

INSENERIBÜROO "STRATUM"

Aruanne

Tallinn – Tartu – Luhamaa mnt (E263, km 4,4-6,6) rekonstrueerimise eelprojekt

Liiklusohutuse analüüs



TALLINN 2009

KÖITE SISUKORD

LIIKLUSOHUTUSE ANALÜÜS:	2
PÕHIMAANTEE E263 TALLINN-TARTU-LUHAMAA LÕIGUL KM4,4-6,6	2
1 ANALÜÜSI LÄBIVIIMISE LÄHTEALUSED	2
1.1 SISSEJUHATUS	2
1.2 LIIKLUSOHUTUSE ANALÜÜSI LÄBIVIIMISE EESMÄRK JA METOODIKA	3
1.3 LÄHTEANDMED	3
1.4 LIIKLUSOHUTUSE ANALÜÜSI ETAPID	3
2 ANALÜÜSITUD LÕIGU ÜLDISELOOMUSTUS	4
2.1 E263 TALLINN-TARTU-LUHAMAA LÕIGUL 4,4-6,6KM	4
3 LIIKLUSÕNNETUSTE STATISTIKA	6
3.1 E263 TALLINN-TARTU-LUHAMAA KM 4,4-6,6	6
4 LIIKLUSSAGEDUSED	9
4.1 E263 TALLINN-TARTU-LUHAMAA KM 4,4-6,6	9
5 PROBLEEMID JA SOOVITUSED PROJEKTEERIJALE	10
5.1 E263 TALLINN-TARTU-LUHAMAA KM 4,4-6,6	10

II LISA

- 1 Liiklusõnnetuste paiknemise kaart

LIIKLUSOHUTUSE ANALÜÜS: PÕHIMAANTE E263 TALLINN-TARTU-LUHAMAA LÕIGUL KM4,4-6,6

1 ANALÜÜSI LÄBIVIIMISE LÄHTEALUSED

1.1 SISSEJUHATUS

Liiklusõnnetused leiavad aset, kuna liiklejad ei võta vastu liikluskeskkonnale vastavaid otsuseid. Sageli on tegemist hoolimatuse või oskamatusega, kuid väga suur osa liikleja võimel liikluskeskkonnaga kohaneda on seotud laiemas mõistes teega. See hõlmab nii liikluskorraldusliku osa, ristlõike, teepäraldised, teetrassi asukohta. Väga suur osa liiklusohutuse parandamiseks on võimalik ära teha juba maakasutuse planeerimisprotsessis. Otstarbekalt planeeritud elamupiirkonnad, nende loogiline ühendus kaubanduse ja koolidega (lasteaedadega) võimaldab oluliselt vähendada liikumisvajadust või siis vältida konflikti erinevate liikumistüüpide vahel (kergliiklus vs sõidukiliiklus, kohalik liiklus vs transiitliiklus jne).

Projekteerimisel on oluline silmas pidada, et projekteeritav tee oleks „andestav“ ka liikleja mõningase eksimuse korral. Liikleja enda süül tekkinud liiklusõnnetuse tagajärgi tuleb võimalikult suures ulatuses infrastruktuuri abil heastada, kergendamaks liiklusõnnetuse tagajärgi.

Käesolev liiklusohutuse analüüs käsitleb rekonstrueeritava teelõigu liiklusohutust mõjutavaid puudusi, annab ülevaate toimunud liiklusõnnetustest, hoiatab vigade eest, millest rekonstrueerimisprojekti hoiduda ning analüüsib liikluskeskkonda arvesse võttes väljakujunenud (kavandatavat) infrastruktuuri (elupiirkonnad, kaubandus, sotsiaalobjektid).

Liiklusohutuse parandamiseks Eestis on oluline roll olemasolevate teede ja liiklussõlmede liiklusohutuslikul inspekteerimisel teadvustamaks puudujääke liiklusohutuse vallas. Veelgi tähtsam on aga rekonstrueeritava teelõigu projekteerimisel analüüsida võimalikke liiklusohutuse riske, mis võimaldab projekteerimisel kasutada sobivaid lahendusi. Oluline roll on ka valminud (valmiva) projekti liiklusohutuslikul auditeerimisel, mis võimaldab enne ehitustööde algust kõrvaldada võimalikud puudused.

Auditeerimise protseduur on läbi viidud vastavalt Maanteeameti poolt tunnustatud metoodikale "LIIKLUSOHUTUSAUDIT. LÄBIVIIMISE PÕHIMÕTTED JA KORD" Tallinn 2008.

Käesoleva liiklusohutuse analüüsi on koostanud Dago Antov, Harri Rõuk ja Margus Nigol 2009. aasta augustikuus.

1.2 LIIKLUSOHUTUSE ANALÜÜSI LÄBIVIIMISE EESMÄRK JA METOODIKA

Analüüsi eesmärgiks on uurida liiklusohutusprobleeme E263 Tallinn-Tartu-Luhamaa maantee lõigul km4,4-6,6 Mõigu piirkonnas, selgitamaks välja põhjused ja tegurid, mis on soodustanud ja võivad edaspidigi soodustada liiklusõnnetuste tekkimist.

Liiklusohutuse analüüs on läbi viidud vastavalt lähteülesandes punkt 4.2.2 viidatud materjalile (uus versioon): “Liiklusohutuse inspekteerimise teostamise juhend”.

1.3 LÄHTEANDMED

- i. Liiklusõnnetuste andmed aastatest 2000-2008 Teederegistri andmebaasist
- ii. Maanteede visuaalne vaatlus ja fotod
- iii. Maanteeameti kaardirakenduse X-GIS plaanid

1.4 LIIKLUSOHUTUSE ANALÜÜSI ETAPID

Liiklusohutuse analüüs viidi läbi kahes etapis:

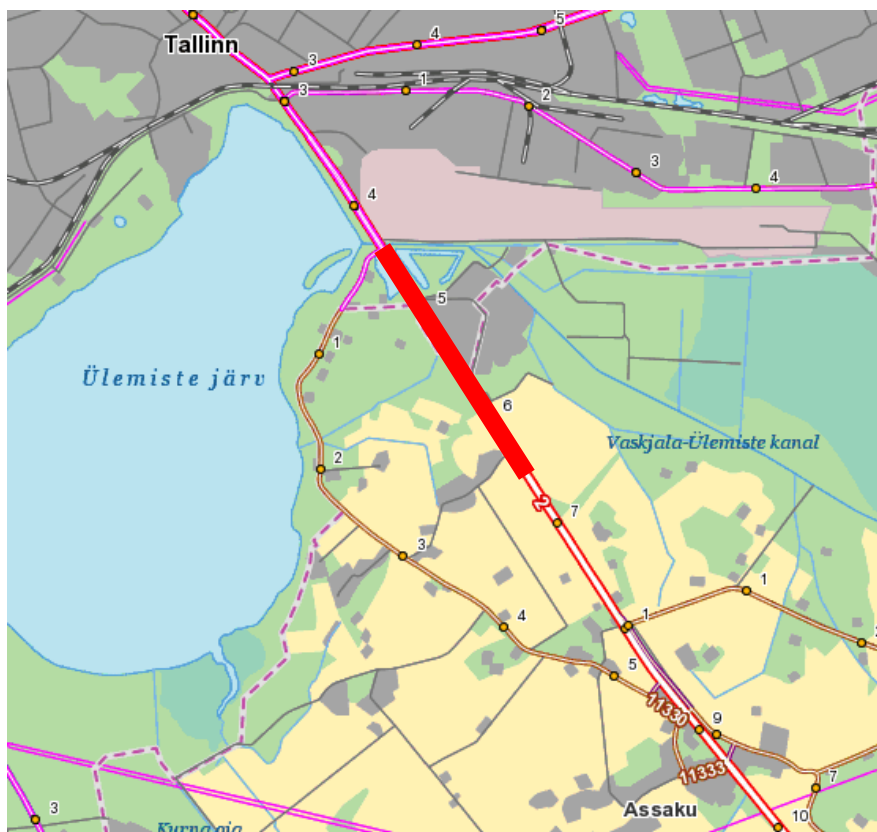
1. etapi käigus viidi läbi väliuuringud ja teostati lähteandmete kogumine
2. etapi käigus analüüsiti esimese etapi käigus kogutud materjale ning koostati analüüsi aruanne.

2 ANALÜÜSITUD LÕIGU ÜLDISELOOMUSTUS

2.1 E263 TALLINN-TARTU-LUHAMAA LÕIGUL 4,4-6,6KM

Tallinn-Tartu-Luhamaa maantee (E263) on Eesti üks tähtsamaid põhiteid riigisisel transpordil.

Analüüsitud lõik algab Vana-Tartu mnt (T11330) ristmikust (4,41) ja lõpeb perspektiivse Tallinna väikese ringtee ristmikuga (6,6km).



Teelõik koosneb kahest erineva iseloomuga osast. Kilomeetritel 4,41 kuni 5,8 on tegemist läbiva 1+1 rajaga, kus suurematel ristmikel lisanduvad pöörderajad. Alates kilomeetrist 5,8 on tee 4-rajaline haljastatud eraldusribaga maantee. Teekatte seisund on hea. Teepeenarde olukord auditeeritaval lõigul on hea. Esimesel osal on linnasiseneval suunal sõidutee kõrval betoonelementidega eraldatud kergliiklustee.

Kiiruspiiranguks on esimesel lõigul 50km/h ja alates kilomeetrist . 13,1 – 14,6 km peal on kiirus tõstetud 70km/h ja edasi on piirkiiruseks 90km/h.

Viimaste aastate jooksul on piirkond väga kiirest arenenud, mis omakorda on oluliselt tõstnud sõidukite liiklussagedust. Samuti on oluliselt suurenenud ka jalakäijate ning jalgratturite liiklus piki teed kui ka teeületused (igapäevased nõ sunnitud teeületused – koolimine, poeskäik, teeületused bussipeatustesse jõudmiseks). Olukorda parandab peatselt avatav kool ning lasteaed Peetri külas, mis peaks vähendama Tartu mnt osa hommikuses nõ laste koolitees.

Analüüsitaval lõigul on väga suur pöördeliikluse nõudlus, mis on põhjustatud suurest Tallinnaga korrespondentsist. Suurimad pöördeliikluse koormused on Kanali tee ja Raudkivi tee ristmikul Tartu maanteega. Teelõigul on 2 reguleerimata jalakäijate ülekäigurada ning üks fooriristmik, kus on fooriga reguleeritud ka jalakäijate teeületus. Antud liiklussageduse juures on lubamatu, et on säilinud ilma ohutussaareta jalakäijate ülekäigurajad. Teelõigule on väga iseloomulik suurel arvul leiduvad väiksemad ristumised teega külgnevalt alalt juurdepääsudega. Osad juurdepääsud on liikluse seisukohast korraldamata – puudub konkreetne sisse- ja (või) väljasõit, maanteele avatud osa on väga lai, puudub teekatemärgistus. Kõige iseloomulikumateks näideteks on Tähnase tee ühendusala Tartu maantee ja toitlustuskoht selle vahetus läheduses. Igasuguste ohutusnõuete vastu on ka kiosk linnast välja suuna kõrval. Sellest kohast on kujunenud ka populaarne kokkusaamise paik enne reisile asumist. Paraku puuduvad kioskil nii korralik parkla kui ka tähistatud juurdepääs.

Liiklusohutusliku riski seisukohalt on ohtlik ka üleminek maantee keskkonnast linnaliikluse keskkonda. Lisatud on linna piirile küll nõ väravad, kuid kuna sõidutee on sirge, siis on linnaliikluse keskkonda sisenevatel sõidukitel sageli lubatust suurem kiirus.

3 LIIKLUSÕNNETUSTE STATISTIKA

Vt ka liiklusõnnetuste kaarti lisas II.

3.1 E263 TALLINN-TARTU-LUHAMAA KM 4,4-6,6

Kilomeetritel 5,1 kuni 6,6 toimus 1995-2008.a. 63 liiklusõnnetust, milledes hukkus 1 ja sai vigastada 22 inimest. Liiklusõnnetuste liigi olid peamiselt kokkupõrked mootorsõidukiga küljelt või ees peatuva mootorsõidukiga ja loomadega seotud õnnetused. Lisaks on toimunud õnnetused, mis ei ole jõudnud politsei andmebaasi. Täpsemaid andmeid oli võimalik saada ajaperioodile 2001-2008.

KUU	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Kokku
1		2		1			1	2	6
2						1			1
3		1					1		2
4		1	1			1		1	4
5					1		1		2
6							2	1	3
7		1		1	1	1		1	5
8			1		1	1			3
9	2	1						1	4
10		1			1		2	1	5
11					1				1
12							1		1

Inimvigastustega liiklusõnnetused aastate ja kuude lõikes

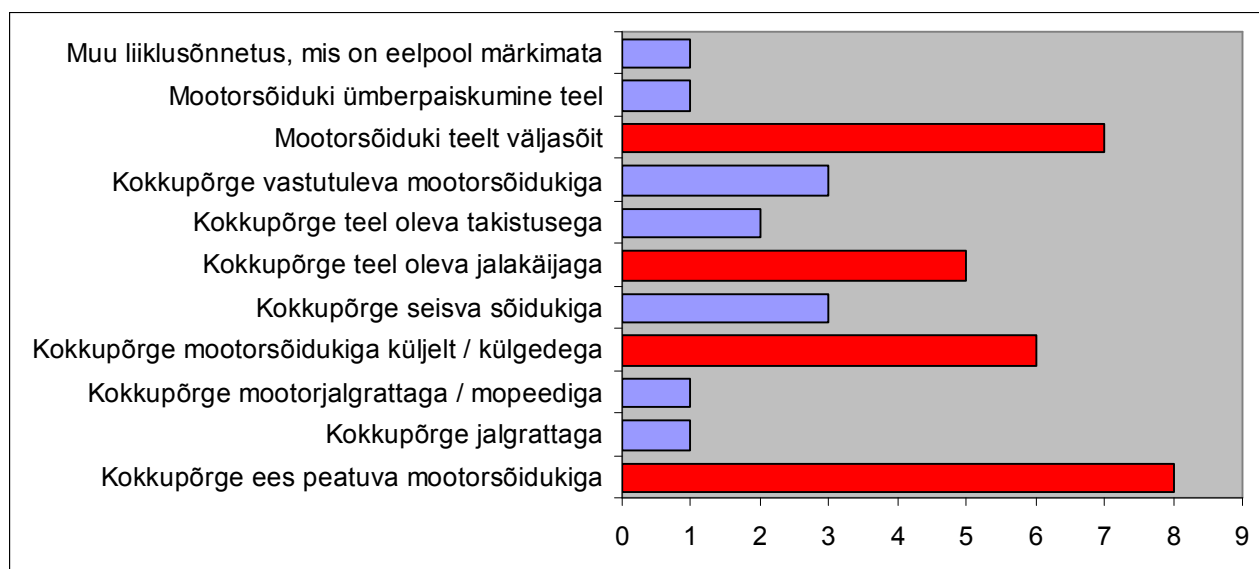
Liiklusõnnetuste jaotuses kuude lõikes ei ole täheldada üldlevinud seaduspärasusi. Seletatav on oktoobri suurenenud liiklusõnnetuste arv (pimedus, esimesed külmad ja libedus). Jaanuarikuusse liiklusõnnetuste koondumine võib olla põhjustatud teeolude halvenemisest, kuigi kohe järgneval kuul on sarnaste teetingimuste juures väikseim liiklusõnnetuste arv.

PÄEV	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Kokku
E	1	2			1		2		6
T		2		1				1	4
K						1	3	1	5
N					2		1		3
R			1	1	2			1	5
L		2				1			3
P	1	1	1			2	2	4	11

Inimvigastustega liiklusõnnetused aastate ja nädalapäevade lõikes

Seoses ulatusliku maakasutuse muutusega on oluliselt suurenenud kohaliku liikluse osakaal. Valdav osa planeeritavate alade liiklusest on suunatud piki väiksemaid olevaid teid ja tänavaid Tartu maanteele. Selle tulemusena on linna piiril olevatel samatasandilistel ristmikel pingestunud liiklusolukord ning saenenud liiklusõnnetused. Kuna tegemist on linnasiseneva põhimaanteega, siis ei oska pikka aega maanteed sõitnud sõidukijuhid arvestada järsult muutuva liikluskeskkonna ja kiirusepiirangutega.

Levinuimateks õnnetuseliikideks on kokkupõrge ees liikuva mootorsõidukiga ja kokkupõrge mootorsõidukiga küljelt. See viitab selgelt ristmike ja teega külgnevatelt aladelt juurdepääsude rohkusele ning ebapiisavale liikluskorraldusele tagamaks liiklusohutust. Järgnevad mootorsõiduki teelt väljasõit (ei suudeta kohaneda kiirusrežiimi muutusega linnakeskkonda jõudes) ning otsasõit kergliiklejale (jalakäija+jalgrattur+mopeedijuht). Piirkonna arenguga on oluliselt kasvanud ka kergliiklejate arv, kes kasutavad nii olemasolevat kergliiklusteed kui ka teepeenart liikumiseks. Samuti on saenenud teeületused.

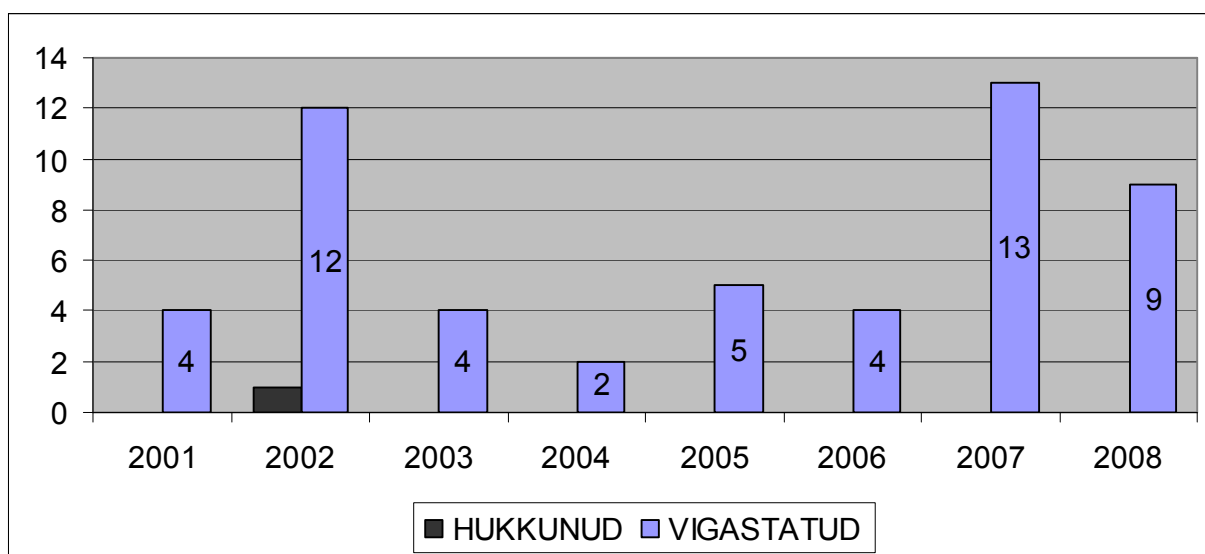


Inimvigastustega liiklusõnnetused õnnetuseliikide lõikes

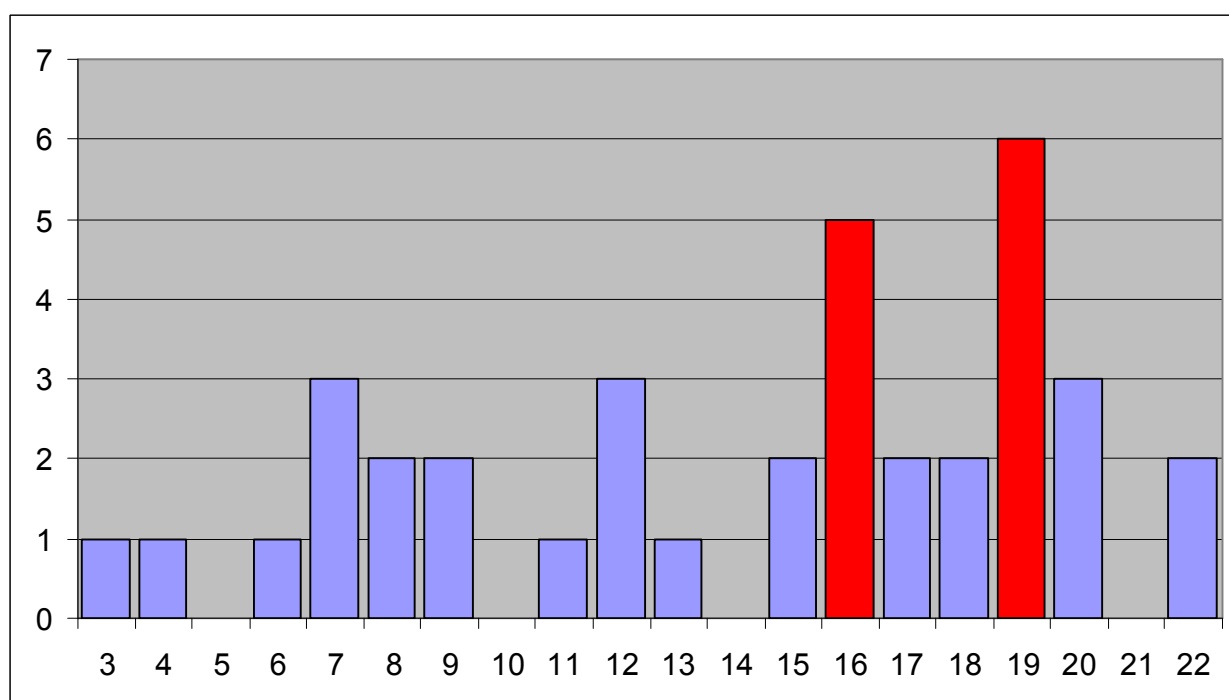
Suurim osa on kokkupõrkel ees peatuva mootorsõidukiga, see viitab juurdepääsude ja ristmike rohkusele teelõigul. Juht ei oska oodata ees sõitvalt sõidukilt järsku pidurdamist ja pöördemanöövrit. Kui ees peatuva sõidukile tagant otsasõidule lisada ka küljkokkupõrked, siis siit avaldubki antud teelõigu suurim puudus – puuduvad liikluskorralduslikult ohutud lahendused teeäärsete aladelt juurdepääsul peateele.

Samuti on küllalt suur osa ka kokkupõrgetel kergliiklejatega (7 õnnetust). Kergliiklejatega õnnetuste raskusaste on reeglina keskmisest raskem ja seepärast on eriti suurenenud korrespondentsi tingimustes rajada neile ohutu ühendus Tallinnaga (Ülemiste ristmiku piirkonnaga).

Väga selget õnnetuste kontsentreerumiskohta analüüsitaval lõigul ei olnud. Keskmisest rohkem õnnetusi on toimunud Mõigu tee ja Tartu maantee ristmiku piirkonnas. See võib olla seletatav väga halva külgnähtavusega ning teravnurga all lõikumise peateega. Tänapäevaks on seal suuremad liikluskorralduslikud ohud kõrvaldatud.



Liiklusõnnetustes kannatanute arv aastate lõikes

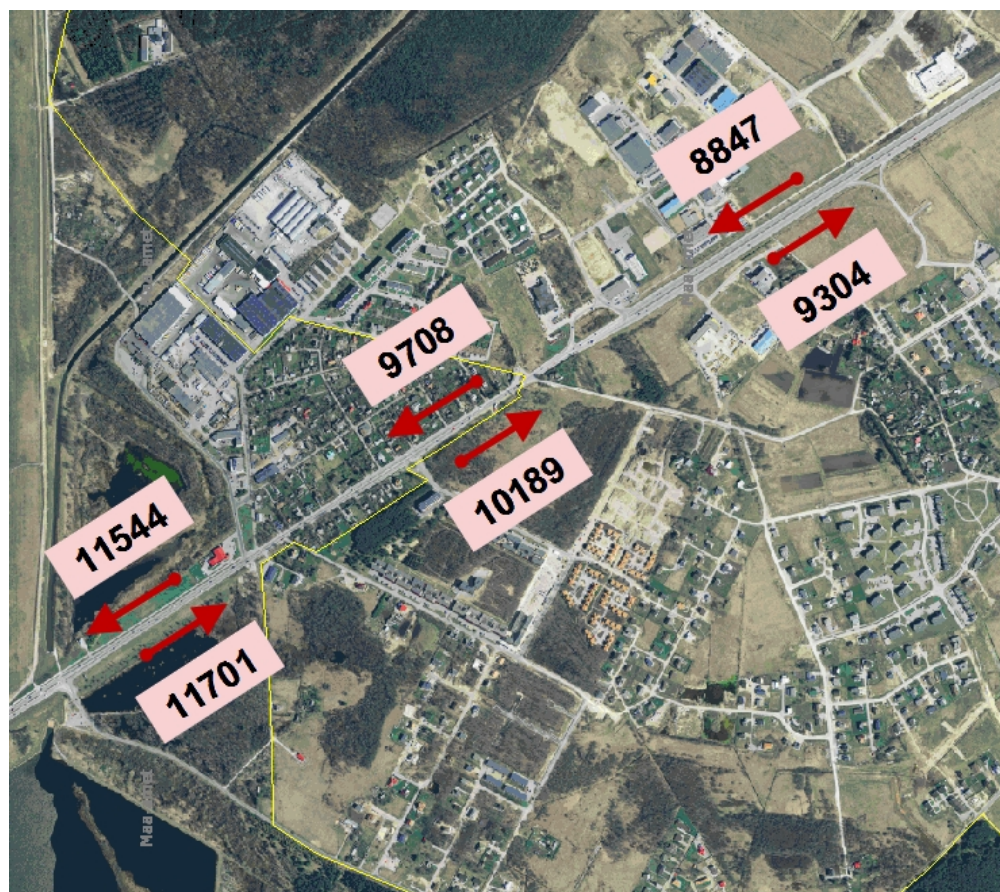


Inimvigastustega liiklusõnnetused ööpäeva lõikes

4 LIIKLUSSAGEDUSED

4.1 E263 TALLINN-TARTU-LUHAMAA KM 4,4-6,6

Aasta keskmine liiklussagedus (autot/ööpäevas) on esitatud alljärgnevas diagrammil.
Loenduse aasta 2009



Linnaliikluse lõigul (km 4,4-5,5) on raskeliikluse osatähtsus 9 % ja maanteelõigul (km 5,5-6,6) 11%.

Täpsemalt käsitleb lõigul olemasolevat ja prognoositavat liikluskooormust liiklusuuringu köide „Liiklusloendused ja prognoos“.

5 PROBLEEMID JA SOOVITUSED PROJEKTEERIJALE

5.1 E263 TALLINN-TARTU-LUHAMAA KM 4,4-6,6

Väljaselgitatud puuduste kirjeldamiseks on käesolevasse töösse lisatud fotod kommentaaridega. Analüüsitud teelõigu kohta on alljärgnevalt välja toodud teelõigu põhilised liiklusohutuslikud puudused, mida on vaja kõrvaldada lähiajal (näiteks teemärgiste ja liiklusmärkide paigutuse, valgustuse korrastamise abil) ja ka puudused, mida on vaja parandada pikemas perspektiivis – tee rekonstrueerimisel.

Alljärgnevalt on toodud auditeeritaval lõigul audiitorite poolt avastatud liiklusohutuse probleemid, nende ohud, riski tasemed ja ettepanekud nende likvideerimiseks.

Liiklusohutuslikke riskide, (liiklusõnnetuse tekkimise tõenäosuse ja liiklusõnnetuse toimumisel tagajärgede võimaliku raskuse) hindamiseks on kasutatud järgmist skaalat:

X	-risk on tagasihoidlik
XX	- risk on väike
XXX	- keskmine risk
XXXX	- risk on suur
XXXXX	- risk on väga suur

Peamiseks probleemiks vaadeldaval teelõigul on tee mittevastavus liikluse iseloomule. Analüüsitud teelõik algab Vana-Tartu mnt ristmikust, kus lõpeb Ülemiste ristmikult alanud 2+2 rajaga eraldusribaga linna magistraal. Antud lõigul on vasakpöörded reguleeritud fooridega. Liiklusohutlik olukord tekib kohe rekonstrueeritava teelõigu alguses, kuna parempoolne linnast väljuv rada muutub parempöörderajaks. Läbiva raja kadumisel tekib vägagi sageli äkilisi pidurdusi kui ka juba etteplaanitud „vahele trügemisi“ läbi vahetult ristmiku taga asuva bussipeatuse tasku.

Rekonstrueerimisel tuleb välistada igasugused määramatud juurdepääsud peateele.

Tartu mnt ja Vana-Tartu mnt ristmikul on hiljuti muudetud liikluskorraldust, mis peab hõlbustama Vana Tartu maanteelt väljasõitu peateele. Kahjuks ei suuda kõik juhid aduda kehtestatud liikluskorraldust (peateel võtab vasakpöörajaid vastu nn „kaetud rada“) ning jäädakse seisma suunavööndite vahelisel alal takistades sellega edasi liikumise juba Vana Tartu maanteelt startinud sõidukil, mis jääb linnast väljuva peasuuna sõidukitele ette. Olukorda aitaks parandada liikluskorraldust selgitava infotahvli paigaldamine kõrvalteele enne Vana-Tartu maantee ristmikku.

Jalakäijatega õnnetusi on kogu analüüsitava lõigu pikkuses, kuigi on rajatud betoonelementidega eraldatud kergliiklustee. Paraku on eralduselementide rida väga sageli katkestatud tagamaks juurdepääsu teeäärsetele kruntidele. See omakorda vähendab oluliselt kergliiklejate turvalisust. Probleemiks ongi just peateelt suhteliselt suure kiirusega sooritav pöördemanööver juurdepääsule.

Rekonstrueeritaval teel, kuhu rajatakse nii kergliiklustee kui ka eraldi juurdepääsuteed, võib kaaluda kitsamates tingimustes ka kergliiklustee ja juurdepääsutee ühitamist, tagades sel juhul sõidukite maksimaalse liikumiskiiruse kuni 20 km/h (kehtestada „Õueala“), samuti peab olema

välistatud igasugune läbisõiduvõimalus. Soovitav on kaaluda kergliiklustee rajamine mõlemale poole tee äärde, mis peaks jätkuma kuni Järvevana tee äärse kergliiklusteeni.

Lõigul on ka ainult üks fooriga reguleeritud ülekäigurada. Reguleerimata ülekäigurajad ei ole antud liikluskeskkonda sobivad, eriti veel ilma suunavööndeid eraldava ohutussaareta.

Äri- ja kaubanduspindade planeerimisel rekonstrueeritava teelõigu vahetusse lähedusse peab kindlasti arvestama ka kergliiklejatele vajaliku teeületusega kuna sellega kaasneb alati potentsiaalne liiklusohutuslik risk (elamupiirkonnad paiknevad mõlemal pool Tartu maanteed).

Peamine soovitus projekteerijale – kui on eesmärgiks rajada I klassi maantee, siis järgida sellele vastavaid liiklusohutusnõudeid kõiges vältimaks olukorda, kus on tehtud kõik kiireks sõiduks, kuid tagaplaanile on jäetud liiklusohutus (kergliiklejad, väiksemad teed ja juurdepääsud, ristmike vahekaugused)! Kui ei ole võimalik tagada tee funktsioonijärgset projekteerimist täies mahus, siis tuleb liiklusohutuslike meetmete osas lähtuda madalama klassiga tee liiklusohutusvajadustest. Lubatud piirkiiruse või muu liikluskeskkonna muutused peavad kajastuma ka tee ristlõikes, et liikleja tajuks ka ilma liiklusmärgideta olukorra muutust. Igale projektis käsitlevale teele tuleb juba projekteerimise algetapis anda kindel funktsioon ja sellest ka projekteerimisel lähtuda.

Tagamaks I klassi maantee toimimine on vajalik rajada ka elanike liikumisvajadust rahuldavad koguja- ja juurdepääsuteed. Nende teede ristlõige peab olema oluliselt kitsam ja suurim lubatud kiirus ei tohiks ületada 40 km/h (tiheasustusega aladel isegi kuni 20 km/h ehk „Õueala“). Ka tugiteedel on võimaluse korral soovitatav eraldada erinevad liiklejaklassid vastavalt nende liikumiskiiruse erinevusele.

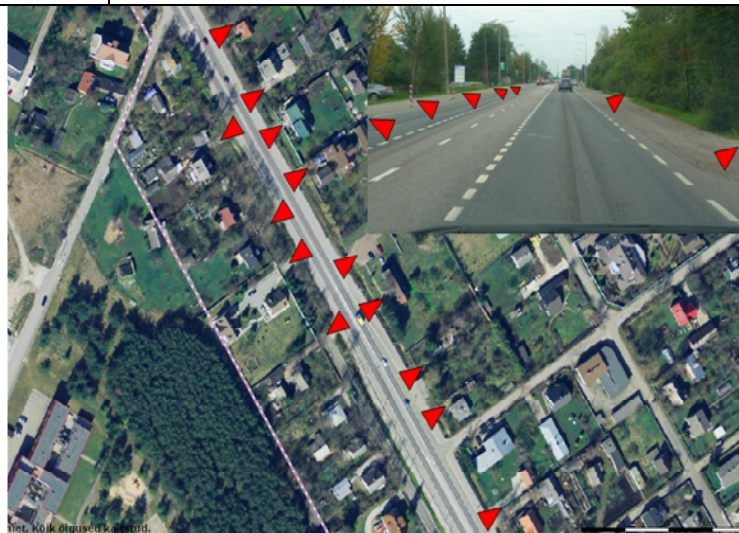
Vältida samatasandiliste 4-haruliste peatee-kõrvaltee põhimõttel toimivate ristmike projekteerimist. Analüüsitava lõigul on sobilikuks ristmikutüübiks vaid eritasandilised või foorjuhitavad ristmikud..



Peamised liiklusohutuslikud puudujäägid analüüsitavatel teelõikudel:

E263 km 4,4-6,5 km

Jrk	Kommentaar/avastatud puudus	Risk	
1.	Tartu mnt ja Vana-Tartu mnt ristmikul on hiljuti muudetud liikluskorraldust, mis peab hõlbustama Vana Tartu maanteelt väljasõitu peateele. Kahjuks ei suuda kõik juhid aduda kehtestatud liikluskorraldust (peateel võtab vasakpöörajaid vastu nn „kaetud rada“) ning jäädakse seisma suunavööndite vahelisel alal takistades sellega edasi liikumise juba Vana Tartu maanteelt startinud sõidukil, mis jääb linnast välja peasuuna sõidukitele ette.	enne	XXXX
		pärast	X X
		ohud	Osad juhid jäävad ootama “vaba auku” Tartu mnt liikluses, neile järgnev juht ei oska sellega arvestada ning jääb seisma keset Tartu mnt linnast välja suuna sõidurada. Tekib külgkokkupõrkeoht.
		ettepanekud	Olukorda aitaks parandada liikluskorraldust selgitava infotahvli paigaldamine kõrvalteele enne Vana-Tartu maantee ristmiku.
		Risk	
2.	Kanali tee piirkonnas on reguleerimata ilma ohutussaareta ülekäigurada, mis ei sobi antud liikluskeskkonda (suur liiklussagedus). Juht on põhitähelepanu suunanud juba Kanali tee ristmiku jälgimisele.	enne	XXX
		pärast	X
		ohud	Jalakäijale otsasõidu oht.
		ettepanekud	Teelõigu rekonstrueerimiseni leida võimalusi tee keskele ohutussaare rajamiseks

Jrk	Kommentaar/avastatud puudus	Risk	
3.	Linnas asuval teelõigul on väga palju juurdepääsusi ning ristmikke, mis oluliselt suurendab liiklusohutlikkust. Seda kinnitab ka liiklusõnnetuste statistika (arvuliselt suurim on tagant otsasõit ja külgtokkupõrge).	enne	XXXX
		pärast	X
		ohud	Oht eesliikujale otsasõiduks ning külgtokkupõrgeteks. Väheneb liikluskeskkonna homogeensus.
		ettepanekud	Rekonstrueerimisprojektiis rajada kogujateed, peateele saab ainult 3-4 foorjuhitaval ristmikul.
4.	Kergliiklustee on küll eraldatud betoonelementidega, kuid juurdepääsude rohkuse tõttu on siiski kergliiklejal suur oht kokkupõrkeks mootorsõidukiga	Risk	
		enne	XXX
		pärast	X X
		ohud	Kergliiklejale otsasõidu oht.
		ettepanekud	Rajada eraldiseisvad kogujateed ning kergliiklustee

Jrk	Kommentaar/avastatud puudus	Risk	
5.	Linna piiri vahetus läheduses on toitlustuskiosk, millel puudub igasugune liiklusohutusele vastav liikluskorraldus.	enne	XXXX
		pärast	X
		ohud	Väljasõidul peateele on oht kokkupõrkeks peateel liikujaga, samuti on oht kokkupõrkeks eesliikujaga, selle ootamatul pöördemanöövril.
		ettepanekud	Välistada "hoomamatud" pealesõidud peateele.
		Risk	
6.	Toitluskoht linna siseneval suunal. Puudub tähistatud liikluskorraldus. Mõlemast juurdepääsust tohib nii sisse kui ka välja sõita.	enne	XXX
		pärast	X X
		ohud	Väljasõidul peateele on oht kokkupõrkeks peateel liikujaga, samuti on oht kokkupõrkeks eesliikujaga, selle ootamatul pöördemanöövril. Elupiirkonna lähedus meelitab ka kergliiklejaid teeületusele.
		ettepanekud	Kehtaestada kindle liikluskorraldus sisse- ja väljasõiduks. Rekonstrueeritava teel välistada võimalus otse peateele sõiduks.

Jrk	Kommentaar/avastatud puudus	Risk	
7.	Mõigu tee ristmikul puudub vajalik külgnähtavus. Lõikumisnurk on teravnurga all.	enne	XXXX
		pärast	X
		ohud	Väljasõidul peateele on oht kokkupõrkeks peateel liikujaga
		ettepanekud	Kaaluda tee ühesuunaliseks muutmist – väljasõidu likvideerimist Tartu maanteele
8.	Läike tee ristmiku ala on ebaselge ja väga lai. On oht mitte tajuda kehtestatud liiklusskeemi.	Risk	
		enne	XXX
		pärast	X
		ohud	Võimalus sõita peateele mitmes reas. Väljasõidul peateele on oht kokkupõrkeks peateel liikujaga,
		ettepanekud	Nii sisse- kui ka väljasõit tuleks ehitada oluliselt kitsamaks.

