

Arvamus bussijaama lahenduste kohta

(a) kas bussijaama saab keerata tagasi praegusesse asendisse

Selle esimese ülesande jaoks tegi linnaarhitekt Tõnis Arjus väikese joonise (allpool), kus ta on tõstnud busside seisunurka 45 kraadi peale ja nihutanud esimest bussipeatust Turu tänavale lähemale. Niimoodi on ta saanud 13 bussikohta. Kas seda on võimalik selliselt projekteerida?

Seda, kuidas lisatud joonis vastab busside tegelikele ja normatiivsetele ruumivajadustele ja kuidas see pärast seda läheb kokku hoone arhitektuurilise lahendusega, oskab paremini hinnata Elmo Jahhu, kes nendega seal platsil manööverdab.

Liiklusohutuse seisukohalt on nn “tagasipööratud bussijaamal” mitmeid liiklusohutuslikke miinuseid võrreldes eelnevalt koostatud lahendusega:

- juhul kui säilib olemasolev põhimõtteline liikluskord Sadama ja Kaluri tänaval (miks seda mõistlik muuta ei ole, on juttu allpool), läbivad bussid bussijaama pääsemiseks meie kenasti kitsaks tehtud kergliiklejate ületusradu kaks korda,
- kuidas tagatakse, et inimesed ei hakka bussipeatustest jalutama otse Taskusse (tagurdavate busside ala)?

Sellega kaasneb muidugi lisa teisi küsimusi:

(1) kas Kaluri tänav peaks olema ühesuunaline suunaga Soola poole, et võimaldada bussidel paremini jaama pääseda;

Sellisel juhul on Soola tänaval asuvatest peatustest ooteparklasse võimalik sõita ainult Turu tänava kaudu, mis suurendab Turu tn ristmike koormust (lisaks tekivad täiendavad lõikumised kergliiklejate ületusradadega). Samas on Soola tn äärsed peatused kõige sobivamad saabuvatele bussidele (ei toimu tagurdamist) ja seda just bussidele, mille liinid lõpevad Tartus (2/3 saabumistest).

- (2) kas Sadama tänavale tuleks tekitada üks lissõidurada spordihoone poolsete parkimisplatside arvelt ning muuta Sadama tänav kahe-suunaliseks;
- (3) kui Sadama tänavale lubada ka vasakpöört Turu tänavasse, tuleb ilmselt see ristmik ringi ehitada?

Juhul kui püüda Sadama tn Turu ja Kaluri tn vahelisele lõigule kujundada kahe-suunalist liiklust vasakpöörderadadega, siis on tegemist väga kergelt nn “iselukustuva” liiklusega. Arvestades kasutatavaid fooritsükleid, sulgeks juba teine buss (või kaks sõiduauto bussi järel), mis ootab pöört Sadama tänavalt Kaluri tänavale, otsesuuna liikluse Turu tn poolt ja viimased pöörjad võivad jääda Turu tänavale põiki. Analoogne on olukord ka vastassuunas.

Kui arvestada, et 1m laiune kergliiklustee osa jääks Turu 8 krundile, saaks otsesõidurajad ette näha ainult 3,3m laiused ja vasakpöörderajad 3m laiused.

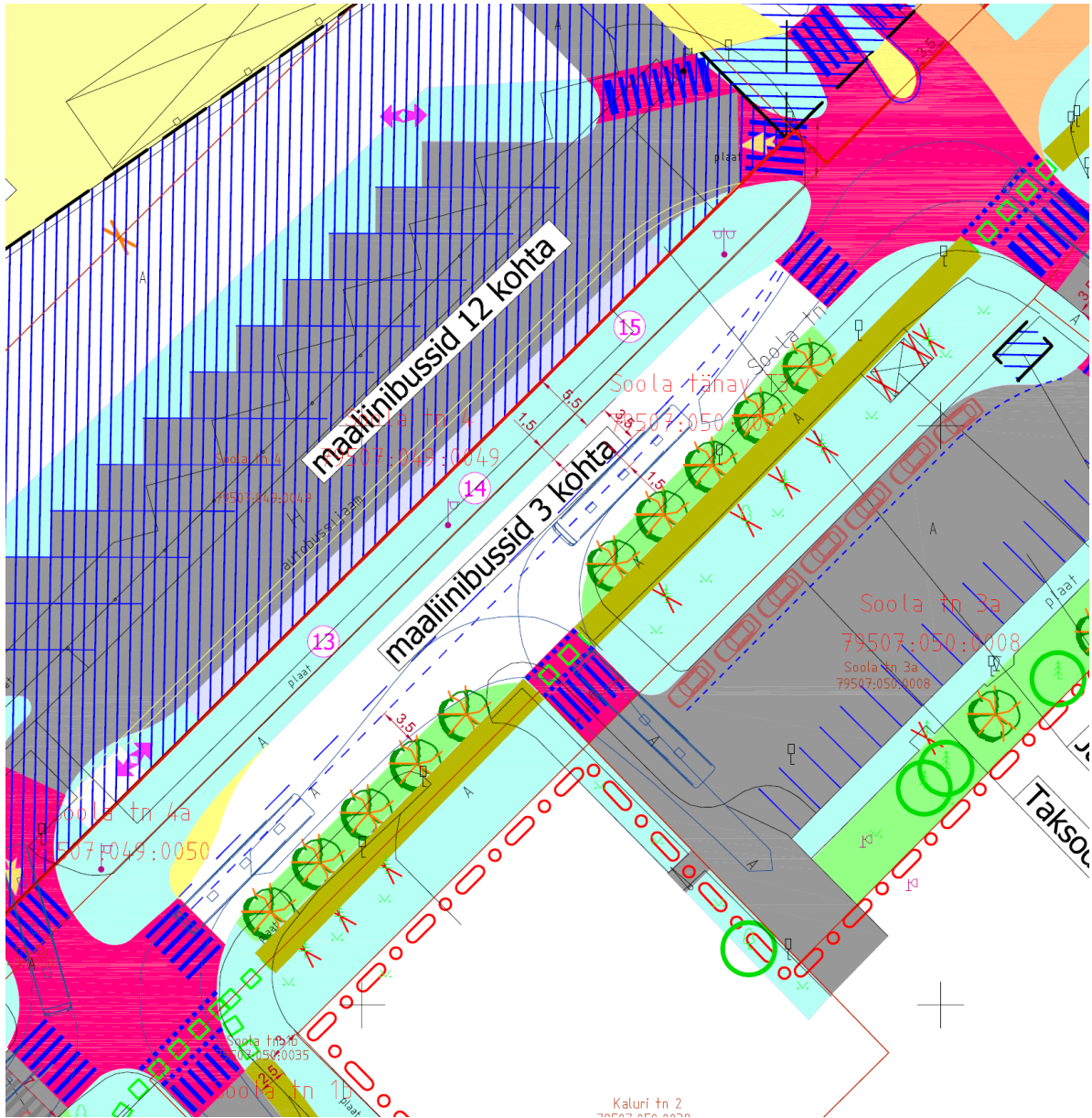
Samuti pikenevad Sadama tn kergliiklejate ületusradade pikkused, s.h. nn “kergliiklejate peamagistraalil”.



Minu hinnangul pole kirjeldatud Kaluri ja Sadama tn liikluskorralduse puhul võimalik läbilaskvusi tagada nii Sadama – Turu kui Sadama – Väike–Turu ristmikul (või tuleb ristmikke oluliselt laiendada) ja halveneks tunduvalt Turu tn fooride koordinatsioon (läbilaskvused). Kõiki läbilaskvusi tuleks kontrollida (modelleerida) koos kõigi piirkonda planeeritud objektide liiklusega, kust selguvad ka vajalikud Sadama tn ristmike ümberehituse vajadused

(b) kas bussijaama eest saaks ühe sõidurea ära võtta (Soola tänavale jääks siis Väike-Turu-Kaluri lõigus üks sõidurada ja busside peatus).

Pakutud on lahendusvariant, kus Soola tänaval bussijaama esisel alal on üks sõidurada, kuid bussitasku ja sõiduraja vahele jääks 1,5m laiune nn “turvariba”, mis suurendab ohutust pakside laadimisel bussi vasaku külje luukidest ja mida vajavad ka Tartu hotelli teenindavad bussid. Soola tänava bussijaama poolset kõnniteed on selle variandi puhul vaja laiendada 1,5m võrra.



Koostas:

Sulev Sannik

12.12.2013.