

## TARTU LINNAVOLIKOGU

## INFORMATSIOON

Tartu

16.03.2021 nr LVK-I-0145

**Informatsioon transporditaristu kavandamise ja liikluskorralduse üldiste põhimõtete kohta Tartu linna üldplaneeringus ning kokkuvõtte tööst „Sadamaraudtee maa-ala tulevast kasutust määrav uuring“**

Üldplaneeringuga tuleb määrata transpordivõrgustik ja liikluskorralduse üldised põhimõtted linnas. Üldplaneeringu eelnõus määrati transporditaristu, sealhulgas tänavate, sildade, tunnelite, jalgrattateede, raudteede, sadamate ning väikesadamate asukohad ja reserveeritav maa-ala ning nendest tulenevad kitsendused. Määrati liikluskorralduse üldised põhimõtted, sealhulgas parkimispõhimõtted.

Üldplaneeringu põhilahendust, sh ptk 9 Transpordivõrgustik on korrigeeritud vastavalt Tartu Linnavalitsuse poolt pärast ÜP ja KSH aruande eelnõu väljapanekut võetud seisukohtadele.

Planeeringu kaardikihid: [Tartu linna ÜP kaardirakendus](#).

Planeeringu seletuskiri: [Tartu linna ÜP](#).

Linnavalitsus võttis pärast üldplaneeringu eskiisi avalikku väljapanekut laekunud arvamuste osas muuhulgas seisukoha Sõbra silla ja sadamaraudtee maa-ala osas:

1. Sõbra tänava pikendusele kavandatav silla korral ei ole tegu ülelinnalisi liiklusprobleeme lahendava sillaga. Sild on sobilik Karlova ja Annelinna ühendamiseks. Ettepanekut kaalutakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamisel.
2. Üldplaneeringu eelnõu avalikustamisel sai linn sadamaraudtee maa-ala tuleviku osas rohkeid alternatiivseid arengustsenaariume väljendavaid ettepanekuid. Selles olukorras peab linn vajalikuks, arvestades ka seadusest tulenevaid nõudeid üldplaneeringu sisule ja koosseisule, täiendavalt analüüsida tänava või ainult kergliiklusega rohekoridori kavandamisega kaasnevaid võimalikke mõjusid. Selleks viiakse üldplaneeringu põhilahenduse koostamise käigus läbi sadamaraudtee maaala analüüs transpordivõrgustiku ja rohevõrgustiku toimimise seisukohalt nii ülelinnalisel kui lokaalsel tasandil, sh hinnates juurdepääsuvõimalustest tulenevaid piirkonna uushoonestusega kaasnevaid arengupotentsiaale. Selle tulemusel leitakse linna arengu seisukohalt vajalik optimaalseim lahendus.

**Sõbra tänava pikendusele kavandatava silla osas** on sadamaraudtee töös viidud läbi liiklusmodelleerimised, mille tulemused kinnitavad silla lokaalset tähtsust. Keskkonnaamet on oma kooskõlastuse käigus asunud seisukohale:

7. *Sõbra sild ning jaotustee. Keskkonnaamet on jätkuvalt seisukohal, et kaitseala kõrge väärtusega elupaigatüübile kaasneksid ehitustöödega ja sõidukitega sõitmise tõttu olulised kahjustused ning tegevus oleks vastuolus kaitseala kaitse-eesmärkidega. Lisaks on alal levinud kõrge väärtusega kaitsealuse taimeliigi kasvukohad ja kaitsealuste linnuliikide elupaigad, kellele kaasneksid kaevetööde tõttu ebasoodsad mõjud (kasvukoha hävimine, elupaiga ja toitumisala kvaliteedi halvenemine).*

8. *Keskkonnaamet jättis varasemalt kaitseala piiranguvööndi osa Natura alast välja, kuna sinna planeeriti Anne kanali pikendust täismõõdulise sõudekanali jaoks. Hetkel on see plaan kavast väljas, kuid kuna kaitsealal on inventeeritud kõrge väärtusega liikide elupaigad ning kasvukohad, siis Keskkonnaamet ei näe võimalikuks kaitseala killustamist jaotusteega. Piiranguvööndis*

*esinevad kõik samad kaitseväärtused, mis sihtkaitsevööndis. Lisaks omab planeeritud teelt tulenev valgusreostus ja müra Keskkonnaameti hinnangul olulist mõju olemasolevale Natura alale*

Sadamaraudtee koridori maa- ala edasise kasutuse osas koostati töö „**Sadamaraudtee maa-ala tulevast kasutust määrav uuring**“.

Töö koostamisest võtsid osa liiklus- ja transpordiplaneerimise ettevõtte Inseneribüroo Stratum, arhitektibüroo U-disain ja maastikuarhitektuuribüroo Artes Terrae. Töö üldkokkuvõtte on koostatud Artes Terrae poolt:

*„Sadamaraudtee koridor on suure potentsiaaliga roheline võrgustiku ökosüsteemiteenuse osas ning see parendab Ropkamõisa ja Taga-Karlova elanikejuurdepääs piirkondlikule puhkealale. See võimaldab nii loodusele mõeldud ökoloogilise koridorina kui inimesele mõeldud puhkealana siduda jõeäärsed rohealad ja raudteeäärsed rohealad. Endise raudtee koridori jätmise kergliiklusele võimaldab luua Tartu jaoks uut tüüpi hoonestust, kus eluhoonete allkorrusel saavad olla väikeettevõtetest teenusepakkujad, kelle pinnad on avatud autovabale tänavale ning mis on orienteeritud rohekoridoriga seonduvatele teenustele ning kus inimesed teadvustavadki rohelisemat eluviisi. Elupindadega hoonete jaoks tõstab selline roheline koridor igal juhul kinnisvara väärtust. Kui Ropkamõisa ja Taga-Karlova elanikud saavad juurde kodulähedast puhkeala, siis kogu linna võtmes, vaadates seda koos raudtee-ja jõeäärsete kergliiklusteedega, suureneb oluliselt elanike ülelinnaliselt kasutatav puhkeala. Selline suur koridor, mis ühendab nii jõge kui raudtee äärseid koridore ning ühtlasi erinevaid asumeid mitmekesistab tervisespordi võimalusi ja tõstab tõenäoliselt ka Tartu konkurentsivõimet edukate (erinevast rahvusest) noorte seas, kes oma elupaiga valikul hindavad oluliselt ka linnakeskkonda. Linnaehituslikult on võimalik kogu ala ulatuses ehitada sõltumata valitud juurdepääsulahendusest. Sarnased juhtumid, kus rohekoridori poole on ainult hoonestus on Tartus olemas Supilinnas Oa tn T37, Meloni tn T31 ja Oa tn T23piirkonna näol. Olenevalt autoga juurdepääsuvõimalustest klientidele võib olla määravaks äride suurus ja suund. Linna liikluse parandamise seisukohast lähtuvalt ei ole vajalik transiiditee tegemisesadamaraudtee koridori. Juurdepääsutänaava tegemine on rohkem mugavuslahendus, mis teeb ehitusõiguse andmise kavandamise lihtsamaks. Samas tekib küsimus, kas mugavamalt/odavamalt saadud ehitusõiguse nimel peaks ohverdama potentsiaalika rohekoridori? Võttes aluseksrohekoridori kui kõige haavatavama linnakeskkonna osa ning asjaolud, et hoonestust saab ehitada nii autotee kui kergliiklustee stsenaariumi korral, et läbivaliikluse kavandamine ei too kaasa majanduslikku efektiivsust ning et Riia-Vaksali ristmik on välja ehitatud, siis on kõige otstarbekam ehitada autoteega lahendus lõigus Riia –Väike-Kaar ja ülejäänud osas ehitada kergliiklus koridor koos rohekoridoriga. Viimast toetab ka asjaolu, et nii Tähe kui Võru täna ristumised on võimalik teha eritasandilised.“*

Esimees

Esitab: **linnavalitsus, 16.03.2021 istungi protokoll nr 22**

Ettekandja: **Reno Laidre**