

Selgitus

1. Linnamajanduse osakond on tellinud projekti OÜlt Tinter-Projekt Turu tänava ja Ropka tee ristmiku rekonstrueerimiseks.

Linnavolikogu majanduskomisjoni tegi ettepaneku Turu tänava ja Ropka tee rekonstrueerimise projekt üle vaadata ja kaaluda teisi võimalusi ristmiku rekonstrueerimise lahendamiseks, rahanduskomisjon tegi ettepaneku tellida võrdluseks hinnang Turu tänava ja Ropka tee ristmiku lahenduse kohta ringristmikuna.

Linnamajanduse osakond tellis Liikluslahendus OÜlt vastava hinnangu. Liikluseksperdi hinnangul on eelistatud variant ristmiku lahendamine foorreguleeritavana. Eksperdi hinnang põhineb Turu tänava liiklussagedustel, sõiduradade arvul (suuremas osa neli sõidurada), ristmike vahekaugustel, koordineerimisvõimalustel, jalakäijate teeületuse ohutusel ning hinnangulistel erinevate ristmike rajamise ruumivajadustel.

Foorreguleeritaval ristmikul on väiksem ruumivajadus. Ka ringristmikuga lahenduses tuleb tagada läbiva kahe sõidurea olemasolu ning samuti ka pöördarjad. Lisaks tuleb tagada igale harule jalakäijatele ohutussaared. Ringristmikul peavad olema tagatud tagasipöörde sooritamise võimalused, mis omakorda suurendab sõiduradade laiust.

Tartu linna üldplaneeringu kohaselt on Turu tänav põhimagistraal ja Ropka tee jaotusmagistraal. Ristmiku harude liikluskoormused on erinevad. Piki Turu tänavat on liiklussagedus õhtusel tipptunnil mõlemas suunas kokku ca 1700 a/h. Ropka teel (Tähe tn poole) vastavalt ca 400 a/h. Liikluseksperdi läbilaskvusarvutused näitavad, et olulist vahet läbilaskvuste kasutustasemetel vahel fooriristmiku ja ringristmiku puhul ei ole

Projektlahendusega rajatakse bussipeatused ning vajalik on tagada jalakäijatele ohutu teeületuse võimalus. Foorreguleeritud ülekäigurada on liikluseksperdi hinnangul ohutum lahendus kui ringristmiku korral ilma foorita teeületus.

Foorilahenduse korral on võimalik liiklusvooge reguleerida ja anda eelis Turu tänava liiklusele. Ringristmiku puhul on kõikidest suundadest tulevad liiklejad võrdses seisus ja prioriteete anda ei saa. Kõrvaltänavate liiklus hakkab sel juhul määrama Turu tänava liiklust. Fooritsüklid korrigeeritakse vastavalt liiklussagedusele. Fooriga reguleeritav ristmik tagab paremad manöövrite sooritamise võimalused ja jalakäijatele tingimused ristmiku

ohutumaks ületamiseks. Ristmik seotakse kavandatava Turu tänava "roheline laine"ga.

Samuti on ringristmiku rajamisel võrreldes foorristmiku rajamisega suurem ehitusmaksumus. Suuremas mahus tuleb rajada sõidutee täiskonstruktsioone (alates muldkehast), kuna kavandatav liiklusala ulatuks suuremal määral väljapoole tänast liiklusala. Foorristmikuga lahenduse korral saab suuremal määral ära kasutada olemasolevat teemaa-ala. Foorristmiku puhul on foorisüsteemide rajamise eeldatavaks kuluks ca 100 000 eurot. Hinnanguliselt oleks täiendavate sõiduteekonstruktsioonide rajamise maksumus ringristmiku korral ca 150 000 eurot.

2. Linnavolikogu majanduskomisjon tegi ettepaneku kaaluda Inseneri tänava rekonstrueerimisel jalg- ja jalgrattatee rajamist ainult ühele poole tänavat.

Tänavalõiguga külgnevad kinnistute müügil on lähtunud kehtivast Ropka tööstuspargi detailplaneeringust, mille kohaselt peab mõlemal teepoolel olema tagatud kergliiklejate ja jalakäijate liiklemise võimalused. Kinnistud ostnud ettevõtjatel on tekkinud õigustatud ootus, et kõnniteed rajatakse vastavalt planeeringus kavandatule.

Kõnealune Inseneri tänava lõik osa tulevikus rajatavast terviklikust tööstuspargi teedevõrgust, mille kohaselt tekib lisaks juurdepääsudele ka ühtne ning sidus jalg- ja jalgrattateede võrgustik.

Jalg- ja jalgrattateede rajamine kogu tänava rekonstrueerimistöde mahus on soodsam kui nende võimalik rajamine hilisema eraldi hankega. Kõnealuse jalgteede rajamise ehitusmaksumus on hinnanguliselt ca 15 000 eurot. Väiksemamahuliste tööde eraldi tellimisel on kogemuslikult hinnad vähemalt 20% kallimad kui tööde teostamisel suuremate ehitustööde mahus.