

TARTU LINNAVALITSUS
LINNAPLANEERIMISE JA MAAKORRALDUSE OSAKOND

TARTU LINNA LIIKLUSKEEM

TARTU 2003

LIIKLUSKEEM

1. ÜLDOSA

2. TÄNAVATE LIIGITUS

2.1. Magistraaltänavad

2.2. Magistraaltänavate võrgu areng

2.3. Juurdepääsutänavad

3. RISTMIKUD

4. SILLAD

5. RAUDTEE

1. ÜLDOSA

Tartu linna tänavatevõrgu arendamise olulisemad verstapostid viimase poole sajandi jooksul on: 1962–1964 ja 1974–1976: generaalplaan

1987: Tartu RSN poolt vastu võetud linna transpordiskeem

1995: Tartu Linnavolikogu poolt kinnitatud transpordiskeemi korrektuur

1999: Tartu liiklusskeem

1999: Tartu linna üldplaneering aastani 2012

Praeguseks on Tartu linnas 434 tänavat, mille kogupikkus on 260 km (siinjuures ei ole arvestatud kvartalisiseste tänavate ja erateedega).

Tänavavõrgu planeerimisel on aluseks:

Teeseadus 17.02.1999

Planeerimisseadus 13.11.2002

Esitatud liiklusskeem käsitleb mitut teemat: tänavate kategooria ja ruumivajadus, ristmike projekteerimine, sildade ja raudteega seonduv problemaatika ning oluliste linnatänavate rekonstrueerimise ja väljaehitamise vajadus.

Liiklusskeem on aluseks linna üldplaneeringu ja Tartu linna arengukava koostamisel.

Kehtivat põhi- ja jaotustänavate võrgustikku on hõrendatud, kuid pole loobutud kehtiva üldplaneeringu liiklusskeemi põhimõtetest. Seega on üldplaneeringu liiklusskeemi muudatused seotud eelkõige olemasolevate ja planeeritud tänavate kategooriate täpsustamisega.

Tänavavõrgustiku areng on suunatud sellele, et muuta hõlpsamaks linnaosadevaheline liikumine linna keskosa läbimata ja luua eeldused liiklusvoogude hajutamisele.

Liiklusskeem arvestab Tallinn- Tartu- Luhamaa maantee rekonstrueerimisest tulenevate muutustega. Linnatänavate võrgustiku ühendamiseks maanteega on planeeritud Roopa ja Raudtee tänavate rekonstrueerimine. Kuni Ringtee tänavakoridori lõpliku laiuse täpsustamiseni on see reserveeritud maksimaalses võimalikus mahus.

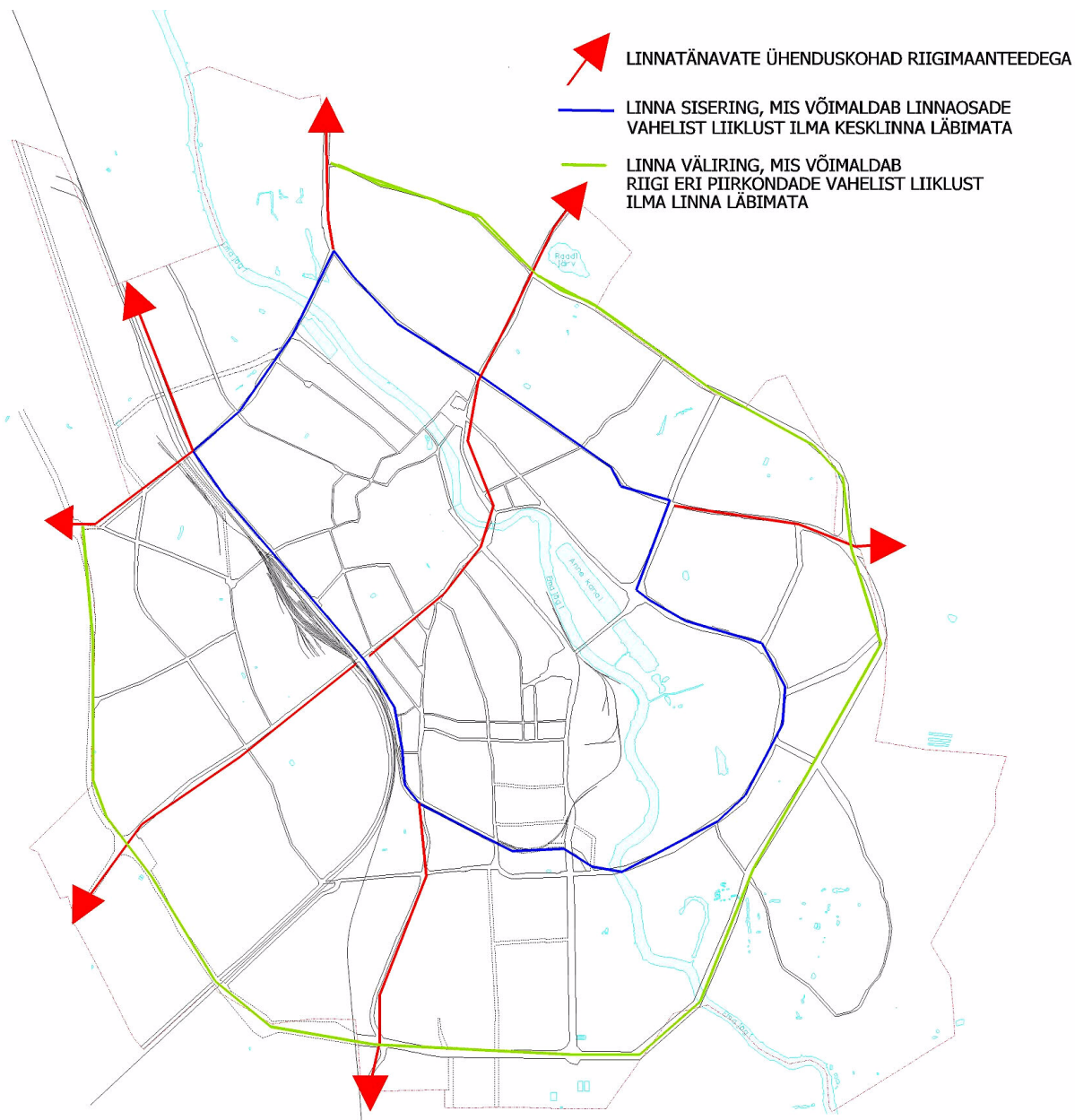
Säilitatud on juurdepääsukoridorid kõikidele varem planeeritud sildadele.

Tänavatevõrgu arengu edasiseks kavandamise jätkamiseks on IB Stratum ja liiklusekspert T. Metsvahi 2002. a koostanud 2-osaline töö “Tartu linna üldplaneeringuga kavandatud liiklusobjektide ülevaatus”, mis koosneb liiklusintensiivsuste prognoosist ja liiklusteoreetilistest hinnangutest ning soovitustest. Käesolev liiklusskeem on koostatud nimetatud töö alusel arvestades linna perspektiivset funktsionaal- territoriaalset arengut. Töö käsitleb linna tänavatevõrgu arengut, mis on seotud planeerimisprotsessi kaudu tänavavõrgu väljaehitamiseiga.

Linna tänavatevõrgu arendamisel on oluline pöörata suurt tähelepanu ka madalama kategooria tänavate – juurdepääsutänavate – õigeaegsele rekonstrueerimisele ja korrastamisele. Sellise töö tulemusena saab hajutada liiklust magistraaltänavatelt kõrvale, et seeläbi vähendada magistraaltänavate kontaktala ülenormatiivset õhureostust.

SKEEM

TARTU LINNA LIIKLUSSKEEMI KUJUNDAMISE PÕHIMÕTTED



2. TÄNAVATE LIIGITUS

Planeeringute ja projektide koostamisel tuleb parameetrite määramisel ühe lähte andmena arvestada tänava kategooriat.

Linna tänava- ja teedevõrk on jaotatud ülesandest lähtudes magistraaltänavateks ja juurdepääsutänavateks.

Magistraaltänavatest on Tartus põhitänavaid (rahuldavad lisaks linnaliikluse vajadustele ka linna läbiva liikluse vajadusi) ja jaotustänavaid (on kavandatud linnaosadevahelise liikluse vajaduste rahuldamiseks).

Juurdepääsutänavatest on töös välja toodud veotänavad, kuna nimetatud tänavaliik erineb oluliselt muudest samaliigilistest tänavatest just tänavaelementide paigutuse, ulatuse ja sellest lähtuva ruumivajaduse osas.

2.1. Magistraaltänavad

Magistraaltänavad jagunevad lähtudes linnatänavate projekteerimismuudatustest kiirteedeks, põhi- ja jaotustänavateks.

Tartu linnas pole kiirteesid kavandatud, põhi- jaotustänavate liigitus Tartu linnas on toodud tabelis 1. Põhitänavad teenindavad peamiselt linnasisest planeerimisühikute vahelist või linnakeskusesse suunduvat liiklust, samuti kuuluvad siia ka möödasõidutänavad linnakeskusest. Jaotustänavad ühendavad juurdepääsutänavaid kõrgema liigi magistraaltänavatega, kogudes liiklusraku sees tekkivat liiklust. Nii põhi- kui jaotustänavatel esineb ühistransport (peatused valdavalt taskutes), raske veoliiklus, linnasisene autoliiklus, ligipääs valdustele ja pikisuunaline jalgliiklus, ristumised on valdavalt ühetasandilised. Põhitänavatel esineb linna läbiv autoliiklus, jaotustänavatel on see erandlik. Peatumist ja parkimist esineb mõlemal tänavaliigil erandlikult.

Tabel 1. Magistraaltänavate liigitus

jr nr	tänavakood	tänavanimetus	pikkus m	olemasolev tänavaliik	perspektiivne tänavaliik
1	A01	Aardla (Tähe t - Raudtee t)	1348	jaotustänav	jaotustänav
2	A19	Aruküla tee	942	jaotustänav	jaotustänav
3	B02	K. E. v Baeri (Jakobi t - Näituse t)	372	jaotustänav	jaotustänav
4	B01	Betooni	892	jaotustänav	põhitänav
5	F01	Filosoofi	388	jaotustänav	jaotustänav
6	F03	Fortuuna	434	jaotustänav	jaotustänav
7	H05	Herne (Kauna t - F. Tuglase)	348		jaotustänav
	H05	Herne (Kroonuaia t - Kauna t)	853	juurdepääs	jaotustänav
8	H07	Hipodroomi (Ihaste tee - Kasesalu t)	570	juurdepääs	jaotustänav
9	I01	Ihaste tee	561	jaotustänav	jaotustänav
10	I04	Ilmatsalu	1310	jaotustänav	jaotustänav
11	J01	Jaama (Puiestee t - Nõlvaku t)	1802	jaotustänav	jaotustänav
12	J13	Jakobi (Lai t - Veski t)	333	jaotustänav	jaotustänav
13	J04	Jalaka (Sepikoja - linna piir)	745	veotänav	veotänav
14	K05	Kalda tee	1455	jaotustänav	jaotustänav
	K05	Kalda tee pikendus	1570		jaotustänav
15	K06	Kalevi (Riia t - Sõbra t)	1491	jaotustänav	jaotustänav

jrk nr	tänavakood	tänavanimetus	pikkus m	olemasolev tänavaliik	perspektiivne tänavaliik
16	K77	Kasesalu	790	jaotustänav	jaotustänav
17	K15	Kastani	1584	jaotustänav	jaotustänav
18	K15	Kastani põik	157	kõrvaltänav	jaotustänav
19	K17	Kaunase puiestee	1025	jaotustänav	jaotustänav
20	K50	Fr.R. Kreutzwaldi	2091	jaotustänav	jaotustänav
21	K70	Kroonuaia	588	jaotustänav	jaotustänav
22	K73	J. Kuperjanovi	594	jaotustänav	jaotustänav
23	K57	Kummeli	440	jaotustänav	jaotustänav
24	L02	Lai	611	jaotustänav	jaotustänav
25	L44	Lammi tee	1187	jaotustänav	jaotustänav
26		Lohkva tee	230	jaotustänav	jaotustänav
27	L36	N. Lunini	1180	jaotustänav	jaotustänav
28	M25	Mõisavahe	900	jaotustänav	jaotustänav
29	N14	Narva mnt (Fortuuna t - Vahi t)	2035	jaotustänav	põhitänav
	N14	Narva mnt (Vahi t - linna piir)	655		põhitänav
30	N15	Nõlvaku	2180	jaotustänav	jaotustänav
	N15	Nõlvaku t pikendus	3030		jaotustänav
31	N12	Näituse	1070	jaotustänav	jaotustänav
32	O01	Oa (Kroonuaia t - Kauna t)	875	jaotustänav	jaotustänav
	O01	Oa (Kauna t - F. Tuglase t)	372		jaotustänav
33	P02	Pallase puiestee (Hipodroomi t - Pallase pst algus)	1500	jaotustänav	jaotustänav
34	P33	Pepleri	530	jaotustänav	jaotustänav
35	P12	Pikk (Narva mnt - Roosi t)	290		jaotustänav
	P12	Pikk (Roosi t - Sõpruse pst)	1570	jaotustänav	jaotustänav
36	P18	Puiestee	2905	jaotustänav	jaotustänav
37	P38	Põhja pst	666	juurdepääs	põhitänav
38	P29	Põik	200	jaotustänav	jaotustänav
39	P30	Põllu	440	jaotustänav	jaotustänav
40		Raadi (Narva mnt - Nõlvaku t ühendus)	3420		põhitänav
41	R02	Raatuse	860	jaotustänav	jaotustänav
	R02	Raatuse pikendus	950		jaotustänav
42	R07	Raua (Sõpruse pst- Sõbra t)	820	jaotustänav	jaotustänav
43	R11	Raudtee	4745	juurdepääs	jaotustänav
44	R13	Ravila (Riia t - Betooni t)	2235	jaotustänav	jaotustänav
	R13	Ravila (Betooni t - linna piir)	1040	jaotustänav	veotänav
45	R16	Riia	4160	põhitänav	põhitänav
46	R17	Ringtee	1955	põhitänav	põhitänav
	R17	Ringtee (Võru t - Turu t)	1590	põhitänav	põhitänav
47	R22	Roopa	1265	jaotustänav	jaotustänav
48	R24	Ropka tee	770	kõrvaltänav	jaotustänav
	R24	Ropka tee pikendus	300		jaotustänav
49	S38	Sauna	270	jaotustänav	jaotustänav
50	S11	Sepa (Vasara t - Turu t)	820	veotänav	veotänav
51	S13	Sepikoja (Tähe t - Turu t)	583	juurdepääs	veotänav
52	S22	Soinaste	1200	jaotustänav	jaotustänav
53	S24	Staadioni (Narva mnt - Sauna t)	115	jaotustänav	jaotustänav
54	S31	Sõbra	1115	jaotustänav	jaotustänav
55	S33	Sõpruse puiestee	1898	jaotustänav	põhitänav
	S33	Sõpruse silla peale- ja mahasõit	475	jaotustänav	põhitänav
56	T13	Teguri (Tähe t - Turu t)	678	jaotustänav	veotänav

jrk nr	tänavakood	tänavanimetus	pikkus m	olemasolev tänavaliik	perspektiivne tänavaliik
57	T14	Tehase (Tähe t - Turu t)	557	juurdepääs	veotänav
58	T34	N. Triigi	450	jaotustänav	jaotustänav
59	T23	F. Tuglase (Fr.R. Kreuzwaldi t - Vaksali t)	480	juurdepääs	põhitänav
	T23	F. Tuglase ja Puiestee t ühendus	1426		põhitänav
60	T28	Turu (Riia t - Sõpruse pst)	1089	põhitänav	jaotustänav
	T28	Turu (Sõpruse pst - Ringtee)	3101	põhitänav	põhitänav
61	T29	Tähe (Riia - Aardla)	2168	jaotustänav	jaotustänav
	T29	Tähe (Aardla - linna piir)	1844	veotänav	veotänav
62	U01	Ujula	1530	jaotustänav	jaotustänav
63		Uus - Vaksali (Riia t - Turu t)	2464		jaotustänav
64	V02	Vaba (Võru t - Turu t)	878	jaotustänav	jaotustänav
65	V43	Vabaduse puiestee	810	jaotustänav	jaotustänav
66	V06	Vahi (Narva mnt - Nurme t)	1508	põhitänav	jaotustänav
	V06	Vahi (Nurme t - Aruküla tee)	904	juurdepääs	jaotustänav
67	V11	Vaksali (Riia t - F. Tuglase)	2039	jaotustänav	põhitänav
68	V23	Veski (Jakobi t - Näituse t)	458	juurdepääs	jaotustänav
69	V28	Viljandi mnt	1230	jaotustänav	jaotustänav
70	V29	Vitamiini	447	veotänav	veotänav
71	V32	Võru (Riia t - sadama raudtee)	1574	põhitänav	jaotustänav
	V32	Võru (sadama raudtee - linna piir)	2251	põhitänav	põhitänav
72	V35	Väike kaar (Võru t - raudtee)	130	kõrvaltänav	jaotustänav
73	V36	Väike-Tähe	403	jaotustänav	jaotustänav

Tabelis 1 toodud tänavaliigile lisaks tuleb planeeringute ja projektide koostamisel tänavamaa ja sõidutee laiuste määramisel arvestada prognoositud liiklusintensiivsustega planeeritaval/projekteeritaval tänavalõigul.

Tartu magistraaltänavate koormus tippunni liiklusintensiivsuste kohaselt (modelleeritud 2002.a. sügise loenduse alusel) on toodud joonisel 1.

Samal joonisel on toodud olemasoleva olukorra peegeldusena ka tänavamaa-ala ja sõidutee osa laiused.

2.2. Magistraaltänavate võrgu areng

Liiklusrežiim magistraaltänavatel erineb juurdepääsutänavate omast ja seetõttu on vajalik, et magistraaltänavatel oleksid täidetud võimalust mööda alljärgnevad tingimused:

- olulisematel ristmikel peaksid olema lisarajad pööretel, teatud juhtudel võivad vasakpöörded või üks neist olla peateelt keelatud;
- bussipeatused peavad paiknema taskutes;
- jalgrattatee ei tohiks üldjuhul külgneda vahetult autosõidurajaga samas tasapinnas, kui selle tänavaristprofiilis jalgrattateele muud asukohta ei leia, siis enne selle kavandamist autosõidurajaga vahetult külgnavana tuleks kaaluda selle viimist magistraaltänavaga paralleelselt kulgevale lähimale juurdepääsule;
- magistraaltänaval paiknevatel foorjuhitavatel naaberristmikel tuleks fooride töö koordineerida;
- Magistraaltänaval paiknevatel foorjuhitavatel ristmikel tuleks kaaluda bussidele eelisõiguste andmise võimalusi ja need võimalused realiseerida;
- magistraaltänavatel keelata parkimine ja valdavalt ka peatumine.

Liiklusintensiivsuste modelleeritud tulemuste saamiseks on uuendatud transpordimudelit, kus on kasutusele võetud ja arvestatud järgmiste aspektidega:

- 60% ulatuses täiendatud ristmikukirjeldused;

- uuendatud fooriprogrammide kirjeldused (IB Foor, 2002);
 - täpsustatud tsoonide jaotus: endise 38 asemel 199;
- Prognoositavate liiklusintensiivsuste määramisel on arvestatud:
- 2001.a. liiklusloenduste andmeid;
 - autode kasutuse kasvukoefitsienti;
 - tänavate ja ristmike planeeritud parameetreid;
 - teatud liikluse kontsentratsioonipunktide – Lõunakeskus jm koos vastavate objektide juures tehtud loendusega;
 - Linna lähialade arenguga ja seal toimuvate muudatustega elamu- ja ärihoonestuse väljaehitamisel.

Lähtudes ülalkirjeldatud liiklusintensiivsuste prognoosist (Stratum, 2002.a.) on määratletud magistraaltänavate ruumivajadus vaadeldaval perioodil (aastani 2020). Ruumivajadus on toodud joonisel 2. Joonis käsitleb algselt eraldi tööna kavandatud Tartu linna magistraaltänavate punaseid jooni ja nende laiuseid. Tänavamaa laius on määratud vastavalt Linnatänavate projekteerimismuutustele, kus on määratletud punaste joonte vähim kaugus sõiduteest ja pidades silmas arvestades olemasolevat maakorralduslikku olukorda. Kaardil esitatud vahekaugused on üldistatud ja antud tänavale optimaalsed, lubatud on mõistlik kõrvalekalle.

Jaotustänavatel kasutatakse liikluse rahustamise eesmärgil vajadusel liiklusteabevahendeid, mitte ehituslike meetmeid. Põhitänavatel liikluse rahustamist ei kasutata.

Magistraaltänavate võrgu edasise valutu funktsioneerimise tagamiseks on vajalik nende korrashoiu ja arendamise perspektiivplaani olemasolu. Tabelis 2 on toodud Tartu magistraaltänavate rekonstrueerimise ja uusrajamise vajadus aastani 2020.

Tabel 2. Magistraaltänavate rekonstrueerimise ja väljaehitamise ning tänavate uuehituse vajadus aastatel 2003- 2020

Jrk nr	Aasta	Objekt	Tänavalõik	Märkus
	2003			
1.		Jaama t	Kaunase pst - Nõlvaku	Rekonstrueerimine
2.		Nõlvaku t	Mõisavahe - Lammi tee	Projekt
3.		Riia ristmikud Küüni ja Raudtee tänavatega		Rekonstrueerimine
4.		Vitamiini - Näituse – Ilmatsalu - Lunini - Veeriku - Puusepa ristmik		Projekt
	2004			
5.		Aardla t	Ülenurme - Raudtee	Rekonstrueerimine
6.		Oa t	Fr. Tuglase - Kroonuaia	Projekti korrektuur/rek
7.		Puiestee t	Narva mnt - Jaama	Katte rekonstrueerimine
8.		Riia t		Katte uuendus
9.		Sõpruse - Kalda - Pikk ristmik + Sõpruse pst		Projekt
10.		Vitamiini - Näituse – Ilmatsalu - Lunini - Veeriku - Puusepa ristmik		Rekonstrueerimine
11.		Võru t	Aardla - Ringtee	Projekti korrektuur
12.		Turu t	Tehase - Ropka	Rekonstrueerimine
13.		Soinaste ja Raudtee tänavate ristmik		Rekonstrueerimine
14.		Narva mnt	Tuule - linna piir	Rekonstrueerimine

Jrk nr	Aasta	Objekt	Tänavalõik	Märkus
	2005			
15.		Kalda tee – Kaunase pst ristmik		Rekonstrueerimine
16.		Herne t	Kroonuaia - Fr. Tuglase	Projekt/rek
17.		Sõpruse pst		Rekonstrueerimine
18.		Kroonuaia t	Emajõe - Jakobi	Rekonstrueerimine
19.		Vaksali t	Riia - Fr. Tuglase ristmik	Projekt
20.		Võru t	Aardla - Ringtee	Rekonstrueerimine
	2006			
21.		Ujula t	Sauna-Puiestee	Rekonstrueerimine/ uusehitus
22.		Fr. Tuglase t	Vaksali - Oa	Rek/uusehitus
23.		Petseri raudtee viadukt		Uusehitus
24.		Vabaduse sild		Rekonstrueerimine
25.		Uus - Vaksali t	Riia - Võru	Projekt
26.		Võru t	Väike kaar - Aardla	Projekt
	2007			
27.		Lai t	Jakobi - Vabaduse pst	Rekonstrueerimine
28.		Näituse t	Ilmatsalu - Vaksali	Rekonstrueerimine
29.		Pikk t	Kivi - Narva mnt	Uusehitus
30.		Vaksali t	Riia - Fr. Tuglase ristmik	Rekonstrueerimine
31.		Aardla t	Tähe - Võru	Projekt
32.		Betooni t	Vaksali - Ringtee	Rekonstrueerimine
33.		Uus - Vaksali t	Riia - Võru	Uusehitus
	2008			
34.		Aardla t	Tähe - Võru	Rekonstrueerimine
35.		Ihaste tee	Kalda tee - Hipodroomi	Rekonstrueerimine
36.		Kasesalu t	linna piir - Hipodroomi	Rekonstrueerimine
37.		Mõisavahe t	Kalda tee - Nõlvaku	Rekonstrueerimine
38.		Narva mnt	Puiestee - Tuule	Rekonstrueerimine
39.		Nõlvaku t	Mõisavahe - Jaama	Rekonstrueerimine
40.		Raatus t	Narva mnt - Puiestee	
	2009			
41.		Roopa t	Aardla - Ringtee	Rekonstrueerimine
42.		Sõbra t	Võru - Turu	Rekonstrueerimine
43.		Tähe t	Riia - Aardla	Rekonstrueerimine
	2010			
44.		Ilmatsalu t	Ringtee - Näituse	Rekonstrueerimine
45.		Pallase pst	Lammi tee - N. Triigi	Rekonstrueerimine
46.		Põhja pst	Jaamamõisa - Vahi	Rek/uusehitus
47.		Raudtee t	Valga mnt - Riia	Rekonstrueerimine
48.		Vaba t	Võru - Raua	Rekonstrueerimine
	2012			
49.		Kaunase pst	Kalda tee - Jaama	Rekonstrueerimine
50.		Fr. R. Kreutzwaldi	Jakobi - linnapiir	Rekonstrueerimine
51.		Lammi tee	Mõisavahe - Pallase pst	Rekonstrueerimine
52.	2012- 2020	Nõlvaku t	Jaama - Vahi	Uusehitus
	2020- ...			
53.		Vahi t (Raadi t)	Roosi - Põhja pst	Rek/uusehitus
54.		Vahi t (Raadi t) ja Narva mnt ühendustee	Vahi (Raadi) - Narva mnt	Rekonstrueerimine

2.3. Juurdepääsutänavad

Juurdepääsutänavad on maakasutust teenindavad tänavad, mis peavad tagama vahetu ühenduse valdustele ja ühendavad neid kõrgema liigi tänavatega. Juurdepääsutänavad jagunevad kõrval-, veo- ja kvartalisesteks tänavateks, jalgtänavateks ja –teedeks.

Juurdepääsutänavatele tuleb jätkata olemasolevate kruusatänavate asfalteerimist. Samas on vajalik käivitada nendel tänavatel kõnniteede väljaehitamine. Eelistus tuleb siinjuures anda tänavatele, mille ääres asuvad lasteaiad ja koolid ning teised sotsiaalobjektid. Kruusatänavate asfalteerimise eelduseks on vee- ja kanalisatsioonisüsteemi väljaehitamine.

Juurdepääsutänavatel, kus tänavakoridor on kitsas ja milline läbib tihedasti hoonestatud korruselamute ala, tuleb rakendada liikluse rahustamise võtteid ja detailselt kavandada parkimisvõimalused.

Tabel 3. Veotänavad

Tänavakood	Tänavanimi	Tänavalõik
J04	Jalaka	Sepikoja - Ringtee - Linna piir
R13	Ravila	Ringtee - Ilmatsalu
S11	Sepa	Vasara - Turu
S13	Sepikoja	Tähe - Turu
T13	Teguri	Tähe - Turu
T14	Tehase	Tähe - Turu
T29	Tähe	Aardla - Linna piir
V29	Vitamiini	Näituse - Betooni

3. RISTMIKUD

Tänavavõrgu liigitusest lähtudes tuleb viia minimaalseks uute ristmike planeerimine põhitänavatele, eelkõige Riia tänavale, Narva maanteele, Võru tänavale lõigul Aardla – Ringtee, Turu tänavale ja Ringteele.

Ristmike kohta, milliste rekonstrueerimist või ümberehitust kavandatakse, tuleb projekti mahus anda läbilaskvuse arvutused ja kavandada liiklusohutust parandavad meetmed (eriti kergliiklejaid puudutavate).

Allpool on toodud mõningate oluliste ja olemuselt problemaatiliste ristmike rekonstrueerimisega seonduvad lahendused:

- Vanemuise ja Pepleri tänavate ristmik; Vanemuise ja Kastani tänavate ristmik – nende ristmike puhul tuleb eelkõige leida võimalusi nimetatud tänavatel liikluskoormuse vähendamiseks. Ristmike rekonstrueerimisel aga tuleks kaaluda liikluse rahustamise võtete rakendamise otstarbekust. Seoses Vaksali tänava liikluse kasvuga tekib rekonstrueerimise vajadus Vaksali – Vanemuise ristmikul.
- Aardla tänava lõikumine Ringteega tuleb lahendada Ringtee projekteerimise ja väljaehitamise käigus. Linnaruumi olemasolevast seisukorrast lähtudes on vajalik säilitada liiklemisvõimalus Tammelinna ja Ränilinna vahel mööda Aardla tänavat üle Ringtee. Juhul, kui nimetatud liikumissuund on vajalik sulgeda, toob see endaga kaasa olulisel määral muude tänavate väljaehitamise vajaduse, et tagada liikumisvõimalused

Ränilinna ja Tammelinna vahel. Nende ümberkorralduste eesmärk on vähendada liiklusintensiivsust Aardla tänava lõigul Raudtee – Ringtee. Arvestades praegust tänavavõrgu seisukorda ja eriti magistraaltänavate raudteega ristumiskohtade piiratud läbilaskevõimet on siinnimetatud Aardla tänava liikluskorralduse muutmise vältimatuks eelduseks Ringtee ja Petseri raudtee planeeritud eritasandilise ristmiku väljaehitamine. Raudtee tänava rekonstrueerimine Ringtee ja Aardla tänavatevahelises lõigus võib enesega kaasa tuua Raudtee ja Roopa tänavatevahelise täiendava ühendustee rajamise vajaduse eritasapinnas raudteega.

- Narva mnt pikenduse rekonstrueerimise tulemusel tõuseb liikluskoormus Narva maanteel ja on vajalik tõsta selle tänava ristmike läbilaskevõimet. Narva mnt. – Puiestee tänava ristmiku läbilaskvuse tagamiseks on oluline leida võimalusi tänavalt hästilahendatud vasakpöörde realiseerimiseks, milleks on ilmselt Pika tänava väljaehitamist tema ajaloolises ulatuses.

4. SILLAD

Lähtuvalt 2002. a ekspert T. Metsvahi koostatud tööle “Tartu linna üldplaneeringuga kavandatud liiklusobjektide ülevaatus” on määratud tiptunni (autot/tunnis) liiklussagedus üle Emajõe autosildade.

Tabel 4. Liiklussagedus autosildadel

Modelleeritud liiklussagedus kahel suunal kokku õhtusel tiptunnil			
Sild	Olemasolev tänavavõrk 2002.a. füüs.a/h	Planeeritud tänavavõrk red. a/h	
		2012	2020
Võidu	2141	3500	2683
Sõpruse	2193	3365	2340
Kroonuaia	877	1130	624
Lai/Vene	-	1887	1100
Ropka	-	-	2531
Tähtvere	-	-	669
Kokku	5211	9882	9947

Kroonuaia silla prognoositud liigse liikluskoormuse vähendamise vajadusel on kavandatud autosilla rajamine Laia ja Vene tänava ühendusele. Selle silla rajamist on otstarbekas realiseerida ühesuunalise sillana, mis hakkab töötama paaris Kroonuaia sillaga, mis pärast uue silla valmimist muudetakse ka ühesuunaliseks. Ühesuunaliste sildade süsteem lihtsustab oluliselt liikluskorraldust sildu toitvatel ristmikel. See süsteem oleks ka ainus, mis suudaks tõenäoliselt kõige enam vähendada kesklinna liikluskoormust.

Juhul kui uue silla rajamisel on võimalik säilitada olemasolev jalakäijate sild siis puudub vajadus uuele sillale kõnniteid rajada. Ala täpsem liiklusskeem, mis antud küsimuse lahendamiseks peab koostatakse edasise projekteerimis- ja/või planeerimistööde käigus.

Juhul kui esmalt rajatakse sild Laia ja Vene tänava ühendusele, siis järgmisena sildadest kerkib päevakorda Ropka silla rajamine.

5. RAUDTEE

Üldplaneeringu arvestusperioodil on ette nähtud seoses Maanteeameti kavaga rekonstrueerida Tallinn Tartu- Luhamaa maantee välja ehitada Ringtee ja Petseri Raudtee 2- tasandiline ristumine. Selle ristmiku väljaehitamine võimaldab vähendada Aardla tänava liikluskoormust ja vajadust ületada raudteed Aardla tänava ühetasandilist ristmikku kasutades.

Olemasolevate teiste ristumiste ümberehitamist ei ole praeguseks kavandatud. Raudteeamet on teatanud, et raudtee kasutamise intensiivsus kasvab lähiaastatel vähemalt 30%. Muuhulgas prognoosib Raudteeamet ka linnalähedane reisirongiliikluse tunduvat kasvu. Sellega seoses tuleb asuda leidma lahendusi ooteaegade vähendamise ja raudtee ning linnatänavate ristmike rekonstrueerimise realiseerimiseks.

Näituse t ülesõidu rekonstrueerimise eelduseks on Koidula piirijaama väljaehitamine ning sellega seonduva Tartu raudteejaama territooriumi kohandamine uutele oludele vastavaks.

Koostajad:

Liisa Unt

LPMKO inseneriteenistuse spetsialist

Mati Raamat

LPMKO inseneriteenistuse juhataja- linnainsener