SELETUSKIRI

Viljandi linna Uue tänava liiklusskeemi eskiis lõigul Tallinna tänav kuni Allika tänav

Töö nr: P20036

I. ÜLDOSA

Käesolev eskiisprojekt kaardistab olemasoleva olukorra ja analüüsib võimalusi Uue tänava lõigul Tallinna tn – Allika tn liikluskorralduse parendamiseks, liiklusohutuse ning sõidumugavuse taseme tõstmiseks ja läbilaskvuse parandamiseks.

II. LÄHTEANDMED

Töö teostamisel on aluseks võetud:

- Viljandi linnavalitsuse tellimus ja projekti tehniline kirjeldus;
- Olevate katastriüksuste ja kinnistute piirid seisuga aprill 2020.a.;
- Maanteeameti Teeregistri kaardirakendus;
- Viljandi linn, Tallinna tänava uuendamise projekt – Tinter Projekt OÜ töö 35-16-TP;
- OÜ Reaalprojekt poolt koostatud geodeetiline alusplaan (aprill 2020, töö G20036);
- Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmed registreeritud liiklusõnnetuste kohta.

III. TÖÖ KIRJELDUS

Antud eskiisprojekti eesmärgiks on teha tänavalõik liiklejale paremini tajutavaks ja läbitavaks ning parandada seeläbi antud ristmiku liiklusohutust ning läbilaskvust. **NB! Käesolevas töös on vaadeldavat teelõiku käsitletud nii, et algus on Tallinna tn ristmikul ning lõpp Allika tänava ristmikul ehk vastu tegelikku sõidusuunda.** Sellest lähtuvalt kujunevad välja ka tänava vasak ja parem pool, mida tuleb töö lugemisel tähele panna.

IV. OLEMASOLEV OLUKORD

Tänavalõik asub Viljandi linnas vahemikus Tallinna tn ristmik kuni Allika tänava ristmik. Tänavalõigul on kehtestatud asulasisese liikluskorraldusega kiiruspiirang 50 km/h, lõiguti ka 40 km/h (alates Koidula tänavast kuni Kooli tänavani). Lõigul kuni Keskuse tänavani on liiklus kahesuunaline, edasi ühesuunaline suunaga tänava alguse poole. Lõigul paikneb 8 ristmikku. Eraldi vasakpöörderajad on lõigu algusest vaadates Ilmarise tn 1 (Bussijaama) parklasse ning lõigu lõpust vaadates Kesklinna kooli juurde, Keskuse tänavale ning Uus tn 4 (Centrumi) parklasse. Eraldi parempöörderada lõigu algusest vaadates puudub, kuna kogu liiklus suunatakse Keskuse tänavale, lõigu lõpust vaadates on eraldi parempöörderada Lembitu puiesteele. Alates Lembitu puiestee ristmikust on üle 8t veoautode liiklus keelatud. Kõrvalteedel on anna teed märgid, eraldi pöörderajad puuduvad. Lõigule jääb ka 2 bussipeatust vasakul Maramaa ja Kesklinna kool. Lisaks asub kohe lõigu algul maaliinide bussipeatus saabuvatele reisidele tänava vasakul küljel. Kergliiklejad liiguvad eraldi kõnniteedel, mis kulgevad vaheldumisi tänava vasakul ja paremal küljel ja on erineva laiuse ja seisukorraga. Tänavalõik on valgustatud.

Tänavalõigul on toimunud mitmed liiklusõnnetused. Kahjuks Teeregister ei paku infot raskete liiklusõnnetuste kohta linnades. Käesolevas töös toodud info on kogutud Eesti Liikluskindlustuse Fondi kaardirakendusest, mis pakub andmeid fondis registreeritud kergemate liiklusõnnetuste kohta. Selle info alusel on Uue tänava vaadeldaval lõigul toimunud liiklusõnnetusi järgnevalt:

Tallinna tänava ristmik – 18 õnnetust

Ilmarise tn ristmik – 11 õnnetust

Keskuse tn ristmik – 5 õnnetust

Maramaa tn ristmik – 13 õnnetust

Koidu tn ristmik – 0 õnnetust

Lembitu tn ristmik – 4 õnnetust

Uueveski tn ristmik - 4 õnnetust

Koidula – Kooli tn ristmik – 4 õnnetust

Allika tn ristmik – 4 õnnetust

Kooli ja Jakobsoni tänavate ristmik – 5 õnnetust.

V. PROBLEEMID JA VÕIMALIKUD LAHENDUSED

Probleem 1. Uue tänava – Tallinna tänava ristmik. Tipptunnil ei ole Uuelt tänavalt Tallinna tänavale pööramisel ristmiku läbilaskvus piisav, kusjuures järjekord tekib vasakpöördel Männimäe/kesklinna suunal, kuhu hetkel keerab üks sõidurada. Tallinna suunal on kaks sõidurada, kus sõidukeid eriti palju ei ole (vt. foto 1). Kuna alates Keskuse tänava ristmikust on üks sõidurada, siis ka Tallinna suunas pöörajad peavad ootama ühises reas, kuna ei pääse mööda vasakule pöörajate järjekorrast.

Foto 1 *OÜ Reaalprojekt*

Projekteerija poolt pakutud esialgne lahendus 1. Muuta sõiduradade arvu ja paiknemist Uuel tänaval nii, et tekiks kaks sõidurada alates Maramaa ja Lossi tänavate ristmikust kuni Tallinna tänava ristmikuni. Laienduse saab teha vasakpoolse teeäärse ala arvelt peale Uus tn 7a kinnistut (vt. foto 2). Parkimiskohad on võimalik kujundada tänava paremasse serva. Võimalusel kavandada ka Tallinna tänava ristmikul lahendus, kus Männimäe/kesklinna poole keeraks kaks sõidurada ja Tallinna suunal üks. Saaks lahendada olemasolevate sõiduradade arvel, kusjuures säiliks ka saabuvate busside bussipeatus Ilmarise tn 1 (Bussijaama) kinnistu kõrval. Sõiduradade tajumiseks

tuleks Uus tn 4 (Centrumi) kinnistu kõrval kaaluda portaali või konsooli paigaldamist sõidutee kohale, kus oleks infoviidad sõiduradadelt lähtuvate sihtkohtade ja -suundade kohta.

Koostöös Tellijaga valitud lõplik lahendus 1.

Kaks sõidurada rajatakse alates Keskuse tn ristmikust kuni Tallinna tänavani. Tallinna tänava ristmiku projektlahendust, sõiduradade arvu ja suundi, ei muudeta. Likvideeritakse ülekäik bussijaama parkla sissesõidu juurest ning rajatakse uus ülekäik koos teekitsendiga Keskuse tn ristmikule. Bussijaama parkla ja Uus tn 7 krundi vahele rajatakse bussipeatus, mis asendab nii olemasolevat saabuvate busside peatust bussijaama parkla kõrval, kui ka Maramaa bussipeatust Maramaa pst ristmikul. Teelõigul Keskuse tänavast Maramaa puiesteeni säilib parkimne sõidutee vasakus servas ning paremas servas haljasala ei kärbita ja puid ei likvideerita.

Foto 2 *OÜ Reaalprojekt*

Probleem 2. Maramaa bussipeatuse piirkonnas liiguvad kergliiklejad ootekoja ja ooteplatvormi vahelt läbi. Selline lahendus ei ole liiklusohutuse seisukohast turvaline, kuna kergliiklejad ei näe ootekojast väljuvaid inimesi ning vastupidi (vt. foto 3).

Lahendus 2. Laiendada ooteplatvormi sõidutee arvelt vähendades bussitasku laiuse normidekohaseks. Paigutada ootekoda piisava laiusega ooteplatvormi kõrvale ning suunata läbiv kergliiklus ootekoja tagant, vajadusel teiselt poolt puuderivi. Bussitasku mõõtmed kujundada vastavalt normidele (sh vähendada sügavust). Kuna kõrval asub vaba aja veetmise ala, kus on ruum ka jalgratturitele, siis on eeldatavasti tihedam kergliiklejate liiklus. Paremal pool tänavat on kõnnitee kitsam ning trepiastmetega hoonete uste juures, mistõttu jalgratturid suunataks vasakule poole teed kergliiklusteele. Tihedama kasutusega kergliiklustee kulgeks vasakul pool sõiduteed kuni Uueveski tänava ristmikuni. Uueveski ristmiku piirkonnas tuleb luua kergliiklejatele ohutu teeületamise võimalus ning edasi kulgeks põhiline kergliiklus kuni vaadeldava lõigu lõpuni sõiduteest paremal, kus on piisava laiusega kergliiklustee rajamiseks ruumi. Teisel pool sõiduteed rajatakse kõnniteed eelkõige kohalike elanike teenindamiseks.

Koostöös Tellijaga valitud lõplik lahendus 2.

Bussipeatus likvideeritakse ja viiakse üle eelmises punktis kirjeldatud asukohta.

Foto 3 *OÜ Reaalprojekt*

Probleem 3. **Kergliiklejate läbipääs Uus tn 19 ja Uus tn 19a kinnistute eest ei ole turvaline**. Uus tn 19 hoone ukseaste on väga pikalt välja ehitatud ning mõlema hoone ukse avamisel võib tekkida oht kergliiklejatele. (vt foto 4).

Lahendus 3. Kaaluda kergliiklustee uue katte tähistamist nii, et suunata jalgratturid (rulluisutajad, tasakaaluliikuri kasutajad, jalakäijad) uste trajektoorist eemale.

Foto 4 *OÜ Reaalprojekt*

Probleem 4. Lembitu puiesteelt ja Uueveski teelt tulijad, kel soov sõita Tartu suunal, saavad teostada ainult parempöörde ning tekitavad täiendava liikluskoormuse Uue tänava alguse osale, kus eriti tipptunnil on läbilaskvusega probleeme.

Lahendus 4. Muuta Uue tänava lõik Lembitu puiesteest kuni L. Koidula ja Kooli tänava ristmikuni kahesuunaliseks olemasoleva tänavamaa kinnistu arvelt. Liiklusohutuse tagamiseks tuleks

Lembitu tänava ristmik (vt foto 5) lahendada ohutussaarega lihtristmikuna ning Uueveski tee ristmikule (vt foto 6) kaaluda ringristmiku rajamist, mis rahustab liiklust ning võimaldab ohutult kõikides suundades pöördeid. Samuti võimaldab ringristmik ohutuma teeületuse kergliiklejatele, kuna sõidukite kiirused on madalamad. Ringristmiku rajamine eeldab maaeraldust C.R.Jakobsoni tn 51 kinnistult ohutu kergliiklustee mahutamiseks sõidutee kõrvale. L. Koidula ja Kooli tänavate ristmik (vt foto 7) lahendada ohutussaarega lihtristmikuna. Nimetatud lahendused vähendaks liiklussagedusi Uue tänava alguses. Tänavamaa ulatuses on võimalik säilitada ka osad parkimiskohad tänava paremas servas. Kesklinna kooli bussipeatuse lahendus on ohutu, kus läbiv kergliiklus liigub ootekoja tagant läbi. Bussitasku mõõtmed kujundada vastavalt normidele. Kahesuunalise liikluse korral tekib võimalus bussiliikluse muutmiseks nii, et Kesklinna kooli peatus paikneks mõlemal pool teed, kuid sellisel juhul tuleb lahendada kohalike elanike parkimise teema.

Koostöös Tellijaga valitud lõplik lahendus 4.

Kahesuunaliseks muudetakse teelõik Lembitu puiesteest Allika tänavani.

Foto 5 *OÜ Reaalprojekt*

Foto 6 *OÜ Reaalprojekt*

Foto 7 *OÜ Reaalprojekt*

Probleem 5. Täiendavalt tekkiv liikluskoormus Kooli tänaval ning võimalik läbilaskvuse probleem Kooli tn ja Jakobsoni tänava ristmikul (vt foto 8).

Foto 8 *OÜ Reaalprojekt*

Lahendus 5. Kuigi ristmik on kitsavõitu, siis tõenäoliselt summaarne liiklussagedus ristmikul ei suurene, kuna planeeritud kahesuunalise Uue tänava lõigu realiseerumisel liiguksid Kooli tänava kaudu sõidukid, mis muidu liiguksid kas Koidu, Lossi või Keskuse tänavate kaudu Jakobsoni tänavale ning sealtkaudu samale ristmikule. Täiendavat liiklussagedust Uue tänava ümberehitus ei tekitaks.

Koostöös Tellijaga valitud lõplik lahendus 5.

Ristmiku ülekoormatuse hajutamiseks muudetakse kahesuunaliseks teelõik Lembitu puiesteest Allika tänavani. Selle tulemusel saavad liiklejad kasutada Jakobsoni tänavale sõitmiseks lisaks Kooli tänavale ka Allika tänavat.

Probleem 6. Kaootiline parkimisharjumus Kooli ja Allika tänavate vahel. Hetkel saab parkida nii kinnistutel sissesõiduteel kui ka sõidutee ääres. Sõidutee ääres parkijad takistavad sissesõiduteelt sõiduteele reeglina tagurdavate sõidukite nähtavust (vt foto 9).

Lahendus 6. Muuta parkimiskorralduse lahendust. Näiteks võiks kaaluda iga kinnistu sissesõiduteele kahe sõiduki parkimisruumi ning paralleelselt sõiduteega parkimise keelata. Teemaa on piisavalt lai, et mahuksid läbiv sõidurada (koos kindlustatud peenardega), parkimiskohad risti sõiduteega ning kergliiklus- ja/või kõnniteed mõlemal pool sõiduteed veidi eemal aedadest-väravatest. Samuti on võimalik luua parkimiskohad valitud kohtadesse paralleelselt sõiduteega.

Foto 9 *OÜ Reaalprojekt*

Probleem 7. Nähtavusprobleem Allika tänava põhjapoolselt harult väljasõidul. Uus tn 41 hoone ning hekk (kinnistu piirides) varjavad Allika tänava põhjapoolselt lõigult tulijate nähtavust (vt foto 10).

Lahendus 7. Muuta olukord ohutumaks Uue tänava läbiva sõiduraja nihutamisega võimalikult paremale koos kitsenduse rajamisega ristmikule Uus tn 41 kinnitu ette, mis võimaldaks Allika

tänava põhjapoolse lõigu poolt tulijatel sõita ohutult ristmikule välja niikaugele, et võiks veenduda edasiste manöövrite (parempööre või ristmiku ületamine) ohutuses.

Foto 10 *OÜ Reaalprojekt*

Probleem 8. Olemasoleval tänaval ei pea mootorsõidukite juhid kinni kehtivatest kiirusepiirangutest.

Lahendus 8. Liikluse rahustamiseks on lahendatud Uueveski tee ristmik ringristmikuna ning Marama pst – Lossi tn ristmik ja Kooli tn ristmik on ette nähtud tõstetud ristmikena. Tõstedud ristmike pealesõiduosa geomeetrilised parameetrid peavad vastama projektkiirusele 40 km/h lähtudes Maanteeameti tüüplahendustest.

VI. KOKKUVÕTE

Ülaltoodud probleemid ja nende väljapakutud lahendusvariandid oleks otstarbekas üle vaadata paralleelselt eskiislahenduse joonise koostamisega. Objekti ülevaatus toimus 14. aprillil 2020.a. Eestis kehtiva eriolukorra ajal, kui liiklussagedused olid tavapärasest oluliselt madalamad.

Seetõttu ei ole teostatud liiklusuuringuid, kuna loendus annaks ebaõige pildi tegelikust liiklussagedusest vaadeldaval tänavalõigul.

Koostasid:

K. Muru

U. Audova

Aprill/juuli 2020.a.