

## TARTU LINNAVOLIKOGU

## INFORMATSIOON

Tartu

05.06.2020 nr LVK-I-0103

**Informatsioon Tartu linna üldplaneeringu  
projekti liikluse osa kohta**

Üldplaneeringu liiklusskeemi üldised eesmärgid on:

- kõikide liikumisviiside ohutuse ja soovitud liiklemisvõimaluste tagamine
- kiiret ja ohutut liiklemist võimaldava jalgrattateede põhivõrgu ning põhivõrku sihtkohtadega ühendava tugivõrgu kavandamine
- kergliiklejatele ühendusteguri vähendamine.

Üldplaneeringu liiklusskeemi koostamisel on lähtunud kehtivast üldplaneeringust, Tartu Ringkonnakohtu 26.03.2019. a jõustunud kohtuotsusest millega rahuldati Marju Silveti kaebus osaliselt ja tühistati Tartu Linnavolikogu 14.09.2017. a otsus nr 494 üldplaneeringu kehtestamiseks Ropka silda ja selle ühendusteel puudutavas osas ning AB Artes Terrae OÜ on töö "Tartu linna jalgteede ja rattateede skeemi koostamine" eskiislahendusest.

AB Artes Terrae OÜ koostatud töös "Tartu linna jalgteede ja rattateede skeemi koostamine" on põhjalikult käsitletud jalgsi ja jalgrattaga liiklemise aspekte.

Koostatud töö on hea juhendmaterjal kergliiklejate liiklusruumi kavandamisel detailplaneeringu koostamise ja projekteerimise etapis. Töö tugineb valminud, kuid veel kinnitamata Tartu jalgrattastrateegia tegevuskavale 2019-2040, mille kohaselt on sätestatud eesmärk vähendada iga-aastaselt autode kasutamise osakaalu 1% aastas ja suurendada rattaga liikumiste osakaalu 1% aastas.

Töös on esitatud jalgsi ja rattaga liikumise võrgustiku jaoks kuus peamist nõuet:

- ohutus – liikumine peab olema maksimaalselt ohutu, liikluskorraldus üheselt ja selgelt arusaadav, st võrgustik peab olema rajatud nii, et ühes piirkonnas oleks võimalikult vähe erineva põhimõttega lahendusi, et kõik erinevad liiklejagrupid saaksid aru, kuidas ise käituda ja mida oodata teistelt liiklejatelt;
- sidusus – võrgustik peab ühendama kõiki peamisi sihtpunkte, olema loogiline ja pidev;
- otsesus – lähte- ja sihtpunktide vaheline teekond peab olema lühim võimalik (mis lähtuvalt konkreetsetest oludest ei pruugi alati olla sirge). Hästi kavandatud võrgustik peab looma võimaluse jõuda sihtpunkti ilma viivituste ja ootamiseta;
- atraktiivsus – liikumine peab olema meeldiv ja huvitav. See sõltub olulisel määral ka linnalise keskkonna kvaliteedist;
- mugavus – võrgustik peab olema rajatud nii, et seda oleks mugav kasutada;
- kättesaadavus – võrgustikku peavad samaväärselt saama kasutada erineva võimekuse ja vajadusega inimesed, sh nii liikumis- kui nägemispuudega inimesed.

Jalgrattateede põhivõrk on planeeritud tänavatele, mis tuleb üldplaneeringu realiseerimisel suures mahus ümber ehitada. Projekteerimise etapis otsustakse, milliste olemasolevate tänavaelementide (sõidutee, tänavahaljastus, olemasoleva kergliiklustee ümberjagamine) arvelt jalgrattaradadele ruum eraldatakse.

Nõue, et kergliiklejad peavad saama liigelda kõikidel tänavatel ja teedel, ning ohutuse ja liikumisvõimaluste parandamise põhimõtted on kajastatud üldplaneeringu eelnõu seletuskirjas.

Civitta Eesti AS koostatud tööst "Tartu linna kergrööbastranspordi teede määramine ning teostatavus- ja tasuvusanalüüs" selgus, et finantsmajanduslikult on trammivõrgu rajamine tasuv, kui ehituseks saab Tartu linn kasutada 75-85% ulatuses tagastamatut abi, mis on Euroopa Liidu fondide tavapärase toetuse osakaal, või Eesti riigi toetust.

Töös on esitatud kogu linna hõlmav trammiteede võrgustik.

Töö koostajad soovivad rajada trammiliinid kaheetapiliselt.

Sotsiaalmajanduslikult on I etapi ehitus (ehk ühendus Ränilinn-Lõunakeskus-kesklinn-Annelinn) tasuv kõigi kaalutud variantide puhul. Uuring soovib I etapis ehk 10 aasta perspektiivis (aastani 2030) väljaehitatavaks kavandada variant 1B-2A (investeering kokku 89,4 mln €).

II etapis ehk 20 aasta perspektiivis (aastani 2040) on soovitatav kogu liinivõrgu väljaehitamine viisil, mis võimaldaks teenindada suuremat osa linna elanikest ja mis annaks sotsiaalmajanduslikult positiivse hinnangu. Uuring soovib nimetatud kriteeriumitele tuginedes varianti 1B2A-4B5A-3-6B-7 (investeering kokku 324,1 mln €).

Töös on toodud järgmised eelised ja puudused.

Trammi suurimad eelised Tartus siiani ühistranspordis kasutusel olevate busside ees on:

1. odavam ülalpidamise kulu tulenevalt madalast veeretakistusest, liikuvate osade piiratud hulgast ja elektrimootori kasutamisest,
2. suurem kandevõime ja mahutavus ehk efektiivsus tulenevalt madalast veeretakistusest,
3. suurem kiirus, lühem peatustes veedetud aeg, kui trammiteed isoleerida tavaautode liiklusest,
4. õhureostust mitte põhjustav, aitab täita Eesti võetud kliimanetraalsuse sihtmärki,
5. vaiksem, mugavam ja sujuvama liikumisega,
6. parem liinigraafikus püsimine, kui trammiteed isoleerida tavaautode liiklusest,
7. veeremi suur vastupidavus, madalam hoolduskulu ja väiksem uuendusvajadus,
8. marsruutide püsimise kindlus (nii reisijana kui ka linnaarengu seisukohalt, elamute ja töökohtade planeerimisel) tulenevalt peatuste ja liinide muutumise suurest maksumusest,
9. positiivne, tulevikku suunatud ja ülikoolilinnale kohane kuvand.

Trammi suurimad puudused võrreldes kasutusel olevate bussidega on:

1. suur rajamismaksumus (nii trammiteede, sildade/tunnelite kui ka depoo ehitamine),
2. oht alakasutuseks, kui mahutavus ületab olulisel määral nõudlust,
3. tavaautoliikluse sulgemise vajadus tänavatel, kuhu ei mahu korraga nii trammi- kui sõidutee,
4. juba väljaehitatud marsruutide muutmise raskepärasus,
5. harjumatu, võib tekitada inimestes vastuseisu.

Lisaks töös esitatud puudustele on osakond seisukohal, et trammiliini seab täiendavaid piiranguid ülegabariidiliste veoste vedamisel. Kontaktliini kandekonstruktsioonid vähendavad olemasolevat tänavaruumi. Anne kiire jalakäijate ruumi kasutamine trammitee rajamiseks hävitab väärtusliku, paljukastutatava, turvalise liikluse ja vabaajaveetmise linnaruumi.

Arvestades Tartu linna väljakujunenud tänavavõrgustikku, on minimaalselt 6m laiuse kahesuunalise trammitee mahutamine olemasolevasse tänavaruumi keeruline. Trammiliinide rajamise ja sellega kaasnevate taristute ümberehitamise mahtu arvestades on oht, et uue transpordiliigi efektiivsus jääb ebaproportsionaalselt väikseks, eriti kui arvestada, et praegu teostatakse liinivedu liinibussidega ühes tänavaruumis muu liiklusega ja perspektiivis on kasutusel elektrimootoriga liinibussid.

Koostatavas üldplaneeringus ei reserveerita töös välja pakutud trammiliinide rajamiseks maad, aga määratakse kiire ja paindliku, tulevikku suunatud ühistranspordi ala (joonisel roheline ala). Tuleviku ühistranspordi väljaarendamiseks tuleb koostada vastavad analüüsid ja uuringud.



Liiklusskeemi olulisemad muudatused võrreldes praegu kehtiva üldplaneeringu liiklusskeemiga:

1. Tuglase kergliiklussilla kavandamine;
2. Ropka – Annelinna ühenduse kergliiklussilla kavandamine;
3. Kaunase pst ühendamine Muuseumi teega läbi Rõõmu tee 3a kinnistu. Rõõmu tee 3a kinnistu omanik on Eesti Vabariik, kinnistu on RMK kasutuses. Kavandatava teekoridori all on istikud, hoonestus puudub.

Üldplaneeringuga määratakse järgmiste sildade, tunnelite ja raudteeviaduktide rajamise vajadus:

- **Tartu põhjapoolse ümbersõidu sild.** Sild on osa Tartu linna põhjapoolse ümbersõidu projektist. Töö eesmärgiks on kahe riigimaantee (Jõhvi – Tartu – Valga maantee ühendamine Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maanteega) ühendamine. Tartu linna põhjapoolse ümbersõidu rajamise järgselt ei ole Narva mnt ja Riia tn riigimaantee (Jõhvi–Tartu–Valga maantee) osad. Tööde teostaja on Maanteeamet;
- **Tuglase kergliiklussild.** Sild ühendab Tartu linnas Emajõe vasakkaldal Ujula-Kvissentali ja Kruusamäe linnaosaid ning Emajõe paremkaldal Supilinna, Tähtvere, Veeriku ja Ravila linnaosaid. Tuglase silla 1,5 km puhveralas elab (01.06.2019. a seisuga) 12 437 tartlast ja 2,5 km puhveralas 30 628 tartlast. Emajõe uue ületusvõimaluse rajamisega parandatakse oluliselt kergliiklejate ühendustegurit.
- **Marja ja Lubja tn vaheline kergliiklussild.** Sild suundub Supilinna Marja tänava sihilt üle jõe asuvale Lubja tänavale ühendades Supilinna Ujula-Kvissentali asumiga. Silla rajamiseks on läbi viidud arhitektuurivõistlus.
- **Keslinna piirkonda kergliiklussild.** Sillale ei ole täpset asukohta veel määratud. Võimalikud variandid on: Munga tn pikendusel, Holmi kvartalis või Põik tn pikendusel;
- **Rebase tn pikendusele kergliiklussild.** Sild ühendab Annelinna Ropka linnaosaga;
- **Ropka – Annelinna ühenduse kergliiklussild.** Kergliiklustee võib rajada praeguse tüükrite teenindustee peale ja kergliiklussilla rajamine üle Emajõe on võimalik.
- **Kergliiklustunnelid/sild Vitamiini tn ja raudtee ristumisel.** Eritasandiline raudteeületus kergliiklejatele;
- **Betooni tn eritasandiline raudteeülesõit.** Eritasandilise ülesõidu rajamiseks on koostatud Ühtekuuluvusfondi projekti nr 2002/EE/16/P/PA/009.002 Ohuprobleemide likvideerimine raudtee ja maantee samatasandilisel lõikumisel raames tööprojekt „Betooni tn eritasandiline raudteeületuskoht Tartu linnas“;

- **Näituse tn eritasandiline raudteeülesõit.** Ülesõidukohale on koostatud töö „Näituse tänava liiklustunneli uusehituse ja sellest tuleneva tänavavõrgu rekonstrueerimise eelprojekt“;
- **Vanemuise ja Lembitu tn sihis eritasandiline raudteeülekäigukoht.** Eritasandilisele ülekäigukohale on koostatud eskiisprojekt „Tartus, Maarjamõisa ja kesklinna vaheline kergliikluse kahetasandiline raudteeületus“;
- **Aardla tn eritasandiline raudteeülesõit.** Eritasandilise ülesõidu rajamiseks on koostatud Ühtekuuluvusfondi projekti nr 2002/EE/16/P/PA/009.002 Ohuprobleemide likvideerimine raudtee ja maantee samatasandilisel lõikumisel raames eelprojekt „Aardla tn eritasandiline raudteeületuskoht Tartu linnas“.
- **Jänese kergliiklussild.** AS Eesti Raudtee kavandab olemasoleva, üle Emajõe kulgeva Jänese raudteesilla asendamist uue sillaga ning väikese raadiusega kõverate õgvendamist ca 2,2 km pikkusel trassil Tartu linnas ja Tartu vallas, tõstmaks rongide liikumiskiiruse kuni 135 km/h. Pärast uue silla ja rööbasteede õgvenduse valmimist jääb olemasolev metallsild raudtee kasutusest välja. Üldplaneeringu koostamise ajal toimuvad läbirääkimised raudtee kasutusest välja jääva silla üleandmiseks Tartu linnale. Vana sild on võimalik ümber ehitada Tartu linna ja Tartu valda ühendavaks kergliiklussillaks.

Vastavalt Tartu linna liiklusskeemile on kõige olulisem Tartu linna põhjapoolse ümbersõidu koos Emajõe ületava sillaga väljaehitamine. See looks võimaluse Tartu linnaga mitte seotud liikluse ümbersõiduks.

Üldplaneeringus on sätestatud, et arvestades kavandatavate sildade olulist rolli ühendusteguri vähenemisega teenuste kättesaadavuse parandamise osas, on täiendavate Emajõe ületuskohtade ja nende pikenduste kavandamine pigem soodsa mõjuga, kuna võimaldab paremini siduda Tartu linna Emajõe erinevate kallaste vahel. Arvestades Emajõe kallaste ühendamise vajadust ühelt poolt ja teiselt poolt ühenduskoha asetumist linnaruumis, tuleb sildade rajamise projektlahenduste väljatöötamisel leida sobiv arhitektuurne, keskkonda rikastav, kaasaegne lahendus, mis võimalikult palju arvestaks ümbritsevat keskkonda ning säilitaks ja minimaalselt riivaks linna rohe- ja puhkealade väärtusi.

Peatükki "Sadamad ja veeliiklus" koostamisel on arvestatud AB Artes Terrae OÜ tööga "Peipsi, Pihkva ja Lämmijärve, Emajõe ning seotud jõgede kalda- ja veealade kasutamise uuring. Ida-Viru, Jõgeva, Tartu, Põlva ja Võru maakond".

Töö eesmärk on Peipsi-Emajõe piirkonnas kvaliteetse koha- ning vajaduspõhise sisendi andmine kohalike omavalitsuste (üld)planeeringutesse piirkonna kalda- ja veealade tervikliku ning strateegilise arengu ruumiliste vajaduste määramiseks ja planeerimiseks.

Tartu linna piires on töö eesmärgiks ka Emajõe ning Väike-Anne kanali kasutuse suurendamine turismi, vabaaja veetmise, kalastuse, spordi ja loodushuvi rahuldamiseks, samuti Tartu jõevärava sidumiseks Peipsi vesikonna sadamate ja puhkealade võrgustikuga.

Üldplaneeringu liiklus- ja jalgrattateede skeem:

<https://gis.tartulv.ee/portal/apps/webappviewer/index.html?id=bd2acb68c05b443680a7e6e218aa64f4>

Esimees

Esitab: **linnavalitsus, 05.06.2020 istungi protokoll nr 51**

Ettekandja: **Reno Laidre**

