

1 Liiklus

Üldplaneeringu eesmärgiks on Tartu linna arengukavadega püstitatud eesmärkide täitmiseks ohutu ja toimiva tänavavõrgu määramine. Üldplaneeringuga on täpsustatud olemasolevate ja planeeritud tänavate kategooriad.

Tartu linnas planeeringute ja projektide koostamisel tuleb rakendada Eesti Standardis EVS843:2016 „Linnatänavad“ toodud nõudeid. Tänavavõrgu planeerimisel ja tänavate projekteerimisel lähtuda sellest, et Tartu linn liigitub II klassi.

Ohutu ja sujuva liiklemise ning tee püsivuse tagamiseks tuleb kõikide uute tänavate ehitamisel samaaegselt ehitada kõik planeeritud teesoad (kõnniteed, jalgrattateed, tänavakõrghaljastus jms) ja tehnovõrgud. Tänavate ehitamine ja kasutamine ning liiklemisega seonduv tegevus peab olema ohutu. Tänavatari kasutamine ei tohi põhjustada ohtu inimese ja looma elule ning tervisele, varale või keskkonnale. Tänavaristlõike määramisel arvestatakse kõikide liiklejatüüpide vajadustega. Tänavate arendamisel lähtutakse reaalsest liikumisnõudlusest. Tänavavõrgu arendamisel välditakse liigset liikluse teket ning lähte ja sihtkoha vahelise liikumisteede pikendamist.

Tänavavõrgu areng on suunatud linnaosadevahelise liikluse ümbersuunamisele kesklinnast. Ümbersõiduvõimaluste loomine toob endaga kaasa kesklinna tänavate liiklussageduse languse. Liikluse kesklinnast ümbersuunamise olulisemaks objektiks on Vaksali tn ja Sadamaraudtee koridori linnasisese magistraaltänavana ning Ropka silla rajamine. Sama oluline on Tartu linna idapoolse ringtee ühendamine Jõhvi-Tartu-Valga maanteega ja Muuseumi tee ühendamine Tartu linna idapoolse ringteega. Nende liiklusobjektide realiseerimine võimaldab suunata raskeveokite liiklust linnast mööda ning vähendada liikluse koondumisest tingitud negatiivseid keskkonnamõjusid Tartu linnas.

Tänavavõrgu planeerimisel on arvestatud maakasutusega ja selle mõjuga liiklusnõudlusele. Uute arenduste realiseerimisel tuleb maakasutus ja tänavavõrk realiseerida üheaegselt. Olulise ruumilise mõjuga objektide asukohavalik peab soodustama liikumist ühistranspordiga, jalgsi ja jalgrattaga, kuid tagatud peab olema ka juurdepääsemine mootorsõidukitega. Tänavaruumi laiusgabriidi planeerimisel peab arvestama ka tehnovõrkude paigaldamisega tänavaruumi.

1.1 Tänavavõrk

Tänavavõrgu arendamise peamine eesmärk on elanike liikumisvajaduse ja sellest tuleneva transpordikasutuse toimimiseks vajalike tingimuste tagamine. Eesmärgiks on liiklussujuvuse parandamine ning transpordist tulenevate negatiivsete mõjude leevendamine. Tänavavõrgu arendamine peab toimuma ühtse tervikuna ja olema kooskõlas linnaruumi arendamisega. Toimiv transpordisüsteem peab tagama lähtuvalt liikumisvajadusest ohutu, keskkonnasõbraliku, sujuva ja optimaalseima lahenduse.

Planeeringute ja projektide koostamisel tuleb parameetrite määramisel ühena lähteandmetest arvestada tänavate kategooriat.

Linna tänavate- ja teedevõrk on jaotatud magistraaltänavateks ja juurdepääsütänavateks.

Üldplaneeringus kajastuvad magistraaltänavate kategoorias põhimagistraal tänavad (rahuldavad lisaks linnaliikluse vajadustele ka linna läbiva liikluse vajadusi) ja jaotusmagistraal tänavad (on kavandatud linnaosade vahelise liiklusvajaduse rahuldamiseks).

Tartu linna tänavavõrgu käsitlemisel on lähtutud põhimõttest, et linna keskosas puuduvad perspektiivis põhitänavad ja linna keskosas on kõige suurema autoliikluse koormusega tänavateks jaotustänavad.

Määratud põhitänavate võrgustik tagab kiired ühendused linna asumite vahel ning annab võimaluse linna keskosa läbivat autoliiklust piirata, andes selleks ümbersõiduvõimaluse.

Linnapiiril kulgevate tänavate ja linnast välja suunduvate tänavate planeerimine ja ehitamine toimub koostöös naaberomavalitsustega.

Uute põhi- ja jaotustänavate lõikude (Muuseumi tee, sadamaraudtee koridori kavandatud tänav, Vaksali tn pikendus, Ravila tn pikendus jt) või olemasolevate põhi- ja jaotustänavate rekonstrueerimise (Vaksali tn, Roopa tn, Raudtee tn jt) kavandamisel tuleb rakendada sobivaid müra ja vibratsiooni leevendavaid meetmeid, mis realiseeritakse samaaegselt teede ehitamisega.

Ülegabariidiliste vedude jaoks on tagatud juurdepääs erinevatesse Tartu linnaosadesse. Uute sildade ja viaduktide rajamisel tuleb nende planeerimisel ning projekteerimisel tagada ülegabariidiliste vedude möödapääs sillast või viaduktist rampide kaudu.

- Tänavavõrgu arendamise eesmärk on parandada liiklussujuvust ning tagada optimaalne juurdepääs soovitud sihtkohtadele.
- Olulise liiklusega objekte arendades tuleb rakendada meetmeid autole alternatiivsete liikumisviiside arendamiseks eesmärgiga vähendada autokasutust.
- Tänavavõrgu arendamisel tuleb pöörata tähelepanu liiklusohutuslike meetmete rakendamisele, et ennetada liiklusõnnetuste toimumist.
- Üldplaneeringus on linna tänavad jagatud lähtuvalt funktsioonist magistraaltänavateks ja juurdepääsutänavateks.
- Magistraaltänavate (põhi- ja jaotusmagistraaltänavate) funktsiooniks on tagada kiire, sujuv ja ohutu ühendus linna eri piirkondade vahel ning samaaegselt tuleb rahuldada ka linna läbiva liikluse vajadusi.
- Juurdepääsutänavate (kohalike jaotustänavate, kõrvaltänavate ja kvartalisiseste tänavate) funktsiooniks on tagada ühendus põhi- ja jaotustänavatelt valdustele.
- Planeeringute ja projektide koostamisel tuleb arvestada tänavate kategooriaid. Tänavavõrgu planeerimine peab tuginema lisaks tänavafunktsioonile ka eeldatavate liiklusvoogude prognoosile, mis sõltub kavandatud maakasutusest tulenevast liiklusnõudlusest.

Tänavate liigid Tartu linna üldplaneeringus

Magistraaltänavad

Põhimagistraal tänav
Jaotusmagistraal tänav

Juurdepääsutänavad

Kohalik jaotustänav
Kõrvaltänav
Kvartalisisene tänav

1.1.1 Magistraaltänavad

Tänavavõrgustiku planeerimisel on järgitud seda, et magistraaltänavate võrgustik moodustaks tervikliku ja katkematu süsteemi. Oluline on magistraaltänavate ristumisel ristmike läbilaskvuse ja liiklusohutuse tagamine. Magistraaltänavate ristmikel peavad olema tagatud kõik manöövrid. Kuni magistraaltänavate võrgustiku väljaehitamiseni tuleb järgida, et magistraaltänavate vahele jäänud

juurdepääsuteedel, millest on tänu soodsatele ühendustele kujunenud funktsioonilt magistraaltänavad, oleks rakendatud liikluse ohutust tõstvaid ja keskkonnamõjusid leevendavaid meetmeid. Kui nende juurdepääsuteede tehniline lahendus ei vastata magistraaltänavafunktsioonile, tuleb tänaval rakendada liikluse rahustamise meetmeid.

Tartu põhimagistraal tänavate võrgustiku planeeringus on lahenduseks, et selle kesklinnapoolse piiri moodustavad:

- Tähtvere sild koos Betooni tn eritasandilise raudteeületuse rajamisega;
- Vaksali tn, sadamaraudtee koridor koos Ropka sillaga;
- Turu tänav, Sõpruse sild ja Sõpruse puiestee koos Muusemi tee ühendusega.

Sellest tänavafondist kesklinna pooled tänavad on jaotusmagistraal tänavad (Riia tänav Vaksali tänavast Võidu sillani, Võru tänav sadamaraudtee trassist Riia tänavani, Turu tänav sadamaraudtee trassist Riia tänavani, Vabaduse puiestee, Kreutzwaldi tänav, Lai tänav, Narva maantee, Vabadussild, Pikk tänav, Puiestee tänav, Kõrveküla maantee) või juurdepääsutänavad (ülejäanud tänavad).

Põhitänavate võrgustikku kuuluvad ka Riia tänav (Vaksali tänavast linna piirini), Võru tänav (sadamaraudtee trassist linna piirini), Ringtee tänav, kogu ida- ja põhjapoolne ümbersõidutee, Betooni tänav (kuni ristumiseni Vaksali tänavaga), Kalda tee ja Lammi tänav.

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

- lähtuvalt põhitänavate funktsioonist tuleb neil tagada kiire ja sujuv ühendus;
- sõidutee äärde näha ette 0,5 meetri laiune ohutusriba, mida võib kasutada rentsliribana;
- põhitänavatel tuleb ristmikud kavandada, kas:
 - ✓ eritasandilisena;
 - ✓ kanaliseeritult foorjuhitavana;
 - ✓ ringristmikuna.
- jalakäijate ülekäiguradadel tuleb reeglina rajada tee keskele ohutussaared, vajadusel ülekäigurajad reguleerida foorjuhitavana;
- olulisematel ristmikel peavad olema lisarajad vasakpöörretel. Kui vasakpöörderadu ei ole võimalik rajada, siis võivad vasakpöörded olla keelatud. Vasakpöörde keeld võib olla kellaajaline;
- bussipeatuste tüübiks on avatud tasku;
- põhimagistraal tänavatel on reeglina parkimine keelatud.
- Vajalik on alati kaaluda põhitänavatele suubuvate kinnistute väljasõitude vajalikkust (kas on olemas ka alternatiivvõimalus juurdepääsuks kõrvaltänavaga kaudu).
- Põhimagistraal tänavatele suubuvate kinnistute väljasõitude puhul tuleb kaaluda alternatiivseid võimalusi juurdepääsu lahendamiseks kõrvaltänavaga kaudu. Alternatiivse lahenduse olemasolul tuleb juurdepääsud ümber planeerida.
- Suure liikluskoormuse tõttu on põhimagistraal tänavatel sageli suhteliselt kõrge müra- ja õhusaaste tase. Seetõttu tuleb põhimagistraal tänavad planeerida hoonetest piisavalt kaugele või kasutada müratõrje meetmeid. Põhimagistraal tänavat ei planeerita reeglina läbi elamupiirkonna.
- Jaotusmagistraal tänavatel võib erandkorras liikluse rahustamise võtteid kasutada juhul, kui tänav ääres asuvad ühiskondlikud suure kasutusega ehitised (näiteks raamatukogu, haigla, polikliinik, spordiehitised jt) või lasteasutused (koolid, lasteaiad jt).
- Põhimagistraal tänavatel liikluse rahustamist üldiselt ei kasutata. Samuti ei ole soovitatav ühiskondlike ehitiste ja lasteasutuste juurdepääsude kavandamine põhimagistraal tänavate äärde.

- Olemasolevas linnastruktuuris on tänavakoridoride laiused määratud olemasolevate krundipiiridega. Planeeritavate põhimagistraal tänavate koridori laius on minimaalselt 40 meetrit, jaotusmagistraal tänavate koridori laius on minimaalselt 25 meetrit. Tänavakoridoride laius on aluseks edaspidisel krundipiiride määramisel.

1.1.2 Juurdepääsutänavad

Juurdepääsutänavate funktsiooniks on tagada ühendus magistraaltänavatelt valdustele. Juurdepääsutänavad jagunevad kohalikeks jaotustänavateks, kõrvaltänavateks ja kvartalisesteks tänavateks. Neil toimuv liiklus on seotud kohaliku piirkonnaga ning läbivat liiklust üldiselt ei ole.

Juurdepääsutänavate planeerimisel ja liikluskorralduse kavandamisel peavad olema täidetud järgnevad põhimõtted:

- kohalikud jaotustänavad ühendavad kõrvaltänavaid ja kvartaliseseid tänavaid magistraaltänavatega. Kohalikel jaotustänavatel kulgevad ühissõidukite liinid;
- kõrvaltänavate ja kvartalisestel tänavate kavandamisel tuleb kasutada liikluse rahustamise võtteid;
- tuleb vältida pikki sirgeid tänavalõike;
- liikluskorralduses kasutada liiklusmärki „Õueala“ ainult aladel, kus ehituslike või muude võtetega on vähendatud sõidukite kiirust ning mille sisse- ja väljasõiduteed on tähistatud õueala liikluskorda kehtestavate liiklusmärkidega;
- tänavate koridori laius määratakse detailplaneeringutega lähtuvalt kehtivast standardist (EVS 843:2003 Linnatänavad või uuem). Tänavakoridoride laius on aluseks edaspidisel krundipiiride määramisel.

Tänavakaitsevööndi laius on tema piirist kuni 10m, vööndi laiused nähakse ette detailplaneeringutes. Kui detailplaneeringus ei ole eraldi määratud, ühtib tänavakaitsevööndi ulatus teemaa ulatusega. Ohtlikud veoste veotee võib läbida asuala, puhketsooni, looduskaitseala või kulgeda kultuuri-, õppe-, eelkooli- ja raviasutuste, suurte tööstusettevõtete ning kultuurimälestiste läheduses ainult siis, kui vedu ei ole teisiti võimalik. Raskeveokite läbisõit elurajoonidest on ohtlik, halvendades märgatavalt elukeskkonda ja lisades potentsiaalselt liiklusohutu. Ohtlike veoste vedu ei tohi olla lubatud tiptunnil. Oluliste liikluslahenduste puhul rakendatakse liiklusohutuse auditeerimise protseduuri.

1.2 Sillad

Tartu sillad on linna jaoks äärmiselt olulised, kuna Tartu linna jagab kaheks Emajõgi.

Praegu on Tartusse rajatud üle Emajõe 7 silda. Sildadest on 5 autosilda ja 2 kergliiklejate silda.

Emajõe sillad on allavoolu lugedes järgmised: Kroonuaia sild (5. detsember 1996), Vabadussild (29. juuli 2009), Kaarsild (1959), Võidu sild (1957), Turusild (2003), Sõpruse sild (5. detsember 1981) ja Ihaste sild (2. veebruar 2015).

Raudteeliikluse eraldamiseks muust liiklusest on Tartusse rajatud Riia tn, Variku ja Postimaja liiklussõlme raudteeviaduktid.

Toomemäel on jalakäijatele 1816. aastal rajatud Inglisild ja 1913. aastal rajatud Kuradisild. Toome Musumäe groti ees paikneb istmetega ehissillake, mis algelt viis üle väikese tiigi.

Üldplaneeringuga määratakse järgmiste sildade ja raudteeviaduktide rajamise vajadus:

- Tartu põhjapoolse übersõidu sild Emajõe Kvissentali linnaosas;

- Tähtvere sild Emajõe;le;
- Lubja tn pikendusele kergliiklussild Emajõe;le;
- Keslinna piirkonda kergliiklussilla rajamine Emajõe;le;
- Rebase tn pikendusele kergliiklussilla rajamine Emajõe;le;
- Ropka silla rajamine Emajõe;le;
- Betooni tn eritasandilise raudteeülesõidukoha rajamine;
- Näituse tn raudteeülesõidukoha eritasandiliseks rekonstrueerimine;
- Vanemuise tn – Lembitu tn sihis eritasandilise raudteeülekäigukoha rajamine;
- Aardla tn eritasandilise raudteeülesõidukoha rajamine.

1.3 Kergliiklus

Kergliikluse all mõistetakse üldplaneeringus jalgsi, jalgrattaga vms. kergliiklusvahendiga liikumist. Need liikumisviisid omavad linna mastaapi arvestades olulist osakaalu linlaste igapäevases liikumises.

Autoliikluse vähendamise eesmärgil seatakse üldplaneeringu üheks peamiseks eesmärgiks nii kõnniteede kui ühise kasutusega kergliiklusteede rajamine.

Üldplaneeringuga seatakse kergliikluse arendamiseks järgmised nõuded:

- tagada eraldatud kõnniteede või jalgteede näol juurdepääs bussipeatustele ning olulistele tõmbekeskustele.
- jalakäijate liikumine toimub valdavalt kõnniteedel, kuid jalakäijate liikumise ohutumaks ja mugavamaks muutmiseks on rajatud ka jalgteed ja –rajad;
- jalakäijate ja jalgratturite liikumisrajad võivad olla eraldatud;
- magistraaltänavatel, kohalikul jaotustänaval ja kõrvaltänavatel tuleb jalakäijad eraldada autoliiklusest;
- kvartalisestel tänavatel võib kasutada jagatud tänavaruumi põhimõtet, kus jalakäijad ja jalgratturid liiguvad autoga ühisel teosal, kui on täidetud järgmised nõuded:
 - ✓ tänaval puudub läbisõiduvõimalus, tänav on tupik- või lingtänav;
 - ✓ tänaval puudub sõidukite parkimise võimalus. Sõidukite parkimine on lahendatud tänavaga külgnevatel kinnistutel;
 - ✓ tänaval on rakendatud liiklust rahustavaid meetmeid.
- tupik- ja lingteedel on tagatud kergliiklejate läbipääsemine naaberkvartalitesse;
- kõnniteede rajamisel ja renoveerimisel tuleb võtta arvesse erivajadustega ning puuetega inimeste vajadusi. Erivajadusega inimeste liikumist aitavad parandada madaldatud äärekivi, reljeefsed tänavapinnad jms;
- liiklusohutuse tõstmiseks tagatakse ülekäiguradadel nähtavus haljastuse eemaldamisega ja kohtvalgustuse rajamisega;
- linna piiriäärseid jalgratta- ja jalgteid tuleb kavandada ja rajada koostöös naaberomavalitsustega;
- kaubanduskeskuste, supelrandade jt avalikult kasutatavate hoonete juurde tuleb rajada jalgrattaparklad või - hoiukohad;
- korterelamute projekteerimisel tuleb kavandada hoone sees mugavas asukohas panipaigad ratastele, lapsevankritele jms. Jalgrataste parkimiskohtade vajaduse arvutus tuleb anda kas detailplaneeringuga või hoone projektiga;
- tänavatel, kus liiklussagedus ületab 1500 autot ööpäevas, tuleb jalgrattaliiklus eraldada autoliiklusest;
- jalgrattaliiklus võib elamualade kulgeda autoliiklusega ühisel teosal. Võimalusel tuleks jalgrattaliiklus siiski tavaliiiklusest eraldada;
- linna tõmbekeskustesse ja huvipunktidesse tuleb rajada jalgrattaparklad ning jalgrataste hoiukohad (kesklinnas soovitatavalt valvega jalgrattaparklad);

- koolide juurde peab pääsema ohutult jalgsi ja jalgratastega. Samuti tuleb rajada kõikide haridusasutuste juurde katusega ning piirdesientega jalgrattahoiukohad, mis võimaldavad jalgrattaid turvaliselt hoida;
- kavandatavate autosildade rajamisel tuleb ette näha jalgrattarajad mõlemale silla poolele eraldades jalgrattateede autoliiklusest ja jalakäijatest. Samuti tuleb lahendada jalgrattateede ühendus sillaga viisil, mis tagab võimalikult kiire ja turvalise liikumise silla ning jalgrattateede vahel;
- kõigi üldplaneeringuga määratud jalgrattateede koridori laius on 6 meetrit. Juhul kui jalgrattateede koridor kulgeb olemasolevate krundipiiride vahel või olemasoleva tänava koridoris, on teekoridor määratud krundipiiridega;
- jalgratta- ja jalgsiliiklust aitab soodustada ka üksnes kergliiklusele mõeldud sildade rajamine. Uute sildade rajamisega lüheneb liikumisteed ja seeläbi kergliikluse atraktiivsus.

1.4 Ühistransport

Ühistranspordi peamiseks eesmärgiks on luua alternatiiv autokasutusele, mis omakorda võimaldab ellu viia autokasutuse piiranguid eelkõige kesklinnas. Tartu linn on erinevates arengudokumentides määratlenud ühistranspordi prioriteetse liikumisviisina. Tartu tihe tänavavõrk ning ühistranspordi liinivõrk on heaks eelduseks katva ja konkurentsivõimelise ühistranspordisüsteemi loomiseks ning toimimiseks. Linna suurus ja peamiste tõmbeobjektide paiknemine võimaldab neile ligi pääsemiseks autole alternatiivset transpordiliiki kasutada.

Ühistranspordi konkurentsivõimelise toimimise eelduseks on teenuse piisav kättesaadavus, ilmastikukindlate bussiootepaviljonide paigaldamine bussipeatustesse ja reaajas bussiinfo kättesaadavus.

Teenuse kättesaadavuse ja kasutatavuse seisukohalt on oluline ühistranspordi liinivõrgu ning sõidugraafikute vastavus elanike vajadustele ja ootustele. Ühistranspordi kasutatavus eeldab võimalust jõuda soovitud sihtkohta.

Tartus peab ühistranspordi hea töö kriteeriumiks olema ühe sõidu ajakulu 30 minutit, mis sisaldab jalgsikäiku peatusesse, bussi ootamist, sõitu ja jalgsikäiku sihtkohani. 30 minutiga jõuab jalakäia 2-3 kilomeetri kaugusel paiknevasse sihtpunkti ja jalgrattur umbes 5-6 km kaugusele 10 km/h sõidukiiruse puhul. 30 minutiga jõuaks sõiduauto 15-20 km kaugusele.

Tartu linna asustustiheduse ja kavandatud hea katvusega põhitänavate võrgu tõttu on ühistranspordi kasutamise ning selle edasise arendamise väljavaated head, mis omakorda tagab transpordiks kuluva ressursi säästva kasutuse. Teenindusvõrk ning sotsiaalse infrastruktuuri objektide (koolid, lasteaiad, raamatukogud, perearsti-, päevakeskused) paigutus valdavalt ei eelda auto kasutamist ning on kättesaadav ka teiste liiklusvahenditega. Samal põhjusel moodustab ühistransport ja kergliiklus igapäevaelus eraautode kasutamisele tõsiselt võetava alternatiivi. Ühistranspordi arendamine vähendab ka parkimisvajadust linna keskosas.

Ühistranspordi areng toimub muu autotranspordiga samas tänavakoridoris.

Linnaosade sihtkohtade sidumiseks ühistranspordiliinidega on olemasolevatel ja kavandatavatel tänavatel võimalik tagada nõuetekohased tehnilised võimalused kõigis suundades.

Ühistranspordivahendite liikluse sujuvuse parandamiseks on vajadusel võimalik ka ühistranspordi eelisradade korraldamine magistraaltänavatel.

Linna äärealade ja laiema kontaktvööndi intensiivsem areng nõuab perspektiivis ühiskondliku transpordi kontseptsiooni väljatöötamist, mis annab optimaalse lahenduse liikumiseks kesklinna ja linna äärealade vahel. Linna äärealade omavahelise seotuse tagab kavandatud põhitänavate ringvõrk. Vajalik on koostöös linna kontaktvööndi valdadega jõuda majanduslikule kokkuleppele olemasolevate linna bussiliinide pikendamise osas. Selle eesmärk on tagada naabervaldade territooriumil väljaarendatud elamupiirkondade elanike vajaduste rahuldamine, sest nimetatud

asumite puhul toimub ka muus osas linna infrastruktuuri kasutamine (tehnovõrgud, töökohad, haridus- teenindus- ja kaubandussfäär).

Ühistranspordi atraktiivsuse tõstmiseks on oluline:

- tagada kergliiklejale mugav ja ohutu juurdepääs ühistranspordi peatustele;
- viia ühistranspordi liinivõrk ja sõidugraafik vastavusse elanike vajadustele ja ootustele – õhtuse sõidugraafiku tihendamine, ühistranspordi kättesaadavuse parandamine linna ääreesades, liinimarsruudi pikendamine Põhja puiestee piirkonda;
- erinevate ühistranspordiliikide integreeritus ja ümberistumise võimalused;
- arvestada liikumispuudega inimeste vajadustega (invataks);
- tagada bussiootepaviljonide hea seisukord ja heakord peatustes;
- tõsta autokasutaja teadlikkust ühistransporditeenuste kättesaadavuse osas, tagades info lihtsa ja mugava kättesaadavuse ja käsitluse.

Linna ühistranspordivõrgustiku selgroo moodustavad planeerimisperioodi jooksul endiselt bussiliinid, kuid pikemas perspektiivis võib kaaluda ka trammiühenduse efektiivsust, millele vastuse peab andma tasuvusanalüüs. Võimaliku trammiühenduse aluseks on ühest küljest piisavad veomahud (nõudlus), teisest küljest võimalus vähendada autokasutust kiire ja kvaliteetse trammiühenduse abil. Võimalik trammi marsruut peab arvestama elanike peamisi liikumissuundi. Arvestades Tartu linna asustust ja huvipunktide paiknemist on suurim liikumismaht Annelinna linnaosa ja kesklinna piirkonna vahel. Oluline tõmbekeskus on ka Lõunakeskus. Seetõttu peab trammiliini rajamisel lähtuma eelkõige sellesuunalisest liikumisvajadusest. Muude liikumissuundade nõudlus ei pruugi olla piisav trammiühenduse loomiseks. Trammiliini kavandamisel tuleb liin paigutada linnaruumi selliselt, et tema tagama kataks maksimaalselt võimaliku nõudluse.

1.5 Raudteetransport

Raudtee maa-ala sihtotstarve on Tartu linna territooriumil on transpordimaa ning selle muutmist ei kavandata. Maa-ala omaniku AS Eesti Raudtee seisukoha kohaselt säilitatakse lähiaastatel Tartu raudteejaamas olemasolevad teed ning seetõttu ei nähta võimalust raudteemaa territooriumi vähendamiseks. AS Eesti Raudtee kavandab tõsta reisirongide liikumiskiiruseid, mistõttu peetakse oluliseks olemasolevate ning kavandatavate ristumiste kahetasandiliseks muutmist. Liiklusohutuse ja –sujuvuse seisukohalt on oluline rekonstrueerida olemasolevad Betooni, Näituse ja Aardla tänavate ülesõidud eritasandilisteks. Lisaks on kavas rajada kesklinna Maarjamõisa linnaosaga ühendav kergliiklejate eritasandiline raudteeületus.

Sadamaraudtee koridoris on kavandatud uue tänava rajamine. Antud trassil asuva raudteeharu kaudu teenindab AS Eesti Raudtee hetkel ettevõtteid TREF AS ja AS Kuusakoski.

Raudtee omanikul on raudteeseadusest tulenevalt kohustus tagada mitteavaliku raudtee ühendus avaliku raudteega. Sadamaraudtee haru likvideerimine ning tänava rajamine sinna ei ole võimalik enne, kui seni selle raudteeharuga teenindatavad ettevõtted on enda transpordiühenduse ümber korraldanud ega vaja enam ühendust avaliku raudteega.

Tartu linnas on kolm raudteepeatust: Tartu rongijaam; Aardla (Tartu – Valga raudteeharul) ja Kirsi (Tartu – Koidula raudteeharul). Nimetatud peatustest piisab Tartu linna teenindamiseks ja täiendavaid peatusi ei rajata.

1.6 Sadamad

Sadamaregistris on registreeritud järgmised sadamad:

- Väike-Turu sadam. Väike-Turu tn 10. Väikesadam, kus ei osutata tasulisi teenuseid;

- Jõe paadisadam. Turu tn 18a. Väikesadam, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid;
- Karlova paadisadam. Rebase tn 18, Tartu. Sadamateenuseid osutatakse vaid alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukitele (väikesadam);
- Rebase paadisadam. Rebase tn 27b. Väikesadam, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid.

Planeeritud on sadama rajamine Ihaste linnaossa Vana-Ihaste paadisadama detailplaneeringuga.

Seoses Veeteede Ameti ebasobiliku asukohaga Tartu kesklinnas määratakse uus sadama asukoht Ropka tööstuspargis Tehnika tn 4c krundile.

Sildumisrajatisi Võib Tartu linna piires rajada vastavalt vajadusele.

1.7 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 terviklikult.

Kesklinnas on oluline parkimiskoormust reguleerida, rakendades selleks nii ajalisi kui ka tasulist parkimiskorraldust. Tasulise parkimiskorralduse rakendamisel tuleb selle kehtestamisel arvesse võtta parkimiskoormust piirkonnas konkreetsetel perioodidel, eesmärgiga saavutada parkimiskohtade käive, mis võimaldab vähendada parkimiskohtade summaarset vajadust kesklinnas. Kesklinnas nähakse parkimiskohad ette peamiselt sõiduautodele, mootor- ja jalgratastele. Raskete sõidukite (veoautod, bussid) parkimine lahendatakse iga konkreetse planeeringu koosseisus, kus see osutub vajalikuks.

Nõuded parkimiskohtade arvule tulenevad lähtuvalt planeeritava üksuse paiknemisest linnaruumis. Tartu linnas on kolm parkimisvööndit:

- linnakeskuse vöönd;
- vahevöönd;
- äärelinna vöönd.

Parkimise korraldamise üldised põhimõtted on järgmised:

- planeeringutes ja projektides määratavad parkimisala lahendused ja mahud tuleb kavandada ja realiseerida kooskõlas kehtestatud normatiiv- ja arengudokumentidega.
- parkimiskohad tuleb kavandada väljapoole tänavate maa-ala. Hoone või ala parkimisvajadus tuleb tagada kinnistul. Erandid on võimalikud varemhoonestatud alade olemasoleva parkimiskoormuse lahendamiseks või muudel põhjendatud juhtudel terviklahenduse alusel;
- piirkondades, kus autoliiklus ja parkimisnõudlus tekitavad probleeme, on otstarbekas rakendada tasulist parkimiskorraldust. Parkimise regulatsioonimeetmeid, sealhulgas tasulise parkimise sisseviimist tuleb kindlasti kaaluda, kui piirkonna parkimiskohtade summaarne täituvus ületab regulaarselt 75 - 80%.

Parkimishoone rajamist tuleks kaaluda piirkondadesse, kus on suur parkimisnõudlus ja/või linnaruumi parameetrid piiravad muude lahenduste rakendamist. Üldjuhul tuleks parkimismajad kavandada juhul, kui piirkonnas ja tänavatel parkivad sõidukid vähendavad elukeskkonna kvaliteeti ning tänavavõrgu läbilaskvust. Oluline on parkimishoone kavandamisel arvestada, et parkimiskohtade koguarv piirkonnas ei ületaks normis määratletud mahte. See tähendab, et mingisse piirkonda parkimismaja rajamisel võib tekkida vajadus piirkonna tänaväärsete parkimiskohtade vähendamiseks. Kavandatav parkimishoone peaks paiknema olulise tõmbekeskuse vahetus läheduses.

Arvestades Tartu linna tõmbepunktide paiknemist ning sellest tulenevat parkimisnõudlust, on otstarbekas parkimismajad rajada suurema parkimisnõudlusega piirkondadesse. Kesklinna piirkonna parkimishooned on kavandatud Tartu kesklinna üldplaneeringus. Lisaks nimetatule võib kaaluda parkimishoonete rajamist juhul, kui need ei lähe vastuollu käesoleva üldplaneeringu põhimõtetega. Suurte avaparklate kavandamisel tuleb lähtuda piirkonna parkimisnõudlusest ja kavandatavate hoonete mahust. Senised parkimisuuringud on näidanud parkimiskohtade paiknemises probleeme eelkõige elamupiirkondades ja kesklinnas. Parkimiskohtade nappus kimbutab elamupiirkondades eelkõige elamute vahetus läheduses. Samuti võib esineda kohati probleeme kesklinna piirkonnas. Samas tuleb silmas pidada seda, et parkimispoliitika, sealhulgas parkimise regulatsioon (kohtade, parkimisaja ning tasuline) on oluliseks hoovaks liikumisviiside kasutuse jaoks ja seetõttu tuleb tundlikes piirkondades hoolega kaaluda vajadust parkimiskohtade arvu märgatavaks suurendamiseks.

Tähelepanu tuleb pöörata pargi-ja-kõnni ning pargi-ja-sõida süsteemi arendamisele. Sellisel juhul on vajalik rajada täiendavad parklad Tartu kesklinna suunduvate magistraalide äärde. Pargi-ja-kõnni süsteemi arendamiseks tuleb rajada uus avaparkla Uus tn 63d kinnistule. Pargi-ja-sõida süsteemi arendamiseks tuleb rajada parklad Tartu linna sissesõiduteede äärde ja siduda need bussipeatuste lähedusse. Seni on

Parkimise korraldamise üldised põhimõtted:

1. tagatakse olemasolevate ja kavandatavate parkimisalade ja garaažialade korrashoid vabaplaneeringuga aladel ning nende naaberaladel;
2. parkimiskohtade loomisel lähtutakse otstarbekast ruumikasutusest, kasutades täiendavate parkimiskohtade rajamiseks eelkõige juba olemasolevat tehiskattega pinda. Juba olemasolevate tehiskattega pindade kasutamine aitab säilitada olemasolevaid väärtuslikke haljasalasid maksimaalsel määral. Samas tuleb tähelepanu pöörata sellele, et parkimiskohtade rajamine ei toimuks reeglina mänguväljakute ja palliplatside arvelt;
3. parkimismajade või maa-aluste parklate rajamist eelistatakse avatud parklaalade kasutuselevõtmisele. Parkimismajade või maa-aluste parklate rajamine on õigustatud eelkõige asukohtades, kus esineb ulatuslik parkimisvajadus ja/või ruumi parkimisvajaduse lahendamiseks on vähe. Parkimismajade kavandamisel eelistada lahendust, kus kasutajale ei teki omandiõigust (ei toimu boksina müüki);
4. välditakse suurte lagedate avaparklate rajamist. Suured avaparklad liigendatakse väiksemateks, kuni 20-kohalisteks üksusteks, kasutades haljasribasid, põõsarinnet ning kõrghaljastust meeldiva miljöö ja varju andva keskkonna loomiseks. Parkimisalade liigendamisel haljastusega arvestatakse, et hilisem hoolduse korraldamine oleks otstarbekalt lihtne;
5. leitakse parklale võimalikult hea lahendus, tihendades autokohtade paigutust ja kitsendades ridadevahelisi käike. Tänavaares pargitavad autod ei tohiks tänavapildis domineerida;
6. parkimiskohtade rajamisel hoonete juurde (olemasolevate parkimisalade laiendamisel või uute rajamisel juhul, kui parkimiskohad puuduvad) arvestatakse kõigi õuele iseloomulike elementide ja funktsioonidega (näiteks laste mänguväljakud, pesukuivatusvõimalus jms) ning lume ladustamisaladega;
7. luuakse ohutu ja mugav liikumisruum kõigile liiklejatele, pidades eraldi silmas jalgsi ja jalgrattaga liiklejate vajadusi. Näiteks suunatakse haljastatud eraldusribade abil jalakäijate liikumist autoparklas, muutes seda ohutumaks ja meeldivamaks. Haljastust rajades tagatakse sõidukijuhile nõutav nähtavus;
8. samaaegselt autode parkimisega lahendatakse piirkonnas (eelkõige hoonete juures) jalgrataste ohutu ja mugava igapäevase hoiustamise võimalused;
9. tagatakse normikohane valgustus;
10. eelistatakse asukohti, mis võimaldavad teostada järelevalvet akendest või möödakäivate inimeste poolt;

11. parkimisalade edasisel planeerimisel ja projekteerimisel arvestatakse Eesti Standardit EVS 843:2003 Linnatänavad, mis muuhulgas sätestab vähimad kaugused elamutest. Parkimise ja liikluskorralduse lahendamisel igas asukohas pööratakse esmajärjekorras tähelepanu ohutusele (arvestades erinevaid liiklejagruppe) ja märgistuse mõistetavusele (vastavalt kehtivatele nõuetele liikluskorraldusvahenditega ning arusaadavalt ja üheselt mõistetavalt), ligipääsu tagamisele, võimaldamaks ligipääsu hoonetele operatiivsõidukitega (sh päästetehnikale nagu redelautod, põhiautod, paakautod) või taksoga, samuti sujuva ja loogilise liiklusskeemi võimaldamisele. Vältida tuleb hoovialade piiramist tõkkepuuga või muude füüsiliste liikumist takistavate meetmetega;
12. hoonete vahelise täiendava parkimisala lahendamisel eelistatakse mitme krundi parkimisvajaduse kompleksset käsitlemist. Käsitletava ala suurus ja kruntide arv sõltub piirkonna iseloomust ning konkreetse asukoha parkimisvajaduse võimalikest lahendustest;
13. kui krundil olemasolevad parkimiskohad puuduvad, võib krundile või selle lähimbrusesse parkimiskohti rajada 80% ulatuses standardis toodud mahust;
14. kui piirkonnas on juba eelnevalt väljastatud tingimused täiendavate parkimiskohtade rajamiseks, tuleb igakordsel täiendava parkimismahu arvestamisel arvesse võtta juba laiendatud parkimisala ulatust;
15. täiendava parkimisvajaduse lahendamist linna põhi- ja jaotustänavate äärde välditakse;
16. planeeringualale jäävate garaažide puhul soositakse nende aktiivsemat kasutuselevõttu igapäevase parkimisvajaduse rahuldamiseks. Lahendus igas asukohas sõltub kohapealsetest tingimustest. Garaažialad vabaplaneeringuga aladel või nendega funktsionaalselt seotud naaberaladel võib soovi korral muuta avaparklateks. Garaažide likvideerimisel vabaplaneeringuga aladel või nendega funktsionaalselt seotud garaažialadel (Alast 9 läänesuunas asuv garaažiala) säilitatakse reeglina parkimisfunktsioon. Juhul, kui olemasolevate garaažide juures teostatakse renoveerimistöid, arvestatakse piirkonnas valdavaks kujunenud lahendusi materjalide ja värvitoonide osas;
17. uute hoonete rajamisel tagatakse parkimine vastavalt standardis toodud mahule. Olemasolevates elamutes korterite arvu suurendamisel tagatakse parkimiskohad vähemalt 80% ulatuses standardis toodud mahust. Olemasolevate või planeeritud parkimisalade hoonestamisel tuleb need sobivas kauguses samaväärsete parkimisalade rajamise või planeerimisega asendada;
18. suuremad kui 10-kohalised parklad varustatakse muda-õlipüüduritega või korraldatakse nendelt lähtuva sademevee eelpuhastus koostöö võrguettevõtjaga. Kui sadevett ei saa immutada ja ei ole võimalik pikendada viibeaega enne selle juhtimist suublaks olevasse veekogusse, suunatakse sademevesi lahkvoolsesse ühiskanalisatsioonivõrku. Eelistatud lahendus sademeveekäitluses on sademevete kanaliseerimine, mis võimaldab tagada juba tehtud investeeringute kasutatavuse. Alternatiivse lahendusega sademeveesüsteeme on ilmselt mõistlik rajada nn hübriidsüsteemidena, mis võimaldavad väikese kuni keskmise intensiivsusega sademete puhastamist, imbumist, immutamist või puhverdamist, kuid liigsuurte mahtude rajamise vältimiseks oleks võimalik intensiivsete sadude aegselt vett suunata ka sadevete kanalisatsiooni;
19. parklad rajatakse üldjuhul kõvakattega. Tagamaks võimalus sadevee ära juhtimiseks, on väiksema koormusega ja ajutise iseloomuga (suviste) parklate (või suuremate parklate puhveralade) puhul murukivide ja teiste vett läbilaskvate pinnakatete rajamine rakendatav;
20. olemasolevatel ja kavandatavatel kaubanduskeskustel on lubatud ja soovitatav parklates parkimise teenuse pakkumine öisel ajal. Toimiva teenuse loomise korral on võimalik maamaksusoodustuse või parklaala hoolduse taotlemine, mis lepatakse kokku iga partneriga eraldi.

Tasulise parkimise korraldus

Kui hoonete ümbruses on realiseeritud lubatud ehitusmaht, tuleb kaaluda elamualadel (üldkasutataval maa-alal) tasulise parkimise kehtestamist. Tasulise parkimise kehtestamine on meede, mis sunnib autoomanikke tegema valikut – ta kas pargib sõiduki hoone ligidale, viib sõiduki tasulisse valvega parklasse või leiab muu lahenduse (loobub sõidukist, pargib garaažis vms). Tasulise

parkimiskorralduse loomise eesmärk on vabade parkimiskohtade olemasolu tagamine ning jätkusuutliku ja vähem doteerimist vajava lahenduse saavutamine.

Tasulise parkimise kehtestamise eelduseks on suuremahuliste (alates 150 parkimiskohta) parklate olemasolu teemaplaneeringuga määratud aladel.

Tasulise parkimise hinnapoliitika peab olema selline, mis soodustab sõidukite hoidmist tasulisel valvega alal – valvega tasulisel parkimisalal parkimine on soodsam parkimisest hoone lähedal.

On mõistetav, et autoomanike mugavusi piiravad meetmed on ebapopulaarsed autoomanike seisukohalt, kuid samas need tasakaalustavad autoomanike ja mitteautoomanike olukorda. Parkimiskorra muutmiseks on oluline välja töötada hea kommunikatsioonistrateegia, mis selgitab laiemalt olukorda, mida soovitakse saavutada sotsiaal-majanduslikust ja keskkonna aspektist lähtuvalt.

Jalgrataste parkimis- ja hoiukohad.

Jalgrattakasutuse suurendamiseks tuleb edasi arendada rataste parkimis- ja hoiuvõimalusi, järgides järgnevaid tingimusi:

- korterelamute puhul tuleb tagada 1 turvaline rattahoiukoht 2 korteri kohta;
- jalgratta parkimiskohad peavad paiknema sissekäigu lähedal ja olema hästi tähistatud ning nähtavad, ohutud ja ilmastiku eest kaitstud;
- jalgratta hoidikud peavad turvalisuse huvides võimaldama raamlukustust;
- jalgrattaparkla tuleb eraldada autoparklast füüsilise tõkkega (eraldusriba, piire, pinnasvall, poom, postid jne) ning olema hästi valgustatud vähendamaks vargusi.