

INSENERIBÜROO STRATUM

TARTU LIIKLUS 2009

TALLINN 2009

Sisukord:

Uuringu läbiviimine	4
Autopark ja autostumistase Tartu linnas ja maakonnas.....	5
Tabel 1. Tartu linna ja maakonna autopark ning elanike arv. 2007-2008	5
Tabel 2. Tartu linna ja maakonna arvutuslik autostumistase 2001-2007.	5
Uuringu tulemused.....	6
Liikluskoormuste muutused viimase aasta jooksul.....	6
Tabel 3. Summaarse liiklussageduse kasv 2008-2009.a.	6
Tartu liikluskoormuste arengu pikemaajalised trendid	7
Joonis 1. Tartu liikluskoormuse areng 1993-2009õhtusel tiptunnil.	8
Joonis 2. Tartu liikluskoormuse kasv 1993-2009, õhtusel tiptunnil.	8
Joonis 3. Tartu liikluskoormuse areng 1993-2009., õhtusel tiptunnil	9
Joonis 4. Aastased liikluskoormuse muutused Tartu linnas õhtusel tiptunnil.	9
Joonis 5. Tartu liikluskoormuse areng 2005-2009 hommikusel tiptunnil.	10
Joonis 6. Tartu liikluskoormuse areng 2005-2009, hommikusel tiptunnil.	10
Joonis 7. Tartu liikluskoormuse areng 2005-2009., hommikusel tiptunnil	11
Joonis 8. Aastased liikluskoormuse muutused Tartu linnas hommikusel tiptunnil.....	11
Joonis 9. Sõidukiliikide jagunemine õhtusel tiptunnil, 2009.	12
Joonis 10. Sõidukiliikide jagunemine hommikusel tiptunnil, 2009.	12
Joonis 11. Liikluskoormus sildadel 2009.aastal õhtusel tiptunnil.	13
Joonis 12. Liikluskoormuse areng Tartu sildadel 1998-2009, õhtusel tiptunnil.	13
Joonis 13. Liikluskoormuse areng Tartu sildadel 1998-2009, õhtusel tiptunnil.	14
Joonis 14. Liikluskoormuse jagunemine sildade lõikes 2008-2009.a õhtusel tiptunnil.....	14
Joonis 15. Liikluskoormuse areng 1998-2009 Turu ja Tähe tn. raudtee ülesõitudel, õhtusel tiptunnil	15
Joonis 16. Liikluskoormuse jagunemine linna piiril õhtusel tiptunnil.	15
Joonis 17. Liikluskoormuse jagunemine linna piiril õhtusel tiptunnil.	16
Joonis 18. Liikluskoormused sildadel hommikusel tiptunnil.	16
Joonis 19. Liikluskoormuse jagunemine sildadel 2008-2009, hommikusel tiptunnil.	17
Joonis 20. Liikluskoormuse jagunemine linna piiril hommikusel tiptunnil.....	17
Joonis 21. Liikluskoormuse jagunemine linna piiril hommikusel tiptunnil.....	18
Ettepanekud	19
Loendustulemused	20
Tabel 4. LIIKLUSLOENDUSE TULEMUSED. Õhtune tiptund, kesklinna kordonring	20
Tabel 5. LIIKLUSLOENDUSE TULEMUSED. Õhtune tiptund, äärelinna kordonring.....	21
Tabel 6. LIIKLUSLOENDUSE TULEMUSED. Hommikune tiptund, kesklinna kordonring	22
Tabel 7. LIIKLUSLOENDUSE TULEMUSED. Hommikune tiptund, äärelinna kordonring	23

TARTU LINNA LIIKLUSKOORMUSED 2009.AASTAL

TARTU LINNA LIIKLUSKOORMUSED 2009.AASTAL

Uuringu läbiviimine

Käesolev aruanne sisaldab Tartu linnas 2009.a. sügisel läbi viidud regulaarse liiklusloenduse tulemusi.

Liiklusloendus viidi traditsiooniliselt läbi 2009.a. oktoobri lõpus tööpäevadel õhtuse tipptunni ajal (kella 16:30 ja 18:00 vahelisel perioodil) ning hommikusel tipptunnil (kell 7.00-8:30).

Kuna tavapäraselt on liiklussageduste andmed esitatud hommikuse ja õhtuse tipptunni (60 min aktiivsema liiklusega perioodi) kohta, siis tulenevalt käesoleva liiklusuuringu tulemustest on määratud ka hommikuse ja õhtuse tipptunni paiknemine ööpäevas, milleks on vastavalt periood 7:30-8:30 (hommikul) ja 16:30-17:30 (õhtul). See tulemus on sarnane varasemate aastate loendustulemustega. Järgnevalt on esitatud liiklusloenduse tulemused taandatuna tipptunnile.

Liiklusloenduste üldised tulemused on esitatud järgnevates tabelites, skeemidel ja joonistel.

Üldjoontes oli 2009.aastal läbi viidud loenduse meetodika ja loenduspunktide paiknemise skeem sarnane eelmistel aastatel teostatud uuringu omadega. Sellise lähenemistee peamiseks eesmärgiks on anda võrreldavad tulemused varasemate aastate loendustulemustega. Siiski, tulenevalt linna arengust ja sellega seonduvatest liikluse mõjudest on 2009.aastal sisse viidud mõningaid muudatusi loenduse skeemis, eelkõige on lisatud täiendav loenduspunkt uuel äsjaavatud Vabadussillal.

Loenduse käigus fikseeriti analoogselt eelmiste aastatega kolme peamise mootorsõidukiliigi:

- sõiduautode
- veoautode
- busside

liiklussagedused kõikides loenduspunktides.

Autopark ja autostumistase Tartu linnas ja maakonnas

On mõistetav, et autoliikluse maht ja liikluskoormused on peamiselt mõjutatud mootorsõidukite arvust. Registreeritud mootorsõidukite (ms) arvu ja nende põhiliikide arvu osas peab Eestis arvestust Autoregistrikeskus (ARK), mis 2009.aastal liideti Maanteeametiga. ARK andmete põhjal on Tartu maakonnas ja linnas registreeritud mootorsõidukite, sealhulgas sõiduautode (SA), mootorrattaste (MR), veoautode (VA) ja busside (AB) arv aastatel 2007..2008 olnud järgmine:

Tabel 1. Tartu linna ja maakonna autopark ning elanike arv. 2007-2008

		Registreeritud mootorsõidukid (31.dets.)				Elanike arv
		Sõiduautod	Veoautod	Bussid	Mootorrattad	
2007	Tartu maakond	44926	6241	462	1502	149 283
	..Tartu linn	27457	3731	395	755	102 414
2008	Tartu maakond	56011	9367	647	1761	149 605
	..Tartu linn	34402	5955	553	1013	102 817

Allikas: Statistikaamet

Tuleb märkida, et mitmetel aastatel on ARK teostanud registreeritud mootorsõidukite arvu osas parandusi, elimineerides registri andmetest need sõidukid, mille kasutamine ei ole legaalne või mida ei kasutata üldse (millised pole läbinud korralist tehnoulevaatust või millised ei oma kehtivat kohustuslikku liikluskindlustust). Sellised parandused autoregistris tingivad ka teatavaid ebaloogilisi registreeritud autode arvu muutusi. Viimane selline oluline muutus leidis aset 2007.a suvel, mille tulemusel reaalset vähenes registreeritud autode arv tähelepanuväärsel määral. Siiski tuleb silmas pidada järgmist:

Vaatamata registris kajastatud mootorsõidukite arvu järskudele muutustele registris, ei ole reaalset kasutusel olevate sõidukite arv aastate lõikes kindlasti nii kiiresti muutunud, vaid tulenevad eelkõige registriandmete pidamise ja esitluse põhimõtete muutumisest. See ei võimalda paraku objektiivselt hinnata ka Tartu maakonna ja Tartu linna registreeritud mootorsõidukite arvu trende. Kahtlusi tekitavad eelkõige autostumistaseme stabiilsus aastatel 2007-2008 ja uus järsk kasv aastal 2009. Samas- kuigi arvutuslik autostumistase on mitmete varasemate aastate jooksul olnud kajastatud pigem ülehinnatult, siis registreeritud sõidukite iga aastane kasv kajastab ometi teatud määral liikluse kasvutrende.

Arvutusliku autostumistaseme väärtused Tartu maakonnas ja linnas on esitatud järgmises tabelis.

Tabel 2. Tartu linna ja maakonna arvutuslik autostumistase 2001-2007.

Aasta	Arvutuslik autostumistase			
	Tartu maakond		Tartu linn	
	ms/1000 el.	SA/1000 el	ms/1000 el.	SA/1000 el
2001	364	300	359	355
2002	330	270	317	312
2003	323	266	305	301
2004	345	285	327	322
2005	369	308	346	340
2006	409	343	374	367
2007	356	301	318	311
2008	356	301	316	268
2009	453	374	408	336

Uuringu tulemused

Liikluskoormuste muutused viimase aasta jooksul

Kui kommenteerida lühidalt loendustulemusi, siis võib öelda, et võrreldes 2008.a. toimunud loendusega on liiklussagedused tervikuna mõnevõrra langenud, seda nii kesklinnas kui äärelinnas. Seda saab eelkõige seletada majanduslangusest tulenevate mõjudega. Nii ääre- kui kesklinna kordonringil on liikluskoormuste muutumine siiski spetsiifiline- mõnedes punktides on toimunud liiklussageduse vähenemine, teistes kasv.

Ühtlasi saab 2008.aasta liiklusuuringu tulemusi loenduspunktide lõikes pidada mõnevõrra mõjutatuks sügisestest tee-ehitustöödest Tartu linnas, seetõttu saab väita, et 2009.a liikluse muutustrendid on pigem kooskõlas varasemate aastate kasvudega (kuni 2007.aastani k.a.).

Tabel 3. Summaarse liiklussageduse kasv 2008-2009.a.

Suund:	Hommikune tipptund		Õhtune tipptund	
	Kesklinn	Äärelinn	Kesklinn	Äärelinn
Kesklinna suunduv	-16%	+3%	-12%	-8%
Kesklinnast väljuv	-11%	-9%	-5%	-6%

Äärmiselt tähelepanuväärne on just kesklinna liikluskoormuste märgatav ja kiire langus võrreldes eelmise aastaga, eriti hommikul tipptunnil, kusjuures põhilisteks loenduspunktideks kus kõige suurem liikluse kahanemine on aset leidnud, on eelkõige Sõpruse sild, Turu tänav ja Riia tänav. Samuti on huvipakkuv fakt, et vaatamata üldisele liikluskoormuse langusele linnas, siis hommikul tipptunnil kasvas siiski võrreldes eelmise aastaga liiklussagedus kesklinna suunduval liiklussuunal. See võib viidata juba oma tipu ületanud, kuid siiski märgatavale valglinnastumisele, kus Tartust linna lähialadele kolinud inimesed kasutavad endisest enam autot liikumiseks Tartusse tööle.

Liikluskasvu iga-aastased muutused ja pikemaajalised trendid on esitatud loenduspunktide lõikes lisatud graafikutel.

Oluliselt pole Tartus muutunud liikluse struktuur, kus sõiduautode osatähtsus on võrreldes eelmise aastaga küllalt sarnane- 95-99% , veoautode osakaaluks on 2...4% ja busside osakaaluks ca 1..2% kõigist sõidukeist. Liikluse struktuur sõidukiliikide lõikes on küllaltki sarnane hommikul ja õhtusel tipptunnil. Siiski, nagu ka varasematel aastatel, on veidi kasvanud sõiduautoliikluse osakaal.

Tartu liikluskoormuste arengu pikemaajalised trendid

Tartus on regulaarseid liiklusloendusi teostatud juba 1993.aastast. Viimasel kolmel aastal on lisaks õhtusele tipptunnile uuritud liikluskoormusi ka hommikul tipptunnil, kuid see suhteliselt lühike aegrida ei võimalda veel teha põhjanevaid järeldusi liikluskoormuste muutumisest linnas pikema perioodi jooksul.

Kui aga analüüsida liiklussageduste summaarset muutumist alates 1993.aastast jõuame järeldusele, et kui uuringuperioodi alguses jäi summaarne liikluskoormus kesklinnas alla 6000 mootorsõiduki tunnis, siis juba 1997.aastal jõuti ületada 10 000 sõiduki piir ja 2007.aastal ületas see juba 16 000 sõidukit tunnis kahes liikumissuunas kokku. 2009.aastal, tänu liikluskoormuse langusele jäi see näitaja aga suurusjärku 15 000, õhtusel tipptunnil aga ületab endiselt 16 000..

Äärelinna liikluse kogumaht on mõistagi veidi väiksem. 1993.aastal ületas linnapiiri õhtusel tipptunnil alla 1500 sõiduki, 1997.aastal üle 4000 sõiduki, 2003.aastal 6000 sõidukit ja 2007.aastal ca 8000 mootorsõidukit tunnis. 2009.aastal ulatus see arv ca 8500 autoni tunnis.

Viimastel aastatel ületab äärelinna (linnapiiri ületav) liikluskoormuse kogumaht 50% kesklinna liikluskoormuse kogumahust.

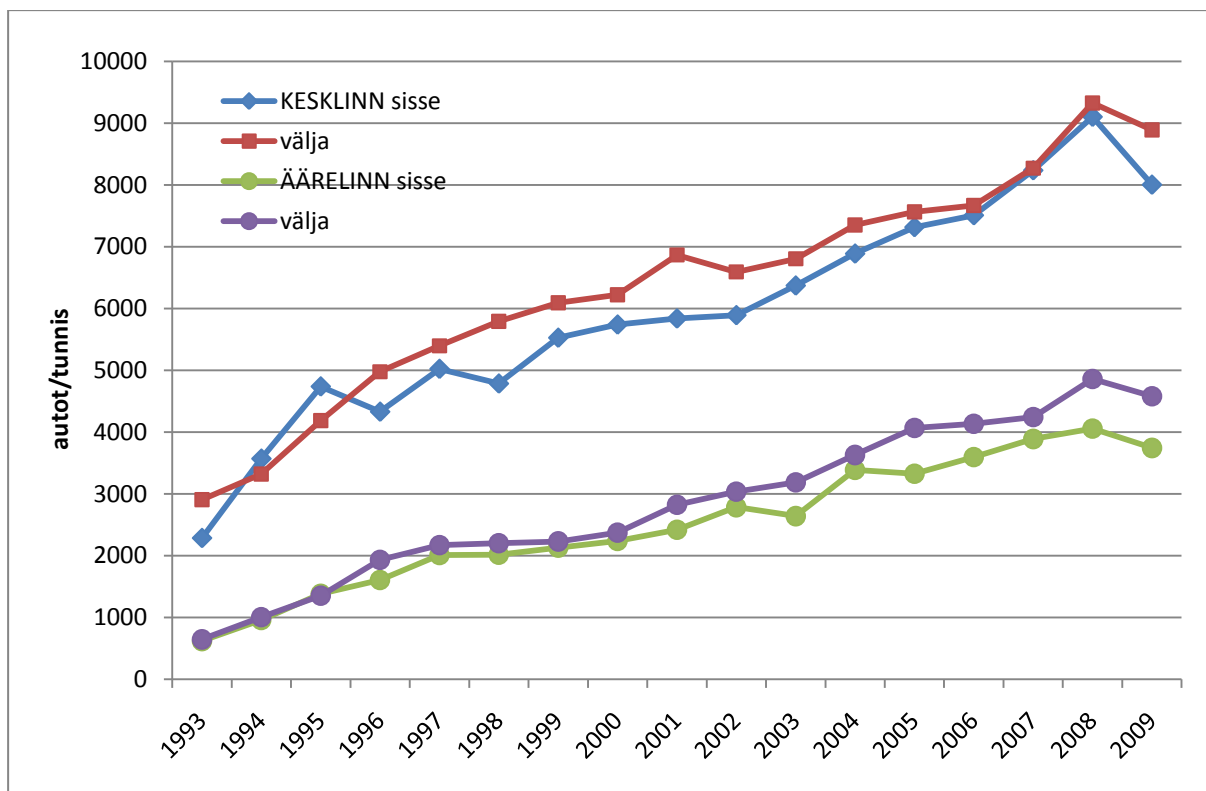
Samavõrd tähtis, kui liikluse kogumahu jälgimine, on hinnata liikluskoormuse kasvu ja selle arenemise trende pikema perioodi lõikes.

Kui võtta aluseks 1993.aasta õhtuse tipptunni liiklussageduste kogumaht (=100%), siis juba 1996-1997.aastaks oli see kahekordistunud nii kesklinnas kui äärelinnas (linnapiiri ületav liiklus). Kui hinnata aga edasisi arengutrende, siis võrreldes 1993.aastat 2009.aastaga, on see kasv juba enam kolmekordne.

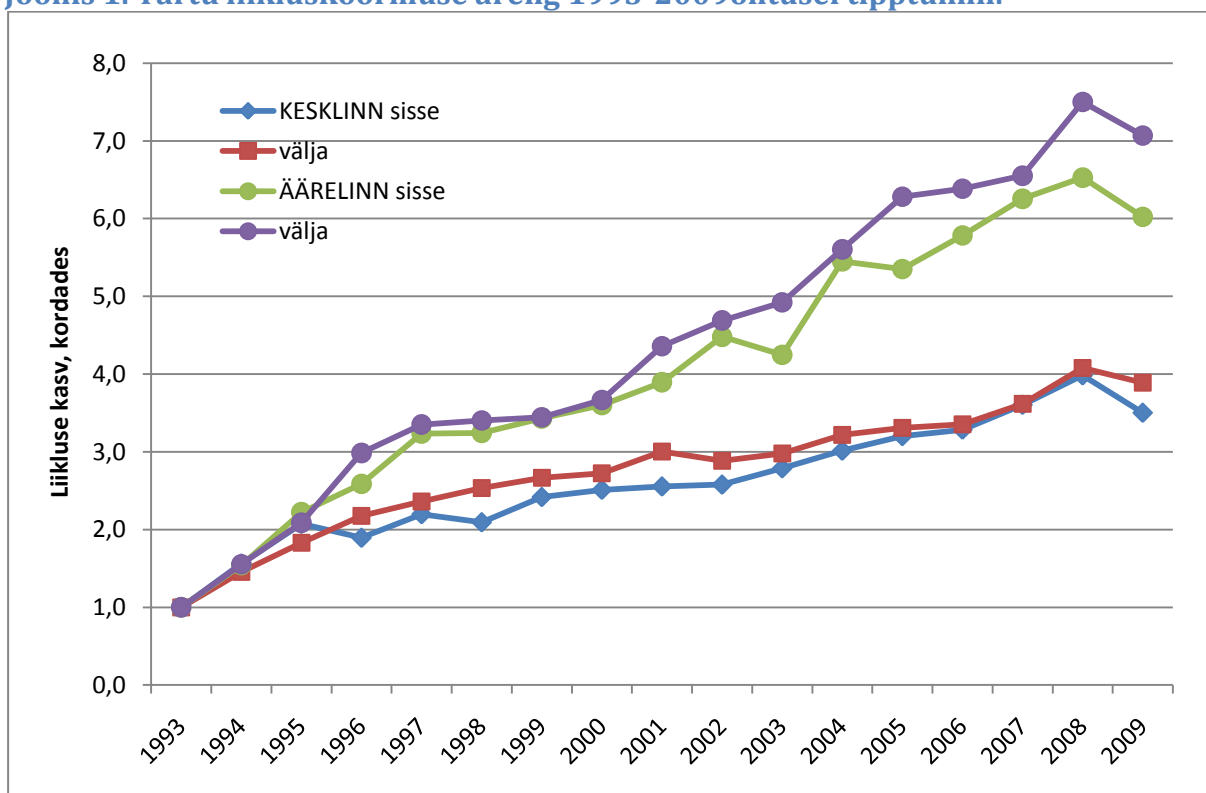
Äärelinna liikluse kasvutempo on olnud aga tunduvalt kiirem. Võrreldes 1993.aastaga kahekordistus see 1uba 1995.aastaks, kolmekordistus 1997.aastaks, neljakordistus 2001.aastaks, viiekordistus 2004.aastaks ja kuuekordistus 2006.aastal. 2009.aastal liikluskoormus langes kuid kasv võrreldes 1993.aastaga ületas siiski enam kui 6 kordselt 1993.aasta väärtuse.

Senised liikluse kasv on aastate jooksul olnud küll erinev, kuid nad kujundavad siiski üsna selgeid trende. Nii saab pikemaajalist arengut analüüsides väita järgmist:

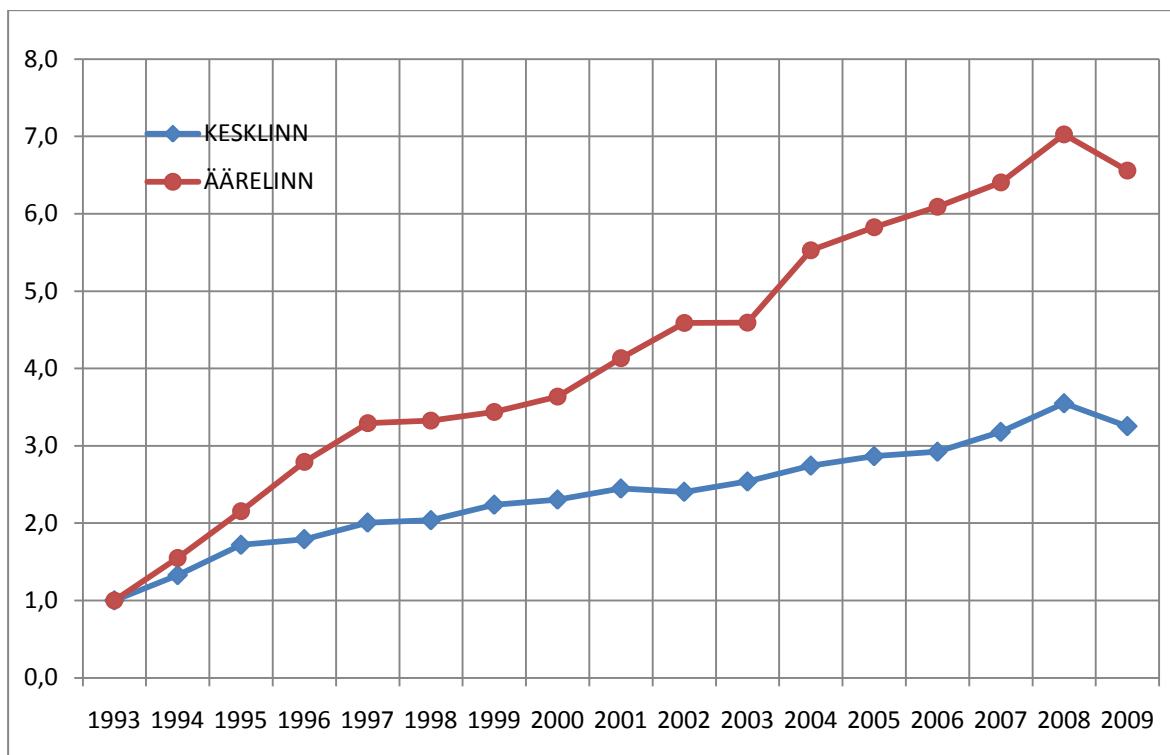
- Tartu kesklinna liikluskoormuste kasv on pikemaajalises perspektiivis aeglustuv, kuid seniste trendide jätkumisel, ilmselt majanduslanguse perioodi lõppemise järgselt - stabiliseerunud;
- Tartu äärelinna liikluskoormuse kasv on olnud kiirem kui kesklinnas, kuid üldise trendina saab prognoosida ka selle kasvu aeglustumist;
- Mõistagi sõltub tegelik liikluse kasv paljudest teguritest, millest olulisemateks on linna perspektiivne liikluspoliitika, erinevate liiklusviiside toetamine ja nende kasutamise mõjutamine või piiramine, majanduskasvuga seonduvad tegurid ja ka linna liiklussüsteemi terviknäitajad nagu läbilaskvus ja suurema koormusega ristmike ummistumine. Seega saab siinkohal esitatud arengut käsitleda vaid ühe võimaliku kuid tõenäolise arengutsenaariumina.



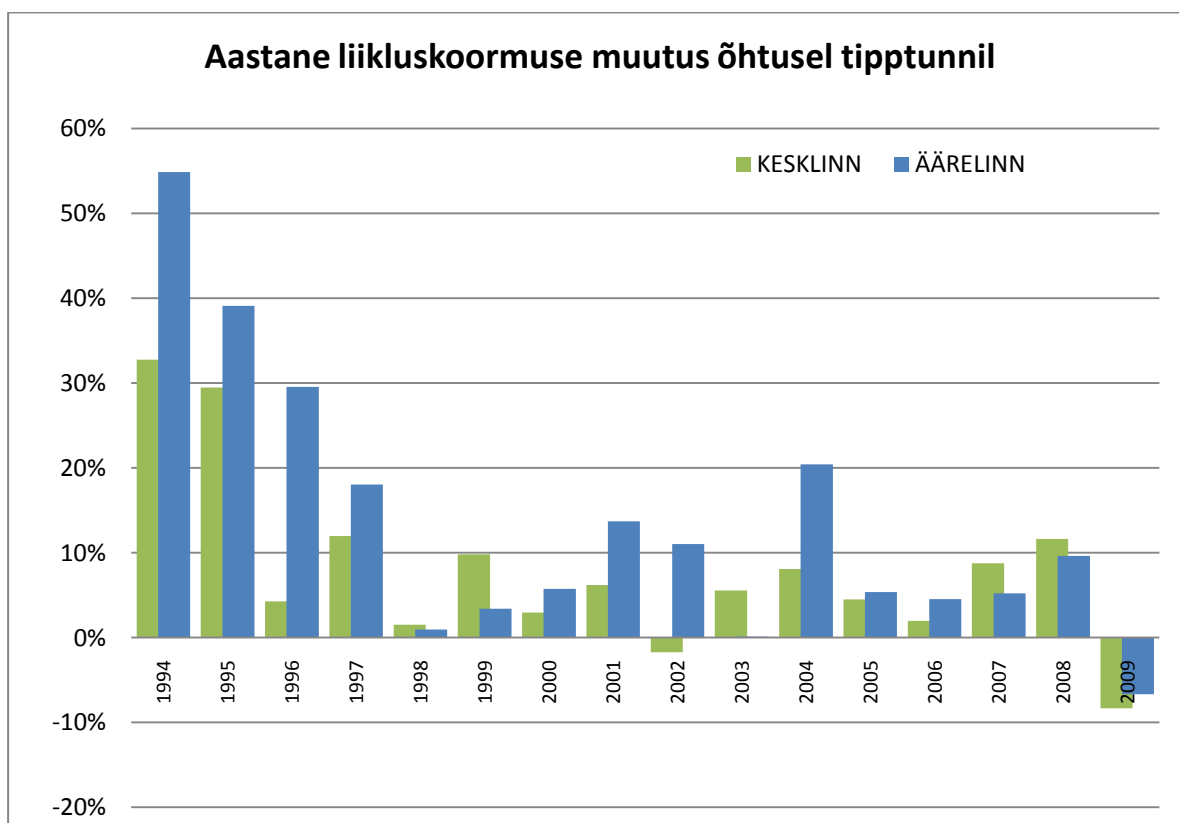
Joonis 1. Tartu liikluskoormuse areng 1993-2009 öhtusel tiptunnil.



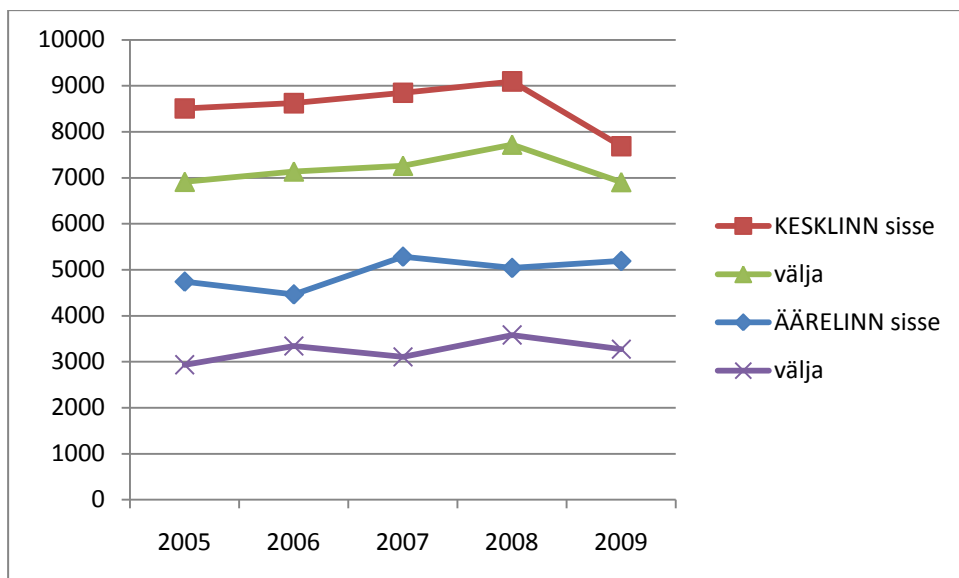
Joonis 2. Tartu liikluskoormuse kasv 1993-2009, öhtusel tiptunnil.



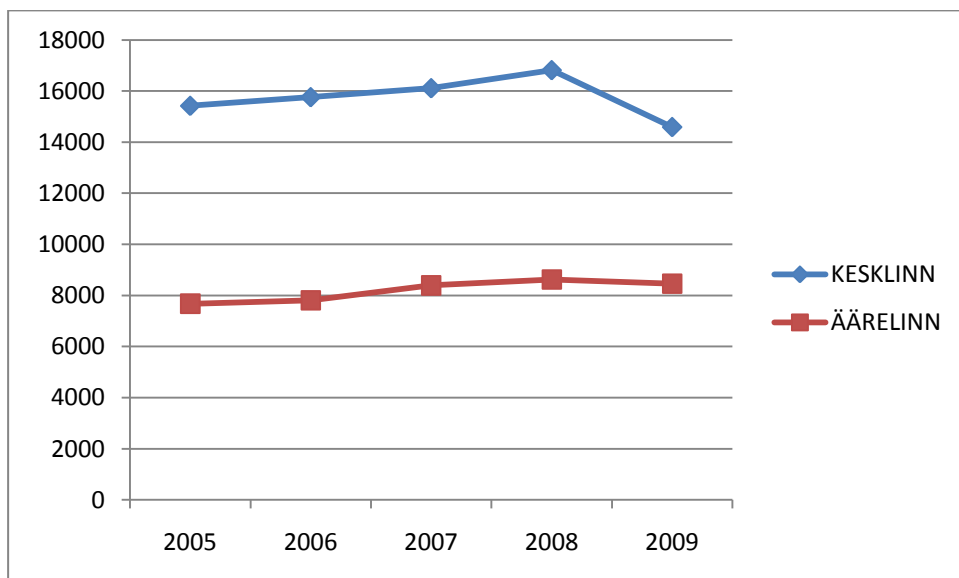
Joonis 3. Tartu liikluskoormuse areng 1993-2009., öhtusel tiptunnil



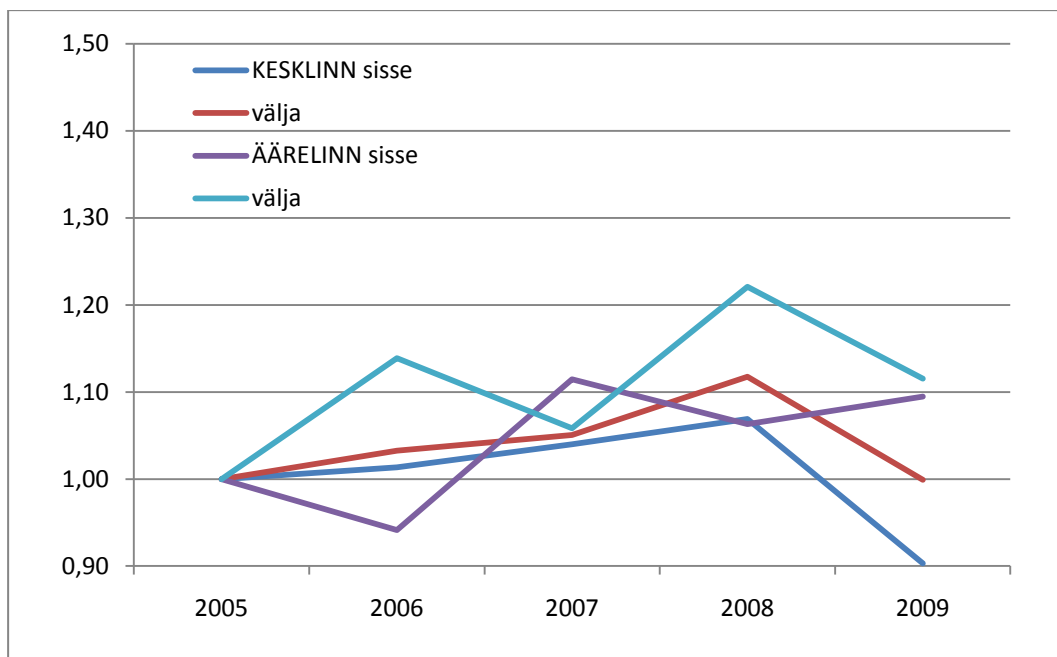
Joonis 4. Aastased liikluskoormuse muutused Tartu linnas öhtusel tiptunnil.



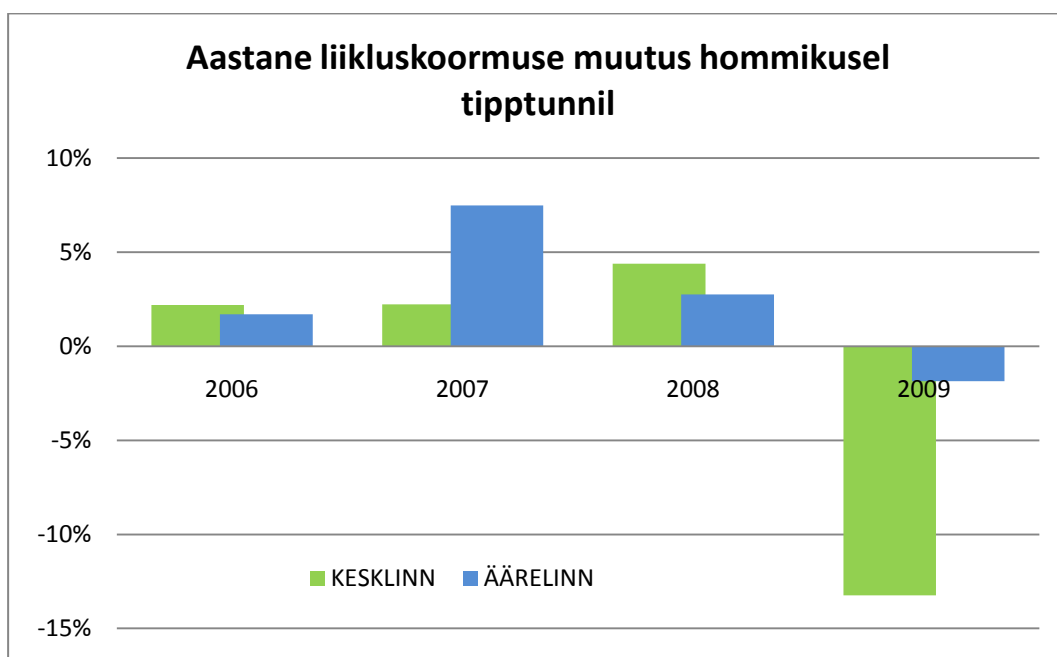
Joonis 5. Tartu liikluskoormuse areng 2005-2009 hommikul tipptunnil.



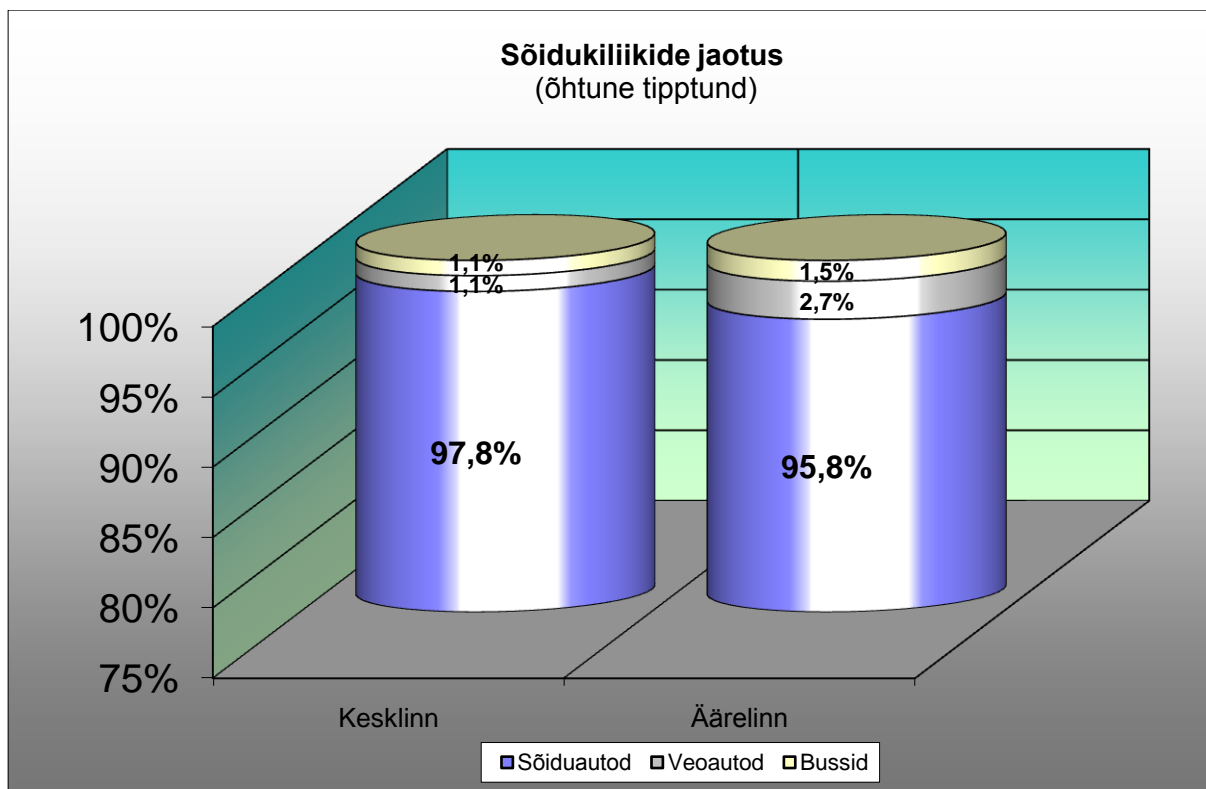
Joonis 6. Tartu liikluskoormuse areng 2005-2009, hommikul tipptunnil.



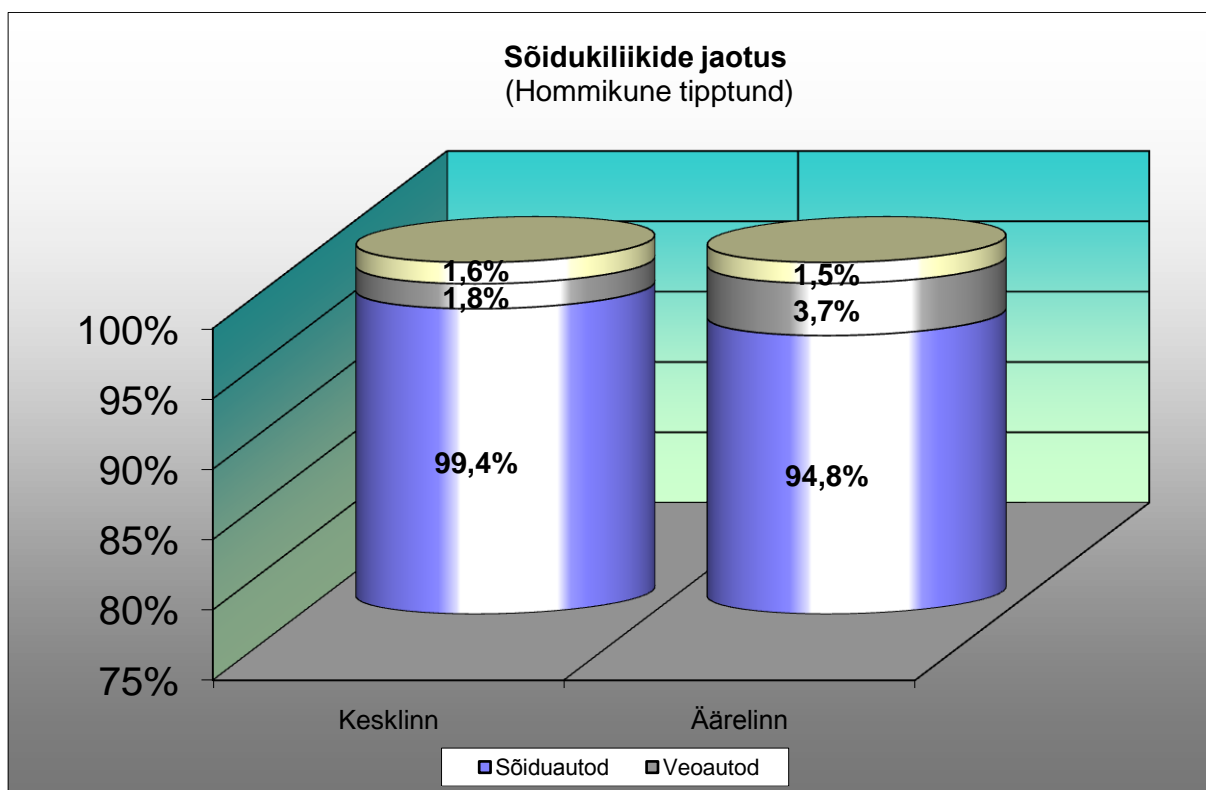
Joonis 7. Tartu liikluskoormuse areng 2005-2009., hommikusel tipptunnil



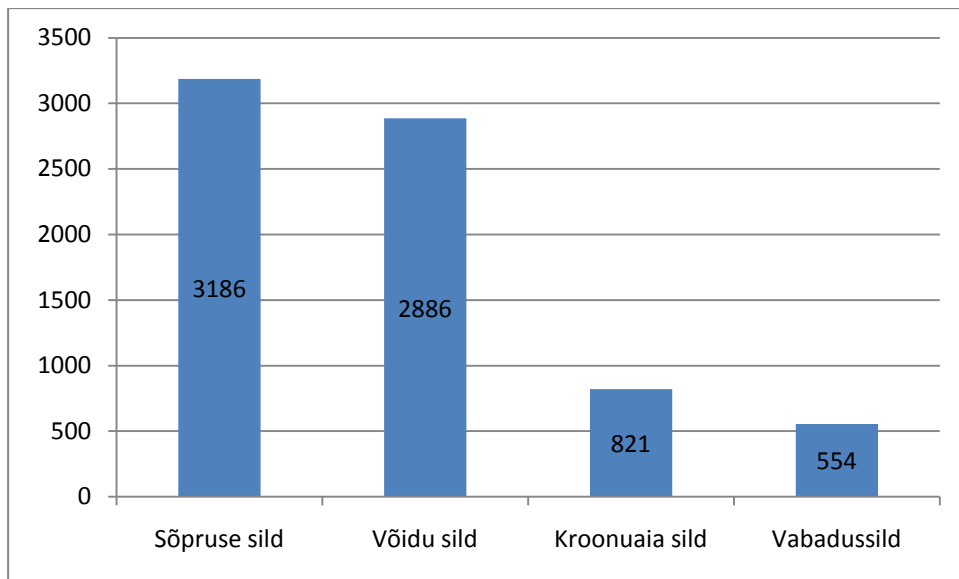
Joonis 8. Aastased liikluskoormuse muutused Tartu linnas hommikusel tipptunnil



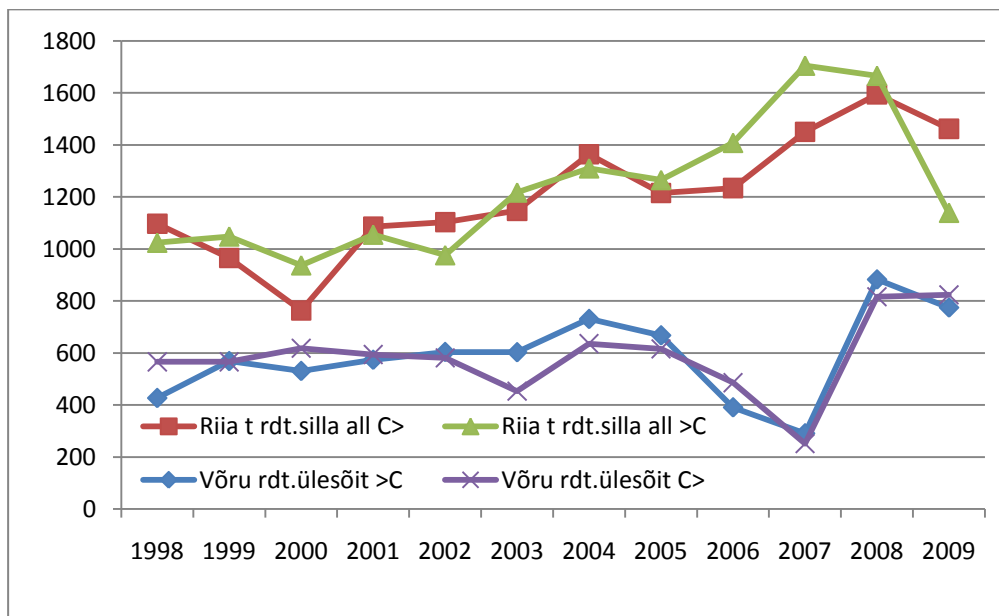
Joonis 9. Sõidukiliikide jagunemine õhtusel tiptunnil, 2009.



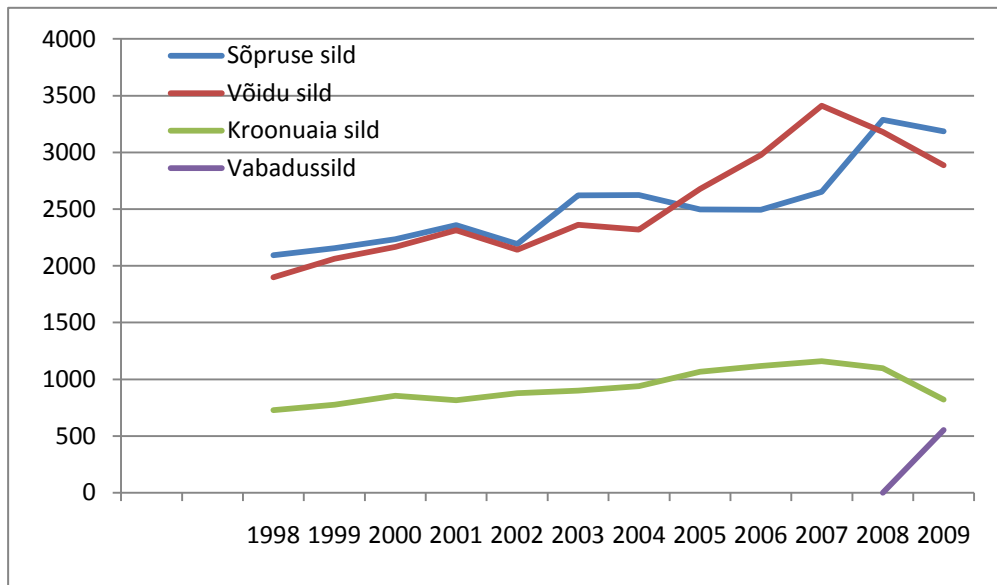
Joonis 10. Sõidukiliikide jagunemine hommikusel tiptunnil, 2009.



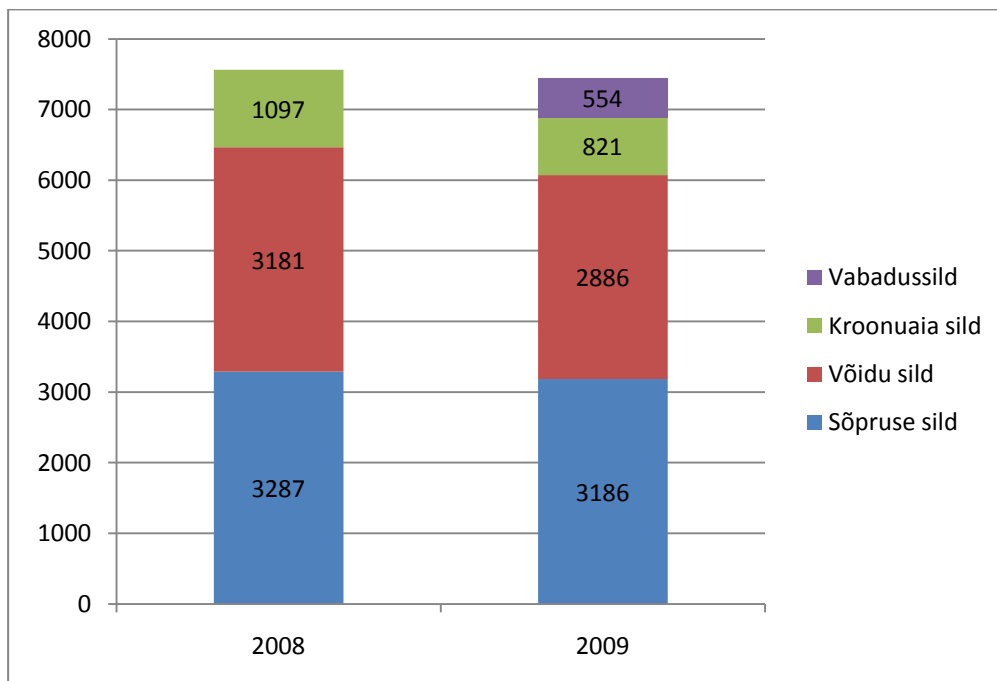
Joonis 11. Liikluskoormus sildadel 2009. aastal öhtusel tipptunnil.



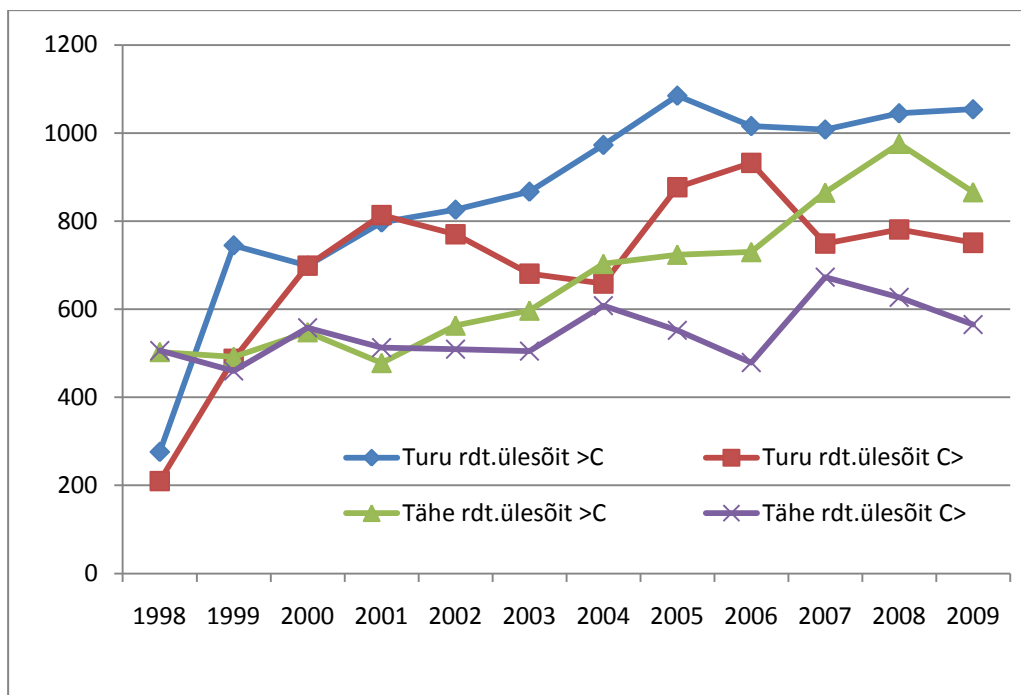
Joonis 12. Liikluskoormuse areng Tartu sildadel 1998-2009, öhtusel tipptunnil.



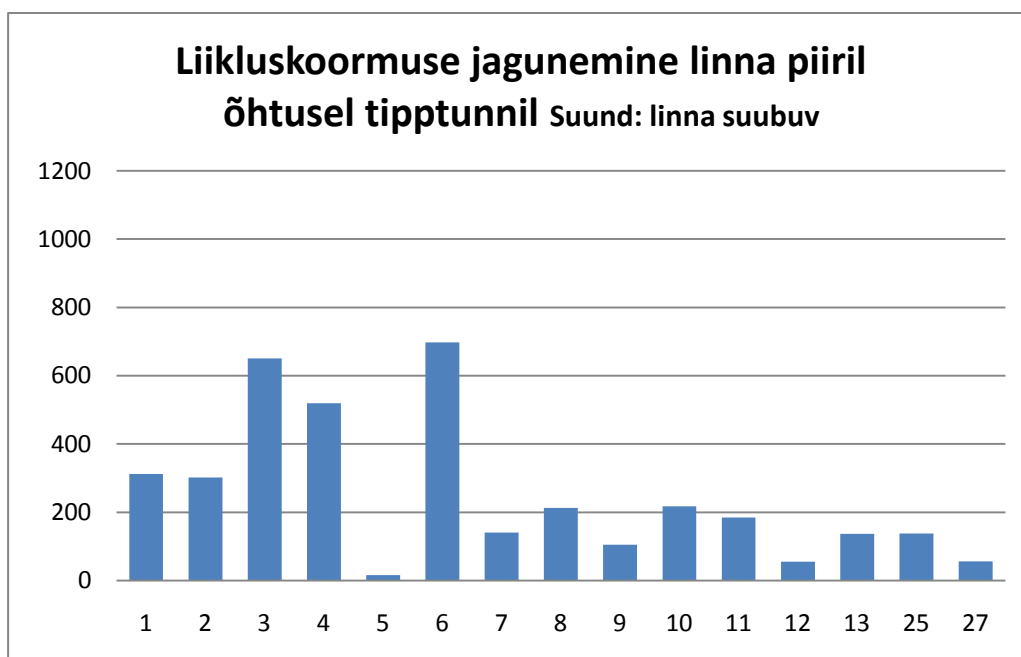
Joonis 13. Liikluskoormuse areng Tartu sildadel 1998-2009, öhtusel tipptunnil.



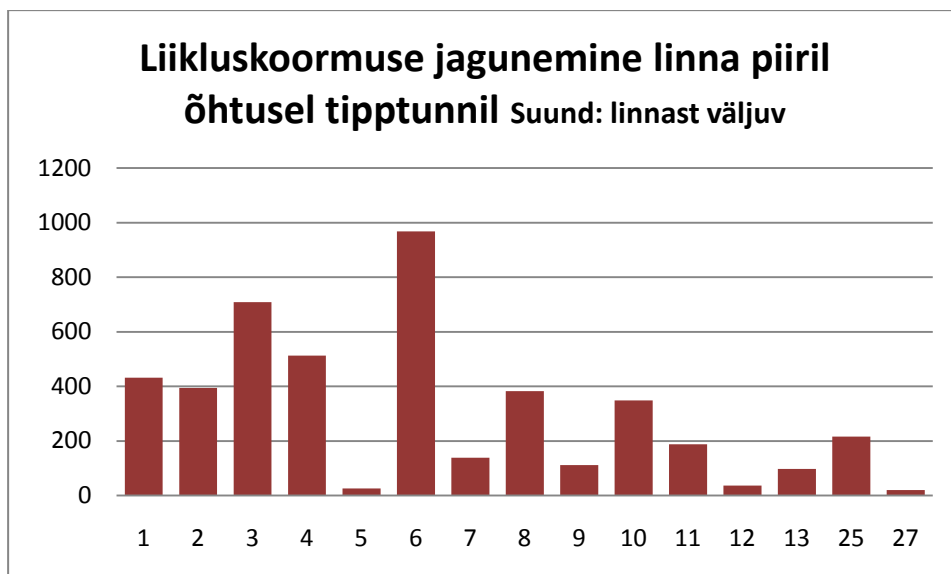
Joonis 14. Liikluskoormuse jagunemine sildade lõikes 2008-2009.a öhtusel tipptunnil.



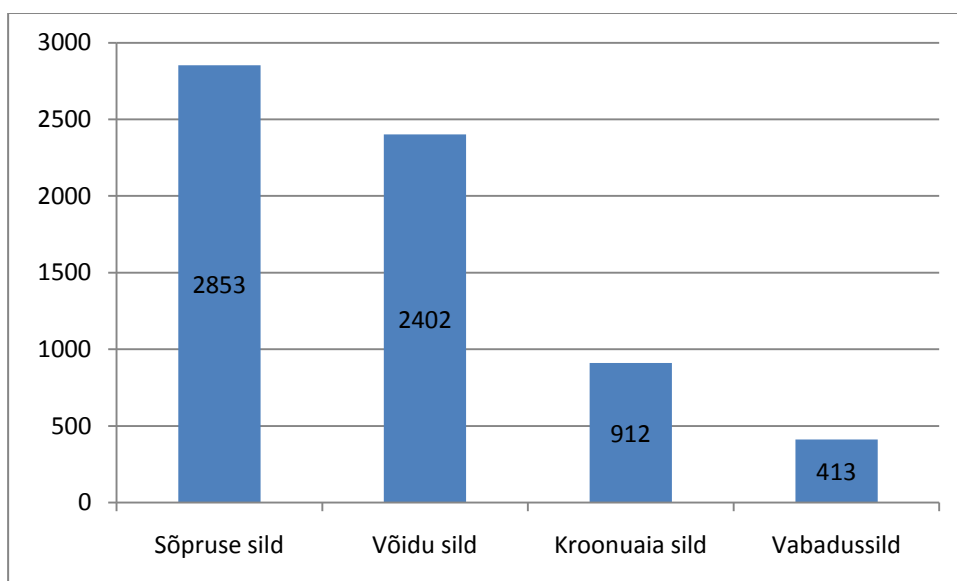
Joonis 15. Liikluskoormuse areng 1998-2009 Turu ja Tähe tn. raudtee ülesõitudel, õhtusel tipptunnil



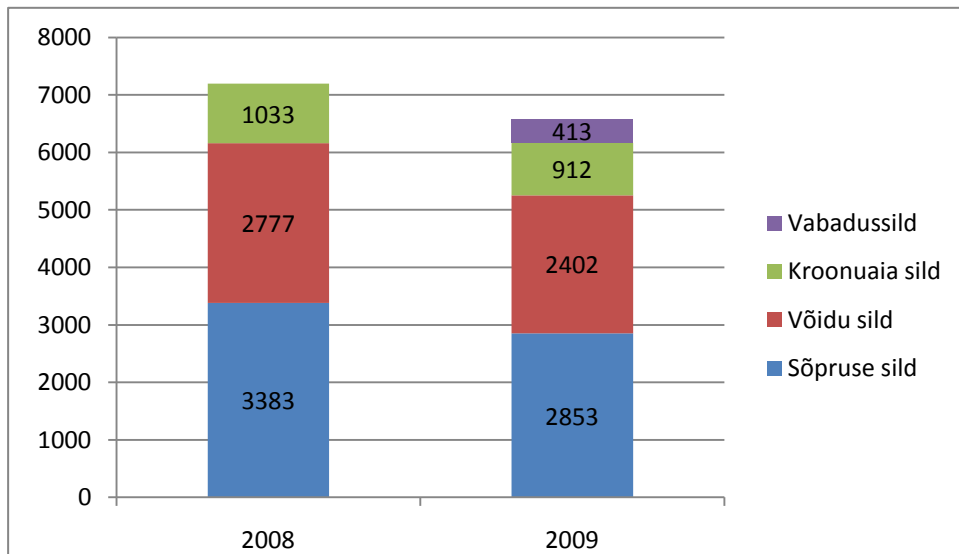
Joonis 16. Liikluskoormuse jagunemine linna piiril õhtusel tipptunnil.



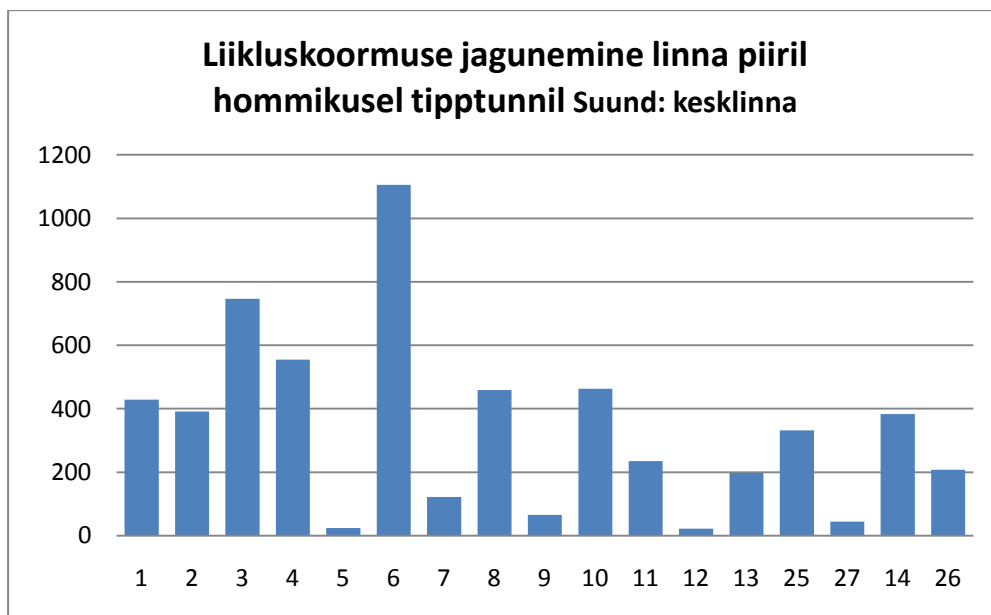
Joonis 17. Liikluskoormuse jagunemine linna piiril õhtusel tipptunnil.



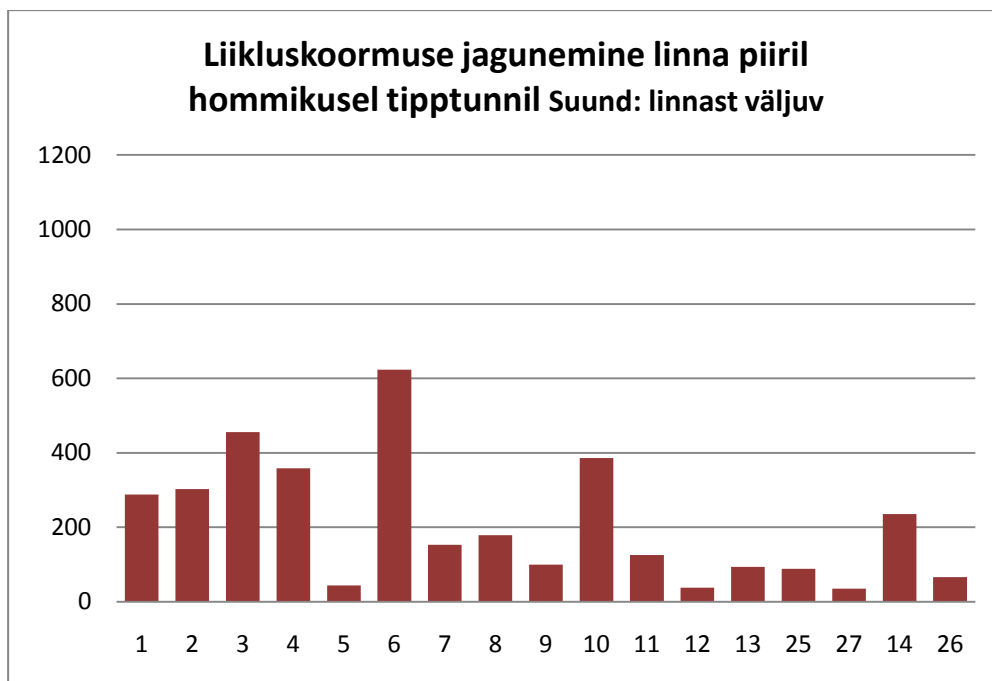
Joonis 18. Liikluskoormused sildadel hommikusel tipptunnil.



Joonis 19. Liikluskoormuse jagunemine sildadel 2008-2009, hommikusel tipptunnil.



Joonis 20. Liikluskoormuse jagunemine linna piiril hommikusel tipptunnil.



Joonis 21. Liikluskoormuse jagunemine linna piiril hommikusel tipptunnil

Ettepanekud

On äärmiselt positiivne, et Tartu Linnavalitsus on pidanud võimalikuks järjekindlalt ellu viia liikluseduste monitooringu projekti, mille tulemusena on olemas pikk ajarida, mis iseloomustab liikluse kasvutrende. Samas on aeg ja nõudmised püstitanud ka oluliselt suuremaid ülesandeid liikluse juhtimisele. Sellest johtuvalt on käesoleva töö autorid pidanud vajalikuks teha Tartu Linnavalitsusele mõningaid ettepanekuid liiklusuuringute programmi täiustamiseks tuleval aastal.

Need lahendused võiksid hõlmata järgmist:

- Alustada automaatse liikluseduste mõõtmisüsteemi arendamist Tartu linnas, kasutades selleks ka olemasolevat foorjuhtimistehnikat, mis võimaldab hinnata lisaks tipptunni liiklusele hankida materjali ka tipptunniväliste perioodide, aga ka näiteks nädalalõpu liikluse kohta, millise käsiuuringu läbiviimine on liialt töömahukas ja kallis.
- Kaaluda vajadust liiklusloendussüsteemi punktide lisamiseks, mille eesmärgiks võiks olla parema ja täisulikuma süsteemi ja andmete hankimine liikluse muutuste paremaks monitoorimiseks.

Loendustulemused

Tabel 4. LIIKLUSLOENDUSE TULEMUSED. Õhtune tipptund, kesklinna kordonring

ÕHTUNE TIPPTUND																					
Kesklinn																					
Punkt nr.	Tänav	Lõige	Suund	2007				Kokku 2 suunda	2008				KOKKU 2 suunda	2009				Kokku 2 suunda	Võrreldes 2008.a.		
				SA	VA	AB	Kokku		SA	VA	AB	Kokku		SA	VA	AB	Kokku		Kasv %	abs.	
15	Kreutzwaldi	Tuglase	>C	344	17	13	374	775	432	9	6	447	735	368	4	5	377	637	-16%	↔	-70
			C>	378	13	10	401		273	8	7	288		252	2	6	260		-10%	↔	-28
16	Betooni	rdt.ülesõit	>C	468	13	9	490	884	458	6	0	464	814	504	13	4	521	899	12%	↔	57
			C>	373	16	5	394		343	7	0	350		372	5	1	378		8%	↔	28
17	Näituse	rdt.ülesõit	>C	290	5	1	296	638	489	6	0	495	932	196	2	3	201	480	-59%	↓	-294
			C>	329	4	9	342		429	8	0	437		274	2	3	279		-36%	↔	-158
18	Riia	rdt.silla all	>C	1661	12	32	1705	3155	1632	10	24	1666	3260	1113	8	18	1139	2601	-32%	↓	-527
			C>	1400	19	31	1450		1549	18	27	1594		1425	13	24	1462		-8%	↔	-132
19	Võru	rdt.ülesõit	>C	277	7	7	291	542	859	11	13	883	1699	761	4	10	775	1599	-12%	↔	-108
			C>	231	12	8	251		800	7	9	816		810	3	11	824		1%	↔	8
20	Tähe	rdt.ülesõit	>C	845	11	9	865	1538	942	24	10	976	1603	852	5	9	866	1431	-11%	↔	-110
			C>	635	15	23	673		605	12	10	627		552	4	9	565		-10%	↔	-62
21	Turu	rdt.ülesõit	>C	946	54	8	1008	1757	1021	19	5	1045	1826	1028	20	6	1054	1805	1%	↔	9
			C>	675	61	13	749		730	42	9	781		719	26	6	751		-4%	↔	-30
22	Sõpruse sild	sillal	>C	1341	50	22	1413	2653	1378	40	17	1435	3287	1355	15	19	1389	3186	-3%	↔	-46
			C>	1206	28	6	1240		1819	25	8	1852		1775	11	11	1797		-3%	↔	-55
23	Võidu sild	sillal	>C	1274	24	16	1314	3411	1148	28	20	1196	3181	1024	26	12	1062	2886	-11%	↔	-134
			C>	2035	30	32	2097		1932	24	29	1985		1781	18	25	1824		-8%	↔	-161
24	Kroonuaia sild	sillal	>C	478	5	1	484	1161	495	3	1	499	1097	534	3	1	538	821	8%	↔	39
			C>	671	6	0	677		596	2	0	598		283	0	0	283		-53%	↓	-315
28	Vabadussild	sillal	>C											85	0	0	85	554		↔	85
			C>													463	6		0	469	
		Kokku >C		7924	198	118	8240	16 514	8854	156	96	9106	18 434	7820	100	87	8007	16899	-12%		-1099
		Kokku C>		7933	204	137	8274		9076	153	99	9328		8706	90	96	8892		-5%		-436
		KOKKU		15857	402	255	16514	16 514	17930	309	195	18434	18 434	16526	190	183	16899	16899	-8%		-1535
		Antud sõidukiliigi osakaal:		96%	2%	2%			97%	2%	1%			98%	1%	1%					

Tabel 5. LIIKLUSLOENDUSE TULEMUSED. Õhtune tipp tund, äärelinna kordonring

Punkt nr.	Tänav	Lõige	Suund	2007				Kokku 2 suunda	2008				Kokku 2 suunda	2009				Kokku 2 suunda	Võrreldes 2008.a.		
				SA	VA	AB	Kokku		SA	VA	AB	Kokku		SA	VA	AB	Kokku		%	abs.	
1	Ilmatsalu	Ringtee	>C	313	5	6	324	664	290	8	5	303	752	303	8	1	312	744	3%	↔	9
			C>	330	4	6	340		437	9	3	449		418	11	3	432		-4%	↔	-17
2	Viljandi mnt	Ringtee	>C	286	7	6	299	534	250	4	6	260	551	290	6	6	302	696	16%	↑	42
			C>	216	13	6	235		281	4	6	291		376	7	11	394		35%	↑	103
3	Riia mnt.	Ringtee	>C	605	2	7	614	1199	729	5	9	743	1577	638	4	9	651	1360	-12%	↓	-92
			C>	576	4	5	585		814	11	9	834		693	7	9	709		-15%	↓	-125
4	Aardla	Ringtee	>C	342	15	2	359	786	569	28	4	601	1218	484	29	6	519	1032	-14%	↓	-82
			C>	411	12	4	427		591	22	4	617		500	10	3	513		-17%	↓	-104
5	Roopa	Ringtee	>C	57	3	0	60	108	79	2	0	81	183	15	1	0	16	42	-80%	↓	-65
			C>	46	2	0	48		100	0	2	102		26	0	0	26		-75%	↓	-76
6	Võru t.	Ringtee	>C	615	35	9	659	1610	661	37	9	707	1732	673	19	6	698	1666	-1%	↔	-9
			C>	896	47	8	951		990	31	4	1025		937	23	8	968		-6%	↓	-57
7	Kreutzwaldi	linnapiir	>C	165	5	2	172	351	184	15	1	200	362	133	7	1	141	280	-30%	↓	-59
			C>	163	11	5	179		150	8	4	162		134	3	2	139		-14%	↔	-23
8	Aruküla tee	Põllu	>C	334	25	3	362	713	193	16	2	211	573	200	10	3	213	595	1%	↔	2
			C>	331	12	8	351		352	7	3	362		372	6	4	382		6%	↔	20
9	Nurme t.	Vahi	>C	60	5	0	65	120	110	5	1	116	201	103	2	0	105	217	-9%	↔	-11
			C>	51	4	0	55		74	10	1	85		106	6	0	112		32%	↔	27
10	Räpina tee Jaama/Räpina	Linnapiir	>C	451	12	9	472	1199	274	9	3	286	662	205	10	3	218	567	-24%	↓	-68
			C>	714	6	7	727		364	11	1	376		340	7	2	349		-7%	↔	-27
11	Aiandi tee	Nõlvaku	>C	79	6	1	86	140	96	1	0	97	187	166	0	19	185	373	91%	↑	88
			C>	53	1	0	54		88	2	0	90		176	0	12	188		109%	↑	98
12	Raja t.	Ringtee	>C	30	0	0	30	46	15	0	0	15	75	53	1	1	55	91	267%	↑	40
			C>	16	0	0	16		59	1	0	60		34	2	0	36		-40%	↔	-24
13	Ravila t.	kaubabaas	>C	15	9	0	24	56	153	37	1	191	382	103	30	4	137	234	-28%	↓	-54
			C>	28	4	0	32		155	31	5	191		77	16	4	97		-49%	↓	-94
25	Lammi	lhaste põik	>C	248	3	5	256	444	183	1	2	186	352	135	0	3	138	354	-26%	↔	-48
			C>	181	2	5	188		162	1	3	166		213	0	3	216		30%	↑	50
27	Lohkva	Kasesalu tee	>C	99	9	1	109	167	63	0	0	63	114	56	0	0	56	76	-11%	↔	-7
			C>	52	4	2	58		51	0	0	51		20	0	0	20		-61%	↔	-31
KOKKU		Kokku	>C	3699	141	51	3891	8137	3849	168	43	4060	8921	3557	127	62	3746	8327	-8%		-314
			C>	4064	126	56	4246		4668	148	45	4861		4422	98	61	4581		-6%		-280
		Kokku äärelinna kordonring Antud sõidukiliigi osakaal		7763	267	107	8137	8137	8517	316	88	8921	8921	7979	225	123	8327	8327	-7%		-594
				95%	3%	1%			105%	4%	1%			96%	3%	1%					
14	Narva mnt.	Vahi	>C	127	4	2	133	244	483	31	0	514	1043	285	11	1	297	631	-42%	↓	-217
			C>	98	4	9	111		506	20	3	529		329	5	0	334		-37%	↓	-195
26	lhaste tee	lhaste põik	>C	120	13	2	135	348	97	7	1	105	373	82	6	1	89	311	-15%	↑	-16
			C>	205	7	1	213		263	4	1	268		216	4	2	222		-17%	↑	-46
lisapunkt	Turu/Ringtee		>C	671	23	5	699	1392	581	25	4	610	1247	523	15	8	546	1096	-10%	↑	-64
			C>	644	37	12	693		584	43	10	637		514	23	13	550		-14%	↔	-87

Tabel 6. LIIKLUSLOENDUSE TULEMUSED. Hommikune tipptund, kesklinna kordonring

HOMMIKUNE TIPPTUND																					
Kesklinn																					
Punkt nr.	Tänav	Lõige	Suund	2007				Kokku 2 suunda	2008				Kokku 2 suunda	2009				Kokku 2 suunda	Võrreldes 2008.a.		
				SA	VA	AB	Kokku		SA	VA	AB	Kokku		SA	VA	AB	Kokku		%	abs.	
15	Kreutzwaldi	Tuglase	>C	175	14	10	199	540	178	12	9	199	693	164	5	8	177	681	-11%	⇨	-22
			C>	319	13	9	341		480	8	6	494		493	4	7	504		2%	⇨	10
16	Betooni	rdt. ülesõit	>C	453	23	20	496	875	393	11	2	406	780	413	14	6	433	876	7%	⇨	27
			C>	350	21	8	379		366	6	2	374		431	10	2	443		18%	⇧	69
17	Näituse	rdt. ülesõit	>C	340	7	5	352	632	366	1	0	367	756	170	2	4	176	414	-52%	⇩	-191
			C>	271	3	6	280		381	2	6	389		229	6	3	238		-39%	⇨	-151
18	Riia	rdt. silla all	>C	1453	32	26	1511	3105	1287	11	26	1324	2958	925	19	24	968	2481	-27%	⇩	-356
			C>	1540	20	34	1594		1597	12	25	1634		1471	13	29	1513		-7%	⇨	-121
19	Võru	rdt. ülesõit	>C	234	6	1	241	528	796	12	12	820	1430	680	12	10	702	1299	-14%	⇨	-118
			C>	271	12	4	287		594	7	9	610		577	8	12	597		-2%	⇨	-13
20	Tähe	rdt. ülesõit	>C	574	19	12	605	1153	527	24	13	564	1268	506	11	11	528	1213	-6%	⇨	-36
			C>	523	12	13	548		678	14	12	704		666	7	12	685		-3%	⇨	-19
21	Turu	rdt. ülesõit	>C	955	60	10	1025	2060	561	48	7	616	1739	454	35	7	496	1459	-19%	⇨	-120
			C>	960	60	15	1035		1079	32	12	1123		934	17	12	963		-14%	⇩	-160
22	Sõpruse sild	sillal	>C	2118	30	26	2174	3365	2400	25	19	2444	3383	2060	14	22	2096	2853	-14%	⇩	-348
			C>	1118	64	9	1191		888	34	17	939		715	25	17	757		-19%	⇩	-182
23	Võidu sild	sillal	>C	1458	39	24	1521	2795	1575	28	27	1630	2777	1294	15	19	1328	2402	-19%	⇩	-302
			C>	1196	44	34	1274		1080	39	28	1147		1020	32	22	1074		-6%	⇨	-73
24	Kroonuaia sild	sillal	>C	719	6	1	726	1058	720	4	1	725	1033	770	10	1	781	912	8%	⇨	56
			C>	318	13	1	332		301	6	1	308		128	3		131		-57%	⇩	-177
28	Vabadussild	sillal	>C											147	1		148	413		⇧	148
			C>													262	3			265	
		Kokku >C		8479	236	135	8850	16 111	8803	176	116	9095	16 817	7583	138	112	7685	14 590	-16%		-1410
		Kokku C>		6866	262	133	7261		7444	160	118	7722		6926	128	116	6905		-11%		-817
		KOKKU		15345	498	268	16111	16 111	16247	336	234	16817	16 817	14509	266	228	14590	14 590	-13%		-2227
		Antud sõidukiliigi osakaal:		95%	3%	2%			97%	2%	1%			99%	2%	2%					

Tabel 7. LIIKLUSLOENDUSE TULEMUSED. Hommikune tiptund, äärelinna kordonring

Äärelinn	Punkt nr.	Tänav	Löige	Suund	2007				Kokku 2 suunda	2008				Kokku 2 suunda	2009				Kokku 2 suunda	Võrreldes 2008.a. %	2008.a. abs.	
					SA	VA	AB	Kokku		SA	VA	AB	Kokku		SA	VA	AB	Kokku				
	1	Ilmatsalu	Ringtee	>C	305	10	13	328	588	483	25	1	509	903	414	13	2	429	717	-16%	↓	-80
				C>	253	1	6	260		348	41	5	394		257	29	2	288		-27%	↓	-106
	2	Viljandi mnt	Ringtee	>C	340	12	8	360	620	307	6	5	318	572	381	4	6	391	694	23%	↑	73
				C>	247	3	10	260		242	6	6	254		292	5	6	303		19%	↑	49
	3	Riia mnt.	Ringtee	>C	735	18	17	770	1182	759	7	12	778	1293	725	12	9	746	1202	-4%	→	-32
				C>	388	11	13	412		499	7	9	515		442	4	10	456		-11%	↓	-59
	4	Aardla	Ringtee	>C	499	40	6	545	885	602	35	16	653	1039	524	25	6	555	914	-15%	↓	-98
				C>	317	18	5	340		350	32	4	386		333	21	5	359		-7%	→	-27
	5	Roopa	Ringtee	>C	49	1	0	50	122	116	3	0	119	179	23	0	1	24	68	-80%	↓	-95
				C>	71	1	0	72		59	0	1	60		43	1	0	44		-27%	→	-16
	6	Võru t.	Ringtee	>C	1055	27	9	1091	1726	1000	25	10	1035	1558	1067	29	10	1106	1729	7%	↑	71
				C>	596	33	6	635		483	31	9	523		583	30	10	623		19%	↑	100
	7	Kreutzwaldi linnapiir		>C	126	14	1	141	261	103	12	3	118	258	111	9	2	122	275	3%	→	4
				C>	107	12	1	120		130	9	1	140		144	9	0	153		9%	→	13
	8	Aruküla tee	Põllu	>C	469	4	5	478	658	377	9	4	390	623	442	14	3	459	638	18%	↑	69
				C>	163	9	8	180		216	14	3	233		171	5	3	179		-23%	↓	-54
	9	Nurme t.	Vahi	>C	43	1	0	44	124	62	6	1	69	167	59	6	0	65	165	-6%	→	-4
				C>	70	10	0	80		94	3	1	98		95	5	0	100		2%	→	2
	10	Räpina tee	Linnapiir	>C	880	23	8	911	1363	484	20	2	506	797	449	12	2	463	849	-8%	→	-43
		Jaama t		C>	436	8	8	452		277	12	2	291		372	12	2	386		33%	↑	95
	11	Aiandi tee	Nõlvaku	>C	59	6	0	65	179	85	10	0	95	238	211	6	18	235	361	147%	↑	140
				C>	109	5	0	114		139	4	0	143		112	3	11	126		-12%	→	-17
	12	Raja t.	Ringtee	>C	41	0	0	41	71	31	0	0	31	88	22	0	0	22	60	-29%	→	-9
				C>	30	0	0	30		57	0	0	57		37	1	0	38		-33%	→	-19
	13	Ravila t.	kaubabaas	>C	37	14	0	51	86	86	27	0	113	348	175	18	5	198	292	75%	↑	85
				C>	26	9	0	35		195	36	4	235		48	41	5	94		-60%	↓	-141
	25	Lammi	lhaste põik		232	0	1	233	282	256	0	2	258	404	328	0	4	332	421	29%	↑	74
					47	0	2	49		142	1	3	146		87	0	2	89		-39%	↓	-57
	27	Lohkva	Kasesalu	>C	167	10	1	178	245	49	0	0	49	157	43	0	1	44	79	-10%	→	-5
				C>	57	9	1	67		106	2	0	108		34	0	1	35		-68%	↓	-73
			Kokku	>C	5037	180	69	5286	8392	4800	185	56	5041	8624	4974	148	69	5191	8464	3%		150
			Kokku	C>	2917	129	60	3106		3337	198	48	3583		3050	166	57	3273		-9%		-310
			Kokku äärelinna kordonring		7954	309	129	8392		8137	383	104	8624		8024	314	126	8464	8464	-2%		-160
			Antud sõidukiliigi osakaal		95%	4%	2%		8392	94%	4%	1%		8624	95%	4%	1%					
	14	Narva mnt	Vahi	>C	243	1	0	244	371	544	21	2	567	885	376	7	0	383	619	-32%	↓	-184
				C>	117	10	0	127		283	31	4	318		219	17	0	236		-26%	→	-82
	26	lhaste	lhaste põik	>C	370	2	1	373	454	290	1	1	292	373	205	1	2	208	274	-29%	→	-84
				C>	75	5	1	81		76	4	1	81		63	2	1	66		-19%	↑	-15
	lisapunkt	Turu t./Ringtee		>C	454	24	9	487	1102	574	42	6	622	1246	502	26	7	535	1137	-14%	→	-87
				C>	579	23	13	615		582	31	11	624		568	19	15	602		-4%	↑	-22

