

## SISUKORD

### A. Seletuskiri

1. Üldosa
2. Olemasolev olukord
3. Eskiislahenduse üldised põhimõtted
4. Variantlahendused
5. Eskiislahendused
  - 5.1. Vaksali tn. – Riia tn. – Sadamaraudtee tn. ristmik
  - 5.2. Sadamaraudtee tn. ja Väike-Kaare tn. ristmik
  - 5.3. Sadamaraudtee tn. ja Võru tn. ristmik
  - 5.4. Võru tn. ja Kabeli tn. ristmik
  - 5.5. Sadamaraudtee tn. ja Tähe tn. ristmik
  - 5.6. Sadamaraudtee tn. ja Turu tn. ristmik
  - 5.7. Ropka sild
  - 5.8. Ihaste tee ristmik
  - 5.9. Lammi tee ristmik
6. Kokkuvõte

### B. Lisad

1. Linnaehituslikud nõuded Sadamaraudtee koridori tänava projekti variantlahenduste koostamiseks
2. Projekteeritava ala plaan

### C. Joonised

- |  |          |
|--|----------|
| 1. Sadamaraudtee koridori tänava üldplaan                        | AS-0     |
| 2. Riia tn.- Vaksali tn.- Sadamaraudtee tn. ristmiku asendiplaan | AS-TE-1  |
| 3. Vaksali tn. pikiprofiil Riia tn. piirkonnas                   | AS-TE-2  |
| 4. Sadamaraudtee tn. pikiprofiil Riia tn. piirkonnas             | AS-TE-3  |
| 5. Sadamaraudtee tn. lõige PK 0+18                               | AS-TE-4  |
| 6. Väike-Kaare tn. ja Sadamaraudtee tn. ristmiku asendiplaan     | AS-TE-5  |
| 7. Võru tn. ja Sadamaraudtee tn. ristmiku asendiplaan            | AS-TE-6  |
| 8. Võru tn. pikiprofiil  | AS-TE-7  |
| 9. Sadamaraudtee tn. lõige Võru tn. ristmiku piirkonnas          | AS-TE-8  |
| 10. Tähe tn. ja Sadamaraudtee tn. ristmiku asendiplaan           | AS-TE-9  |
| 11. Tähe tn. pikiprofiil Sadamaraudtee tn. ristmiku piirkonnas   | AS-TE-10 |
| 12. Sadamaraudtee tn. lõige Tähe tn. ristmiku piirkonnas         | AS-TE-11 |
| 13. Turu tn. ja Sadamaraudtee tn. ristmiku asendiplaan           | AS-TE-12 |
| 14. Ropka silla asendiplaan                                      | AS-TE-13 |
| 15. Ropka silla vaade ja lõige                                   | AS-TE-14 |
| 16. Ihaste tee ristmiku asendiplaan                              | AS-TE-15 |
| 16. Lammi tee ristmiku asendiplaan                               | AS-TE-16 |

## SELETUSKIRI

### 1. ÜLDOSA

Antud töö on koostatud Tartu LV Linnaplaneerimise ja maakorralduse osakonna tellimusel. Töö eesmärk on leida sobiv lahendus olemasolevale kasutuna seisva sadamaraudtee maa-alale tänava projekti koostamiseks. Töö koostamisel on juhitud tellija poolt esitatud lähteülesandest: "Linnaehituslikud nõuded Sadamaraudtee koridori tänava projekti variantlahenduste koostamiseks" (vt. Lisa 1).

Alusmaterjalina on kasutatud:

1. Tellija poolt esitatud topo-geodeetilised alusplaanid
2. Tartu linna raudteeäärseid kergliiklusteed- koostaja Tinter-Projekt
3. Riia tn. raudtee aluse kergliiklustee tunneli ja kergliiklussilla projekt
4. Ropka silla detailplaneering

### 2. OLEMASOLEV OLUKORD

Linna majandusettevõtete ja transpordivahendite struktuuride muutumise tulemusena on sadamaraudtee minetanud oma kaubaveo funktsiooni. Raudtee trass kulgeb läbi elamurajooni. Trassiga ei külgne enam suuri laosid ega tootmisettevõtteid, mis vajaksid raudteetransporti. Seega tuleb leida raudteekoridorile uus otstarve.

Sadamaraudtee koridor kulgeb Riia tänavast alates kuni Turu tänavale asuva keskkatlamajani. Asendiplaaniliselt asub Sadamaraudtee suures osas ümbritsevast maapinnast madalamal n.n. süvendis. Süvendi perve ja põhja vaheline suurim kõrguste vahe on kuni 3,0 m. Raudteekoridori laius on ca 40 m. Süvendi pervede vaheline kaugus on kuni 20 m. Raudtee trassi pikikalle on 1%. Sadamaraudtee ristub kolme olulise tänavaga: Võru tn., Tähe tn. ja Turu tänavaga. Loogilise jätkuna on sobiv projekteerida tänav ühendada varem kavandatud Ropka silla trassiga ning Emajõe vasakkaldal Lammi teega.

### 3. PROJEKTLAHENDUSE ÜLDISED PÕHIMÕTTED

Varasemalt on Sadamaraudtee koridori kohta koostatud erinevaid projektlahendusi, mis käsitlesid probleemi ainult liikluskorralduslikust aspektist lähtuvalt. Antud töös esitame seisukohad nii liikluskorralduslikust kui ka tee-ehituslikest nõuetest lähtuvalt. Teeme ettepanekud etapiliseks tänavatraasi rajamiseks.

Normdokumentidena on aluseks EVS 843:2016 "Linnatänavad". Sadamaraudtee tänava liigiks on valitud "Põhitänav" ja ristmike tüübiks – ühetasandilised ristmikud.

Tänavasõidutee ristprofiili valikul on projektkiiruseks valitud 70 km/h tasemel "Hea". Eeldatav liiklussagedus  $N < 2000$  a/h.

Kergliiklusteede laiuseks on valitud 4,0 m ja 3,5 m. Bussipeatuste tüübiks on valitud "Avatud tasku". Tavalise äärekivi kõrguseks sillal ja põhitrassil on valitud 15 cm, ülekäiguradadel allalastud äärikivi kõrgusega 2,5 kuni 0 cm.

Tänavapikikalded ei tohi ületada 4% ja kergliiklustee pikikalded 6%. Sillale suunduva sõidutee kumera püstkõveriku raadius  $R > 4000$  m. Tänavaplaanikõveriku raadius  $R > 600$  m.

Ristmike tee-ehituslike projektlahendusi käsitletakse seletuskirjas konkreetselt iga ristmiku kohta eraldi peatükkides.

Üldiselt on teekoridori konstruktsiooni osa laius =4+4+7,5+2,5+7,5+4+4=33,5 m. Ristmike kujundamisel on arvestatud ka OÜ Straatumi poolt linna liikluse modelleerimise tulemusena saadud liiklussagedust 2030 aastaks.

Vastavalt EVS 843:2016 peab põhitänav punane joon asuma sõiduteeservast:

tasemel Hea	10 m
tasemel Rahuldav	6 m
tasemel Erandlik	3 m

Seega peaks tänava koridori laius olema 37,5m. Kohati olemasolevad kruntide piirid ja hoonestus ei võimalda tasemele "HEA" punase joone rajamist. Soovitav on kruntide võõrandamise probleem lahendada enne põhiprojekti koostamist või leppida tasemega RAHULDAV.

Kuigi raudteetrass on süvendis, tuleb tänavatrassi vertikaalplaneerimisel lähtuda ristuvate tänavate abs.kõrgustest. Samuti tuleb ristmikel tagada normikohane nähtsvuskaugus. Projekteeritav põhitänav saab olema peapeatee ristuvate tänavate suhtes, siis nähtsvuskaugus kõrvalteele peab olema vähemalt 25m ja peateele 150 kuni 250m sõltuvalt lubatud kiirusest.

#### 4. VARIANT LAHENDUSED

Variantlahendusena on esitatud ettepanek 1. ehitusjärjekorras ehitada välja üks sõidusuund, mida kasutatakse 1+1 realise sõiduteena. Tänav ristmikud ja bussitaskud tuleks välja ehitada esimeses ehitusjärjekorras projekteeritud kujul. Ristmike ehitamine esimeses järjekorras tagab suurema liiklusohutuse ja lihtsustab oluliselt teise ehitusjärjekorras tee-ehitustöid.

Tee-ehituslikud etapid võiks jagada järgnevalt:

1. ehitusetapp

Riia tn. – Vaksali tn. ristmik, Väike-Kaare tn. ristmik, Võru tn. ristmik, tänava trass lõigus Riia tn. – Võru tn.

2. ehitusetapp

Tähe tn. ristmik ja tänava trass lõigus Võru tn.- Tähe tn.

3. ehitusetapp

Turu tn. ristmik ja tänava trass lõigus Tähe tn.- Turu tn.

4. ehitusetapp

Ehitada tänava trass välja projekteeritud kujul 2+2 sõiduradadega ja eraldusribaga lõigus Riia tn.- Turu.

5. ehitusetapp

Ehitada Ropka sild ja tänava trass lõigus Turu tn.-Lammi tee.

#### 5. ESKIISLAHENDUSED

##### 5.1. VAKSALI tn. - RIIA tn.- SADAMARAUDTEE tn. RISTMIK

Neljaharulise samatasndilise ristmiku põhimõõtmed on valitud Eesti standardi EVS 843-2016 "Linnatänavad" tabelile 8.1 ja joonistele 8.1 põhjal vastavalt liiklusvoogude sagedusest. Modelleeritud liiklussagedused 2030 aastal:

Riia tn. linnast välja suunas	1193-1397 a/h
Riia tn. kesklinna suunas	1463-967 a/h
Vaksali tn. Riia tn.suunas	425 a/h
Vaksali tn. raudtejaama suunas	681 a/h
Sadamaraudtee tn. Riia tn. suunas	522 a/h
Sadamaraudtee tn. Väikekaare tn. suunas	558 a/h

Vastavalt sellele on projekteritud foorijuhtimisega samatasandiline neljajaruline ristmik. Lõikumine toimub 90° nurga all. Sõiduraja laiuks on valitud 3,5 kuni 4,0 m. Parempöörde raadiuseks Riia tänavalt Vaksali tänavale on valitud 12 m, Vaksali tänavalt Riia tänavale - 8 m, Riia tänavalt Sadamaraudtee tänavale – 14,5 m, Sadamaraudtee tänavalt Riia tänavale - 11,8 m. Olemasolev Vaksali tn. tuleb 65 m ulatuses rekonstrueerida. Ristmiku piires on Vaksali tn. projekteeritud 2+2 rajalisena ning keskel asuva 2,5 m laiuse ohutussaarega, mis erineb Tinter Projekti poolt koostatud lahendusest. Edasi kuni Vanemuise tänavani jääb kehtima Tinter Projekti poolt koostatud projektlahendus. Kavandatud tänava pikiprofiili lahendus vt. joonis AS-TE-2.

Ristmiku Sadamaraudtee tn. poolne haru tuleb rajada seni kasutuseta olevale alale, mille olemasoleva maapinna kõrgused erinevad oluliselt Riia tn. maapinna kõrgustest. Uus tänav tuleb rajada ca 76 m ulatuses kaevikusse vt. joonis AS-TE-3. Tänav alguses tuleb edelapoolse kergliiklustee piirata tugimüüri. Sõidutee suurimaks pikikaldeks on valitud 4%, kergliiklustee pikikaldeks on valitud 5%. Kergliiklustee pikikalde valikul on arvestatud asjaoluga, et Riia tn. kergliiklussillalt suunduv tee ja Sadamaraudtee kergliiklusteed ristuksid samal tasapinnal. Tänav sõiduteede laiuks on valitud 2x7,5 m ja eraldusriba laiuks 2,5. Sõidutee on kergliiklusteedest eraldatud haljasalaga. Tänav mõlemapoolsed kergliiklusteed on projekteeritud laiusega 4,0m. Kavandatud tänava pikiprofiil ja lõige vt. joonis AS-TE-3 ja AS-TE-4. Edasi kuni Väike-Kaare tänavani on tee ristprofiil analoogne ning maapind laugjas. Projekteeritavad teepinna kõrgused võivad jälgida olemasoleva maapinna kõrgusmärke. Tee maa-alal paikneb kaarhall 15x30m, mis tuleb likvideerida.

## 5.2. SADAMARAUDTEE tn. ja VÄIKE-KAARE tn. RISTMIK

Kolmekülgne ristmik on soovitatav on rajada foorijuhitavana. Modelleeritud liiklussagedus 2030 aastal:

Sadamaraudtee Võru tn. ristmiku suunas	596-433 a/h
Sadamaraudtee Riia tn. suunas	181-443 a/h
Väike-Kaare tn. Sadamaraudtee suunas	300 a/h
Väike-Kaare tn. Võru tn. suunas	201 a/h

Kuigi Väike-Kaare tänava autoliikluse sagedus on suhteliselt väike on foor vajalik kergliikluse voogude reguleerimiseks. Ristmiku lähipiirkonda on projekteeritud põhitänavale bussipeatused. Bussipeatuse tüübiks on valitud "Avatud tasku". Kõrvalekalle põhisuunast on 3,0m. Avatud bussitasku mõõtmed (L=58,5m) on valitud liigendbussile vastavuses. Liikluskorraldusest ja teeandmise kohustusest on ristmik peatee-kõrvaltee ja Väike-Kaare tn. suhtes "anna teed" põhimõttel.

Põhitänav sõiduteed, laiusega 2x7,5 m, on projekteeritud 2,5m laiuse eraldusribaga. Kõnniteed on laiusega 4,0m. Raudtee ja tänavatrassi vahele tuleb ehitada lüüsi müra tõkke sein. Lüüsi pikkus peaks olema vähemalt 50 m.

Ristmiku vertikaalplaneerimise lahenduse koostamisel tuleb lähtuda külgnevate kinnistute olemasolevatest maapinna abs.kõrgustest. Vältida tuleb lahendusi, millega tõkestatakse sajuvete vaba valgumine.

Alates Väike-Kaare tänavas algab olemasoleva raudtee maapinna langus Võru tn. suunas. Näiteks Võru tn.73b piirkonnas on süvendi sügavus ca 2,2m, abs.kõrgus 57,46.

### 5.3. SADAMARAUDTEE tn. ja VÕRU tn. RISTMIK

Neljaharulise samatasndilise foorijuhtimisega ristmiku põhimõõtmed on valitud Eesti standardi EVS 843-2016 "Linnatänavad" tabelile 8.1 ja joonistele 8.1 põhjal vastavalt liiklusvoogude sagedusest.

Modelleeritud liiklusagedus 20130 aastaks:

Sadamaraudtee Tähe tn. ristmiku suunas	433-104 a/h
Sadamaraudtee Väikekaare tn. ristmiku suunas	157-181 a/h
Võru tn. kesklinna suunas	887-869 a/h
Võru tn. linnast välja suunas	659-982 a/h

Lõikumine toimub 60° nurga all. Sõiduraja laiuks on valitud 3,75 m. Parempöörde raadiuseks Võru tänavalt Sadamaraudtee tänavale on valitud 10,6 m ja ja 17,7. Sadamaraudtee tänavalt Võru tänavale - 8 m ja 11,7 m.

Olemasolev Võru tänav tuleb 110 m ulatuses rekonstrueerida. Ristmiku piires on Võru tänav põhjapoolne sõidutee projekteeritud 1+1 rajalisena, millele lisandub parempöörde rada. Ristmiku lõunapoolne teelõik on projekteeritud 2+1 rajaline, millel on parempöörderajad Kabeli tänavale ja Sadamaraudtee põhitänavale.

Põhitänav on projekteeritud jätkuna eraldusribaga 2+2 sõidutee ja murualaga eraldatud kergliiklusteedega.

Ristmiku vertikaalplaneerimise lahendusel tuleb lähtuda olemasoleva Kabeli tn. ja Võru tn. ristmiku maapinna abs.kõrgusest 56.10. Ristmiku keskel on projekteeritud maapinna abs.kõrgus 55.60 (ol.ol. kõrgus 55.02), mis rahuldab nõgusa püstkõveriku raadiust  $R=800$  m. Võru tn., kui jaotustänav projektkiiruseks on valitud antud lõigus 60 km/h. Kavandatud Võru tänav pikiprofiili lahendust vt. joonisel AS-TE-7.

Põhitänavale projekteeritud avatud bussitaskud on valitud analoogselt eelpool p.5.3. kirjeldatule. Põhitänav pikiroofil Tähe tn. suunas on langusega 1%.

### 5.4. VÕRU tn. ja KABELI tn. RISTMIK

Otstarbekas on samaaegselt rekonstrueerida ka Võru tn. ja Kabeli tn. kolmekülgne ristmik. Modelleeritud liiklussagedus 2030 a.:

Kabeli tn. Võru tn. suunas	183 a/h
Kabeli tn. Raudtee tn. suunas	325 a/h

Tänav tuleks rekonstrueerida vähemalt 60 m ulatuses. Ristmiku piires peab olema 2+1 sõidurada ja 2 m laiune kõnnitee. Pöörderada on kavandatud ristmiku läbilaskvuse suurendamiseks ja pääsuks Sadamaraudtee põhitänavale. Foorijuhtimine peab olema sünkroniseeritud Sadamaraudtee tn. ja Võru tn. ristmiku fooridega.

### 5.5. SADAMARAUDTEE tn. ja TÄHE tn. RISTMIK

Neljaharulise samatasndilise ristmiku põhimõõtmed on valitud Eesti standardi EVS 843-2016 "Linnatänavad" tabelile 8.1 ja joonistele 8.1 põhjal vastavalt liiklusvoogude sagedusest.

Modelleeritud liiklussagedused 2030 aastal:

Sadamaraudtee tn. Võru tn. ristmiku	199-157 a/h
Sadamaraudtee Turu tn. suunas	104-588 a/h
Tähe tn. kesklinna suunas	1169- 692 a/h
Tähe tn. Aardla tn. suunas	706-741 a/h

Vastavalt sellele on projekteritud foorijuhtimisega samatasandiline neljajaruline ristmik. Lõikumine Tähe tänavaga toimub 59° nurga all. Ristmiku piires on Sadamaraudtee tn. projekteeritud 2+3 rajalisena ning keskel asuva 2,5 m laiuse ohutussaarega. Sõiduradade laiuks on valitud 3,75. Lisarajad on vasakpöörde sooritamiseks suunaga Tähe tänavale. Parempöörde raadiuseks Sadamaraudtee tänavalt Tähe tänavale on valitud 15 m ja 8 m. Sadamaraudtee tänavale on projekteritud avatud taskuga bussipeatused mõlemas suunas.

Tähe tänav tuleks rekonstrueerida lõigus Teguri tn.-Ropka tn.. ca 200 jm. ulatuses, millega rajatakse normikohased kõnniteed ja uuendatakse sõidutee. Soovituslikult tuleks ristmikul olemasolevat maapinda tõsta ca 1m (abs.kõrgus 48.70), minimaalne vajadus on 0,5m. Soovituslik maapinna kõrgus võimaldab:

1. Sadamaraudtee tn. mõlemad sõidusuunad projekteerida samale tasapinnale.
2. Parandab ristmikul paremat nähtavust.
3. Tagab sujuvama juurdepääsu olemasolevale lasteaia kinnistule (Ropka tn.34).
4. On võimalik säilitada ristmiku piirkonnas 2 olemasolevat põlispuud.

Tähe tänavale on projekteritud eraldi pöörderada pääsuks Sadamaraudtee Turu tn. poolsele suunale. Sadamaraudtee tn. - Tähe tn. ristmiku ja Turu tn. ristmike vaheline kaugus on 585 m. Abs.kõrguste vahe 48.20...36.40 , soovituslik 48.70...36.40, mis teeb pikikaldeks 2%.

#### 5.6. SADAMARAUDTEE tn. ja TURU tn. RISTMIK

Neljajarulise samatasandilise foorijuhtimisega ristmiku põhimõõtmed on valitud Eesti standardi EVS 843-2016 "Linnatänavad" tabelile 8.1 ja joonistele 8.1 põhjal vastavalt liiklusvoogude sagedusest.

Modelleeritud liiklusagedus 20130 aastaks:

Sadamaraudtee Turu tn. ristmiku suunas	629-562 a/h
Sadamaraudtee Tähe tn. ristmiku suunas	538-229 a/h
Turu tn. kesklinna suunas	797-976 a/h
Turu tn. linnast välja suunas	663-1064 a/h

Lõikumine toimub 76° nurga all. Ristmiku piires on tänava sõiduteed 4+3 rajalised, mis võimaldab liiklust kanaliseerida eraldi vasakpöörde kui ka parempöörde radadele. Põhitänav on projekteritud eraldusribaga 2+2 sõidutee ja murualaga eraldatud kergliiklusteedega.

Sõiduraja laiuks on valitud 3,75 m. Eraldusriba laiuks 2,5 m. Kergliiklusteede laiuks 4,0 m ja sõiduteed eraldava muruala laiuks 4,0m . Parempöörde raadiused on suuremad kui 15 m. Olemasolev Turu tn. tuleks kesklinna suunas ca 300 m ulatuses rekonstrueerida. Turu tänava linnast väljuvale suunale on projekteritud avatud bussitaskud.

Ristmikust kuni Emajõeni on piki projekteritud tänavatrassi koridori vahemaa 340 jm. Nimetatud tänavalõik tuleb rajada koos Ropka silla ehitamisega.

#### 5.7. ROPKA SILD

Antud töös on silla kohta esitatud asendi plaan ja silla vaade (joonised AS-TE-13 ja AS-TE-14). Võrreldes varasemate Ropka silla kohta koostatud projekt lahendustele, on silla asukohta muudetud ning toodud põhjapoolle. Nimetatud muudatuse tingis teetrassi alla jääv ja jões asuv kanalisatsiooni düüker, millega varasemad lahendused ei olnud arvestanud.

Sillale pealesõidutee muldkeha kõrgust on soovitatav viia minimaalseks, mis tagaks silla alt vaba läbipääsu kaldaäärsel alal. Põhimõtteliselt on soovitatav sild rajada sammastele ka osaliselt pealesõidutee osas. Silla pealesõiduteede pikikalle ei tohiks ületada 4%. Silla laiuks on

kavandatud 30,2 m, mis võimaldab 2+2 sõidurada eraldusribaga ja kahepoolset 4 m laiused kergliiklusteed. Jõe laevatatava osa kohal peab silla gabariit vastama Veeteede Ameti poolt esitatud kõrgusmäärgile 41.65.

#### 5.8. IHASTE TEE RISTMIK

Neljaharulise samatasndilise ristmiku põhimõtted on valitud vastavalt liiklusvoogude sagedusest. Modelleeritud liiklussagedus 2030 aastal:

Silla tee Annelinna suunas	562-371 a/h
Silla tee Ropka silla suunas	424-538 a/h
Ihaste tee kesklinna suunas	159-98 a/h
Ihaste tee Ihaste Aedlinna suunas	292-431 a/h

Kuigi Ihaste tee autoliikluse sagedus on kesklinna suunas suhteliselt väike oleks foor vajalik kergliikluse voogude reguleerimiseks. Ristmiku lähipiirkonda on projekteeritud põhitänavale bussipeatused. Bussipeatuse tüübiks on valitud "Avatud tasku". Kõrvalekalle põhisuunast on 3,0m. Avatud bussitasku mõõtmed (L=58,5m) on valitud liigendbussile vastavuses. Liikluskorraldusest ja teeandmise kohustusest on ristmik peatee-kõrvaltee ja Ihaste tee suhtes "anna teed" põhimõttel. Põhitänav sõiduteed, laiusega 2x7,5 m, on projekteeritud 2,5m laiuse eraldusribaga ja parempöörde lisaradadega. Kõnniteed on laiusega 4,0m. Ihaste tee sõidtee laiuseks on valitud 7,5m, millele lisanduvad ristmiku piirkonnas parempöörde lisarajad.

Ristmiku vertikaalplaneerimise lahenduse koostamisel tuleb lähtuda külgnevate kinnistute maapinna abs.kõrgustest. Vältida tuleb lahendusi, millega tõkestatakse sajuvete vaba valgumine. Maapinna abs.kõrguse valikul tuleb lähtuda olemasoleva Ihaste tee maapinna kõrgustest 34.00.

#### 5.9. LAMMI TEE RISTMIK

Neljaharulise samatasndilise foorijuhtimisega ristmiku põhimõtted on valitud liiklusvoogude sagedusest. Modelleeritud liiklussagedus 2030 aastal:

Silla tee Kalda tee suunas	371-635 a/h
Silla tee Ropka silla suunas	641-424 a/h
Lammi tee Ihaste põik tn. suunas	409-153 a/h
Ihaste põik tn. –Lammi tee suunas	192-361 a/h

Põhitänav sõidutee on projekteeritud ristmiku piirkonna 4+2 ja 3+2 sõidurajaga. Lammi tn. tuleb rekonstrueerida 250m ulatuses Ihaste suunas. Ristmiku piirkonnas tuleb rajada sõidutee 4+3 rajaline. Vajadusel on otstarbekas rajada 100 m ulatuses uus tänav lõik Ihaste põik tänavani.

Kergliiklusteede ja murualade paigutus ning gabariidid on analoogsed eelpool peatükkides kirjeldatule. Ristmiku piirkonda on põhitänavale projekteeritud mõlemas suunas avatud tüüpi bussipeatused.

#### 6. Kokkuvõte

Projekteeritud eskiislahendus näitas, et antud alale on võimalik rajada Tartu linnaosasid ühendav põhitänav n.n. Väike Ringtee. Projekteeritud liiklusmagistraali valmimine vähendab oluliselt liikluskoormust Riia tänaval kesklinna suunas. Edaspidine Vaksali tn. rekonstrueerimine võimaldaks hajutada ka Tähtvere ja Veeriku linnaosast lähtuvat liiklusvoogu.

Antud objekti eelis on see, et seda on võimalik realiseerida etapiti, millest iga etapi valmimine annab koheselt tuntavat mõju liiklussageduste hajumisele.

Koostas: Eenok Järg