



# **JALGSI JA JALGRATTAGA JUURDEPÄÄSETAVUSE JA OHUTUSE AUDITEERIMINE**

**Ropka linnaosa MoMa.BIZ ala**

**Töö koostaja:  
Tartu Linnavalitsus  
linnaplaneerimise ja maakorralduse osakond  
Liisa Unt  
Mati Raamat  
Peep Margus**

**Tartu 2013**

## 1. Sissejuhatus

Töö on koostatud olemasolevate geoarhiivi andmete ja välivaatluste põhjal. Lisaks on kasutatud projektide arhiivis leiduvat projektmaterjali ja 2012. koostatud jalgrattakaarti. Illustreerivad pildid seletuskirjas on avalikult kasutatavaid andmebaasidest (Google Street View, Maa-amet).

Välivaatlused on tehtud novembrist 2012. a kuni jaanuar 2013.

## 2. Analüüsi kokkuvõte ja tulemused

Ropka piirkonnale jalgsi ja jalgrattaga juurdepääsetavust võib hinnata rahuldavale tasemele. Suuremates liikumissuundades on ühendus olemas ning liikumisteede pidevust katkestavad mõningad üksikud lülid. Liiklustaristu rekonstrueerimine on toimunud komplekselt ja koos sõiduteede rekonstrueerimisega parandatakse ka kergliiklusteede olukorda (Sepa tn, Võru tn, Ringtee). Suurimaks miinuseks jalgsi liikumisel on pikad vahemaad (kvartalid on suured), mida aga saab vähemalt emotsionaalselt lühendada atraktiivse linnakeskkonna loomisega.

Ohutuse osas on puudujäägid peamiselt olemasolevate teede seisukorra (kate, äärekivid) osas ning suuremat töömahtu nõudvates sõlmedes (Sõpruse silla mahasõit, Turu tn - sadamaraudtee ristmik). Kergliiklusteed asuvad võimalusel eraldatuna sõiduteest (Turu tn, Tähe tn, Sepa tn, Ringtee, Võru tn) ning rekonstrueerimisel on rajatud täiendavat eraldavat kõrghaljastust (Võru tn). Ka on liikleja ohutuse seisukohalt halb, et kogu piirkond muutub pärast tööpäeva lõppu sisuliselt inimtühjaks.

Seletuskirjale lisatud kaardil on esitatud olemasolevad, toimivad ning rajamist/rekonstrueerimist vajavad teelõigud ning üksikobjektid. Et pikad teekonnad oleksid mugavamalt ja kergemalt läbitavad on soovitatav rajada haljastusega puhkekohtasid otsest tänavaliiklusest eraldatuna. Vajalik on ka esitatud põhivõrgule lisaks kergliiklusvõrgu tihendamise, mis looks võimaluse teekonna valikuks ja suurendaks üksikute objektide kättesaadavust. Ohutuse seisukohalt on oluline, et jalgratast oleks võimalik nii retke algus- kui lõpupunktis turvaliselt parkida. Alade planeerimisel ja rekonstrueerimisel on oluline jalgrattahoidjate kavandamine ja järelevalve nende rajamise osas.

Tänavate rekonstrueerimisel tuleb jätkata paralleelselt jalg- ja jalgrattateede ehitamise ja rekonstrueerimisega. Soovitatav on valminud projektlahendustele tellida eraldi liiklusohutusauditid. Ulatuslikemate detailplaneeringute menetlemisel piirkonnas on soovitatav kaaluda kvartalite liigendamist ja jagamist väiksemateks üksusteks ning piirkonna funktsioonide mitmekesistamiseks.

Ühendamiseks kahte suuremat kergliiklusteede kompleksi (Võru tn - Kesk tn ja Turu tänav) pakuvad töö koostajad välja täiendava ühenduse Tehase, Teguri ja Ropka tee kaudu, mis võimaldaks lisaks kiirematele ühendustele Ropka tööstusrajooniga ka head ühendust noortele mõeldud objektide vahel. Kesklinna ja Ülenurme ning Annelinna noortele avaneb võimalus ohutuks ühenduseks Forseliuse kooli ja staadioniga, Ropka ja Forseliuse parkidega ning Tähe noortekeskusega.

### 3. Ettepanekud

**Alad, mis vajavad terviklahendust on Sõpruse silla Karlova poolne mahasõit ning Turu tänava Teguri tänava ja sadamaraudtee ristmik.** Alade projekteerimisel tuleb pöörata suurt tähelepanu juba väljakujunenud ja võimalikele uutele jala- ja jalgrattamarsruutidele ning nende teenindamiseks sobiliku ja võimalikult ohutu infrastruktuuri kujundamisele. Kergliiklusteede ristumised sõiduteega lahendada alla lastud äärekiviga ning vaegliiklejatele ohutust pakkuvate materjalide või märgistusega. Juurdepääsud kruntidele kavandada kergliiklustee tasapinnas ning viia nende arv miinimumini. Liikluskorraldus peab olema ühemõtteliselt arusaadav ning ohutu. Projekteeritud keskkond peab looma eeldused seadusekuulekaks käitumiseks.



Joonis 1. Turu tn - Teguri tn ja sadamaraudtee ristmik. Puuduvad terviklahendused kergliiklusteede jaoks.

**Olemasolevad asfaldipurust kergliiklusteed** tuleb edaspidi rekonstrueerida asfaltkattega. Tagatud peab olema sademevee lahendus ning vajadusel äärekivid ja täiendav liikluskorraldus. Eristist tähelepanu tuleb pöörata kruntidele pääsudel ohutuse tagamisele.



Joonis 2. asfaldipuruga kaetud kergliiklustee Turu tn ääres

### Rekonstrueeritava kattega teelõigud

Vajalik on teede ülekate ning sobiva kalde andmine sademevee suunamiseks.

tänav	lõigu kirjeldus	ligikaudne maht m <sup>2</sup> (pikkus*laius)
<b>Turu tänav</b>	Aida tn - Rebase tn vasak kõnnitee	(770*3) 2310
	Aida tn - Jõe tn parem kõnnitee	(415*3) 1245
	Vaba tn - Tehase tn vasak kõnnitee	(450*3) 1350
	Sõpruse silla juurdepääs - Kuu tn parem kõnnitee	(80*2,5) 200
	Vaba tn - Tehase tn parem kõnnitee	(475*3) 1425
<b>Tähe tänav</b>	Tehase tn - ülekäigukoht parem kõnnitee	(75*3,6) 270
	Tehase tn - Teguri tn vasak kõnnitee	(160*3,25) 520
	Teguri tn - raudtee vasak kõnnitee	(125*3) 375
	raudtee - Ropka tn vasak kõnnitee	(120*2) 240
<b>Teguri tänav</b>	Tähe tn 98a pargiga külgnev kõnnitee	(90*2) 180
<b>Ropka tee</b>	Ropka tee 25 - Turu tn vasak kõnnitee	(300*3) 900



### Ehitatavad teelõigud

vajalik kergliiklustee rajamine koos katte, aluse ja äärekividega ning sademevee ärajuhtimine

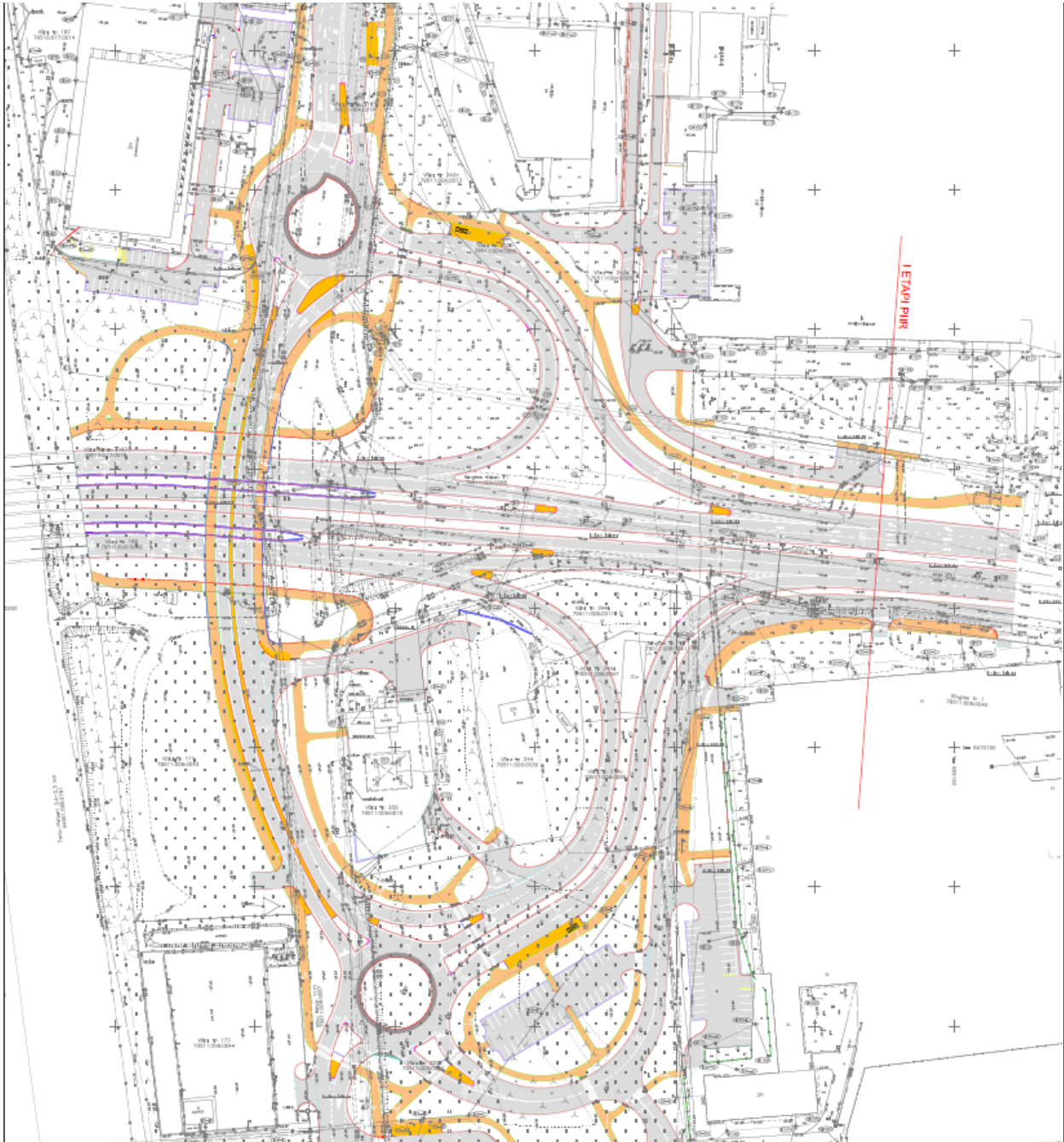
tänav	lõigu kirjeldus	ligikaudne maht m <sup>2</sup> (pikkus*laius)
Tehase tänav	Kesk tn - Tähe tn parem kergliiklustee	(390*3,5) 1365
Teguri tänav	Tähe 98a kuni Turu tn vasak kõnnitee	(520*2) 1040
Jalaka tänav	Aardla tn - Sepa tn vasak kõnnitee	(600*2) 1200
	Sepa tn - Ringtee vasak kõnnitee	(900*3) 2700
	Ringtee - linna piir vasak kõnnitee	(400*3,5) 1400
Ringtee	kogu pikkuses	realiseeritakse Ringtee ehituse käigus

Joonis 3. Ettepanek kergliiklustee rajamiseks (Tehase tänav lõigus Kesk tn - Tähe tn)





Joonis 4. Väljavõte Ringtee rekonstrueerimise projektist. Kollasega näidatud Võru tänava olemasoleva kergliiklustee ja rajatava Ringtee kergliiklustee sidumine



Ringtee tänava äärsel kuni Ihaste teeni ulatuva kergliiklustee rajamisega tekib Ropka piirkonna ühendus Annelinnast kesklinna viivate kergliiklusteedega. Selline ühendus võimaldab muuhulgas ka harrastussportlastele ohutu ja kiire marsruudi.

## Numbritega tähistatud väiksemad tööd

1.	Turu tn 18 krundi admin. hoone juurdepääs rekonstrueerida maksimaalselt 6,5m laiuseks ning kõnnitee tasapinda
2.	Turu tn 18 kaarhalli ja paadisilla juurdepääsul rekonstrueerida juurdepääs kõnnitee tasapinda või lasta äärekivid alla
3.	Turu tn ja Sõpruse silla ristmikul alla lasta äärekivid 2*3tk
4.	Turu tn ja Rebase tn ristmikul rekonstrueerida ohutussaared ning kõnnitee äärekivid alla lasta (14tk)
5.	Turu tn ja Sõbra tn ristmikul vajalik 2 äärekivi alla laskmine
6.	Turu tn ja Saekoja ristmikul vajalik 4 äärekivi alla laskmine
7.	Turu tn ja Purde tn ristmikul vajalik 4 äärekivi alla laskmine
8.	Turu tn ja Tehase tn ristmikul vajalik 8 äärekivi alla laskmine
9.	Tähe tn ja Teguri tn ristmikul on katte rekonstrueerimise käigus vajalik 2 äärekivi alla laskmine
10.	Tähe tn ja Ropka tn ristmikul vajalik 2 äärekivi alla laskmine
11.	Jalakäija ja jalgratturi teeületust tuleb suunata ülekäigurajale
12.	Turu tn ja Sepa tn ristmikul tuleb jalg- ja jalgrattateed omavahel siduda arvestades OÜ Smart Consulting tööd nr 12/070

Joonis 4. Osa töödest, mis on tähistatud nr 8 all (Turu tn - Tehase tn ristmikul on vajalik äärekivide alla laskmine

