



LIIKLUSOHUTUSE AUDITEERIMINE

Tartu POP-UP rattaradade projekt

Töö nr: 2022-T060

**AUDITEERIMISE ETAPP: etapp II tööprojekti
auditeerimine**

ARUANNE

Aruanne on koostatud Tartu linnavalitsuse tellimusel

Tallinn 2022

Sisukord

Sissejuhatus	3
1 Üldine informatsioon.....	4
1.1 Ehitusprojekt / objekt	4
1.2 Auditeerija.....	4
1.3 Eelnevalt teostatud auditeerimised	4
2 Kirjeldus	4
2.1 Olemasolev olukord	4
2.2 Kavandatud lahendus	4
3 Auditi teemad	5
3.1 Põhiprojekti staadium	5
4 Riskide hindamise skaala	5
5 Auditeeritava projekti/objekti skeem	6
6 Tuvastatud probleemid, arvamused probleemide lahenduste osas.....	8
7 Muud audiitori poolt esitatud tähelepanekud	22
8 Audiitorile esitatud lähtematerjalide loetelu	22
9 Audiitori kinnitus	23

Sissejuhatus

Auditeerimine on mõeldud tee projekteerimis- ja ehitusprotsessis tehtud liiklusohutust mõjutavate lahenduste sõltumatuks liiklusohutusalaselt hindamiseks, lähtudes tegelikust liiklusohutuse alasest kogemusest, arvestades liiklusõnnetuste tekkimise asjaolusid ja teadmisi ning analoogsete lahenduste tulemusi, samuti teiste riikide liiklusohutuse alaseid uurimistulemusi ja praktikat, eesmärgiga viia liiklusõnnetuste arv ja nende raskusaste miinimumini.

Põhiprojekti auditeerimise käigus käsitletakse eelneva etapi (eelprojekti) auditeerimise teemasid juhtudel, kui:

- auditeeritava lahenduse osas puudub eelprojekt;
- auditeeritava lahenduse osas on koostatud eelprojekt, kuid seda ei ole auditeeritud;
- eelprojekti lahenduse auditeerimisest on möödunud rohkem kui viis aastat;
- põhiprojektiga on muudetud eelprojekti lahendust või nähakse ette eelprojekti etapiviisiline realiseerimine.

Tee liikluseks avamisele eelnev auditeerimine tehakse pärast teetööde vastuvõtmist ja enne tee liikluseks avamist. Kui tee avatakse liikluseks etapi kaupa, siis tehakse auditeerimine vastavalt tee avamise etappidele.

Kuu aja möödumisel tee kasutusele võtmisest (ehitusaegse liikluskorralduse eemaldamist) teeb audiitor kohapealse vaatluse, kuidas liiklejad tegelikult teed kasutavad, analüüsides ka eelmiste projekteerimise etappide liiklusohutuse auditites välja toodud probleeme.

Auditeerimise eesmärk ei ole hinnata mõjusid liiklust iseloomustavatele parameetritele, nagu näiteks läbilaskvus, kui need ei ole seotud liiklusohutusega.

1 Üldine informatsioon

1.1 Ehitusprojekt / objekt

Projekt/objekt:	Tartu pop-up rattarajad
Projekti koostaja:	Ramudden OÜ
Töö nr:	RBL220324-1
Projekti/objekti vastutav isik:	M. Küla
Tellijä esindaja:	Martin Nelis

1.2 Auditeerija

Töövõtja nimi:	ViaVelo OÜ
Töö nr:	2022-T060
Audiitor:	Reigo Ude, kutsetunnistus 155622 17.04.2020, liiklusohutuse auditi tegemine
Kaasatud eksperdid nende pädevus ja ülesanded:	Roland Mäe, liiklusohutuse audiitor, probleemide tuvastamine; Margus Nigol, liiklusohutuse audiitor, probleemide tuvastamine, aruande koostamine
Auditeerimise etapp:	II etapp – põhiprojekti liiklusohutuse audit
Töö teostamise aeg:	07.06.2022-14.06.2022
Välitööde teostamise aeg:	-

1.3 Eelnevalt teostatud auditeerimised

Auditeerimise etapp:	Ei ole
Töövõtja:	
Töö nr:	
Audiitor:	
Kaasatud eksperdid nende pädevus ja ülesanded:	

2 Kirjeldus

2.1 Olemasolev olukord

Tegemist on Tartu linna kesklinna läbiva marsruudiga, mis kulgeb mööda Riia mnt-d ja Vabaduse pst-d. Riia mnt lõik on jaotusmagistraali pikendus Tartu kesklinna piirkonnas, mida võiks käsitleda kui juurdepääsu ning Vabaduse pst on samuti juurdepääsu funktsiooniga kesklinna tänav. Praegusel hetkel on need tänavad kujundatud suhteliselt autokeskselt ning suur osa Tartu linna liiklust läbib kesklinna just neid tänavaid pidi.

Riia mnt on üldiselt 2+2 sõidurajaga tänav, mille ääres on kõnniteed ning jalgratta- ja jalgteed. Vabaduse pst on osaliselt mitmerajaline ning muus osas 1+1 sõidurajaga ja parkimise rajaga tänav. Jalakäijate ja jalgratturite jaoks on ruum sõidutee kõrval.

2.2 Kavandatud lahendus

Projektiga on ette nähtud rajada praegusele sõiduteele jalgrattarajad nii, et vähendatakse mootorsõidukitele mõeldud sõiduradade arvu ning eraldatakse jalgrattarada püsttähistega. Alles

jäävad bussipeatused, mille juures jalgratturite ja bussikasutajate ristumine on lahendatud uudsel moel.

3 Auditi teemad

3.1 Põhiprojekti staadium

Auditi teemad	Teema osas probleemi ei tuvastatud	Probleem nr
Asendiplaan		1, 2, 5, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14
Liiklusmärgid ja teemärgised, sealhulgas teekattemärgised ja püstmärgised		3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14
Valgustatud teede ja ristmike valgustus	Ei tuvastatud	
Teerajatised		3, 7, 10, 11
Tee keskkond, sealhulgas haljastus, taimestik, püsivad takistused		6, 10, 12
Teeäärsed püsitahtsused		11, 12
Turvaliste parklate olemasolu		14
Jalakäijate ja jalgratturite liiklemisvõimalused		2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14
Teepiirdesüsteemide kasutajasõbralikuks kohandamine	Ei tuvastatud	

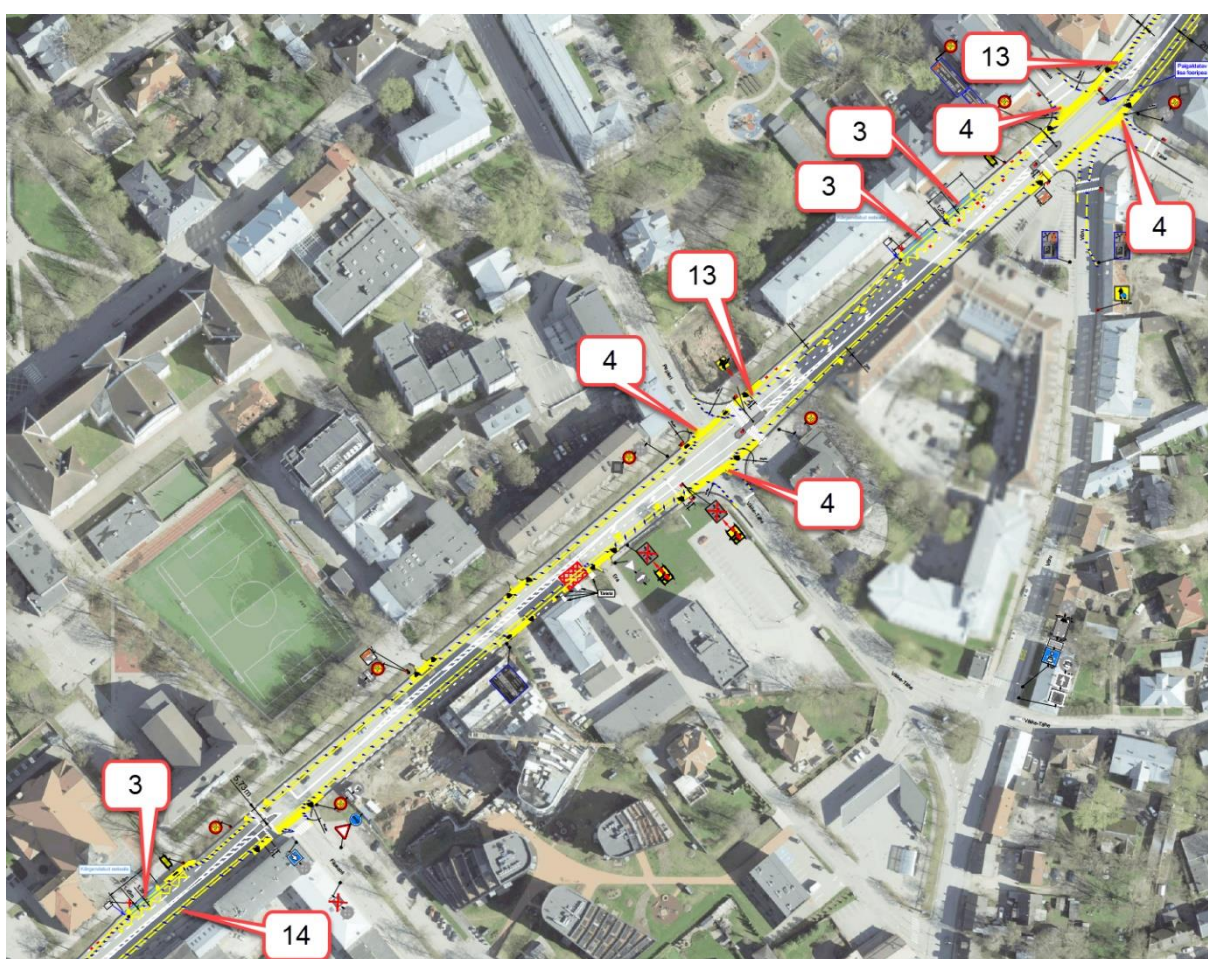
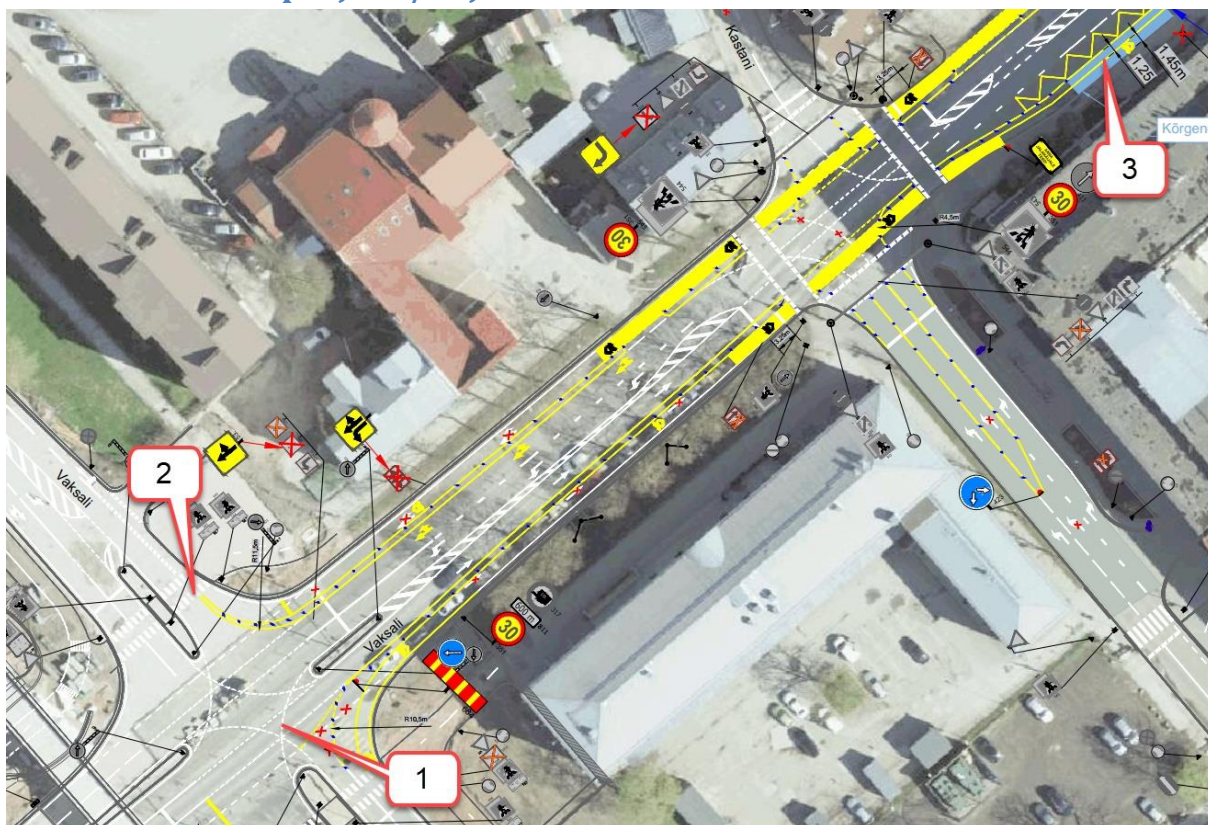
4 Riskide hindamise skaala

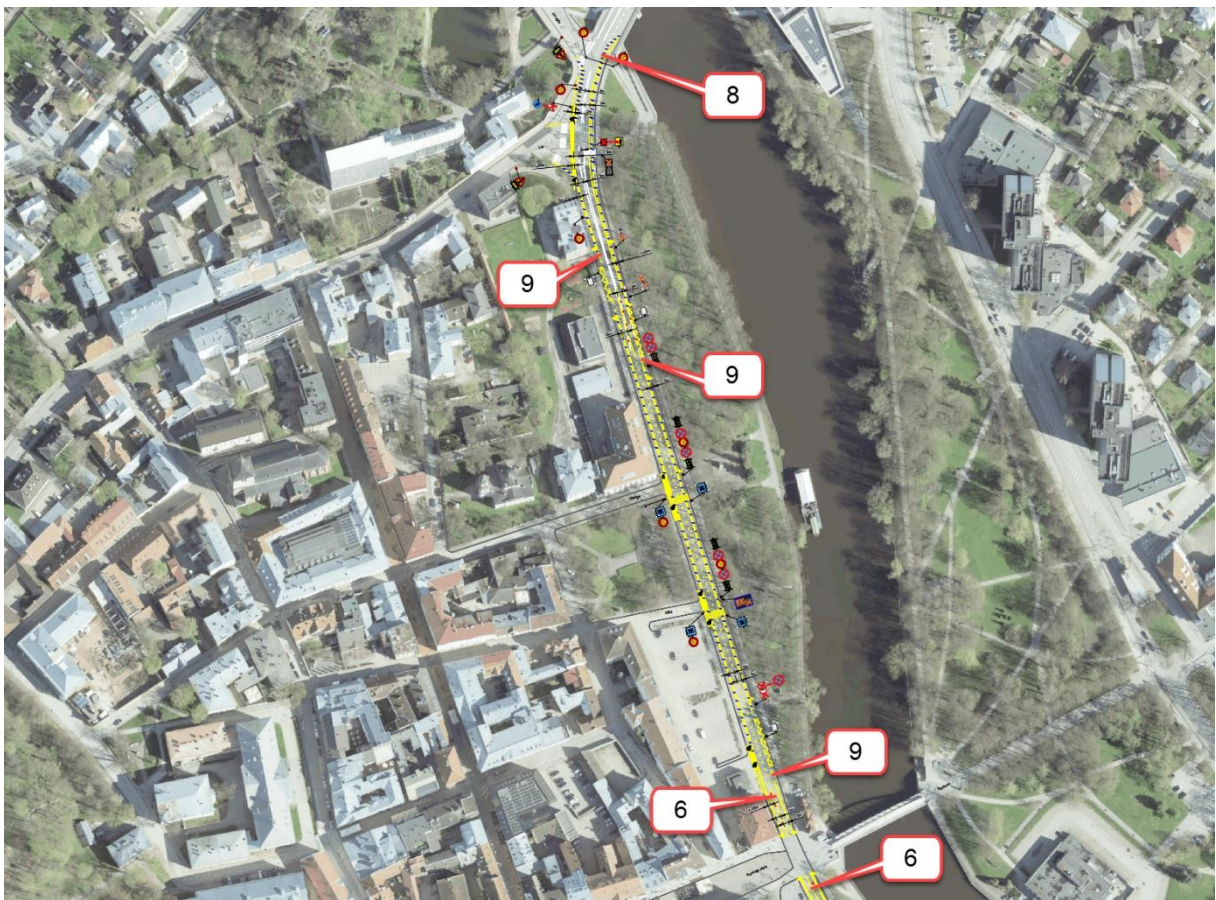
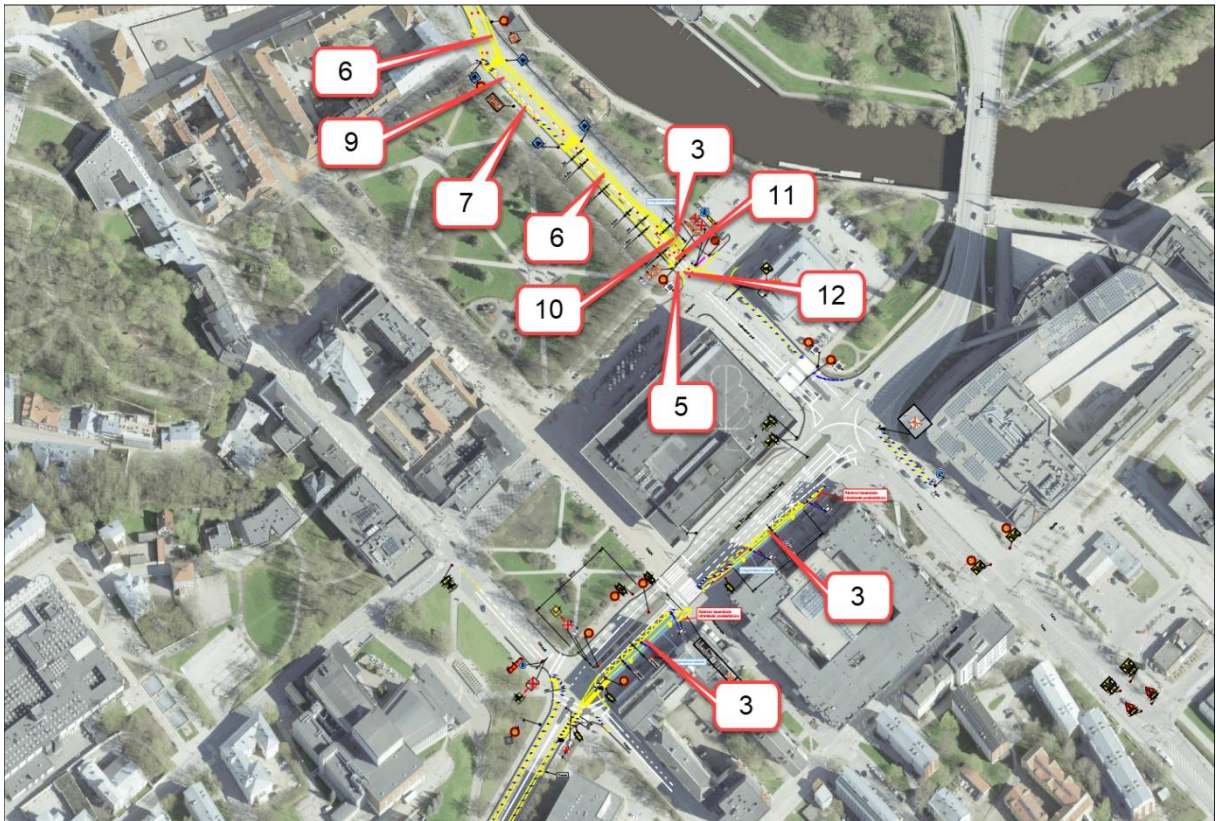
Riski tasemete määramisel on lähtutud käesolevas tabelis toodust. Iga tuvastatud probleemi osas on hinnatud selle riski taset ning esitatud detailsem riski sisu kirjeldus.

TÖENÄOSUS	KOOD	TAGAJÄRG / RISKI TASE			
		Varakahju	Vigastatu (kerge)	Vigastatu (raske)	Hukkunu
		A	B	C	D
> 1 1 aasta jooksul	1	4	8	12	16
1 1...4 aasta jooksul	2	3	6	9	12
1 5...10 aasta jooksul	3	2	4	6	8
< 1 10 aasta jooksul	4	1	2	3	4

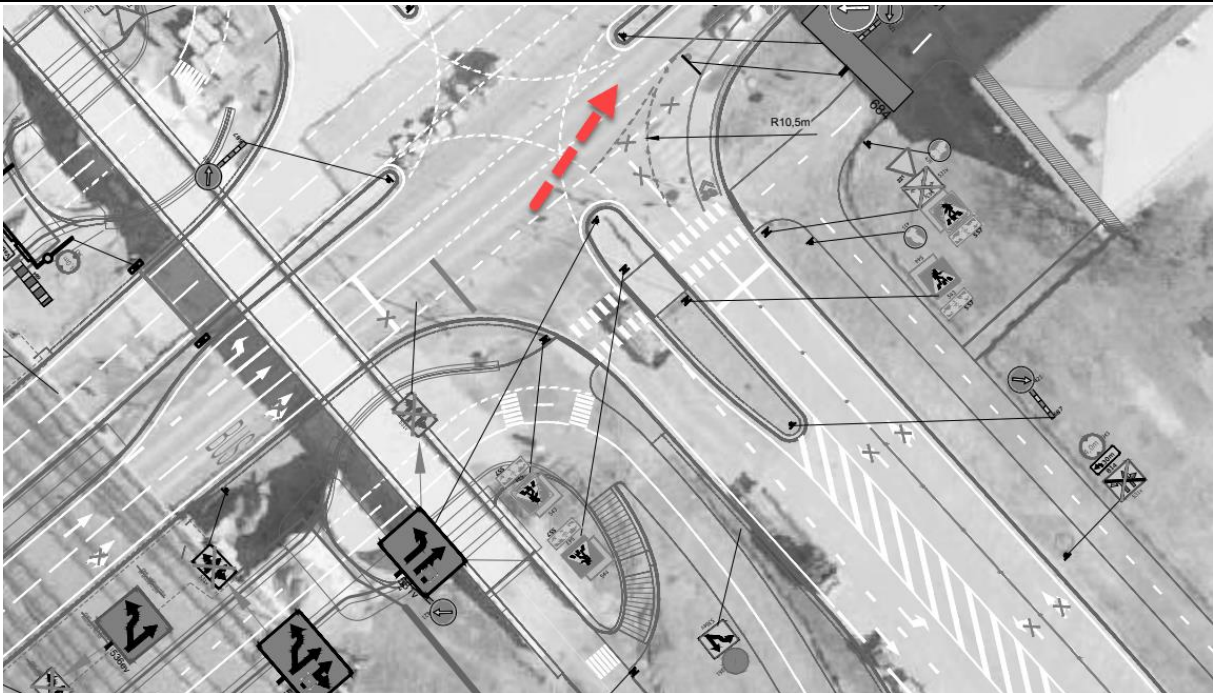
MADAL	KESKMINE	KÕRGE	VÄGA KÕRGE
-------	----------	-------	------------


5 Auditeeritava projekti/objekti skeem



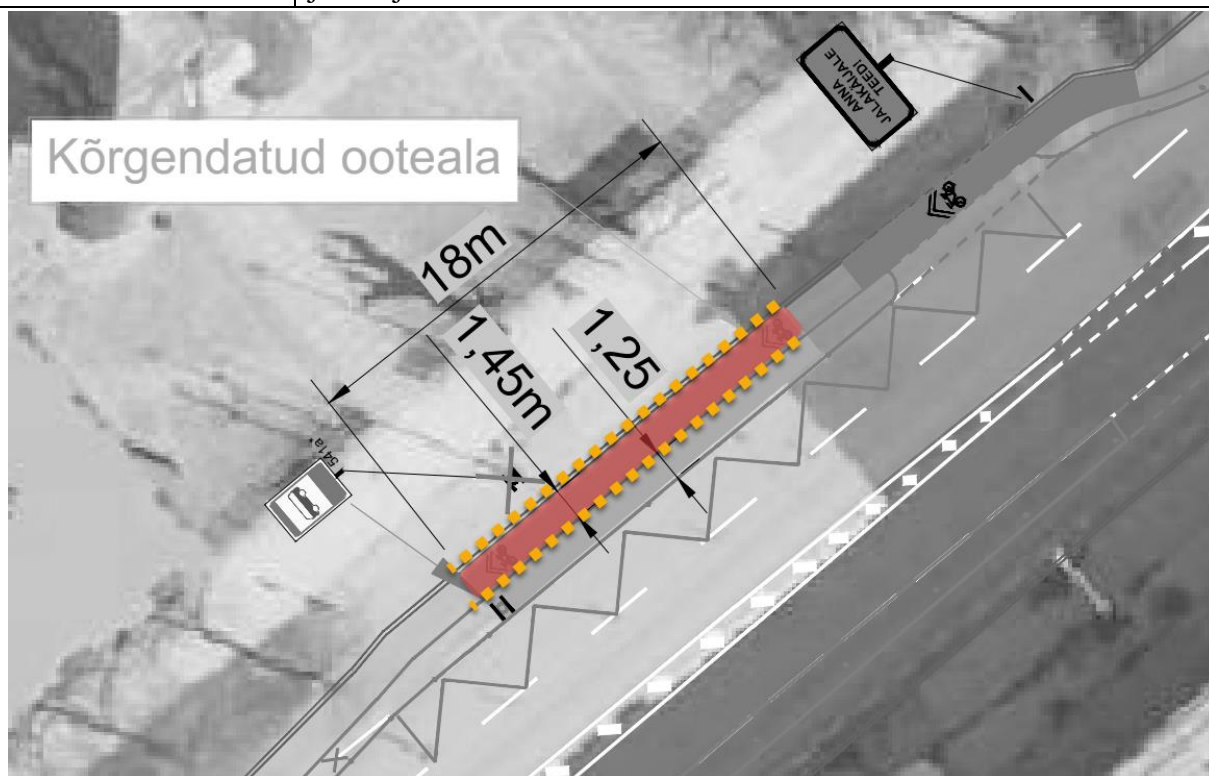


6 Tuvastatud probleemid, arvamused probleemide lahenduste osas


Probleem nr:	1	Asukoht (PK/km):	Riia tn ja Vaksali tn ristmik
Probleemi kirjeldus:	Buss peab reastuma otse liikuvate sõidukite ritta.		
Risk:	A2/3		
Riski selgitus:	Sõiduradade arvu vähendamise tõttu on liiklustihedus ühe raja kohta suurem kui tavaliselt ning tiptunnil on tõenäoline, et bussil tekib raskusi sõidukite tihedasse ritta otsesõidurajale reastuda. Võivad tekkida külgkokkupõrked.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	<div>1. Foorilahenduse puhul lisada ühistranspordi foor, mis laseb ühistranspordi mõni sekund varem ristmikule.</div> <div>2. Lisada teavitus sõidukijuhtide teeandmiseks ühissõidukile.</div>		
Risk:	<div>1. A4/1</div> <div>2. A3/2</div>		
Riski selgitus:	<div>1. Ühissõiduk jõuab reastuda sõidukite ette konfliktita.</div> <div>2. Ühissõidukile antakse lihtsamini teed ümberreastumiseks, kuid konflikt reastumisel säilib.</div>		

Probleem nr:	2	Asukoht (PK/km):	Vaksali tn ja Riia tn ristmik
Probleemi kirjeldus:	Jalgrattur suunatakse teed ületama nii, et ta peab vaatama selja taha, et näha lähenevat sõidukit.		
Risk:	C3/6		
Riski selgitus:	Jalgratturi teeületuse koht asub teest eemal ning sinna jõudmiseks peab rattur Riia tn pidi kulgevalt rattarajalt pöörama ennast Vaksali tn-ga pikisuunaliseks, mis raskendab tal näha Riia tn poolt tulevat sõidukit. Samuti võib olla ka mootorsõidukijuhile ebaselge teeandmise vajadus, kuna jalgrattur paigutub liigub piki Vaksali tn ning mootorsõidukijuhile ei pruugi olla selge, kas jalgrattur soovib ületada Vaksali tn või mitte.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Paigaldada hoiatusmärk Riia tn-lt tulevatele juhtidele infoga, et jalgratturid ületavad teed ning teeandmise kohustusest.		
Risk:	B3/4		
Riski selgitus:	Riia tn-lt Vaksali tn-le suunduv mootorsõidukijuht on informeeritud võimalikust teed ületavate jalgratturist.		

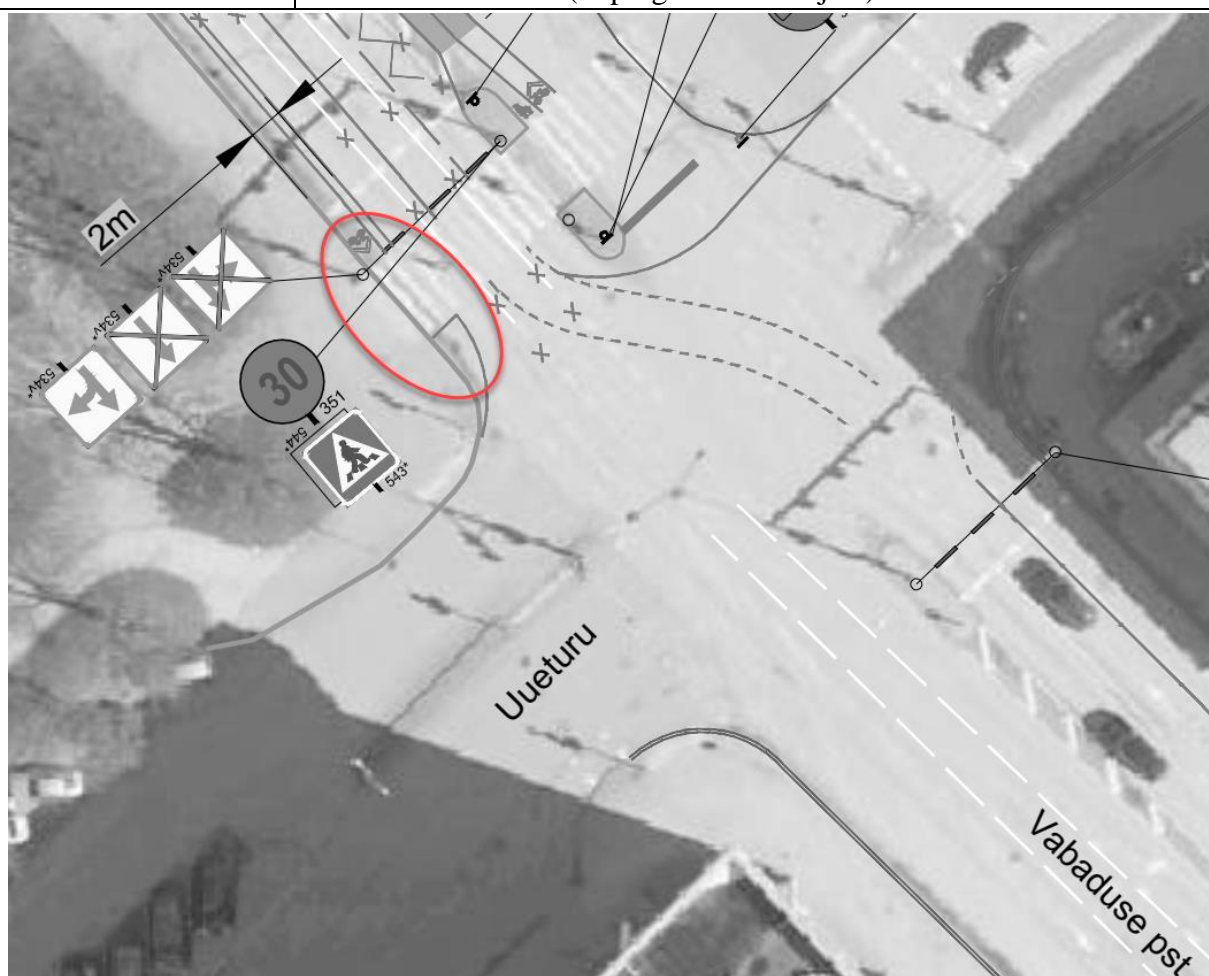
Probleem nr:	3	Asukoht (PK/km):	Ühistranspordipeatused
Probleemi kirjeldus:	Bussist väljuvad sõitjad astuvad jalgrattarajale.		
Risk:	C3/6		
Riski selgitus:	Bussist väljuv sõitja ei ole informeeritud, et väljumisel on tal suhteliselt kitsas ala enne jalgrattarada. Kuigi jalgratturile on antud info tee andmiseks jalakäijale, peaks ohust olema informeeritud ka bussist väljuja. Samuti on tähistus ja info vajalik kõnniteelt bussi peale suunduvale jalakäijale.		



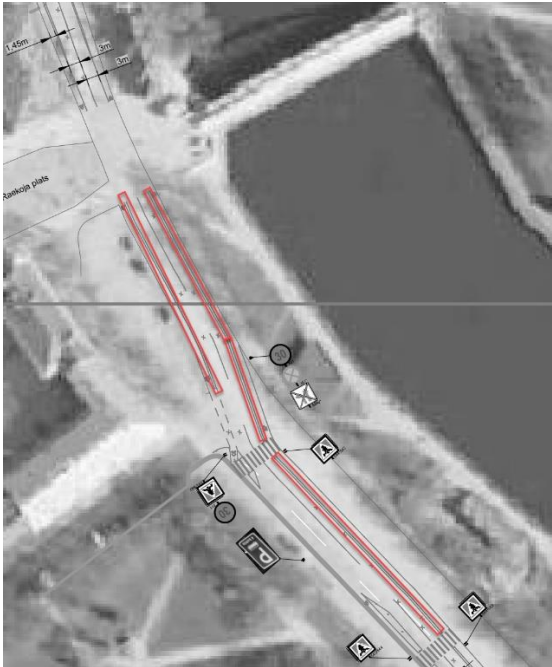
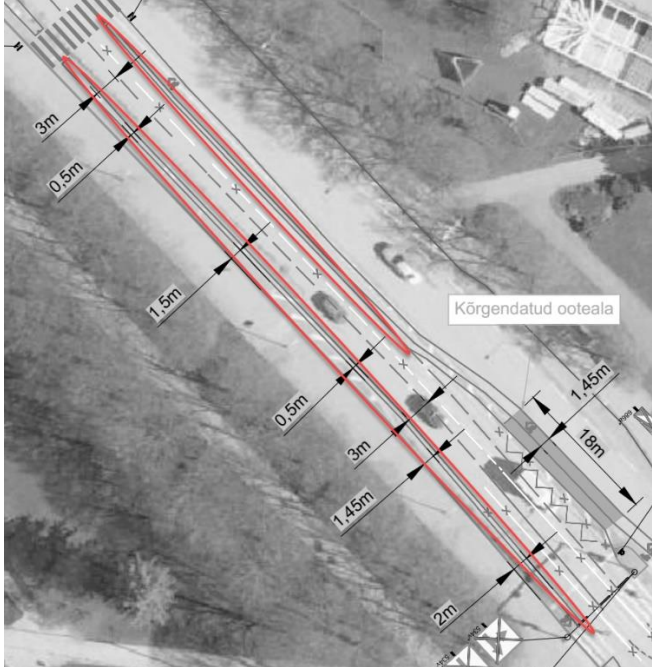
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Märgistada kõrgendatud ootealal jalgrattarada teise värviga ning eraldada jalgrattarada ja ooteala omavahel joonega
Risk:	C4/3
Riski selgitus:	Bussi pealt tulija ja bussi peale mineja on teadlikud jalgrattarajast ning oskavad hoiduda võimaliku ohu eest.

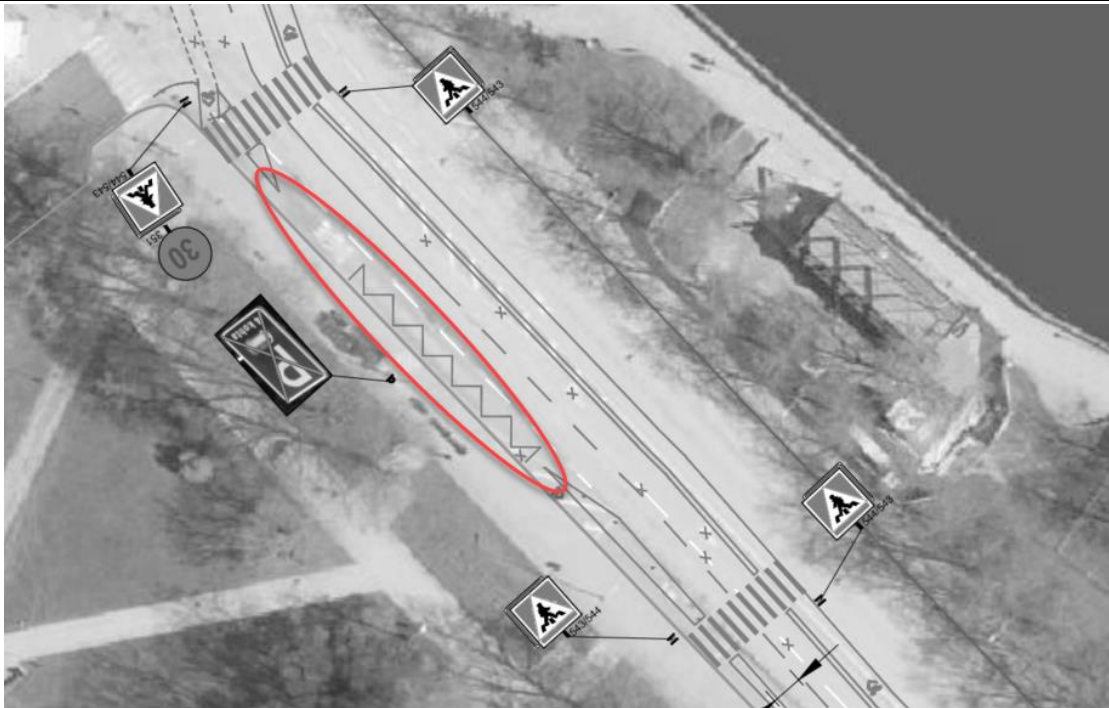
Probleem nr:	4	Asukoht (PK/km):	Pepleri tn, Väike-Tähe tn, Akadeemia tn, Tähe tn jne
Probleemi kirjeldus:	Jalgratta vasakpöörde kastis on fooriristmikul teemärgis 943 („Teeandekoht“).		
Risk:	C2/9		
Riski selgitus:	Jalgrattur võib ekslikult arvata, et ta võib ilma lubava foorituleta teed ületada kuna ta asub fooritulest eespool ning märgistus on „Teeandekoht“.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Kasutada märgistuse 943 asemel stoppjoone märgist 941.		
Risk:	C3/6		
Riski selgitus:	Jalgratturile on selgem, et ta peab ootama stoppjoone taga foori lubavat tuld.		

Probleem nr:	5	Asukoht (PK/km):	Uueturu tn ja Vabaduse pst ristmik
Probleemi kirjeldus:	Jalgrattarada lõppeb hoiatamata ära ilma edasiste liikumissuundade juhisteta.		
Risk:	C4/3		
Riski selgitus:	Jalgrattarada on lõpetatud märgistatud saarega, mis nagu ei lubaks jalgratturil otse edasi sõita. Jalgrattur ei pruugi teada pargi kõrvalt kulgevast jalgrattateest ja/või soovib sõita otse piki Vabaduse puiesteed. Samas on jalgratturil õigus kasutada sõitmiseks ka sõiduteed. Jalgrattur võib saare tõttu sattuda segadusse liikluskorralduse mõttest ning teha ootamatu manöövri (nt põigata kõrvalrajale).		




Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Paigutada raja lõppemisel eelnevalt viit jalgratta sihtkohtadega, mis näitaks, kust kuhu jalgrattur sõita saab. Samuti eemaldada eksitav märgistatud saar. Viimase asemele võiks soovitavalt märgistada suunanooled.
Risk:	B4/2
Riski selgitus:	Jalgrattur mõistab paremini liikluskorraldust ja saab teha otsuse enne ristmikule jõudmist ning käituda ristmikul ootuspäraselt ka teistele liiklejatele.


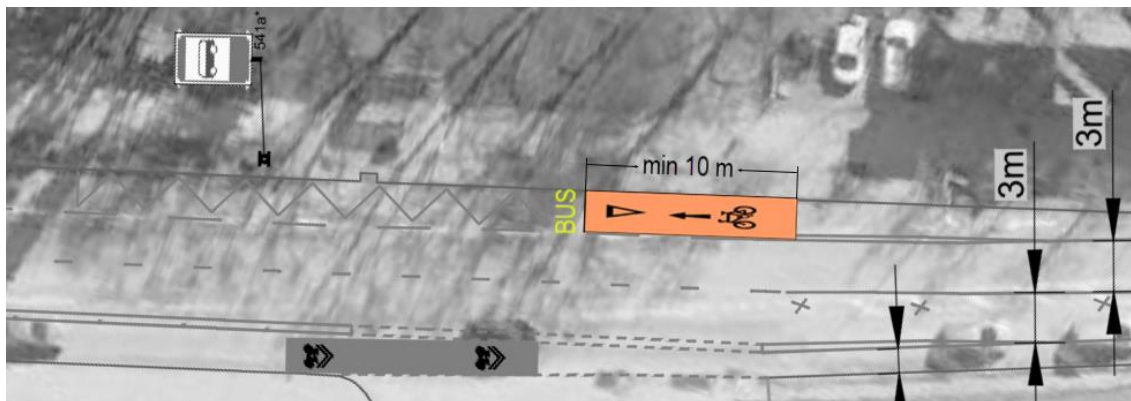
Probleem nr:	6	Asukoht (PK/km):	Vabaduse pst
Probleemi kirjeldus:	Puuduvad jalgrattarada ja sõidurada eraldavad püstmärgised.		
Risk:	C4/3		
Riski selgitus:	Kuna mujal on eraldavad püstmärgised olemas, siis võib liiklejale jääda mulje, et antud kohas on liikluskorraldus kuidagi teistsugune ning sõidukid võivad kalduda kõrval olevale rajale, mille tulemusel võib toimuda liiklusõnnetus. Liiatigi kui ruum on sõidukite jaoks kitsam.		
<div></div>			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Kavandada püstmärgised ka puuduvatesse kohtadesse radade eraldamiseks.		
Risk:	B4/2		
Riski selgitus:	Jalgrattarada ja sõidurada on üksteisest püstmärgisega eraldatud ning sõidukid ei kaldu kõrvalolevale rajale. Kokkupõrkeoht on väiksem.		

Probleem nr:	7	Asukoht (PK/km):	Vabaduse pst
Probleemi kirjeldus:	Ühistranspordipeatuse lahendus on erinev teistest ühistranspordipeatustest.		
Risk:	C4/3		
Riski selgitus:	Erinevad lahendused ühistranspordi peatuste puhul võivad liiklejat segadusse viia käitumise osas, mida temalt oodatakse ühistranspordipeatusele lähenedes.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Kuna ruumi tänavaristlõikes on, siis võiks lahendusena kasutada sarnast lahendust, mis mujal – kõrgendatud ootealaga ja eraldatud jalgrattarajaga lahendus.		
Risk:	B4/2		
Riski selgitus:	Liikleja jaoks on käitumismudel selgem ning lahendus on ohutum.		

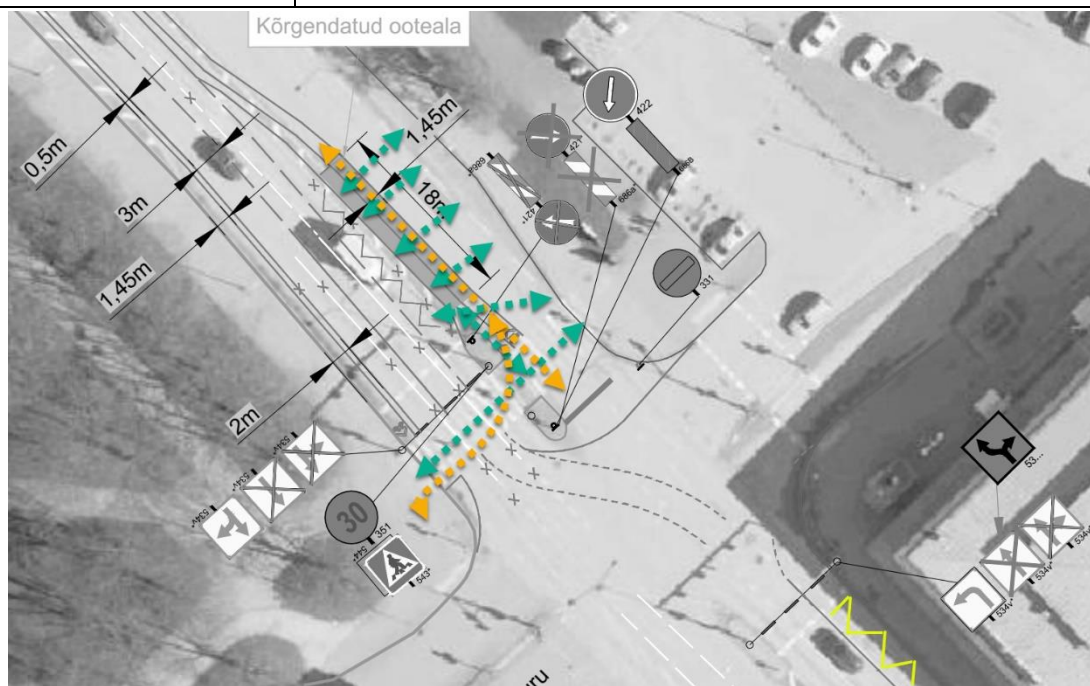
Probleem nr:	8	Asukoht (PK/km):	Vabaduse pst ja Emajõe tn ristmik
Probleemi kirjeldus:	Ei ole ühendust või sellele viidet Vabaduse pst-lt Emajõe tn-le.		
Risk:	C4/3		
Riski selgitus:	Projekti lõpus suunatakse Vabaduse pst-lt tulev jalgrattur olemasolevale jalgrattarajale Vabadussillal, aga Emajõe tn-le on objekti lõpust raske saada ning jalgrattur võib ohtlikult käituda kui avastab, et ta ei ole sattunud sinna, kuhu ta soovis. Jalgrattur võib hakata teed ületama vales kohas. Võivad tekkida ohtlikud olukorrad või kokkupõrked teiste liiklejatega.		



Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Paigaldada suunaviit, mis aitab leida õiget marsruuti Emajõe tn-le. Võimalik on kasutada lähima ülekäiguraja asukohta. Näha ette ka vastav märgistus suunavate noolte näol.
Risk:	A4/1
Riski selgitus:	Jalgratturile on selge, kuidas ta saab suunduda Emajõe tn-le ning objekti lõpus ei teki segadust ja ohtlikke manöövreid.

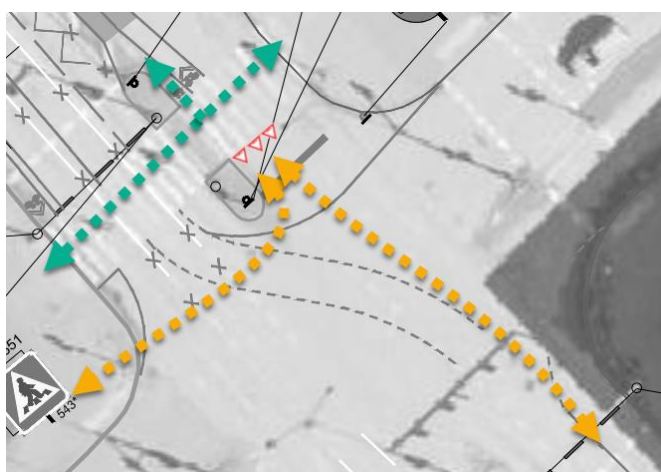
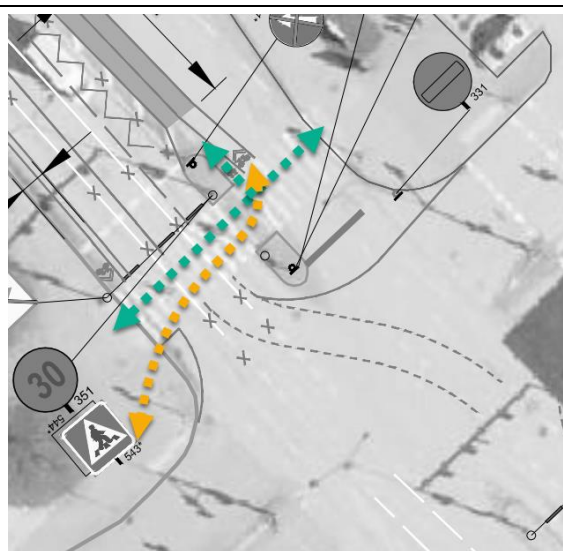
Probleem nr:	9	Asukoht (PK/km):	Jalgrattarajal asuvad ühistranspordi peatused
Probleemi kirjeldus:	Jalgratta ja ühissõiduki konfliktalas ei ole selgelt tähistatud eesõigus.		
Risk:	C3/6		
Riski selgitus:	Konfliktalale jõudes ei ole liiklejatele selge, kumb peaks teisele teed andma ning võib juhtuda, et bussid suruvad jalgratturid äärekivi vastu. Tagajärjed võivad olla küllalt rasked.		
			
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Rakendada jalgrattarajal asuvate ühistranspordi peatuste ees konfliktalal tähistus, mis kohustaks jalgratturil teed andma peatusesse tulevale bussile (vt skeem 2).		
Risk:	B4/2		
Riski selgitus:	Teeandekohustus on selgelt määratletud ning kokkupõrkeoht on väiksem.		

Probleem nr:	10	Asukoht (PK/km):	Vabaduse pst ja Uueturu tn ristmik
Probleemi kirjeldus:	Ühissõiduki kasutajate liikumise trajektoolid lõikuvad jalgratturite trajektooriga.		
Risk:	B3/4		
Riski selgitus:	Ühissõidukipeatuse asukoht toob jalakäijaid peatusesse erinevatest suundadest nii endise peatuse poolt kui ka ülekäiguraja poolt. Kõikide nende teed ristuvad jalgratturite sõidusuundadega, mis võib põhjustada arusaamatust liiklejas ning põhjustada kokkupõrkeid. Peatuse lahendus on valitud sarnane, mis on kasutusel kitsastes oludes, mis antud juhul ei ole kohane.		

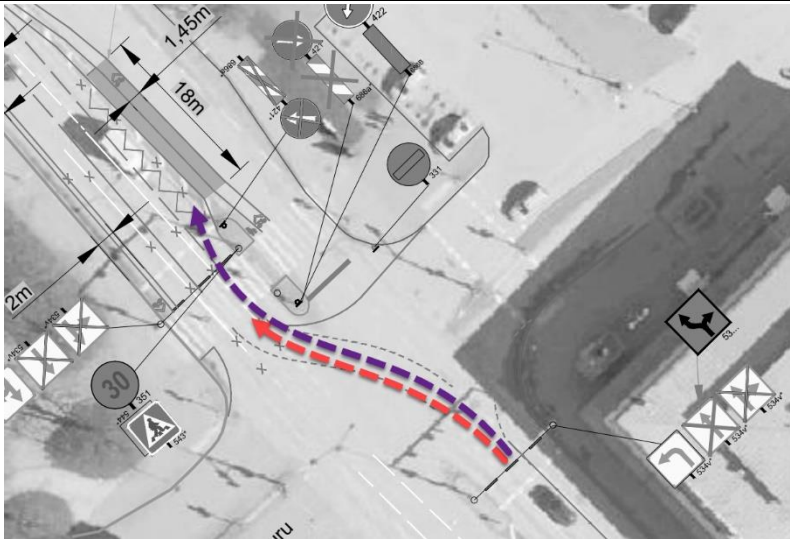


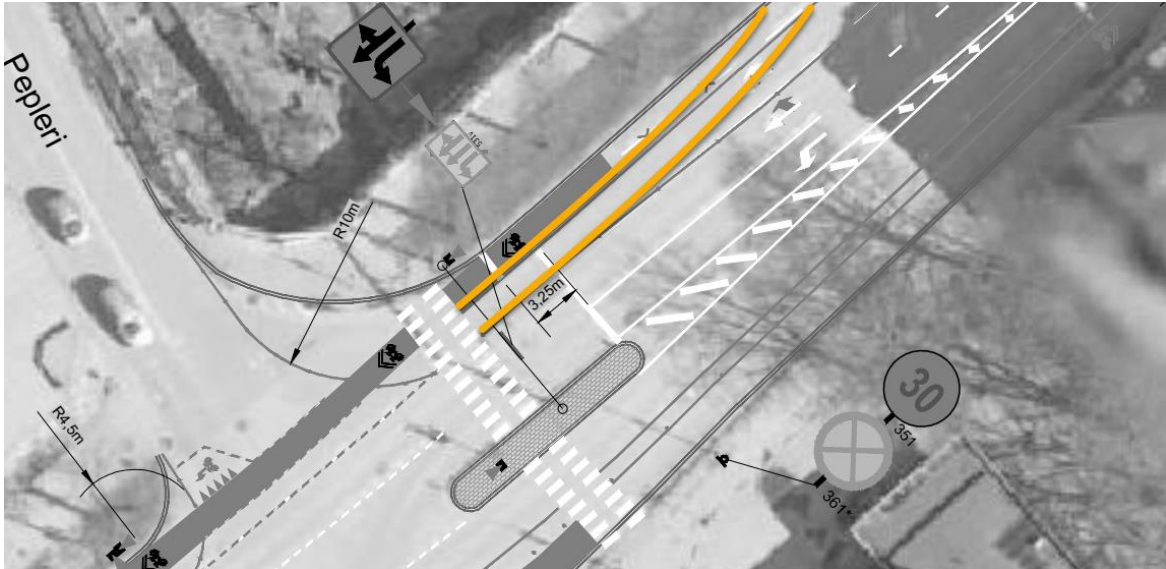
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Muuta ühistranspordipeatuse lahendust nii, et jalgratturite ja jalakäijate liiklusruum oleks piisav tagamaks mõlema liiklejate grupi ohutus. 2. Nihutada bussipeatus teisele poole ristmikku kinnimärgistatud raja kohale, kus bussikasutajate trajektoolid ei ristu jalgrattaraja kasutajate omaga. 		
Risk:	<ol style="list-style-type: none"> 1. B4/2 2. A4/1 		
Riski selgitus:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jalakäijatel ja jalgratturitel on piisav ruum ning trajektootide lõikumine ei ole nii kriitiline. Liiklejad saavad paremini üksteisega arvestada. 2. Jalgratturite sõidutrajektoor ei ristu bussikasutajate omaga ning jalakäijatel on eraldi olemas ruum, kus neil on turvaline ühistranspordi peale minna. 		

Probleem nr:	11	Asukoht (PK/km):	
Probleemi kirjeldus:	Konflikt jalakäijate ja jalgratturite vahel.		
Risk:	B3/4		
Riski selgitus:	Jalgratturite ja jalakäijate trajektoolid ristuvad ning oht on, et toimub kokkupõrge. Jalgratturid, kes tulevad piki Vabaduse pst-d peavad sõitma läbi jalakäijate ooteala, kus jalakäijad ootavad rohelist foorituld. Samuti on konfliktuvad Uueturu tn suunas liikuvate jalgratturite ja jalakäijate trajektoolid		



Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Kujundada jalgrattarajale saamine loogilisemaks ja mittekonfliktuvaks jalakäijatega. Piki Vabaduse pst-d liikuva jalgratturi võiks viia võimalikult otse jalgratta raja suunas foori lubava tule ajal ning lubades tal liikuda eraldusaarest paremalt. Uueturu tn suunalised jalgratturid suunata samuti paremalt poolt eraldusaart jalgrattarajale teeande kohustusega jalakäijale.		
Risk:	B4/2		
Riski selgitus:	Jalakäijate ja jalgratturite liikumise suunad lõikuvad konkreetsetes kohas, kus on mugavam reguleerida teeandmist ja olukord on liiklejatele selgem.		

Probleem nr:	12	Asukoht (PK/km):	Vabaduse pst ja Uueturu tn ristmik
Probleemi kirjeldus:	Sõiduraja kõrvalepõige on suur.		
Risk:	A3/2		
Riski selgitus:	Suure kõrvalepõike korral hakatakse trajektoori nõ otseks lõikama. Selle tulemusena kaldutakse vasakpööraja trajektoorige. Vahetult peale ristmikku peab ühissõiduk (lilla nool) pöörama peatusesse, mille tõttu võib sõidutrajektoori oluliselt kõrvale kalduda soovitud trajektoorige. Juhil on vastuvõtvas pooles raske leida kohta, kus ta peaks paiknema, sest peale ristmikku on tänava laiuses 3 rada. Samuti on juhi jaoks ebaloomulik sõita teisele poole eraldussaart nõ vastassuunda. Kõik need asjaolud võivad tekitada arusaamatust ja panna juhti käituma ootamatult, mille tagajärjel võib toimuda kokkupõrge teise liiklejaga.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Ühistranspordipeatuse mujale nihutamisel oleks võimalik vastuvõtval poolel tähistada märkidega rada, kuhu sõidukijuht peab suunduma.		
Risk:	A4/1		
Riski selgitus:	Juhil jaoks on selgem, kuhu ta peab suunduma ning sõiduraja kõrvalepõige oleks veidi väiksem.		

Probleem nr:	13	Asukoht (PK/km):	Riia tn ristmikud Pepleri ja Akadeemia tn-ga
Probleemi kirjeldus:	Parempöörret sooritav mootorsõidukijuht ei pruugi märgata samas suunas liikuvat tagant lähenevat jalgratturit.		
Risk:	C3/6		
Riski selgitus:	Jalgrattarada asub sõidurajast eemal ning jalgrattur ei pruugi paista juhile paremast küljepeeglist. Juht võib ratturit märkamata talle pöördel ette või peale keerata.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Nihutada rajad üksteisele lähemale, et jalgratturit oleks sõidukijuhil parem märgata küljepeeglist. Võimalik on nihutada rattarada sõiduraja lähedale enne ristmikku (vt skeem).		
Risk:	B4/2		
Riski selgitus:	Mootorsõidukijuhile on jalgrattur paremini küljepeeglis näha ning kokkupõrkeoht on madalam parempöördel.		

Probleem nr:	14	Asukoht (PK/km):	Riia tn parkimine maja juures enne Filosoofi tn
Probleemi kirjeldus:	Parkla tekitab palju sõidukite liiklust kõnniteel ning liiklustakistust Riia tn-l.		
Risk:	C3/6		
Riski selgitus:	Parkimine kõnniteel on ohtlik jalakäijatele, sest sisuliselt sõidetakse piki kõnniteed parkimiskohale ja sealt ära. Ohtu tekitab ka parklasse suunduva sõiduki pidurdamine fooride vahelisel alal Riia tn-l, kus teistele liiklejatele on sõiduki pidurdamine ootamatum. Kuna mahapööre parklasse on suhteliselt järsk ja sõidukijuht peab sisuliselt tegema tagasipöörde, siis pidurdatakse kiirus suhteliselt madalaks.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Likvideerida mootorsõidukite parkimine. Ümberkaudu on mitmeid parklaid, kuhu saab sõiduki parkida ning parklate täituvus peaks rataste kasutamisel ka vähenema, et parkimiskohta on kergem leida. Soovitavalt võiks parkimiskohtadele näha ette jalgrattaparkimiskohad.		
Risk:	A4/1		
Riski selgitus:	Kõnniteel on jalakäijal ohutum liigelda, samuti on asjatuid pidurdamisi ning kokkupõrgete oht on väiksem.		

7 Muud audiitori poolt esitatud tähelepanekud

Tähelepanek	Ettepanek
<p>30 km/h piirkiirust on raske tagada ning kiirused võivad osutada oluliselt suuremaks. Ei ole piisavalt kiirust ohjavaid meetmeid, mis tagaks piirkiirusest kinni pidamise.</p> <p>Ei ole analüüsitud, mis hakkab toimuma kõrvaltänavates. Kõrvaltänavad on kitsamad ning mõeldud madalama liiklussageduse jaoks, tihti puuduvad kõnniteed või need on kitsad. Oht on, et sõidukid hakkavad kasutama kõrvaltänavaid, kus võivad hakata toimuma liiklusõnnetused.</p>	<p>Kaaluda piirkiirust 40 km/h.</p> <p>Kuna sõiduradade arvu vähendatakse, siis on kiiruse piiramine põhjendatud ja sõidukijuhtidele ka arusaadav, kuid 30 km/h on põhjendatud olukordades, kus sõidukid on konfliktis jalakäijatega. Sellist olukorda antud juhul ei ole.</p> <p>40 km/h on piisav kiirus, et sõidukijuhid ei hakkaks kasutama kõrvaltänavaid, sest vaadeldavate tänavate ühenduskiirus on veel piisavalt hea.</p>

8 Audiitorile esitatud lähtematerjalide loetelu

Tee ehitusprojektiga hõlmatud ala skeem topograafilisel kaardil	Esitatud
Tee ehitusprojekti lähteülesanne ja tehnilised tingimused projekteerimiseks	Ei ole esitatud
Pädeva asutuse poolt aktsepteeritud kõrvalekalded või luba erinevaid norme või standardeid kasutada	Ei ole
Üldine tee ehitusprojekti kirjeldus, kus on välja toodud projekti eesmärgid koos kavandatava liikluskorralduse üldiste põhimõtetega, sealhulgas projektkiirused, kiiruste piirangud, olemasolev ja prognoositav liiklussagedus, ristmike läbilaskevõime arvutusandmed, jalakäijate ja jalgratturite prognoositav arv ja liiklemissuund ning projekti võimalikud keskkonnakaitselised piirangud	Ei ole
Pädevale asutusele ja projekteerijale teadaolevad olemasolevad või kavandatavad ohutust mõjutavad objektid või tegevused, nagu koolimaja lähedus või regulaarsete ürituste korralduskoha lähedus.	Ei ole
Andmed asjassepuutuvate liiklusõnnetuste kohta	Liiklusõnnetuste info ja analüüs projektis puudub
Varasemalt teostatud kontrollimiste või auditite aruanded, sealhulgas projekteerija või pädeva asutuse märkused ja eriarvamused audititele	Ei ole esitatud
Muud materjalid sh uuringute materjalid, mis võivad olla olulised auditeerimiseks	Ei ole esitatud

9 Audiitori kinnitus

Audiitor kinnitab käesolevaga, et käesolev liiklusohutuse audit on koostatud sõltumatult ja objektiivselt.

Tallinnas, 14.06.2022. aastal.

Allkiri: Reigo Ude

Eesti Asfaldiliit, kutsetunnistus 155622 17.04.2020, diplomeeritud teedeinsener tase 7, liiklusohutuse auditi tegemine.

/allkirjastatud digitaalselt/