

Tartu linn,
Tartu maakond

TARTU LINNA LIIKLUSSKEEMI ESKIIS

ARUANNE

Tellija:

Tartu Linnavalitsus
Raekoja plats 1A, 50089 Tartu
reg.nr 75006546
Kontaktisik Peep Margus
tel +372 736 1158
e-post peep.margus@raad.tartu.ee

Töövõtja:

OÜ Reaalprojekt
Tallinna 45, 71008 Viljandi
reg.nr 10765904
tel +372 433 6144
e-post kalle@reaalprojekt.ee
Projektijuht: Kalle Muru

SISUKORD

1	ÜLDOSA	3
1.1	Tartu linna liiklusskeemi magistraaltänavate võrgu variantide võrdlus.....	3
2	LIIKLUS	8
2.1	Tänavavõrk.....	9
2.1.1	Magistraaltänavad	12
2.1.2	Juurdepääsutänavad.....	13
2.2	Sillad ja tunnelid.....	15
2.3	Kergliiklus.....	15
2.4	Ühistransport	17
2.5	Raudteetransport.....	18
2.6	Sadamad ja veeliiklus.....	19
2.7	Parkimine	20
3	KESKLINN.....	24
3.1	Liiklusruumi arendamise põhimõtted.....	24
3.2	Tänavavõrk, jaotusmagistraalid.....	24
3.3	Juurdepääsutänavad.....	25
3.4	Ristmikud	26
3.5	Parkimine	27
3.6	Ühistransport	28
3.7	Kergliiklus.....	29
3.7.1	Jalakäijate taristu.....	29
3.7.2	Jalgrattaliikluse taristu.....	30
4	ENDISE TÄHTVERE VALLA TERRITOORIUM.....	32
4.1	Planeeritavad teed ja sillad.....	32
4.2	Planeeritavad kogujateed.....	32
4.3	Planeeritavad juurdepääsuteed	33
4.4	Planeeritavad kohalikud maanteed ja tänavad.....	33
4.5	Planeeritavad kergliiklus- ja jalgrattateed	33
4.6	Bussiliiklus.....	33
5	LIIKLUSKEEMI KOOSTAMISE JÄRGMISED ETAPID.....	35
5.1	Üldosa	35
5.2	Soovitused põhiprojekti koostamiseks	35

LISAD

LISA 1 – Tartu linna liiklusskeem

LISA 2 – Tartu linna tänavateosa liiklusskeem

LISA 3 – Tänavate ja teede tüüpristlõiked

1 ÜLDOSA

Käesolev Tartu linna liiklusskeemi eskiislahendus on ette nähtud Tartu uue üldplaneeringu ühe osana. Üldplaneeringu eesmärk on ohutu ja toimiva tänava- ning teedevõrgu määramine. Üldplaneeringuga on täpsustatud olemasolevate ja planeeritud tänavate ja teede kategooriad. Liiklusskeemi eskiisil on üldplaneeringu täpsusastmega näidatud planeeritavate maanteelõikude, tänavate, teede, raudteede, sildade ja avalike parklate asukohad ning ristlõiked erinevatele teeliikidele.

Paralleelselt liiklusskeemi eskiisi koostamisega koostatakse Tartu linna rattateede skeemi (OÜ Artes Terrae) ning Tartu linna toimeala ja Tartu linna magistraaltänavate liiklusskeemi (OÜ Stratum). Samuti analüüsitakse trammiliikluse võimalikkust ja otstarbekust Tartu linnas (OÜ Artes Terrae). Nende tööde sidumine Tartu linna liiklusskeemiga toimub põhiprojekti staadiumis.

Käesolev seletuskirja eskiis on koostatud Tartu linna kehtiva üldplaneeringu alusel, mida on korrigeeritud endise Tähtvere valla üldplaneeringu põhjal. Täpsem seletuskiri töötatakse välja põhiprojekti staadiumis.

1.1 Tartu linna liiklusskeemi magistraaltänavate võrgu variantide võrdlus

Tartu linna liiklusskeemi eskiisi väljatöötamise käigus pakkusime välja 3 varianti liiklusskeemi magistraaltänavatest ja sildadest.

Liiklusskeem 1 – olemasoleva kehtiva üldplaneeringu liiklusskeem. Sisaldab Tiksoja silda Tartu põhjapoolsel ringteel ning Ropka silda.

Liiklusskeem 2 – nn. suure ja väikese ringteega variant, mis sisaldab Tiksoja silda, Ropka silda ning Tähtvere silda. Viimasest on välja pakutud 2 alternatiivset asukohta.

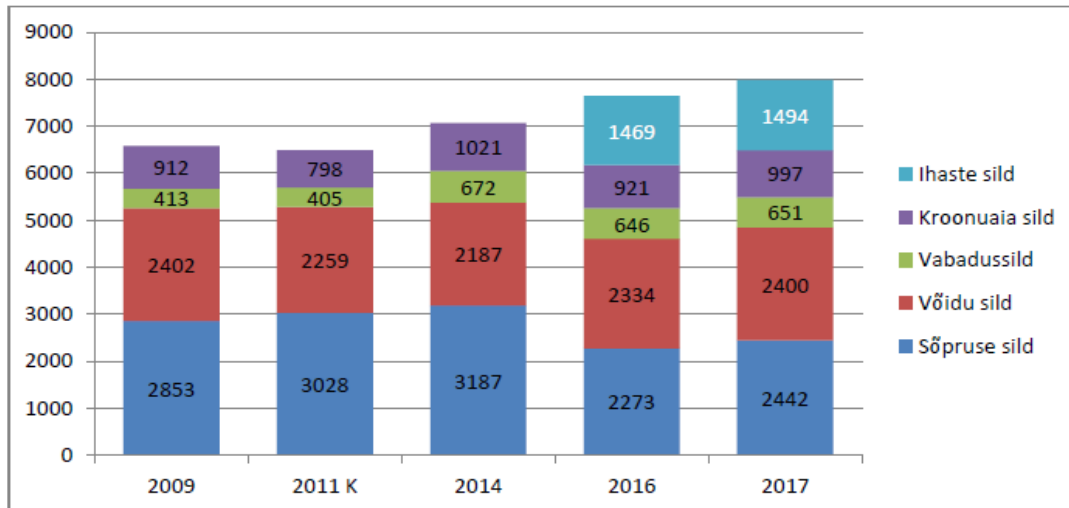
Liiklusskeem 3 – variant, kus lisaks olemasolevatele autosildadele on arvestatud ainult uue Tiksoja sillaga.

Analüüsisime kõiki kolme liiklusskeemi varianti.

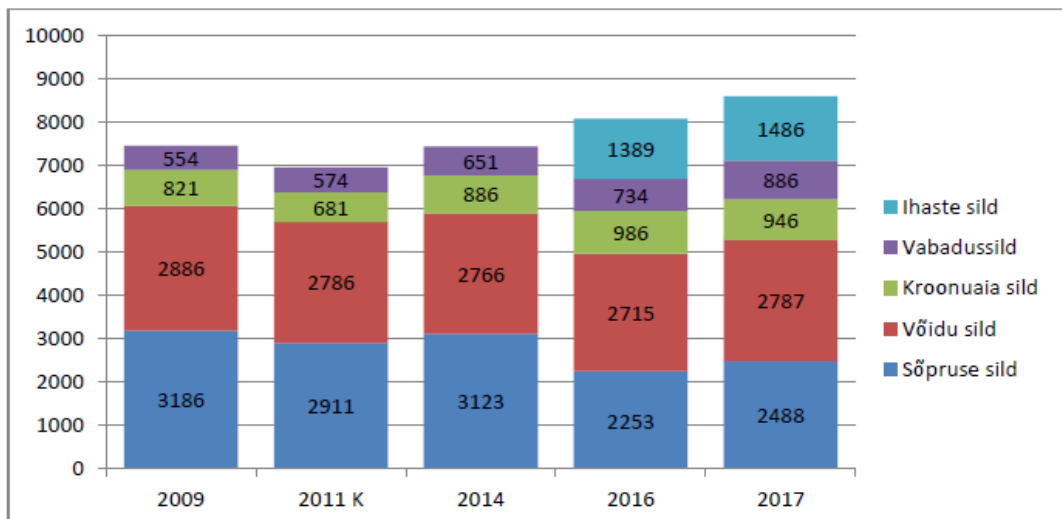
Eeldused – tipptunni liiklussageduste prognoosimisel kolme magistraaltänavate skeemi vahel on kasutatud OÜ Stratum töid: „Tartu linna üldplaneeringu koostamiseks vajalike liiklusuuringute teostamine – Tallinn 2016“ ja „Liikluskoormuse uuring Tartu linnas 2017.aastal – Tallinn 2017“. Samuti on arvestatud, et mitte ühegi prognoosi ega statistilise aruande põhjal ei ole võimalik eeldada, et autode arv või liiklussagedused Eestis hakkaksid vähenema. T. Metsvahi poolt koostatud töö „Liikluse baasprognoos Eesti riigimaanteedele aastaks 2040“ on Tartu maakonna liikluse osas prognoositud isegi madala arengustsenaariumi sõiduaudode ning busside osas väikest kasvu aastani 2030 ning edasi jääksid liiklussagedused enam-vähem samaks. Veoautode osas liiklussagedused peale 2020.a. enam ei kasvaks. Samas arvestades seda, et Tartu on ja jääb Lõuna-Eesti keskuseks ning elu Eestis koondub keskustesse või nende ümber, ei ole põhjust eeldada, et liiklussagedused Tartu linnas kahaneksid. Kui suvisel ajal võib eeldatavasti arvestatava

alternatiivina prognoosida kergliikluse osakaalu jätkuvat kasvu, siis Eesti kliimat arvestades tuleb samuti arvestada, et pimedamal ja külmemal perioodil on kergliikluse osakaal oluliselt madalam.

OÜ Stratum 2017.a. liiklusuuringu aruandes joonistel 16 ja 17 on toodud liikluskoormuse muutus Tartu sildadel hommikusel ja õhtusel tipp-tunnil (autot tunnis).



Joonis 16. Liikluskoormuste jagunemine (autot tunnis) Tartu sildadel 2009-2017, hommikusel tipp-tunnil.



Joonis 17. Liikluskoormuste jagunemine (autot tunnis) Tartu sildadel 2009-2017, õhtusel tipp-tunnil.

Joonistelt on näha, et summaarne liikluskoormus sildadel aasta-aastalt kasvab. Samuti on joonistelt näha, et Ihaste silla käikulaskmisel (2015.a.) vähenes liikluskoormus naabersillal Sõpruse sillal, samas teistel olemasolevatel sildadel tuntav mõju puudus. Analoogne mõjude

muutus oleks ilmselt kõikide uute sildade rajamisel, et eelkõige võtaks rajatav sild liikluskoormust vähemaks naabersildadel ning kaugematel sildadel oleks mõju väiksem.

OÜ Stratum 2016.a. töös on välja pakutud tipptunni liikluskoormus sildadel 2030.a. (autot tunnis) seitsme erineva variandi korral:

Variant 0 ehk olemasolevad sillad ja teed

Variant 1 ehk lisandub Tiksoja sild koos põhjapoolse ringtee väljaehitamisega

Variant 2 ehk lisaks Tiksoja sillale valmib Muuseumi tee pikendus

Variant 3 ehk lisaks eelmistele valmib sõidutee Sadamaraudtee koridoris

Variant 4 ehk lisaks eelmistele valmib Ropka sild

Variant 5 ehk lisaks eelmistele valmib Lammi tee pikendus

Variant 6 ehk lisaks eelmistele valmib ka Tähtvere sild

Variant 7 ehk kõik eelnev, kuid Tiksoja silda ei tule.

Liikluskoormused sildadel (autot tunnis tipptunnil) 2030.a. erinevate variantide korral:

Sild	Var 0	Var 1	Var 2	Var 3	Var 4	Var 5	Var 6	Var 7
Tiksoja		1151	1452	1457	1462	1455	895	0
Tähtvere							1249	1830
Kroonuaia	966	750	754	753	745	769	639	681
Vabadussild	770	731	761	758	765	754	719	732
Võidusild	3192	2897	3048	3058	2707	2583	2447	2486
Sõpruse	3243	2693	3088	3109	2707	2583	2447	2486
Ropka					929	1109	1100	1117
Ihaste	1384	1511	1833	1873	1554	1471	1365	1438

Tabelist nähtub, et kõige suurema liikluskoormusega oleksid 0-variandi korral Võidu sild ning Sõpruse sild, mis oleksidki Tartu linna kõige suurema liikluskoormusega teelõigud (joonis 19 - OÜ Stratum töö 2016). Selliste liiklussageduste juures ammenduvad sildade peale ja mahasõitude juures paiknevad ristmikud ning tekivad pikad ooteajad. Liikluskeemi koostamisel olekski eesmärgiks nimetatud sildade autoliikluse liikluskoormuse vähendamine, et parandada kergliiklejate liikumisvõimalusi, samuti ühistranspordi liikumist. Samas oleks mõistlik sellist liiklusuuringut korrata värskemate algandmete baasil, kuna näiteks Ihaste silla prognoositav liikluskoormus 0-variandi korral 2030. aastaks on realselt aastaks 2017 juba ületatud.

Edasi on OÜ Reaalprojekt analüüsinud erinevate variantide plusse ja miinuseid.

Variant 1 – Tiksoja silla valmimisel on eeldatud, et saab valmis kogu põhjapoolne ümbersõit ehk ka lõik Räpina maanteest kuni Jõhvi-Tartu-Valga maanteeni. Eeliseks on transiitliikluse võimalik möödapääs Tartu linna keskusest, sest hetkel kulgeb riigi põhimaantee nr 3 Jõhvi-Tartu-Valga läbi Tartu kesklinna ja optimaalne ümbersõiduvõimalus puudub. Mnt 3 sõiduautoliiklus läbib üldjuhul

linna ning raskeliiklus teeb pika ringi. Miinuseks on selle projekti juures, et Tartu linna otsustusõigus on väike. Tegemist on Maanteeameti projektiga ning projekti realiseerumine sõltub riigieelarve võimalustest ning Euroopa Liidu rahastusmeetmetest. Samuti võiks selle variandi puhul eeldada, et suureneb raskeliikluse osakaal selleks lubatud tänavatel, eelkõige Ringtee tänaval, Ihaste sillal ning rajatavatel põhjapoolse ümbersõidu lülidel.

Variants 2 ja variants 3 realiseerumisel otseselt mõju olemasolevate sildade liiklusedustele puudub. Plussiks on, et mõlemad lõigud oleksid nn väikese ringtee osad ning nende realiseerumisel väheneb liiklus kesklinna tänavatel, kuna tekivad alternatiivsed liiklusvõimalused sõidukitele, mis omakorda aitab parandada olemasoleva tänavavõrgu läbilaskvust ning kaudselt ka kergliiklejate ja ühistranspordi liikumisvõimalusi. Miinuseks on, et sadamaraudtee koridor on hetkel üsna kitsas, mis muudab nõuetekohase tänava väljaehitamise keeruliseks ja kalliks (nõuab maaeraldusi).

Variants 4. Oleks loogiline jätk variants 3 realiseerumisele, sest tagaks edasipääsu üle Emajõe ning oleks osaks väikesest ringteest. Kuigi Sõpruse silla ning Ihaste silla vahe ei ole iseenesest väga suur, kipub Sõpruse silla läbilaskvus tipptundidel ammenduma, mis toob kaasa liiklusummikud. Plussiks oleks kesklinna ja Sõpruse silla liikluskoormuse vähenemine. Miinuseks oleks silla ja vasakpoolse pealesõidu kulgemine läbi Ropka – Ihaste looduskaitseala Ihaste lahustüki. Silla rajamise otsustamisel tuleks eelnevalt uurida alal kohatavaid liike ning võimaliku silla mõju nende elupaikadele.

Variants 5 oleks jälle loogiliseks seoseks variantide 3 ja 4 realiseerumisel, mis võimaldaks väikese ringtee sidumist Annelinna elamurajooniga ning ka sellest ümbersõitu.

Variants 6 oleks samuti nn väikese ringtee osa. Võimaldaks ülepääsu Emajõest ning pikendusena ka eritasandilise ülepääsu raudteest olemasoleva Betooni tänava raudteeülesõidu asemel. Oleme välja pakkunud kaks võimalikku silla asukohta. Üks silla variants oleks Tuglase tänava pikendusena, teine variants Vahi tänava pikendusena. Tähtvere silla variandi realiseerimine oleks eriti oluline juhul, kui planeeritavat Tiksoja silda põhjapoolse ümbersõiduga siiski ei tule. Variandi eeliseks on järjekordselt liikluse ümberjuhtimine kesklinnast. Miinuseks on, et mõlemal juhul läbiks sillale peale- ja mahasõidutänavad osaliselt elamurajooni. Tuglase tänava pikendusel paikneva silla vasak pealesõiduharu läbiks Põllu ja Kummeli tn elurajooni, parem pealesõiduharu aga Tähtvere pargi puhkeala. Samuti oleks Tuglase tänava korral probleemiks see, et eritasandilise raudtee ülesõidu rajamisel ei ole võimalik otse jõuda Ravila tänavani, kuna alad raudtee ääres on täis ehitatud ning otse läbipääs planeeritava Tuglase tänava läbimurdest Vinkli tänavani praeguse krundijaotuse juures oleks võimalik, kuid tehniliselt keerulisem ning seega ilmselt ka kallim. Lisaks on selles kohas kaks raudteeniiti teineteisest veidi eemal, mis samuti teeks viadukti kallimaks. Variandil silla paiknemiseks Vahi tänava pikendusena kulgeks vasak pealesõidutee läbi Vahi ja Meruski tänavate elamupiirkondade, lisaks on alal kehtestatud mitmed detailplaneeringud, mis samuti näevad ette elamupiirkondade rajamise võimalikul teetrassil. Peale Emajõe ületamist viiks see variants küll loogiliselt ka üle raudtee ning Ravila tänava väljaehitamata osa kuni Tallinn – Tartu – Võru – Luhamaa maanteeeni. Raudteeviadukt oleks tõenäoliselt lühem ja odavam, kuna raudteeniidid paiknevad teineteise kõrval. See silla asukoht tundub loogilisem juhul, kui Tiksoja silda välja ei ehitata (variants 7 Stratumi töös), vastasel juhul oleks kaks silda liiga lähestikku.

Variant 7 oleks prognoositavad sildade liikluskoormused juhul, kui Tiksoja silda välja ei ehitata. See tõstaks oluliselt perspektiivse Tähtvere silla liikluskoormust ning tõenäoliselt suureneks ka raskeliikluse osakaal, kui liikluskorraldusvahenditega seda ei reguleerita ja transiit raskeliiklust ei suunata Tartu – Jõgeva - Aravete maanteele.

Arvestades ülaltoodud analüüsi, oleks Tartu linna liiklusskeemi seisukohast kõige olulisem põhjapoolse ringtee koos Tiksoja sillaga väljaehitamine. Sellisel juhul oleks esialgu nii Tähtvere kui ka Ropka sildadele alternatiivid olemas, kuigi olemasolevate sildade tipptunni läbilaskvused mingil ajal ammenduvad, mis põhjustab liiklusummikuid sildade naaberristmikel. Samuti kulgeks oluline osa transiitliiklusest jätkuvalt läbi Tartu kesklinna, mis raskendab muuhulgas kergliikluse ning ühistranspordi liikumisvõimaluste parandamist. Kui aga on jätkuvalt eesmärgiks kergliikluse ja/või ühistranspordi liikumisvõimalusi olemasolevatel sildadel laiendada, siis võib tekkida tulevikus siiski vajadus Ropka ja Tähtvere sillad välja ehitada ning hetkel vähemalt reserveerida selleks vajalik maa.

Analüüsi tulemusena on välja pakutud liiklusskeemi variant 2 kui liikluse jagunemise alusel kõige optimaalsem ning selle põhjal on koostatud Tartu linna liiklusskeemi eskiis ning selle aruanne. Ropka ja Tähtvere sildade rajamise vajadus selgub eelkõige peale põhjapoolse ringtee koos Tiksoja silla ja raudtee ülesõiduga väljaehitamist ning sissetöötamist koostatava täiendava liiklusuuringu tulemusena.

2 LIIKLUS

Tartu linnas planeeringute ja projektide koostamisel on linnal õigus nõuda lähtumist Eesti Standardist EVS 843 „Linnatänavad” ning majandus- ja taristuministri määrusest „Teede projekteerimise normid“. Tänavavõrgu planeerimisel ja tänavate projekteerimisel lähtuda sellest, et Tartu linn liigitub II klassi.

Tänavate ja teede ehitamine ja kasutamine ning liiklemisega seonduv tegevus peab olema ohutu. Tänavade ja teede taristu kasutamine ei tohi põhjustada ohtu inimese ega looma elule ja tervisele, varale või keskkonnale.

Tänavade ja tee ristlõike määramisel arvestatakse kõikide liiklejatüüpide vajadustega.

Tänavavõrgu planeerimisel ja tänavate projekteerimisel tuleb lähtuda liiklejate hierarhiast:

- lapsed, vanurid, puuetega inimesed
- teised jalakäijad
- jalgratturid
- ühistransport
- avari- ja hooldusteenistus
- muu motoriseeritud liiklus.

Üldplaneeringu eesmärgiks on tagada jalakäijatele ja jalgratturitele vähemalt sama lühikesed juurdepääsud, kui mootorsõidukitele.

Taristu (teed, tehnovõrgud) kavandamisel tuleb arvestada üleujutusriskidega. Tänavate ja teede arendamisel lähtutakse reaalsest liikumisnõudluse muutustest tulenevalt ruumilistest arengutest. Tänavade ja teedevõrgu arendamisel välditakse liigset liikluse teket ning lähte- ja sihtkoha vahelise liikumisteede pikendamist.

Magistraaltänavavõrgu arengu eesmärk on linnaosadevahelise liikluse ümbersuunamine kesklinnast. Ümbersõiduvõimaluste loomine toob endaga kaasa kesklinna tänavate liiklussageduse kahanemise. Esimeseks oluliseks osaks liikluse kesklinnast ümbersuunamiseks oli Tartu idapoolse ringtee osa koos Ihaste sillaga valmimine. Liikluse kesklinnast ümbersuunamise järgmiseks olulisemaks objektiks on Tartu põhjapoolse ringtee väljaehitamine koos Tiksoja silla ning raudtee eritasandilise ristega. Samuti on olulised Vaksali tn ja Sadamaraudtee koridori linnasisese magistraaltänavade ehitamine koos perspektiivse Ropka silla rajamisega, Tartu linna idapoolse ringtee ühendamine Jõhvi-Tartu-Valga maanteega ning Muuseumi tee ühendamine Tartu linna idapoolse ringteega ja Vahi tänavade ühendamine Ravila tänavaga. 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 planeerimisel tuleb anda lõpplahendus. Olulise ruumilise mõjuga objektide asukohavalik peab soodustama liikumist ühistranspordiga, jalgsi ja jalgrattaga, kuid tagatud peab

olema ka juurdepääsemine mootorsõidukitega. Tänavaruumi laiusgabariidi planeerimisel peab muu hulgas arvestama ka tehnovõrkude ja haljastuse paigaldamisega tänavaruumi.

2.1 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, keskkonnasäästliku, sujuva ja optimaalseima lahenduse.

Planeeringute ja projektide koostamisel tuleb parameetrite määramisel ühena lähteandmetest arvestada tänava liiki.

Linna tänava- ja teedevõrk on jaotatud magistraaltänavateks ja juurdepääsutänavateks.

Üldplaneeringus kajastuvad magistraaltänavate kategoorias põhimagistraaltänavad (rahuldavad peale linnaliikluse vajaduste ka linna läbiva liikluse vajadusi) ja jaotusmagistraaltänavad (on kavandatud linnaosadevahelise liiklusvajaduse rahuldamiseks).

Tartu linna tänavavõrgu käsitlemisel on lähtutud põhimõttest, et linna keskosas puuduvad perspektiivis põhitänavad ja seal on kõige suurema autoliikluse koormusega tänavateks jaotustänavad. Läbiv liiklus viiakse kesklinnast välja mööda põhimagistraaltänavate võrgustiku kesklinnapoolset piiri.

Määratud põhitänavate võrgustik tagab kiired ühendused linna asumite vahel ning tänu sellele saab linna keskosa läbivat autoliiklust piirata, kuna on olemas ümbersõiduvõimalus.

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

Uute põhi- ja jaotustänavate lõikude (Muuseumi tee, sadamaraudtee koridori kavandatav 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 teede ehitamisega samal ajal.

Krundile kavandatud hoone ehitusloa väljastamise eelduseks on nõuetekohase juurdepääsu rajamine.

Uute sildade ja viaduktide kavandamisel tuleb tagada ülegabariidiliste vedude juurde- ja möödapääs sillast või viaduktist.

Detailplaneeringute kehtestamine naaberomavalitsuses, kus liiklusühendus on kavandatud linna tänavate kaudu, eeldab tänavate väljaehitamise ja kasutamise lepingu sõlmimist valla ja linna vahel. Linna poolt lepingu sõlmimise eelduseks on sujuva liikluse prognoositud jätkumine peale detailplaneeringute realiseerimist.

- Tänavavõrgu arendamise eesmärk on parandada liiklussujuvust ja tagada optimaalne juurdepääs soovitud sihtkohtadele.

- Olulise liiklusrõõjuga objekte arendades tuleb rakendada meetmeid autole alternatiivsete liikumisviiside arendamiseks, et 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 samal ajal tuleb rahuldada ka linna läbiva liikluse vajadusi.
- Juurdepääsutänavate (kohalike jaotustänavate, kõrvaltänavate ja kvartalisestest tänavate) funktsiooniks on tagada ühendus põhi- ja jaotustänavatelt valdustele.
- Planeeringute ja projektide koostamisel tuleb arvestada tänavate kategooriaid. Tänavavõrgu planeerimine peab tuginema peale tänavafunktsiooni ka eeldatavate liiklusvoogude prognoosile, mis sõltub kavandatud maakasutusest tulenevast liiklusnõudlusest.

Tänavate liigid Tartu linna üldplaneeringus on:

- Magistraaltänavad
 - Põhimagistraaltänav
 - Jaotusmagistraaltänav
- Juurdepääsutänavad
 - Kohalik jaotustänav
 - Kõrvaltänav
 - Kvartalisene tänav

Üldplaneeringuga määratakse erinevate teede ja tänavate liikidele tee- ja tänavamaa minimaalsed laiused. Teemaa on maa, mis õigusaktidega kehtestatud korras on määratud tee koosseisus olevate rajatiste paigutamiseks ning teeõiu korraldamiseks. Teemaale peavad mahtuma nii tee kui sellega seotud elemendid (kergliiklusteed, parklad, bussipeatused, tehnovõrgud, veeviimardid jne.) Tee- ja tänavamaa minimaalsed laiused on toodud käesoleva liiklusskeemi lisaks olevatel tüüpistõõigetel. Täpset tänavamaa piiri liiklusskeemil määrata ei ole võimalik, kuna tänavamaa piiri arvestatakse äärmise sõiduraja välimisest servast, mis omakorda selgub alles projekteerimises käigus. Tänavamaa minimaalsed piirid sätestatakse standardiga EVS 843 „Linna tänavad“. Maanteede teemaa minimaalset piiri õigusaktidega ei määratleta.

Kõõgil avalikult kasutatavatel teedel ja tänavatel määratakse Ehitusseadustiku alusel tee kaitsevõõnd. Kaitsevõõnd on teed ümbritsev maa-ala, mis tagab tee kaitse, teeõiu korraldamise, liiklusohutuse ning vähendab teelt lähtuvaid keskkonnakahjulikke ja inimestele ohtlikke mõjusid. Teel on kaitsevõõnd, kui tee on avalikult kasutatav.

ÜRO Majandus- ja Sotsiaalnõukogu poolt nimetatud maantee ehk Euroopa teedevõrgu maantee kaitsevõõndi laius mõlemal pool äärmise sõiduraja välimisest servast on kuni 50 meetrit.

Ülejäänud maanteed kaitsevööndi laius mõlemal pool äärmise sõiduraja välimisest servast on kuni 30 meetrit. Maantee omanik võib kaitsevööndi laiust põhjendatud juhul vähendada.

Tänava kaitsevööndi laius on äärmise sõiduraja välimisest servast kuni 10 meetrit. Kaitsevööndit võib laiendada kuni 50 meetrini, kui see on ette nähtud üld- või detailplaneeringus.

Käesolevas liiklusskeemis on välja pakutud, et uute tänavate ja kohalike teede planeerimisel oleks üldjuhul kaitsevööndiks 10m äärmise sõiduraja välisservast (põhimagistraalidel 15m), mis võimaldab sinna mahutada vajadusel nii kergliiklejate liikumisteed, kommunikatsioonid kui ka pinnavete ärajuhtimise süsteemid (kraavid) ning haljastuse. Kui detailplaneeringus ei ole eraldi määratud, ühtib tänav kaitsevööndi ulatus teemaa ulatusega. Riigi põhimaanteedele nr 2 Tallinn–Tartu–Võru–Luhamaa ja nr 3 Jõhvi–Tartu–Valga on määratud kaitsevöönd koostatud maantee rekonstrueerimisprojektide alusel.

Tee kaitsevööndis on keelatud:

- paigaldada liiklejat häirivat valgustusseadet või teabe- ja reklaamivahendit;
- korraldada spordivõistlust või muud rahvaüritust;
- kaevandada maavara ja maa-ainest;
- teha metsa lageraiet;
- teha veerežiimi muutust põhjustavat maaparandustööd.

Tee kaitsevööndi maa kinnisasja omanik on kohustatud lubama kõrvaldada nähtavust piirava istandiku, puu, põõsa või liiklusele ohtliku rajatise. Kinnisasja omanik peab võimaldama paigaldada tee kaitsevööndisse tee korrashoiuks ajutisi lumetõkkeid, rajada lumevalle ja kraave tuisklume tõkestamiseks ning paisata lund väljapoole teed, kui nimetatud tegevus ei takista juurdepääsu kinnisasjale.

Ümbersõite rajada ja ehitada ning nende korrashoiuks teist kinnisasja kasutada saab ainult lepingulisel alusel. Lepingut ei pea sõlmima avarii või loodusõnnetuse korral. Kinnisasja omanikule tuleb hüvitada kinnisasja ajutise kasutamisega kaasnev kahju.

Detailplaneeringu koostamise kohustusega aladel võib detailplaneeringu koostamise kohustusega hooneid ehitada tee kaitsevööndisse, kui see on lubatud detailplaneeringus või riigi või kohaliku omavalitsuse eriplaneeringus.

Riigimaantee kaitsevööndis detailplaneeringute koostamisel tuleb taotleda teomanikult lähteseisukohad/tehnilised tingimused. Detailplaneeringu kohustuseta ehitustegevuse kavandamisel riigimaantee kaitsevööndis on vajalik teomaniku kooskõlastus.

Ohtlike veoste veotee võib läbida asula, puhketsooni, looduskaitseala või kulgeda kultuuri-, õppe-, eelkooli- ja raviasutuste, suurte tööstusettevõtete ning kultuurimälestiste läheduses ainult siis, kui vedu ei ole teisiti võimalik. Ohtlike veoste vedu Tartu linnas ei ole lubatud hommikul ja õhtusel tipptunnil.

2.1.1 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 jälgida, et magistraaltänavate vahele jäänud juurdepääsuteedel, millest on tänu soodsatele ühendustele kujunenud funktsioonilt magistraaltänavad, oleks rakendatud liikluse ohutust suurendavaid ja keskkonnamõjusid leevendavaid meetmeid. Kui nende juurdepääsuteede tehniline lahendus ei vasta magistraaltänavade funktsioonile, tuleb tänaval rakendada liikluse rahustamise meetmeid.

Tartu põhimagistraaltänavate võrgustiku kesklinnapoolse piiri moodustavad:

- Tiksoja sild (Tartu linna põhjapoolne ümbersõit), Vaksali tänav koos Betooni tänava eritasandilise raudteeületuse rajamisega;
- Vaksali tänav, sadamaraudtee koridor koos Ropka sillaga;
- Turu tänav, Sõpruse sild ja Sõpruse puiestee koos Muuseumi tee ühendusega ning Vahi ja Põllu tänavatega.

Sellest tänavafondist kesklinnapoolsed tänavad on jaotusmagistraaltänavad (Riia tänav Vaksali tänavast Võidu sillani, Võru tänav sadamaraudtee trassist Riia tänavani, Turu tänav sadamaraudtee trassist Riia tänavani, 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 jaotusmagistraaltänavate planeerimisel ning liikluskorralduse kavandamise põhimõtted on järgmised:

- lähtuvalt magistraaltänavate funktsioonist tuleb neil tagada kiire ja sujuv ühendus
- magistraaltänavatel tuleb ristmikud kavandada, kas:
 - eritasandilisena
 - kanaliseeritult foorjuhitavana
 - ringristmikuna
- jalakäijate ülekäiguradadel tuleb üldjuhul rajada tee keskele ohutussaared, vajaduse korral ülekäigurajad reguleerida foorjuhitavana või rajada eritasandiline jalakäijate ületuskoht
- olulisematel ristmikel peavad olema lisarajad vasakpööratel. Kui vasakpöörderadu ei ole võimalik rajada, siis võivad vasakpöörded olla keelatud. Vasakpöörde keeld võib olla kellaajaline
- põhimagistraaltänavatel on üldiselt parkimine keelatud

- alati tuleb kaaluda põhimagistraaltänavatele ja põhitänavale suubuva krundi väljasõidu vajalikkust ja alternatiivseid võimalusi
- suure liikluskoormuse tõttu on põhimagistraaltänavatel sageli suhteliselt kõrge müra- ja õhusaaste tase. Seetõttu tuleb põhimagistraaltänavad planeerida hoonetest piisavalt kaugemale või kasutada müratõrjemeetmeid. Põhimagistraaltänavat ei planeerita üldjuhul läbi elamupiirkonna
- jaotusmagistraaltänavatel võib erandkorras liikluse rahustamise võtteid kasutada juhul, kui tänava ääres asuvad ühiskondlikud suure kasutusega ehitised (näiteks raamatukogu, haigla, polikliinik, spordiehitised jt) või lasteasutused (koolid, lasteaiad jt)
- põhimagistraaltänavatel liikluse rahustamist üldiselt ei kasutata. Samuti ei ole soovitatav ühiskondlike ehitiste ja lasteasutuste juurdepääsude kavandamine põhimagistraaltänavate äärde
- olemasolevas linnastruktuuris on tänavakoridoride laiused määratud olemasolevate krundipiiridega. Planeeritavate põhimagistraaltänavate koridori laius on minimaalselt 37 meetrit, jaotusmagistraaltänavate koridori laius on minimaalselt 27 meetrit.

2.1.2 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 kvartaliseste tänavate kavandamisel tuleb kasutada liikluse rahustamise võtteid
- tuleb vältida pikki sirgeid tänavalõike
- kvartalisestel tänavatel võib kasutada jagatud tänavaruumi põhimõtet, kus jalakäijad ja jalgratturid liiguvad autoga ühisel teosal, kui on täidetud järgmised liiklejate ohutust tagavad 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.

Supilinna asumi tänavate projekteerimisel antakse neile elamupiirkonnale sobiv lahendus, mis oma elementides planeeringukohase liiklusintensiivsuse ja -vajaduste kõrval arvestab ajaloolist situatsiooni. Tänavatel tehnovõrkude ümberehitamise korral tuleb nende uue asukoha leidmisel arvestada ajalooliste alleede taastamise vajadusega. Mittesõidetavates ja -käidavates tänava ristlõike osades võib miljöö rõhutamise eesmärgil kasutada varasematel ajalooetappidel kasutuses olnud tänavakatendite materjale.

Sõidutee konstruktsiooni projekteerimisel tuleb arvestada Supilinna territooriumi geoloogilist iseloomu. Sõidutee katendina kasutada võimalikult vähe vibratsiooni ja müra tekitavat katendit. Koormuseta tänava ristlõike osades võib kasutada miljöö rõhutamise eesmärgil varasematel ajalooetappidel kasutuses olnud tänavakatendite materjale. Tänava ristlõike elementide laiuse valikul lähtuda EVS 843 „Linnatänavad“ projekteerimismõõtmistest, arvestades ajaloolist algselt kavandatud tänava ruumijaotust, tänava kategooriat, prognoositavat liiklusintensiivsust jm projekteerimisel arvestamisele kuuluvat.

Tänavapinna kõrguse määramisel lähtuda põhimõttest, et peale tänava rekonstrueerimist ei muutuks tänaväärsete kinnistute olukord (liigvesi, hoonetesse sissepääsud, juurdepääs krundile) praegusest halvemaks.

Lepiku tänaval taastada munakivisillutis, kõnniteel kombineeritud kate betoonplaatidest ja munakividest või betoonkivikate.

Kahepoolsete alleede rajamine on võimalik Meloni, Kartuli, Piiri ja Marja tänavale kogu pikkuses, kui tõstetakse ümber selleks vajalikud tehnovõrgud, rekonstrueeritakse kruntidele juurdepääsud ning vajaduse korral keelustatakse tänaval parkimine. Lahenduse elluviimisel on võib-olla vaja paigutada tehnovõrgud üksteise kaitsevöönditesse, mis eeldab võrguettevõtete nõusolekut. Alternatiivina võib kaaluda elektri- ja sidevarustuseks vajaliku ka perspektiivis piisava kaablikanaliseerimise rajamist tänavaehitusega ühel ajal selliselt, et välistatud oleks hilisema kaevamise vajadus puude kaitsevööndis. Tagamaks kõnniteede ja haljastuse paralleelne olemasolu, võib olla vajalik puudele haljasriba asemel ette näha istutusala ning kõnniteede laius varieerub olenevalt kõrghaljastuse olemasolust. Sellise lahenduse korral tuleb puid tihedalt kärpida ja kasutada nudipuid, vormilõigatud puid või kitsavõralisi puid, vältimaks konflikti tänavajoonel paikneva hoonestusega. Puudevaheline kaugus tuleb leida projekteerimise käigus, arvestades kruntidele juurdepääsude paiknemist.

Tänavaplaanilahendus peab tagama vajaliku lumevallitusala olemasolu selliselt, et lund ei kuhjataks puude tüvedele. Lume vallitamine on võimalik istutusala ja juurdepääsudest vabadele aladele, jättes kõnniteele 1,5 m laiuse lumevaba ala.

Kauna tänavale on rajatud ühepoolne allee ning teisele poole tänavat on kavandatud avatud ja suletud sademeveesüsteemid, mille ümbertõstmise ei ole otstarbekas. On põhjendatud, et Kauna tänavat kui linnaosa lõpetava tänavat ilme erineb linnaosa tänavatest.

Tänavate rekonstrueerimisel tuleb maapinnas säilinud ajaloolised tänavakattematerjalid ladustada ja taaskasutada.

Kõik Supilinna tänavad on kahe-suunalised, v.a Kroonuaia tänav, mis on teatud lõikudes ühesuunaline. Liikluse korraldamisel tuleb arvestada vibratsiooni minimeerimise vajadusega. Vältida raskeveokite transiitliikluse suunamist läbi Supilinna (lubatud erijuhtumid, linnavalitsuse loal). Säilitada raskeveokite sissesõidukeeld (v.a Kauna tn laululavapoolne osa ja Tähtvere tn kuni õlletehase väravani, linnavalitsuse loal).

Supilinnas on kiirusepiirang 30 km/h, kvartalisiseste tupik- ja läbisõidutänavate ning juurdepääsuteede kiirusepiirang on kuni 20 km/h.

2.2 Sillad ja tunnelid

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

Praegu on Tartusse rajatud üle Emajõe seitse silda. Sildadest viis on autosillad ja kaks kergliiklejate sillad.

Emajõe sillad on allavoolu luges järgmised: Kroonuaia sild (1996), Vabadussild (2009), Kaarsild (1959), Võidu sild (1957), Turusild (2003), Sõpruse sild (1981) ja Ihaste sild (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.

Kaarsild rekonstrueeritakse. See ei välista lähemas või kaugemas tulevikus põlvkondadeülese ajaloolise Tartu sümboli, Kivisilla taastamise teema juurde naasmist. Alternatiivina on põhjust kaaluda praeguse Kaarsilla kohale moodsa arhitektuuriga uue silla püstitamist, mis võib heatasemelise moodsa arhitektuurilahenduse korral kätkeka ka sõjas hävinud sümboli, Kivisilla teemat.

Üldplaneeringuga määratakse järgmiste sildade, tunnelite ja raudteeviaduktide rajamise vajadus:

Tartu põhjapoolse ümbersõidu sild Emajõe Tiksojal

Marja ja Lubja tn vaheline kergliiklussild Emajõe

Kesklinna piirkonda kergliiklussild Emajõe

Rebase tn pikendusele kergliiklussild Emajõe

Ropka sild Emajõe endise sadamaraudtee koridori tee pikendusena

Tähtvere sild Emajõe Betooni tänava eritasandilise raudteeülesõidu pikendusena

Kergliiklustunnelid Vitamiini tn ja raudtee ristumisel ning Riia tn raudteeviadukti all

Betooni tn eritasandilise raudteeülesõit

Näituse tn eritasandiline raudteeülesõit

Vanemuise ja Lembitu tn sihis eritasandilise raudteeülekäigukoht

Aardla tn eritasandilise raudteeülesõit

Eritasandiline ristumine kergliiklejatele raudteejaama piirkonna ja Maarjamõisa ühendamiseks.

2.3 Kergliiklus

Kergliikluse all mõistetakse üldplaneeringus jalgsi, jalgrattaga vms kergliiklusvahendiga liikumist. Nendel liikumisviisidel on linna suurust arvestades oluline osakaal linlaste igapäevases liikumises. Üldplaneeringuga on määratud kergliiklusteede põhivõrk ja kohalik võrk. Põhivõrk ühendab äärelinna linnakeskusega ja suuremaid naaberasumite keskusi omavahel (mõeldud pikemate ja kiiremate ühenduste jaoks) või teenindab kõrvuti asetsevate linnaosade vahelist

liiklust. Kohalik võrk teenindab asumisest liiklust ja jalgsi liikumise osa on domineeriv. Kergliiklusteede võrgustiku rajamisel on prioriteetideks ohutu jalakäijate liiklus ja ohutu, kiire ning sujuv jalgrattaliiklus. Kergliiklusteede võrgustiku projekteerimisel tuleb lähtuda standardikohasest projektkiirusest. Jalgratate parkimiskohtade vajaduse arvutus tuleb anda kas detailplaneeringuga või hoone projektiga.

Autoliikluse vähendamise eesmärgil seatakse üldplaneeringu üheks peamiseks eesmärgiks nii kõnniteede kui ka kvaliteetsete jalgrattateede ja marsruutide rajamine ja tähistamine.

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 peavad olema võimaluse korral eraldatud
- magistraaltänaval ja kohalikul jaotustänaval tuleb jalakäijad eraldada autoliiklusest
- jalakäigualadel, kus on vaja säilitada autoga juurdepääs hoonetele, tuleb autoliiklusala selgelt eristada
- kvartalisestel tänavatel võib kasutada jagatud tänavaruumi põhimõtet, kus jalakäijad liiguvad sõidukiga ühisel teeosal, 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 peab olema tagatud kergliiklejate läbipääsemine naaberkvartalitesse
- kõnniteede rajamisel ja renoveerimisel tuleb võtta arvesse erivajadustega ning puuetega inimeste vajadusi, lapsevankriga liikuvate inimeste vajadusi ja alla 13 aastaste lapsjalgratturite vajadusi. Erivajadusega inimeste liikumist aitavad parandada madaldatud äärekivi, reljeefsed tänavapinnad jms. Jalgrattaga liikuvate laste liikumisvõimalusi ja ohutust aitavad parandada kõnniteede piisav laius ja ristmikel piisav nähtavus. Lapsevankriga liikuvate inimeste liikumisvajadusi aitab parandada piisav kõnniteede laius arvestades ka kaksikute kärudega
- liiklusohutuse suurendamiseks tagatakse ülekäiguradadel nähtavus. Nähtav ja valgustatud peab olema ka ülekäiguraja lähiala. Ohutuse tagamiseks rakendatakse ülekäiguradadel liiklust rahustavaid meetmeid
- jalgrattahoidikud peavad asuma krundil soovitatavalt varju all
- jalgratate parkimiskohtade vajaduse arvutus tuleb anda kas detailplaneeringuga või hoone projektiga
- linna tõmbekeskustesse ja huvipunktidesse tuleb rajada jalgrattaparklad ning jalgratate hoiukohad ja jalgrattalaenutuspunktid
- koolide ja teiste haridusasutuste ja laste ja noorte vabaajaveetmise tõmbekeskuste (noortekeskused, spordihood, pargid, staadionid, mänguväljakud jne) juurde peab pääsema ohutult jalgsi ja jalgratastega. Samuti tuleb rajada kõikide haridusasutuste juurde katusega ning piirdeseintega jalgrattahoiukohad, mis võimaldavad jalgrattaid turvaliselt hoida

- jalgratta- ja jalgtsiiklust aitab soodustada ka üksnes kergliiklusele mõeldud sildade rajamine. Uute sildade rajamisega lüheneb liikumisteed ja seeläbi kasvab kergliikluse atraktiivsus
- autosildade rajamisel tuleb kergliiklusteed lahendada jalgratta- ja jalgteedena mõlemale silla poolele põhivõrgu nõuetele vastavana. Samuti tuleb lahendada jalgratta- ja jalgteede ühendus sillaga viisil, mis tagab võimalikult kiire ja turvalise liikumise silla ning jalgratta- ja jalgteede vahel.
- kõnniteede väljaehitamisel seada prioriteediks lasteasutuste ümbrused (koolid, lasteaiad, huvikoolid, muusikakoolid, raamatukogud, mänguväljakud) ja teised tõmbekeskused, kuhu liiguvad sageli ka lapsed (poed, jõe äär, pargid). Kõnniteede laiuse määramisel arvestada ka jalgrattaliiklusega
- linna tõmbekeskustesse, transpordisõlmedesse ja huvipunktidesse tuleb rajada jalgrattaparklad ning jalgrataste hoiukohad (kesklinnas soovitatavalt valvega jalgrattaparklad).

Võimalike rajatavate jalgrattaparklate asukohad Supilinnas on jalgrattateede arenguskeemi järgi nähtud ette Herne tn 6 Herne poe juurde, Oa tn 1 endise Lõuna-Eesti ökokeskuse juurde, Marja tänava lastemänguväljaku juurde ja Emajõe tänava loodepoolse otsa lähedusse. Säilitada või kavandada kvartalisisesid kergliiklusvõimalusi, nt säilitada jalgtee Lepiku tn ja Marja tn vahel ning võtta eeskujuks jalgtee planeerimisel Marja 15 ja Marja 19 kruntide detailplaneering (kehtestatud Tartu Linnavolikogu 16.04.2009 otsusega nr 498). Võimalusel mitte lubada läbivat autoliiklust Väike-Emajõe tn-l.

2.4 Ühistransport

Ühistranspordi peamine eesmärk on luua alternatiiv autokasutusele, mis omakorda võimaldab ellu viia autokasutuse piiranguid eelkõige kesklinnas. Tartu linn on eri 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.

Teenuse kättesaadavuse ja kasutatavuse seisukohalt on oluline ühistranspordi liinivõrgu ning sõidugraafikute vastavus elanike vajadustele ja ootustele. Ühistranspordi liikumise täpsus ja bussi asukoha reaalajas saadava informatsiooni kättesaadavus bussireisijale tagavad minimaalse ooteaja bussipeatustes. Bussipeatustes paiknevad elektroonilised reaalaja bussiinfotablood.

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 ja sotsiaalse infrastruktuuri objektide (koolid, lasteaiad, raamatukogud, perearsti- ja 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.

Ühistranspordivahendite liikluse parandamiseks on vajaduse korral võimalik ka ühistranspordi eelisradade korraldamine magistraaltänavatel.

Ühistranspordi atraktiivsuse suurendamiseks on oluline:

- tagada elanike mugav ja ohutu juurdepääs ühistranspordi peatustele
- viia ühistranspordi liinivõrk ja sõidugraafik vastavusse elanike vajaduste ja ootustega
- eri transpordiliikide integreeritus ja ümberistumise võimalused
- arvestada liikumispuudega inimeste vajadustega
- tagada bussiootepaviljonide hea seisukord ja heakord peatustes
- suurendada teadlikkust ühistransporditeenuste kättesaadavuse kohta
- Pargi ja Reisi süsteemi (edaspidi P + R) tervikliku arendamise eesmärgil lahendatakse P + R parklad hästi seotult teiste transpordiliinidega.

Linna ühistranspordivõrgustiku selgroo moodustavad planeerimisperioodi jooksul endiselt bussiliinid, kuid pikemas perspektiivis võib kaaluda ka trammihendust, mille tõhususe peab välja selgitama tasuvusanalüüs. Võimaliku trammihenduse aluseks on ühest küljest piisav veomaht (nõudlus), teisest küljest võimalus vähendada autokasutust kiire ja kvaliteetse trammihenduse abil. Võimalik trammimarsruut peab arvestama elanike peamisi liikumissuundi. Arvestades Tartu linna asustust ja huvipunktide paiknemist, on suurim liikumismaht Annelinna ja kesklinna piirkonna ning Maarjamõisa vahel. Oluline tõmbekeskus on ka Lõunakeskus. Seetõttu peab trammiliini rajamisel lähtuma eelkõige sellesuunalisest liikumisvajadusest. Trammiliini kavandamisel tuleb liin paigutada linnaruumi selliselt, et see kataks maksimaalselt võimaliku nõudluse. Nimetatud küsimused lahendatakse teemaplaneeringuga.

Valmis tuleb olla ka isesõitva ühistranspordi arenguks ja võtta seda kui võimalikku alternatiivi trammile.

Supilinnas on bussipeatused kavandatud Oa tänavale.

2.5 Raudteetransport

Raudtee maa-ala juhtotstarve on Tartu linna territooriumil transpordimaa. Arvestades raudteetranspordiga seonduvas logistikas toimunud muutusi (Koidula piiripunkti valmimine), taotleb linn planeeringuga raudtee kaubajaama ja teiste haruteede aluse maa-ala vähendamist ja maa-alale linnaruumi sobivama kasutuse leidmist. AS Eesti Raudtee kavandab suurendada reisirongide liikumiskiirust, mistõttu peetakse tähtsaks olemasolevate ning kavandatavate ristumiste kahetasandiliseks muutmist. Liiklusohutuse ja -sujuvuse seisukohalt on oluline rekonstrueerida olemasolevad **Betooni, Näituse ja Aardla tänava ülesõidud eritasandilisteks**. Lisaks on kavas rajada kesklinna **Maarjamõisa linnaosaga ühendav eritasandiline raudteeületus**.

Endise Sadamaraudtee koridoris on kavandatud uue tänava rajamine.

Tartu linnas on kolm raudteepeatust: Tartu rongijaam, Aardla (Tartu–Valga raudteeharul) ja Kirsi (Tartu–Koidula raudteeharul). Arvestades Ravila tööstuspargis toimuvat arendustegevust, Eesti Maaülikooli koondumist F. R. Kreutzwaldi tn piirkonna linnakusse, Tartu Waldorf-gümnaasiumi

asukohta, F. R. Kreutzwaldi tn 66 detailplaneeringu realiseerimist ning lähipiirkonnas asuvate logistikaettevõtete väljaarendamist, on põhjendatud veel ühe **rongipeatuse väljaarendamine Puidu** tänava pikenduse ja raudtee ristumiskohas, ligikaudu 2400 m Tartu raudteejaamast.

Täiendavate raudteeharude ehitamist ei planeerita.

2.6 Sadamad ja veeliiklus

Emajõe kui turismi- ja vaba aja veetmise võimaluse paremaks ärakasutamiseks on vaja rajada nii veesõidukite hoiukohti kui ka randumisrajatisi. Viimased on mõeldud lühiajalisteks peatusteks või veeatraksioonide (sõudepaadi- või huvireisipaatide rent, jõetrammi peatuskohad jms) teenuse korraldamiseks.

Emajõe-äärse tegevuse mitmekesistamiseks vajalike maapealsete kohvikute vm teenindusasutuste planeerimisel-projekteerimisel tagatakse neile sobiv juurdepääs veelt ja maalt.

Emajõgi on laevatatav veekogu. Veekogu osalisel sulgemisel sildumis- või sadamarajatistega tuleb arvestada peale õigusaktides sätestatu ka jõe faarvaatrit ja jõe kasutamist eri aluste poolt (sh sõudjate-aerutajatega).

Kesklinnas on reserveeritud koht Peipsi-Emajõe veetee liiklust teenindavale jõesadamale koos reisijaterminali ja suuremate jõelaevade randumiskohaga. Sadamakaid avatakse promenaadil liiklejatele. Samuti rajatakse kesklinna kaatrite ja paatide randumissildu ning paadisadamaid, kus turvalisus ja vara kaitse tagatakse ilma kaldaala sulgemata.

Kesklinnas ei ole olemasoleva ja perspektiivse sildumisrajatise alast mujale jääval alal planeeringuala piires sildumisrajatiste rajamine lubatud.

Randumisvõimaluste loomisega peab kaasnema ka kaldaäärse taristu areng. Kesklinnas kujundatakse linna keskseks jõeväljakuks Kaarsilla ja Võidu silla vaheline ala. Koos promenaadide rekonstrueerimisega ehitatakse Emajõe kaldaaladel välja tehniline taristu ürituste korraldamiseks ja toitlustusasutuste tegutsemiseks. Taristu arendamisel peetakse silmas Emajõe kallaste üleujutusrisiki.

Jõe seisundit potentsiaalselt mõjutavate tööde kavandamisel tuleb arvestada üldisemalt veekogu ja kalastiku kaitse nõudeid ning vältida olulist mõju avaldavate tööde tegemist nii suurvete ajal kui ka kalade rände- ja kudeperioodidel. Oluliste vesiehitiste kavandamisel tuleb rakendada meetmeid, et hoida ära võimalik negatiivne mõju vee-elustikule (nt ehitustööde tegemine sobival ajal), ja kaaluda KSH/KMH läbiviimise vajadust.

Sildumisrajatiste alale võib kavandada ka üle kaldakinnisasja piiri ja avaliku veekogu (Emajõgi) põhjale toetuvat kaldaga püsivalt ühendatud ehitist. Emajõe kaldarajatiste projekteerimisel tuleb võtta tarvitusele meetmed, mis vähendavad juhusliku vette kukkumise riski (sh füüsilised kaldapiirded) ja parandavad avalikku korda selliselt, et väheneks uppumise risk (valgustus, valvekaamerad jms).

Sadamaregistris on linna territooriumil 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. Sadamateenuseid osutatakse vaid alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukitele (väikesadam)
- Rebase paadisadam, Rebase tn 27b. Väikesadam, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid.

Üldplaneeringuga reserveeritakse peale reisisadama kesklinnas sadamateks järgmised alad:

- tagumine Anne kanal kooskõlas joonisel 2 „Maa- ja veealade üldised kasutamistingimused” tooduga. Anne kanali paadisadama rajamiseks on vajalik koostada detailplaneering ja keskkonnamõju (eel)hindamine, kuna lahendamata on kanali ühendus Emajõeaga, kaasa arvatud ehituskeeluvööndist tulenevad kitsendused;
- kämpingualal Pikk 65 krundil kooskõlas kehtiva detailplaneeringuga;
- Ropka tee 29 krunt;
- Tehnika tn 4b krundil kooskõlas joonisel 2 „Maa- ja veealade üldised kasutamistingimused” tooduga.

Supilinnas nähakse üldplaneeringuga sadamatena ette Kartuli tn pikendusest kuni Kroonuaia sillani (maksimaalselt 21 ankrukohta) ning Marja ja Lubja tänava sihis planeeritud jalakäijate silla juures 50 ankrukohta).

Samuti nähakse ette väikelaevade sildumiskohad Luha matkaraja äärde.

Antud sildumisrajatiste asukoht on põhimõtteline, sildumisrajatiste tehnilised näitajad (sh kaugus kaldast, sildumisnurk jne) täpsustatakse projekteerimise käigus, arvestades muu hulgas sportpaatidel treenijate ohutuse tagamise vajadusega. Sildumisalad peavad olema õnnetuste vältimiseks piisavalt valgustatud.

2.7 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 piiranguid kui ka tasulist parkimiskorraldust, et saavutada parkimiskohtade käive, mis võimaldab vähendada parkimiskohtade summaarset vajadust kesklinnas. Kesklinnas nähakse parkimiskohad ette peamiselt sõiduautodele ning mootor- ja jalgratastele. Raskete sõidukite (veoautod, bussid, autorongid) parkimine lahendatakse iga konkreetse planeeringu või projekti koosseisus, kus see osutub vajalikuks.

Nõuded parkimiskohtade arvule tulenevad planeeritava üksuse paiknemisest linnaruumis.

Parkimise korraldamise üldpõhimõtted on järgmised:

- Parkimiskohad tuleb kavandada väljapoole tänavate maa-ala. Hoone või ala parkimisvajadus tuleb tagada krundil. Erandid on võimalikud varem hoonestatud alade

olemasoleva parkimiskoormuse lahendamiseks või muudel põhjendatud juhtudel terviklahenduse alusel.

- Piirkondades, kus autoliiklus ja parkimisnõudlus tekitavad probleeme, on otstarbekas rakendada tasulist parkimiskorraldust.
- Arvestades Tartu linna tõmbepunktide paiknemist ja sellest tulenevat parkimisnõudlust, on otstarbekas parkimismajad rajada suurema parkimisnõudlusega piirkondadesse.
- Suurte avaparklate kavandamisel tuleb lähtuda piirkonna parkimisnõudlusest ja kavandatavate hoonete mahust. Suured avaparklad liigendatakse väiksemateks, kuni 20-kohalisteks üksusteks, kasutades haljasribasid, põõsasrinnet ning kõrghaljastust meeldiva miljöö ja varju andva keskkonna loomiseks. Parkimisalade liigendamisel haljastusega arvestatakse, et hilisem hoolduse korraldamine oleks otstarbekalt lihtne.
- 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.
- Sademeveekanaliseerimise planeerimisel ja projekteerimisel tuleb leida lahendus, lähtudes asukoha võimalustest: aladel, kus puudub sademeveekanaliseerimise eesvool, tuleb lahendada sademeveeküsimused immutamise, taaskasutamise ja/või äraveoga; sademeveekanaliseerimise eesvoolu olemasolul tuleb vajaduse korral näha ette viibeaja pikendamine tehniliste vahenditega. Parklate sademeveeosa planeerimisel ja projekteerimisel tuleb tagada lahendused õli ja setete osas vastavuses sademevee käitlemise nõuetega ning ühisveevärgi ja kanalisatsiooni kasutamise eeskirjaga.
- Eelistatud lahendus sademeveekäitluses on sademevee kanaliseerimine, mis võimaldab tagada juba tehtud investeeringute kasutatavuse. Alternatiivse lahendusega sademeveesüsteemi on ilmselt mõistlik rajada nn hübriidsüsteemidena, mis võimaldavad väikese kuni keskmise intensiivsusega sademete puhastamist, imbumist, immutamist või puhverdamist, kuid et vältida liigsuurte mahtude rajamist, oleks võimalik intensiivsete sademete ajal vett suunata ka sadevetekanaliseerimisele.
- **Tähelepanu tuleb pöörata pargi- ja kõnni- ning pargi- ja sõida-süsteemi arendamisele. Pargi- ja sõida-süsteemi arendamiseks tuleb rajada parklad Tartu linna sissesõiduteede äärde ühistranspordipeatuste lähedusse.**

Parkimise korraldamisel lisanduvad eelnevatele veel täiendavad nõuded vabaplaneeringuga korterelamumaadel:

- tagatakse olemasolevate ja kavandatavate parkimisalade ja garaažialade korrashoid vabaplaneeringuga aladel ning nende naaberaladel
- parkimiskohtade loomisel lähtutakse otstarbekast ruumikasutusest, kasutades uute parkimiskohtade rajamiseks eelkõige juba olemasolevat tehiskattega pinda. Juba olemasolevate tehiskattega pindade kasutamine aitab säilitada olemasolevaid väärtuslikke

haljasalasad maksimaalsel määral. Samas tuleb tähelepanu pöörata sellele, et parkimiskohtade rajamine ei toimuks mänguväljakute ja palliplatside arvelt

- leitakse parklale võimalikult hea lahendus, tihendades autokohtade paigutust ja kitsendades ridadevahelisi käike. Tänavaaäres pargitavad autod ei tohiks tänavapildis domineerida
- parkimiskohtade rajamisel hoonete juurde (olemasolevate parkimisalade laiendamisel või uute rajamisel juhul, kui parkimiskohad puuduvad) arvestatakse kõigi õuele iseloomulike elementide ja funktsioonidega (näiteks laste mänguväljakud, pesukuiatusvõimalus jms) ning lume ladustamisaladega
- samal ajal autode parkimisprobleemiga lahendatakse piirkonnas (eelkõige hoonete juures) jalgrataste ohutu ja mugava igapäevase hoiustamise võimalused
- tagatakse normikohane valgustus
- eelistatakse asukohti, mis võimaldavad teha järelevalvet akendest või möödakäivate inimeste poolt
- parkimise ja liikluskorralduse lahendamisel igas asukohas pööratakse esmajärjekorras tähelepanu ohutusele (arvestades eri liiklejarühmi) 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
- hoonetevahelise lisaparkimisala lahendamisel eelistatakse mitme krundi parkimisvajaduse kompleksset käsitlemist. Käsitletava ala suurus ja kruntide arv oleneb piirkonna iseloomust ning konkreetse asukoha parkimisvajaduse võimalikest lahendustest
- kui krundil olemasolevad parkimiskohad puuduvad, võib krundile või selle lähiümbrusesse parkimiskohti rajada 80% ulatuses standardis toodud mahust
- kui piirkonnas on juba väljastatud tingimused lisaparkimiskohtade rajamiseks, tuleb iga kord täiendava parkimismahu arvestamisel arvesse võtta juba laiendatud parkimisala ulatust
- täiendava parkimisvajaduse lahendamist linna põhi- ja jaotustänavate äärde välditakse
- 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 säilitatakse enamasti parkimisfunktsioon. Kui olemasolevate garaažide juures tehakse renoveerimistöid, arvestatakse materjalide ja värvitoonide puhul piirkonnas valdavaks kujunenud lahendusi

- uute hoonete rajamisel tagatakse parkimine kooskõlas standardis toodud mahuga juhul kui linnavolikogu või linnavalitsus ei ole määranud teisiti. 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
- 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
- olemasolevatel ja kavandatavatel kaubanduskeskustel on lubatud ja soovitatav parklates parkimisteenuse osutamine öisel ajal
- **Annelinnas võib hoonete läheduses olevaid olemasolevaid parkimisalasid laiendada kuni 30% võrra, Ülejõel 20% võrra ning mujal linnas asuvatel vabaplaneeringulistel aladel 10% võrra. Selline lahendus on leitud arvestades piirkonna tihedust, krundi- ja hoonestusstruktuuri ja rohealade osakaalu.**

Supilinna tänavatel on parkimine lubatud kooskõlas liikluskorraldusega kas mõlema pool või ühel pool tänavat. Uushoonete planeerimisel ja olemasolevate restaureerimisel/rekonstrueerimisel näha ette vähemalt üks parkimiskoht iga korteri kohta. Parkimine tuleb lahendada krundi piires. Krundisisesed parkimisalad tuleb liigendada. Alla 10-kohaliste parkimisalade katmisel eelistada betoonkivi, sõelmeid, killustikku, murukivi jms, vältida asfalti.

Supilinna jalgrattaparklad kavandada avalike teenindusasutuste ja vaba aja veetmise kohtade (lastemänguväljak, väliürituste plats, Emajõgi) lähedusse. Ühte jalgratta parklasse paigaldada rattahoidikud vähemalt kolmele jalgrattale, olenevalt asukohast ja kasutusaktiivsusest. Asukohad täpsustatakse enne projekteerimist ja/või paigaldamist. Jalgrattahoidiku konstruktsioon peab võimaldama ratta lukustamist raamiga ja raami sellele toetamist. Kõik avalikku linnaruumi paigaldatavad rattahoidikud tuleb Supilinna piires lahendada sobivana muude tänavamööbli elementidega. Rattahoidiku lahendus peab olema praktiline, kasutaja jaoks mugav ja tänavahoodust võimaldav. Rattahoidikute lahendus tuleb kooskõlastada linnavalitsusega.

3 KESKLINN

3.1 Liiklusruumi arendamise põhimõtted

Kesklinna arengustrateegiale tuginedes on transpordisüsteemi ülesanne toetada ruumilise arengu eesmärkide rakendumist. Arenguprioriteete rakendades saab muuta inimeste liikumisharjumusi. Nende eesmärkide saavutamiseks lähtutakse kesklinna liikumisruumi kujundamisel järgnevatest põhimõtetest:

- Kesklinna liikumisruumi keskmes on inimesed, mitte sõidukid, ja see väljendub ka tänavapildis. Selleks et rahuldada inimeste liikumisvajadus ja tagada eriotstarbega sõidud, peavad kõik liiklusvahendid kesklinnale juurde pääsema.
- Liikumistaristu arendamise eesmärk on vähendada autokasutust ja piirata kesklinna läbiva liikluse mahtu.
- Jalakäijate ala laiendatakse, vanalinna piirkonna jalakäijate alal rakendatakse jagatud tänavaruumi põhimõtet. Jalakäijate ala suurendamine aitab kasvatada jalgsikäigu osatähtsust ka teistel tänavatel.
- Kesklinna kättesaadavusel linlastele on mootorsõidukitest tähtsaim liiklusvahend ühistransport, liikluskorraldusega tagatakse ühistranspordi tõrgeteta juurdepääs ja turvaline peatumine kesklinnas.
- Ühistranspordis peavad paranema reisijate ootetingimused ja ümberistumisvõimalused.
- Emajõe arengupotentsiaali realiseerimist soodustatakse nii kaldaäärsete elavdamise kui ka veeliikluse jaoks vajaliku taristu rajamisega.

3.2 Tänavavõrk, jaotusmagistraalid

Kesklinna tänavate tulevane kasutus on otseses seoses kesklinnast ümbersõidu võimaluste loomisega. Siinkohal on vaja rõhutada eelkõige Tartu põhjapoolse ümbersõidu valmishitamist, samuti sadamaraudtee koridori tänava koos Ropka sillaga ning Kõrvekülani väljaehitatud Idringtee valmimist, Vahi ja Ravila tänavate ühendamist Tähtveres ja Muuseumi tee läbimurde valmimist, mis võimaldab peamisele kesklinna läbivale liikumissuunale luua alternatiivse möödaskõiguvõimaluse kesklinnast. Uue sadamaraudtee koridori rajatava tänava ja Ropka silla kasutuselevõtmisega samal ajal peab muutma kesklinna jaotusmagistraalide liikluskorraldust, vähendades neil tänavatel sõidukiirust ning piirates läbisõidu võimalust.

Tänavavõrgu planeerimine ja projekteerimine peab tuginema peale tänava funktsiooni ning kategooria ka eeldatavate liiklusvoogude prognoosile, mis sõltub kavandatud maakasutusest tulenevast liiklusnõudlusest.

Lähtuvalt jaotusmagistraali funktsioonist tuleb neil tagada kiire ning sujuv ühendus ühis- ja autotranspordile, ristmikud tuleb kavandada füüsiliselt kanaliseeritult foorjuhitavana. Jaotusmagistraalide nimistu määratakse Tartu linna üldplaneeringuga.

Olulisematel ristmikel peavad olema lisarajad vasakpööretel, teatud juhtudel võivad vasakpöörded või üks neist (peamiselt kõrvalteelt peatee) olla keelatud, parempöörde radu reguleerimata ristmikele üldjuhul mitte rajada.

Jalakäijate ülekäiguradadel tuleb paigaldada tee keskele ohutussaared ja reguleerida rajad foorjuhitavana, ülekäiguradadel peavad olema madaldatud äärekivid. Äärekivid kavandatakse nullkõrgusega, **kasutama peab vaegnäijate suunamiseks taktiilseid tänavakive.**

Jaotusmagistraalidel on parkimine üldjuhul keelatud.

Jaotusmagistraalidele suubuvate kinnistute väljasõitude puhul tuleb kaaluda alternatiivseid võimalusi, et lahendada juurdepääs kõrvaltänav kaudu. Kui alternatiivne lahendus on olemas, tuleb juurdepääsud ümber planeerida.

Jaotusmagistraalidel võib liikluse rahustamise võtteid rakendada juhul, kui tänav ääres asuvad ühiskondlikud suure kasutusega ehitised (näiteks raamatukogu, haigla, polikliinik, spordihooned jt) või lasteasutused (koolid, lasteaiad jt).

Et vähendada transiitliiklust ja parandada liiklusohutust, vähendatakse jaotusmagistraalidel sõidukiirust kiiruseni 40 km/h ning **Tähe, Laial, Jakobi (Iõigus Lai tn – Kroonuaia tn), Aleksandri, W. Struve, Vanemuise, Lille, Kalevi, Soola, Väike-Turu, Emajõe ja Kroonuaia tn-l ning Vabaduse pst-l (Lai tn – Kroonuaia tn) kiiruseni 30 km/h.**

Tänavatele, kus see eelnevale uuringule tuginedes osutub otstarbekaks ja tõhusaks, rajatakse ühistranspordirajad, et suurendada ühissõidukite ühenduskiirust.

Perspektiivsed ühistranspordiradade asukohad kesklinna piirkonnas on **Riia tn, Narva mnt (Raatuse tn – Võidu sild), Turu tn, Vabaduse pst (Riia tn – Uueturu tn) ja Võru tn.**

Ühistranspordiradadel liiklevatele bussidele antakse magistraaltänaval paiknevatel foorjuhitavatel ristmikel eelisõigus.

Bussipeatused peavad paiknema võimaluse korral bussitaskutes.

3.3 Juurdepääsutänavad

Juurdepääsutänavatel võetakse liiklusohutuse tagamiseks kasutusele liiklust rahustavad meetmed ja vähendatakse sõidukiirust olenevalt piirkonnast. Rahustatud liiklusega ala jaguneb maksimaalse lubatud sõidukiiruse järgi kaheks: piirkiirusega 30 ja 20 km/h. Piirkiirust 30 km/h rakendatakse rahustatud liiklusega tänavatel, kus enamik liiklusest on seotud juurdepääsuga kõnealusele tänavale, kuid vähesel määral on ka läbivat liiklust. Ala piirkiirusega 20 km/h on kavandatud tänavatele, kus taotletakse minimaalset läbisõitu ja mis on mõeldud peamiselt juurdepääsuks hoonetele.

Et tagada Vanemuise tänaval jalakäijatele ja jalgratturitele suurem liiklusruum, tuleb kogu tänav pikkuses näha ette kergliiklusteed ja ühele poole tänavat võimaldada lühiajaline parkimine. Vanemuise tänav muudetakse ühesuunaliseks. Liiklusohutuse tagamiseks ehitatakse Ülikooli ja Vanemuise tn ristmikud foorjuhitavateks ristmikeks. Kastani ja Vanemuise tn ristmik tõstetakse üles kõnnitee tasapinda.

Vanalinna tänavavõrgu arendamisel on oluline parandada jalakäijate ja jalgratturite liikumismugavust ning vähendada autoliiklust. Sel eesmärgil ehitatakse osa tänavaid ümber jalakäijate eelistusega aladeks. Parkimine on jalakäijate eelistusega tänav ääres keelatud, v.a

üksikud kohad tänavaruumis (hotellibuss, hoonet teenindava transpordivahendi peatumise koht jms). Tänavaruumist moodustab enamiku jalgtee. Olemasolevad muna- ja klompkivisillutised kesklinnas säilitatakse ning rekonstrueeritakse.

Jalakäijate ja jalgratturite liikumismugavuste parandamine tänavaruumis on väga tähtis, kuna see on kogu liikluskeemi strateegilise suuna – autoliikluse vähendamise – realiseerimise eeldus. Vanalinnas on sel eesmärgil planeeritud jalakäijate eelistusega tänavad ja seatud muid olulisi autoliikluse piiranguid. Juurdepääsutanavate arendamine tagab kaupade ja teenuste kättesaadavuse, mille kõrval on oluline tagada kergliiklejatele ohutu ja mugav liiklemine.

Planeeringualal rakendatakse jalakäijate ja jalgratturite eelistust järgnevalt: Gildi tn 1 esine, Kompanii tn (Küütri tn – Raekoja plats), Küütri tn, Ülikooli tn (Ülikooli tn 10 – Raekoja plats ja Raekoja plats – Küütri tn), Jaani tn (Lüübeki tn – Lai tn), J. Kuperjanovi tn (J. Kuperjanovi tn 16 – Veski tn), Jakobi tn (Lai tn – Kroonuaia tn), Kitsas tn, Kaluri tn, Aleksandri tn (Riia tn – Soola tn), Näituse tn, Soola tn hotelli Dorpat juurdesõidu ulatuses.

3.4 Ristmikud

Projekteerimisel tuleb määrata ristmiku läbilaskvus ning selle alusel kavandada ristmiku detailne lahendus, samuti hinnata lahenduse liiklusohutust ja sobivust tänavavõrku.

Tänavavõrk tuleb kujundada sellisena, et tänavate ristumisel tekiks selge geomeetrilise lahendusega samatasandilised ristmikud.

Liiklusohutuse ja läbilaskvuse alusel rajatakse foorristmikud järgmistele ristmiketele: Narva mnt – Kivi tn, Narva mnt – Roosi tn, Narva mnt – Fortuuna tn, Pikk tn – Raatuse tn, Jakobi tn – Kroonuaia tn, Ülikooli tn – Vanemuise tn, Pepleri tn – Vanemuise tn.

Arendustegevusest olenevalt on tulevikus perspektiivne rajada foorristmik ka Turu tn – Lina tn ja Väike-Turu tn – Sadama tn ristmikule.

Ristmikel, mille liikluskorraldust ei lahendata foorjuhitavana või ringristmikuna, rakendatakse eesõigusega ristmiku põhimõtet. Neil ristmikel on kõrvalsuunal enamasti liiklus piisavalt vähene, et mugavalt ja väikese ajakuluga peateele pöörata.

Rahustatud liiklusega alal kasutatakse samaliigiliste tänavate ristmikke.

Foorristmikel (uutel ja rekonstrueeritavatel) tuleb eelistada anduritel põhinevat adaptiivset foorjuhtimissüsteemi.

Jaotusmagistraalidel paiknevatel foorjuhitavatel naaberristmikel tuleb leida võimalusi fooride töö koordineerimiseks.

Jaotusmagistraalidel paiknevatel foorjuhitavatel ristmikel tuleb kaaluda bussidele eelisõiguste andmise võimalusi ja vajaduse korral need võimalused realiseerida.

Kõik kesklinna piirkonna ristmikud planeeritakse samatasandilisena.

3.5 Parkimine

Planeeringutes ja projektides määratavad parkimisala lahendused tuleb kavandada ning ellu viia kooskõlas standardis kehtestatud nõuetega.

Hoonele avaliku funktsiooni kavandamisel tuleb teha eri liiklemisviiside võrdlev uuring koos liikluse tekke ja parkimise nõudluse väljaselgitamisega. Kui uuringust nähtub, et hoone funktsiooni tõttu on vaja hoone teenindamiseks suurema mahuga parklat, kui standardiga ette nähtud, esitatakse uuringule tuginedes ettepanek rajada standardist suurem parkimisala.

Parkimiskohad tuleb kavandada väljapoole tänavate maa-ala. Eelkõige keelatakse parkimist jaotusmagistraalide ääres ja vanalinnas ning suunatakse autod parkimismajadesse. Seda põhimõtet saab rakendada siis, kui vastavad parkimisvõimalused on loodud. Hoone või ala parkimisvajadus tuleb tagada omal kinnistul. Erandid on võimalikud varem hoonestatud alad olemasoleva parkimiskoormuse lahendamiseks.

Parklad ja parkimiskohad tuleb kavandada kõvakattega.

Planeeringualal on otstarbekas kasutada tasulist parkimiskorraldust.

Korterelamute juures tuleb parkimiskorraldust kavandades säilitada võimaluse korral olemasolev hoonetevaheline haljastus. Olemasolevate korterelamute juures peab parkimisprobleemi lahendama viisil, mis ei halvenda sealset elukvaliteeti ning säilitab ja võimaluse korral suurendab olemasolevat hoonetevahelist haljastust ja selle kvaliteeti.

Uushoonestuse rajamisel välditakse avaparklate rajamist. Kui võimalik, likvideeritakse suuremad avaparklad ning vähendatakse parkimiskohti tänavatel, rajades maa-aluseid ja hoonesiseseid parklaid.

Parkimine võimaldatakse tänavatel, kus seda võimaldab tänavaruumi laius ning kus parkivad sõidukid ei takista teisi liiklejaid ega halvenda ümbritseva elukeskkonna kvaliteeti.

Jalakäijate-ratturite ohutumaks liiklemiseks tuleb vähendada tänavaäärset parkimist. Seetõttu keelatakse parkimine Võru, Vanemuise (ühel küljel), Laial ja Kroonuaia tn-l, mille arvelt rajatakse tänava äärde jalgrattateed ja -rajad.

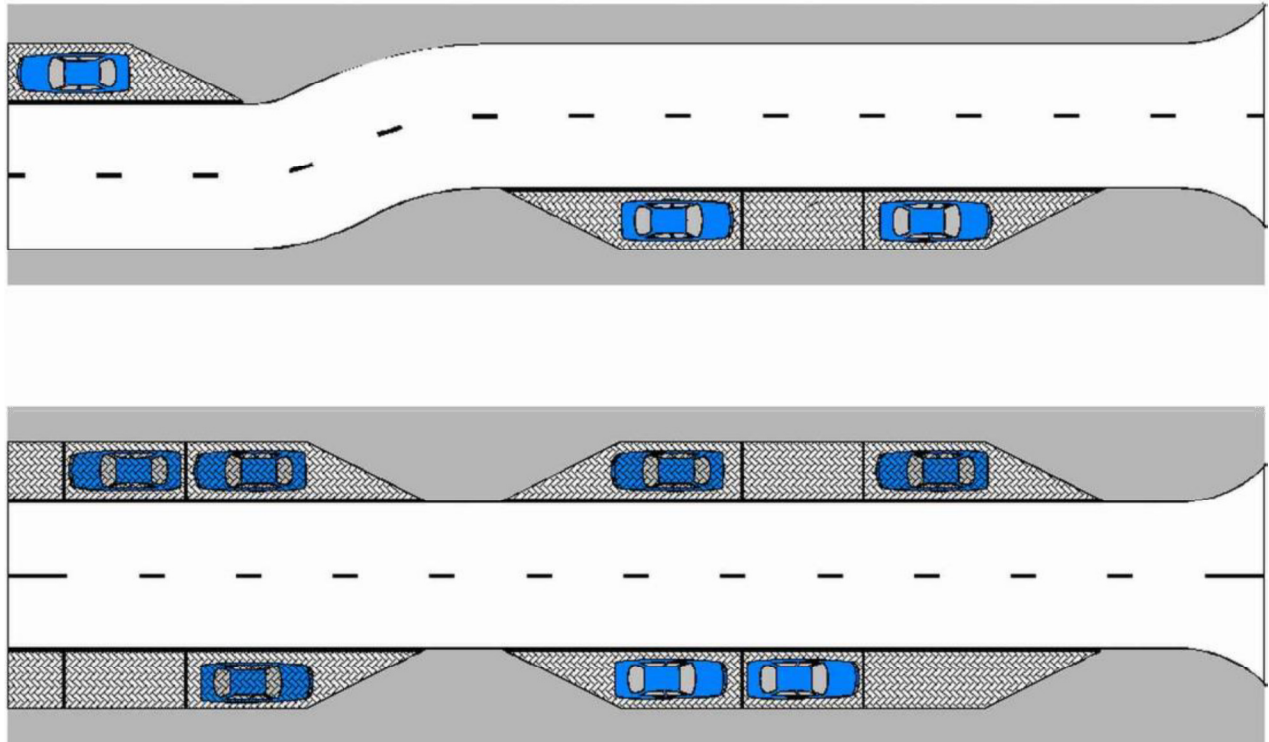
Jalgratturite parkimiskohad tuleb rajada tõmbekeskuste sissepääsudele võimalikult lähedale, kasutades selleks maksimaalselt objektide endi kinnistuid. Kui tõmbekeskuse sissepääsu juures on jalgratate parkimiskohtade nappus ning kinnistul ja tõmbekeskust ümbritseval kõnniteel on ära kasutatud jalgratate parkimiskohtade väljaehitamise võimalused, võib ohutuse tagamisel (arvestades tänava kategooriat, autode liikumiskiirust, nähtavust, ohutut jalgrattale juurdepääsu, jalgrattaga liikuma hakkamise ala jms) kavandada jalgratate parkimiskohad autode parkimiskohtade asemele.

Turismibussidel on vanalinnas lubatud ainult peatuda, parkimine on keelatud, v.a K. E. von Baeri tänaval Lossi tänava poolses otsas ja Vabaduse puiesteel.

Kesklinnas parkimise alternatiivi pakkumiseks on otstarbekas töötada välja pargi-ja-kõnni-süsteem, mille elluviimiseks rajatakse sobivad Tartu linna parklate kaardil näidatud kruntidel. Süsteemi edukas rakendumine oleneb nii parklate asukohast, parkimistingimustest kui ka liiklejate teadlikkusest. Pargi-ja-kõnni-parklate rajamine on eelduseks kesklinna tänavatel parkivate sõidukite parkimiskeelu kehtestamiseks.

Parkimishooned ja muu funktsiooniga kombineeritud ülenormatiivsete kohtade arvuga avalikud parklad on kavandatud aadressil Uus tn 63d (väljaspool planeeringuala), Vanemuise tn 15, Soola tn 2, Riia tn 1, Riia tn 2 ja Magistri tn kvartal.

Et tagada autokasutajatele optimaalne juurdepääs huvipunktidele, tuleb kesklinna tänavatel, kus on vaja säilitada parkimine või tekitada ajutised peatumisvõimalused (nt **Gildi, Tiigi ja Pepleri tn**), suunata sõidukid parkimistaskutesse. Parkimistaskute teekatteterjalina tuleb kasutada tavaliikluse alast erinevat pinnakatet (nt parkettkivi vms). Parkimistasku tuleb läbiva liikluse sõidurajast eraldada madala äärekiviga ja kõnniteest soovitatavalt äärekiviga. Parkimise korraldamisel on oluline liiklust rahustav mõju tänavaliiklusele tervikuna.



Skeem. Näited tänavääärsse parkimiskorralduse võimaluste kohta

3.6 Ühistransport

Kesklinna asustustiheduse suurenemisest tulenevat liikumisvajaduste kasvu peab leevendama autokasutusega konkurentsivõimeline lõimitud linnasisene, linnastupõhine ja piirkondlik ühistranspordivõrgustik.

Kergliiklejad peavad ühistranspordipeatuste asukohtadele hästi juurde pääsema.

Kõigis kesklinna peatustes peavad olema ootepaviljonid ja elektroonilised bussiinfotablood. Ootepaviljoni suuruse määramisel arvestatakse peatuse reisijakäivet.

Ümberistumise lihtsustamiseks tuleb eri liikumissuundadele valida peatuste asukohad selliselt, et tänaväületust saaks minimeerida ja see ohutult lahendada.

Riia tn – Vabaduse pst – Turu tn ristmiku piirkonnas on kujundatud linna ühistranspordi keskne ümberistumisala. Selle arendamiseks on vaja laiendada ootealaid, eelkõige Kaubamaja peatuses, rajada varjualused ja tagada väiksema ajakuluga ülekäik Riia tänavast.

Ühistranspordi kättesaadavuse parandamiseks rajatakse täiendavad ühistranspordipeatused Fortuuna ja Raatuse tänavale (kesklinnast väljuv suund) ning Turu tänavale enne Aida tänava ristmikku (kesklinna sisenev suund).

Reisijate mugavuse suurendamiseks on vaja laiendada olemasolevat Turu peatuste ala või selle võimaluse puudumisel muuta peatuse asukohta.

Et parandada ootetingimuste ning ühistransporditeenuse kvaliteeti ja atraktiivsust, paigaldatakse Kaubamaja, Kloostri, Silmakliiniku (mõlemal pool teed), Pepleri, Raatuse ja Riimäe peatustesse ootepaviljonid.

Bussipeatuste ootealade suurused viiakse vastavusse linnatänavate standardiga EVS 843 „Linnatänavad“ Silmakliiniku, Kloostri, Kroonuaia ja Riimäe (linnast väljuv suund) peatustes.

Ühistranspordi kasutust soodustavad tihe liinivõrk ning kvaliteetne teenus, mida täiendavad kavandatavad muudatused nii teavitus-, pileti- kui ka prioriteedisüsteemis.

Et suurendada ühistranspordi ühenduskiirust ja parandada ühistranspordi atraktiivsust, tehakse ülelinnalisel tasandil ühistranspordiradade vajadust käsitlev uuring. Vajaduse korral rajatakse ühistranspordirajad olulisematele planeeringualale jäävatele magistraaltänavatele: Riia tn, Vabaduse pst (Riia tn – Uueturu tn), Turu tn, Narva mnt (Raatuse tn – Võidu sild) ja Võru tn. See tagab bussidele kiire ja minimaalse ooteajaga liikumise.

Maa- ja kaugliinide bussijaam asub Sadama asumis Emajõe Ärikeskuse kompleksis. Maa- ja linnaliinide paremaks sidumiseks töötatakse välja ja viiakse ellu ühistranspordi kasutajatele mõeldud viidainfosüsteem.

3.7 Kergliiklus

3.7.1 Jalakäijate taristu

Laiendatakse jalakäijate käsutuses olevat avalikku linnaruumi ja jalakäijate tänavate võrgustikku vastavalt teostatavatele uuringutele.

Eraldatud kõnniteede või jalgteede abil tuleb tagada juurdepääs bussipeatustele ja olulistele tõmbekeskustele.

Jalgsikäik tuleb muuta turvalisemaks ja mugavamaks, vähendades teeületuse ooteaega ning rajades lisaülekäigukohti ja -radu ning kergliiklussildu.

Jalakäijate alal võib kasutada jagatud tänavaruumi põhimõtet, kus teenindusautodel on lubatud liikuda jalakäijatega ühisel teosal.

Kõnniteede rajamisel ja renoveerimisel tuleb võtta arvesse erivajadustega inimeste vajadusi. Nende inimeste liikumist aitavad parandada madaldatud äärekivid, reljeefsed tänavapinnad ja teised meetmed.

Jalakäijate liiklusohutuse parandamiseks kujundatakse tänavaruumi ja teeületusvõimalusi tänavate funktsionaalsuse järgi. Arvestades ülekäiguradadel toimivate õnnetuste suurt osakaalu, peab parandama ülekäiguradade ohutust. Tiheda liiklusega põhi- ja jaotustänavatel tuleb teeületus tagada fooriga reguleeritud ülekäiguga.

Jalakäijate ala on Küüni tn, Raekoja plats, Aleksandri tn (Riia tn – Aleksandri tn 1) ja Kaluri tn (Sadama tn – Zeppelini keskus), Magistri tn, Rüütli tn, Küütri tn (Ülikooli tn – Rüütli tn), osaliselt Uueturu tn, kavandatud uued jalakäijate tänavad Sadama asumis. Samuti näeb planeering ette Promenaadi tn ja Kauba tn trajektoorile jalakäijate ala kujundamist.

Vabaduse pst sõiduteeosa vähendatakse lõigul Uueturu tn – Lai tn ning lisatakse ülekäigurada Poe tn ristmikule. Ala Uueturu tänavast kuni Raekoja platsini kujundatakse vajaduse korral ümber avalike ettevõtmiste alaks.

Toomemäe paremaks sidumiseks all-linnaga rekonstrueeritakse N. Pirogovi platsilt trepistik Tähetorni poole.

Üle Emajõe rajatakse Põik tn ja Holmi tn sihis uued kergliiklussillad, mis aitavad paremini siduda Ülejõe asumit Sadama asumiga ja ajaloolise Holmi tn suunal kavandatud jalgrattateedega ning tagada hoonestusele lisajuurdepääs. Nende projekteerimise eel tuleb sillad kajastada vastavate alade planeeringuvõistlusel, projekteerimisel tuleb arvestada Emajõe liigikaitsepiirangutega ning kooskõlastada projekteerimistingimused Keskkonnaametiga.

Jalakäijate teeületusvõimalusi parandatakse mitmel pool kesklinnas, rajades ülekäiguradu muu hulgas: Fortuuna tn – Põik tn, J. Kuperjanovi tn – Vallikraavi tn, Kalevi tn – Soola tn, Kitsas tn, Lai tn – Magasini tn, Narva mnt – Mäe tn, Raatuse tn – Põik tn, Tähe tn 3 ees, Vabaduse pst – Poe tn, Vabaduse pst – Gildi tn, Vabaduse pst – Munga tn, Väike-Turu tn – Sadama tn.

Sadama asumis rekonstrueeritakse täielikult Emajõe paremkaldal kaldapromenaad ning rajatakse Võidu sillast Sõpruse sillani uus esinduslik kaldakindlustustega kaldapromenaad, mis arhitektuurset ja funktsionaalselt oleks sidus rajatava uushoonestusega.

Autoliiklusest eraldatuna on piki Emajõge võimalik liikuda kogu planeeringuala ulatuses.

Emajõe kaldapromenaadide väljaarendamisega ja ühendusvõimaluste paranemisega muutub jõeäärne liiklus atraktiivseks, mis aitab hajutada jalakäijaliiklust Riia tn – Turu tn – Vabaduse pst ristmiku ümbruses.

3.7.2 Jalgrattaliikluse taristu

Paralleelselt käesoleva liiklusskeemi koostamisega koostatakse Tartus jalgrattateede vajaduse uuringut, mille alusel kujundatakse jalgrattateede põhi- ja tugivõrgud. Nimetatud uuringu alusel täiendatakse põhiprojekti staadiumis ka liiklusskeemi aruande jalgrattaliikluse osa.

Jalgrattateed ja -rajad peavad tagama kiire ning ohutu liiklemise elamuvalade ja kesklinna vahel.

Jalgratta- ja jalgteede ristumiskohad ning jalakäijate sõidutee ületuskohad peavad olema korrastatud.

Linna tõmbekeskustesse ja huvipunktidesse (ühiskondlikud hooned, teenindusasutused, koolid, korterelamud jt) tuleb rajada varikatusega jalgrattaparklad ja -hoiukohad.

Uute hoonete planeerimisel ja projekteerimisel tuleb ette näha normikohased jalgrataste parkimis- ja hoiukohad krundil hoone mahus ning tagada välialal sobiva mahutavusega varikatusega hoiukohad jalgrataste lühiajaliseks parkimiseks.

Jalgrattateede, -radade ja -parklate rajamisel tuleb lähtuda kehtivas standardis EVS 843 „Linnatänavad” määratletud parameetritest ning nõuetest.

Jalgrattaliiklus võib väiksema liiklusega tänavatel kulgeda autoliiklusega ühisel teosal. Võimaluse korral tuleks kergliiklustee siiski tavaliiklusest eraldada.

Ühesuunalistel tänavatel on lubatud jalgratastega mõlemasuunaline liiklus.

Jalgrattaradade puhul tuleb paigutada fooristmikele nn stoppkastid.

Jalgratturitele luuakse paremad liikumisvõimalused kesklinnast elamupiirkondadesse ja akadeemilistesse linnakutesse.

Et siduda kesklinnas asuvad ülikooli õppe- ja majutushooned Näituse tänaval Maarjamõisa linnaosas paiknevate õppehoonetega, arendatakse välja K. E. von Baeri ja Näituse tänava ning Vabadussilla, Vabaduse pst, Kaarsilla, Uueturu tänava ja Vanemuise tänava suund. Viimati nimetatud ühendustee toimimiseks keelustatakse Vanemuise tänava ühel küljel parkimine ning rajatakse eraldi jalgrattarajad sõidu- ja kõnnitee vahele.

Jalgrattateid ja -radu kavandades lähtutakse tänava funktsioonist ning liikluskoormusest. Suurema koormusega tänavatel rajatakse eraldiseisvad jalgratta- ja jalgteed. Juurdepääsutänavatel toimub jalgrattaliiklus valdavalt autoteega samal teosal. Jalgrattarajad on kavandatud tänavatele, kus liikluskoormus on väiksem ja tänavaruumi laius võimaldab rajada jalgrattaraja sõidutee äärde.

Kesklinna rajatakse eri tüüpi (avatud, piiratud) turvalisi rattaparklaid avalikus linnaruumis ning varikatusega rattaparklaid asutuste, ettevõtete ja eluhoonete kruntidel (sh hoonesisesed).

Jalgrattaliikluse parkimise lahendamisel planeeringutes ja projektides tuleb lähtuda standardi EVS 843 „Linnatänavad” nõuetest, mis on ka kaalutusotsuse tegemise aluseks.

4 ENDISE TÄHTVERE VALLA TERRITOOORIUM

4.1 Planeeritavad teed ja sillad

Tartu põhjapoolne ümbersõidutee ja Tiksoja sild ning raudteeriste on olulisemad teeobjektid endise Tähtvere valla territooriumil, kus Maanteeamet kavandab Tartu linna läbiva liikluse vähendamiseks ühendada Tallinn-Tartu-Võru-Luhamaa (T2) põhimaantee üle Emajõe Jõhvi-Tartu-Valga (T3) põhimaantee. Nagu muudegi trassi planeeringute puhul on ka antud trassi (sh silla ja pealesõitude) asukoht kehtivates maakondlikes teema- ja üldplaneeringutes antud ligikaudsena.

Uue trassi asukoha valikul ja projekteerimisel kehtib nõue säilitada maksimaalselt Vorbuse maakondliku tasandi väärtuslikku maastikku ja puhkekohana aktiivses kasutuses olevat Emajõe-äärset rohevööndit. Üldplaneeringuga ei kavandata maantee liigi muutmist kõrvalmaanteedest valda läbivateks magistraalteedeks. Säästva ja tasakaalustatud arengu huvides ei tohi planeerida liikluse intensiivsuse suurenemist neile kõrvalmaanteedele, mille lähedusse on üldplaneeringuga kavandatud elamualad ja infrastruktuurid. Kergliiklus- ja jalgrattateed tuleb projekteerida maanteest haljasribaga eraldatuna või kasutades paralleelselt suurte maanteedega kulgevaid väikese liiklusintensiivsusega teid. Riigi kõrvalmaanteedega kaasajastamiseks tuleb need lähiajal planeerida kruuskattega teedest kõvakattega teedeks.

4.2 Planeeritavad kogujateed

Olemasolevate ja planeeritavate asumite teenindamiseks tuleb planeerida kogujateed, kui see osutub vajalikuks liiklusohutuse seisukohast. Piirkonda läbivad kaks suure liiklussagedusega maanteed: Tallinn – Tartu – Võru - Luhamaa ja Tartu – Viljandi - Kilingi-Nõmme maantee. Nimetatud maanteedelt on uute mahasõitude rajamine keelatud, kasutada tuleb olemasolevaid mahasõite. Tartu – Viljandi - Kilingi-Nõmme maantee äärde kavandatud elamupiirkondade väljaehitamisel tuleb liiklusohu vähendamiseks rajada Haage - Pihva lõigus kogujatee (detailplaneeringutega). Lisaks on otstarbekas kaaluda kogujateede rajamist:

- Tartu - Tiksoja maantee äärde 0,5 km linna piirist üldplaneeringuga
- Tartu - Tiksoja Palsa ja Sossi kinnistud detailplaneeringuga
- Tiksoja-Vorbuse 45 ja 46 kvartali vahel, siht üldplaneeringuga
- Tartu-Ilmatsalu-Rõhu Kandiküla äri- ja tootmisala detailplaneeringuga

Kogujateede rajamisega vähendatakse maha- ja pealesõitude paiknemise tihedust suure liiklussagedusega maanteedel, suunatakse liiklus väiksema liikluskoormusega teedele, vähendatakse ohtlike vasakpöörde arvu.

4.3 Planeeritavad juurdepääsuteed

Uute asumiteni rajatavad juurdepääsuteed on pigem erand kui reegel. Säästev areng suunab elamuehitust ja uusi hoonestusalasid väljakujunenud infrastruktuuriga piirkondadesse, mistõttu uusi juurdepääsuteid ulatuslikult ei planeerita.

Uute juurdepääsuteede rajamisega võib kaasneda üldise maakasutuse halvenemine, mille vältimiseks tuleb teed rajada olemasolevatele kasutuses põlluteedele, piki kraave või metsaservasid. Juurdepääsutee rajamisel tuleb jälgida ehitustehnilisi nõudeid, et tegevuse tulemusena ei rikutaks maaparandussüsteemi, mis võib viia maa liigniiskumiseni.

4.4 Planeeritavad kohalikud maanteed ja tänavad

Piirkonna kohalike teede võrk on hästi väljakujunenud. Kohalike maanteed ja tänavate kasutus peab olema avalik. Uute teede ja tänavate asukohad ja ehitustingimused määratakse detailplaneeringutega.

Kohalike teede kaitsevööndi laiuseks määratakse käesoleva planeeringuga **10 meetrit välimise sõiduraja välisservast**.

4.5 Planeeritavad kergliiklus- ja jalgrattateed

Ohutu liikluse huvides planeeritakse rajada jalgrattateid, mis ühendavad piirkonda Tartu linnaga ning külakeskuseid ja puhkepiirkondi. Tartu maakonnaplaneeringu teemaplaneering „Tartu linna lähialade ja linna vahelised territoriaalsed seosed“ näeb ette jalgrattamarsruuti, mis saab alguse Eurovelo marsruudist Jõhvi – Tartu - Valga maanteelt, kulgeb mööda Külitse - Haage maanteed, suundub põhja suunas Haage - Rahinge, Rähni - Rahinge ja Tiksoja - Vorbuse maanteed mööda ja suundub siis Vorbuse - Kardla teed mööda taas Tartu linna.

Jalgrattaga on läbitavad ka kõik olemasolevad ja planeeritavad matkarajad.

4.6 Bussiliiklus

Maaliinide bussiliiklus liinidel toimub Tartu - Ilmatsalu, Tartu - Haage ja Tartu – Tiksoja - Vorbuse ning Tartu – Vorbuse – Kärnise - Kardla liinidel, kus ühtlasi teenindati ühendusteele jäävaid asulaid. Rõhu asulat teenindavad Puhja ja Viljandisse sõitvad bussid.

Perspektiivne bussiliikluse tihendamine sõltub eelkõige vajadusest ja kasutajate rohkusest. Soovitava bussimarsruudi paikapanekul on lähtutud perspektiivsetest ja olemasolevatest elumupiirkondadest. **Ühistranspordi liikumistrajektor läbiks Suur-Emajõe-äärsed Tähtvere ja Vorbuse külad, kulgeks mööda Tiksoja - Vorbuse ja Rähni - Rahinge maanteed, sealt Haage - Rahinge maanteed mööda (teenindades Rahinge külakeskust ja paisjärve**

elamupiirkonda) Loku paisjärve elamupiirkonna suunas ning Tartu - Viljandi maanteed mööda (teenindades Haage küla ja Märja aleviku elanikke) Tartu linna tagasi. Maakonnaliinide arendamise teemal tehakse koostööd Tartumaa ühistranspordikeskusega.

5 LIIKLUSSKEEMI KOOSTAMISE JÄRGMISED ETAPID

5.1 Üldosa

Käesoleva aruande puhul on tegemist liiklusskeemi eskiisiga, mille peamiseks eesmärgiks oli olemasoleva olukorra kaardistamine, olemasoleva üldplaneeringu materjalide ülevaatamine, olemasolevate ja perspektiivsete tänavate ja teede liigi määramine. Töö käigus kanti skeemile kehtestatud detailplaneeringute järgi planeeritavad teed ja tänavad. Kehtiva üldplaneeringu liikluse seletuskirjale lisati endise Tähtvere valla üldplaneeringu seletuskirja liiklusealane osa. Vastavalt töövõtulepingule järgneb eskiisprojektile põhiprojekt.

5.2 Soovitused põhiprojekti koostamiseks

Liiklusskeemi koostamise järgmises etapis võetakse aluseks käesolev eskiisprojekt. Järgnevalt töö edasise etapid, millega tuleks arvestada põhiprojekti koostamisel:

1. Koostöös Tellijaga vaadata üle magistraaltänavate skeem ning vajadusel sisse viia vajalikud muudatused.
2. Koostöös Tellijaga üle vaadata perspektiivse maakasutuse kaart Tartu linna piires ning leida võimalikud perspektiivsete teede ja tänavate asukohad, mida veel ei ole ning kehtestatud detailplaneeringutega ei ole ka planeeritud.
3. Koostöös Tellijaga üle vaadata pakutud tänavate liigitus linnaosade ja külade kaupa.
4. Koostöös Tellijaga üle vaadata jalgrattateede võimalikud asukohad paralleelselt koostatava jalgrattateede analüüsi töö arenguga.
5. Kesklinna liiklusskeemi väljatöötamine koos kesklinna parkimisvööndi määramisega.
6. Võimalike avalike parklate ja /või Pargi ja Reisi süsteemi parklate asukohtade määramine.

Koostas: Kalle Muru