseks on vajalik rajada täiendavad ühistranspordipeatused:

- Fortuuna tänavale;
- Aida peatus (Turu tänavale kesklinna suunas liikuvatele bussidele);
- Raatuse peatus (Raatuse tänavale kesklinna suunas liikuvatele bussidele);
- Turu peatus (olemasoleva peatuse asukoha muutmine).



Fortuuna tänava peatus on vajalik piirkonna (Fortuuna tn – Põik tn – Raatuse tn – Narva mnt vahelisel alal) arendamisel seal töötavate, elavate ja sealseid teenuseid kasutavate inimeste ühistranspordi kättesaadavuse parandamiseks. Piirkonda on kavandatud mitmed korterelamud, kaubandus- ja teenindusasutused ning büroohooned.

Olemasolev Aida peatus paikneb vaid Turu tänava ühel poolel kesklinnast väljuval suunal. Vastassuunalisel bussiliinil seal peatus puudub, mistõttu piirkonna elanikud saavad kasutada vaid Rebase, Jõe või Turu peatuseid, mis jäävad Aida peatusest kaugemale. Aida peatuse rajamine vähendab piirkonna elanike ja külaliste jalgsikäigu teekonna pikkust.

Olemasolev Raatuse peatus asub Raatuse tänaval kesklinnast väljuval suunal. Samas möödub piirkonnast Annelinnast mööda Pikka ja Raatuse tänavaid kesklinna suunas liikuvad liinid. Piirkonna elanikud saavad kasutada olemasolevaid peatuseid Pikk ja Atlantis. Rajatav peatus lühendab liikumisteid.

Turu peatus ei taga praeguses olukorras reisijatele mugavaid peale ja mahaminekutingimusi. Peatus on üks suurema käibega peatuseid Tartus, mida kasutab päevas üle 2000 reisija. Reisijate mugavuse suurendamiseks on vajalik kas olemasolevas kohas peatuseala laiendamine või selle võimaluse puudumisel peatuse asukoha muutmine.

7.3. Kesklinna ümberistumisala

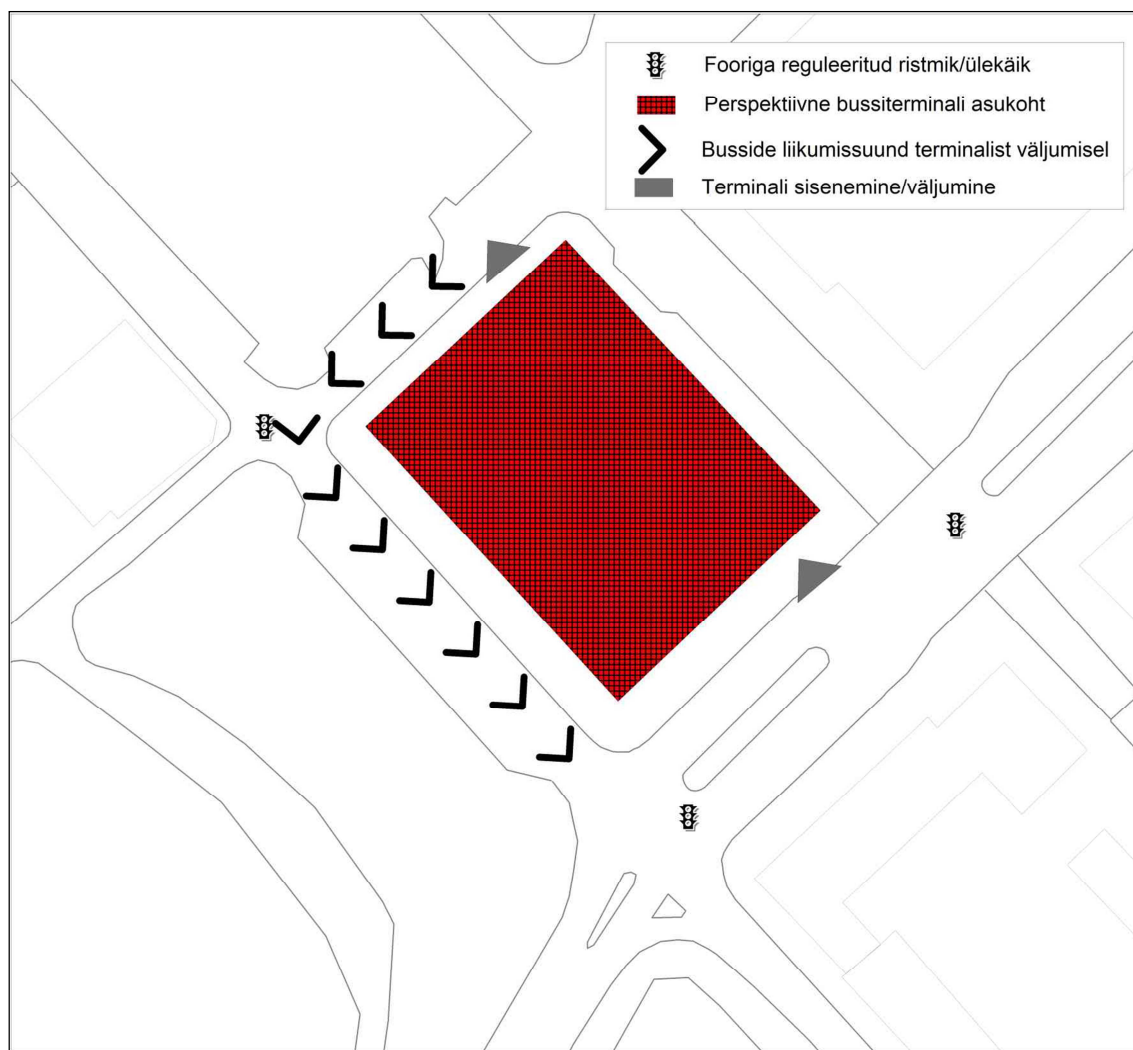
Tartu kesklinna läbib enamik Tartu linnaliinidest. Liinid koonduvad Riia – Vabaduse pst – Turu tänavate ristumiskohas. Selles kohas on kõige intensiivsem bussiliiklus ja parim ühistranspordi kättesaadavus. Piirkonnas asuvad bussipeatused Hansakeskus, Kaubamaja, Kesklinn ja Soola. Liinide koondumise tõttu on antud peatused ümberistumise sooritamiseks kõige otstarbekamad.

Ümberistumisala arendamiseks on vajalik laiendada ootealaseid, eelkõige peatuses Kaubamaja (Id. 24876), rajada varjualused ning tagada väiksema ajakuluga ülekäik Riia tänavast. Tänavale olemasolev funktsionaalsus ja parameetrid ei võimalda ümberistumisala täiendavat arendamist. Magistraaltänavale peamiseks funktsiooniks on tagada sujuv liiklus, millest tulenevalt on peaaegu võimatu tagada soodsad ümberistumisvõimalused kuna see on alati seotud ühistranspordikasutajate tee ületamisega.

7.4. Perspektiivne linnaliinide bussiterminal

Busside ümberistumise paremaks korraldamiseks on üheks võimaluseks linnaliinide bussiterminali rajamine Vanemuise 4 krundil. Terminali rajamine võimaldab tuua bussipeatused ühte asukohta ning rajada reisijatele mugavamad ootetingimused ja juurdepääsu bussidele. Suur osa reisijaid suundub olemasolevatesse bussipeatusesse kasutades Kööri tänavat. Terminali rajamisega väheneb Riia tänavat Kööri tänavaga ristumisel ületavate jalakäijate hulk, mis võimaldab uuta Riia tänaval liiklust sujuvamaks.

Terminali sisenemine toimub Riia tänava poolt ja väljumine Uueturu tänavale ning sealt edasi Ülikooli tänavale. Bussidele eelise andmiseks rakendatakse foorides ühistranspordi prioriteedisüsteem, mis tagab bussidele kiire ja ooteajata sisenemise ning väljumise terminalist.



Busside täiendav manööverdamine seoses terminali rajamisega toob kaasa reisi aja mõningase pikenemise. Eelkõige neile, kes läbivad kesklinna piirkonda. Samas aitab terminal muuta mugavamaks ümberistumiste sooritamise. Terminali rajamise ja ümberistumiste süsteemi efektiivsemaks muutmiseks on vajalik korrastada liinivõrku ning sõidugraafikuid.

8. VEETRANSPORT

Jõetranspordi edendamiseks on kavandatud jõe äärde lisaks olemasolevatele sildumisrajatistele täiendavad sildumisrajatised. Olemasolevatest ja perspektiivsetest sildumisrajatiste alast mujale jäävates aladel ei ole sildumisrajatiste rajamine lubatud.

