

INSENERIBÜROO "STRATUM"

Linna peatänava projekti esialgne liiklusvoogude analüüs



Tallinn 2015

Linna peatänava projekti esialgne liiklusvoogude analüüs

L7 Linna-foorumid

arhitektuurikeskus.ee/linnafoorumid



SISUKORD

Lähteandmed	4
Variandid	5
Tulemused	6
Modelleerimistulemuste interpreteerimine.....	10

Linna peatänavaprojekti esialgne liiklusvoogude analüüs

Käesoleva töö osas on käsitletud Tallinna nn linna peatänavalahenduse rakendamise mõju analüüsi liiklusvoogude jagunemisele. Käesolevat analüüsi saab pidada esialgseks eelkõige seetõttu, et praeguse analüüsi tegemise hetkel ei ole veel täpselt teada tulevase linna peatänavatehniline lahendus ja seetõttu on analüüsis lähtutud vaid mõnedest üldisest eeldustest ja nägemustest selles osas. Samas mõjutavad tõenäolist liiklusvoogude jagunemist päris olulisel määral ka tehnilised detailid, näiteks mõnede manöövrite keelamine või vastupidi hõlbustamine, mida praegu veel teada ei ole. Seetõttu oleks otstarbekas analüüsida liiklusvoogude jagunemist täpsemalt siis, kui linna peatänavatehniline lahendus on selgem.

Lähteandmed

Liiklusvoogude analüüsimiseks on käesolevas töös kasutatud Tallinna liiklusmodelit (CUBE-tarkvara), mida on ka varem kasutatud nii Tallinna kui teiste linnade liikluskõiguste analüüsimiseks.

Tallinna liiklusmodelit on käesoleva töö täitmiseks kaasajastatud. See tähendab, et mudel on kalibreeritud 2015. aasta liiklusvoogude andmete põhjal, eesmärgiga, et modelleeritud liiklusvood vastaksid maksimaalselt tegelikele (loendusandmetel põhinevatele) liiklusvoogudele, mis omakorda loob eelduse selleks, et prognoositud liiklusvood kajastaksid võimalikult tõenäoliselt reaalselt võimalikku liikluspilti rekonstrueerimislahenduste rakendamise järel.

Tallinna liiklusmodeli siinkohal esitatud tulemused kajastavad õhtuse tipptunni liiklusvooge, mida tinglikult saaks käsitleda ajavahemikuna 16:30 kuni 17:30. Õhtuse tipptunni liikluspildi analüüs on põhjendatud eelkõige sellega, et just õhtusel tipptunnil on kesklinna piirkonna, kuhu ka nn linna tulevane peatänav, mida käesolevas töös käsitletakse eelkõige Narva maantee (lõigul Pronksi/Jõe-Viru väljak ja Pärnu maantee (Viru väljak-Vabaduse väljak) tänavatena, kahtlemata kuulub, liiklusvood kõige keerukamad ja (võrreldes hommikuse tipptunniga, mil korrespondentsid on selgemad ja kesklinna atraktiivsus oluliselt väiksem) ka võimalike liikluskorralduslike muudatuste mõju keerukam.

Variandid

Käesolevas töös on analüüsitud võimalikke liiklusvoogude ümberjagunemisi perspektiivaastal 2037 järgmiste variantide vahel:

Tabel 1. Liiklusvoogude analüüsi variandid

Variant nr	Kirjeldus
V0	Olemasolev liikluskorraldus on selline nagu täna.
V1	Narva mnt ja Pärnu maantee lõigud* on küll autoliiklusele läbitavad ja on tagatud ligipääs kõigile objektidele, millised eksisteerivad ka täna, kuid tänu tänava tehnilisele lahendusele on seal keskmine ühenduskiirus on väike (kuni 20 km/h), autoliikluse jaoks on vaid üks läbi sõidurada. Ühissõidukiliikluse mahud on sellised nagu täna.
V2	Viru väljak on autoliiklusele suletud, kuid suletud alalt on tagatud ligipääs kontaktalasse

On oluline märkida, et kõigi kolme variandi võrdluses on kõik autoliikluse korrespondentsid (ehk siis nõudlus) kogu Tallinna ulatuses (sealhulgas ka autoliikluse ühendused kesklinnaga) samad. See tähendab, et käesolevas analüüsis ei ole arvestatud sellega, et linna peatänavaga autoga läbimise keerukamaks muutmine võib kaasa tuua ka autoliikluse nõudluse muutumise.

Variantide võrreldavuse huvides on need jäetud samaks, et hinnata seda, mida võiks vaid analüüsitava lahenduse rakendamine kaasa tuua liiklusolukorrale linnas tervikuna.

Teiseks- käesolev analüüs on teostatud olemasolevast olukorrast lähtuvalt. See tähendab, et nii kogu linna autoliikluse infrastruktuur (välja arvatud peatänav variandid) on selline nagu täna ja ka autostumise väärtused on tänased (tinglikult 2014/2015.aasta tasemel).

Reaalselt on muidugi tõenäoline, et linna infrastruktuuri arendamine (näiteks suuremate sõlmristmike rekonstrueerimine, praegu planeeritavad muutused Gonsiori tänava rekonstrueerimislahenduses jne) toovad omakorda kaasa ka liiklusvoogude muutused. Kuna hetkel konkreetsed lahendused ja nende rakendamise aeg ei ole selge, siis ongi tinglikult "mängitud" vaid peatänav mõju lahendusega ning kujutab seega teoreetilist olukorda, kus linna peatänav valmiks nõ "juba täna".

Tulemused

Lisatud joonistel on esitatud liiklusvoogude kartogrammid variantide kaupa.

Lisaks on alljärgnevalt esitatud koondtulemused linna piirkondade lõikes alljärgnevate näitajate kohta- summaarne läbisõit (auto-km/tunnis), summaarne ajakulu (h/tunnis) ja keskmine ühenduskiirus (km/h).

Tabel 2. Liiklusvoogude summaarsed näitajad linna piirkondade lõikes

Ala	Summaarne läbisõit tänavatel			Summaarne ajakulu (sisaldab ooteaegasid ristmikel)			Keskmine ühenduskiirus		
	[auto-km]			[tundi]			[km/tunnis]		
	V0	V1	V2	V0	V1	V2	V0	V1	V2
	Tallinn 2014/2015 olemasolev	V1 Peatänav	V2 Viru v suletud	Tallinn 2014/2015 olemasolev	V1 Peatänav	V2 Viru v suletud	Tallinn 2014/2015 olemasolev	V1 Peatänav	V2 Viru v suletud
1 Kesklinn	33734	32336	33325	2088	2009	2803	16,2	16,1	11,9
2 Pelgulinn, Kopli, Kalamaja	19216	19932	20110	669	705	883	28,7	28,3	22,8
3 Kakumäe	18664	18354	18869	731	706	797	25,5	26,0	23,7
4 Kristiine	47861	46830	48261	1917	1805	2061	25,0	25,9	23,4
5 Rahumäe, Nõmme, Pääsküla	55765	55427	55529	1640	1646	1650	34,0	33,7	33,7
6 Õismäe	13840	13744	14149	338	334	346	41,0	41,1	40,9
7 Torupilli, Juhkentali	34142	34810	35455	1061	1044	1158	32,2	33,3	30,6
8 Kadrioru	13205	13151	13812	635	638	781	20,8	20,6	17,7
9 Lasnamäe I (kesklinna poolne osa)	50576	49828	50875	1257	1224	1281	40,2	40,7	39,7
10 Lasnamäe II (idapoolne osa)	24672	24401	24855	650	641	666	37,9	38,1	37,3
11 Mustamäe	39763	38885	40731	1535	1472	1888	25,9	26,4	21,6
12 Veerenni	35117	35459	35748	920	904	964	38,2	39,2	37,1
13 Suur-Sõjamäe	20659	20604	20613	506	510	515	40,8	40,4	40,0
14 Muuga, Maardu	30211	30040	30488	491	485	503	61,5	61,9	60,7
15 Pirita, Merivälja	35439	35067	35430	877	881	869	40,4	39,8	40,8
16 Laagri, Harku	13070	12886	13021	238	230	232	54,8	55,9	56,1
17 Peetri, Assaku, Jüri, Luige, Vaela	54610	54734	54766	766	765	773	71,3	71,6	70,8
18 Männiku, Saku, Jälgimäe	38634	38916	38542	508	512	507	76,0	76,1	76,0
19 Tabasalu, Hüüru, Saue, Keila	41413	41335	41332	632	630	629	65,5	65,6	65,7
20 Lagedi, Loo	16232	16492	16143	210	214	209	77,2	77,2	77,3
Kogu Tallinn	636821	633229	642053	17670	17355	19515	36,0	36,5	32,9

Tabel 3. Liiklusvoogude näitajate muutumine võrreldes olemasoleva olukorraga

	Summaarne läbisõit		Summaarne ajakulu		Keskmine ühenduskiirus	
	auto-km		tundi		km/h	
	V1	V2	V1	V2	V1	V2
	V1 Peatänav	V2 Viru v suletud	V1 Peatänav	V2 Viru v suletud	V1 Peatänav	V2 Viru v suletud
Ala						
1 Kesklinn	-1398	-410	-79	715	-0,1	-4,3
2 Pelgulinn, Kopli, Kalamaja	716	894	37	215	-0,5	-6,0
3 Kakumäe	-311	205	-25	66	0,5	-1,9
4 Kristiine	-1031	400	-112	145	1,0	-1,6
5 Rahumäe, Nõmme, Pääsküla	-338	-236	7	10	-0,3	-0,4
6 Õismäe	-96	309	-4	8	0,2	-0,1
7 Torupilli, Juhkentali	668	1313	-17	97	1,2	-1,6
8 Kadriorg	-54	607	2	146	-0,2	-3,1
9 Lasnamäe I (kesklinna poolne osa)	-748	300	-33	24	0,5	-0,5
10 Lasnamäe II (idapoolne osa)	-271	183	-9	16	0,1	-0,6
11 Mustamäe	-878	968	-62	353	0,5	-4,3
12 Veerenni	342	631	-16	44	1,1	-1,1
13 Suur-Sõjamäe	-55	-46	4	9	-0,5	-0,8
14 Muuga, Maardu	-171	278	-6	12	0,4	-0,9
15 Pirita, Merivälja	-372	-9	4	-9	-0,6	0,4
16 Laagri, Harku	-184	-49	-8	-6	1,1	1,2
17 Peetri, Assaku, Jüri, Luige, Vaela	124	156	-1	8	0,3	-0,5
18 Männiku, Saku, Jälgimäe	282	-92	3	-1	0,1	0,0
19 Tabasalu, Hüüru, Saue, Keila	-78	-81	-2	-3	0,0	0,2
20 Lagedi, Loo	261	-89	3	-1	0,0	0,1
Kogu Tallinn	-3592	5231	-315	1845	0,4	-3,1

Eraldi on välja toodud summaarsed ooteajad (tundides) mõningatel olulisematel ristmikel erinevate variantide puhul.

Tabel 4. Modelleerimistulemuste kokkuvõte - ooteajad ristmikel õhtusel tipptunnil

Ristmiku nr.	Ristmiku nimi	Summaarsed ooteajad enimkoormatud ristmikel		
	Aasta	V0	V1	V2
	Variant	Tallinn 2014	Tallinn 2015 Peatänav	Viru v.suletud
650	Tammsaare - Sõpruse pst	278,85	243,33	355,55
687	Paldiski mnt-Mustamäe-Endla	259,29	272,17	302,52
752	Luike - Tehnika - Endla	245,97	196,22	164,15
771	Pärnu mnt - Liivalaia - Suur-Ameerika	238,61	156,74	257,05
735	Endla-Sõpruse-tulika	197,19	146,11	274,52
812	Russalka ristmik (Narva mnt-Pirita tee)	175,15	184,57	169,41
653	Tammsaare - Tondi - Rahumäe	152,08	158,46	233,78
733	Paldiski mnt - Tulika - Sõle	145,47	117,68	134,35
749	Vabaduse väljak (Pärnu mnt - Estonia)	85,52	132,71	208,37
1141	Peterburi tee - J. Smuuli	85,40	93,70	126,72
783	Narva mnt - Pronksi - Jõe	84,06	49,66	104,84
651	Tammsaare - Nõmme - Retke tee	75,41	64,69	122,46
793	Narva mnt - Petrooleumi	74,78	70,67	173,15
1180	Pärnu mnt - G. Otsa	69,48	5,86	4,42
1180	Pärnu mnt - G. Otsa	69,48	5,86	4,42
778	Liivalaia - Juhkentali - Lembitu	67,22	72,26	168,27
796	Tartu mnt - Odra - K.Türnpu	50,67	44,17	73,14
805	Tartu mnt - Lubja	50,47	15,84	16,96
662	Sõpruse pst - Linnu tee	43,47	45,70	71,45
1111	Laagna tee - J. Kunderi - J. Vilmsi	42,13	37,26	48,82
772	Liivalaia - Veerenni - Süda	33,70	39,26	110,05
781	Narva mnt - Laikmaa - Hobujaama	31,58	8,24	21,27
785	Pronksi - Gonsiori	30,91	47,72	105,71
786	Tartu mnt - Liivalaia - Pronksi	25,65	34,26	47,26
1165	Ahtri - Mere pst	19,71	38,08	23,99
751	Luike - Suur-Ameerika	19,26	19,08	17,28
780	Gonsiori - Laikmaa	17,40	22,49	66,69
1107	Laagna tee - Gonsiori	17,22	17,85	41,35
811	Narva mnt - J.Poska	16,06	15,27	16,44
1098	Gonsiori - Kreutzwaldi	15,25	16,76	24,12
1189	J.Kunderi - K.Türnpu	12,45	12,68	13,13
790	Gonsiori - J.Vilmsi	9,93	8,76	8,85
1169	Gonsiori - Kivisilla - Maneeži	9,86	13,60	14,96
1149	Tartu mnt - Kivisilla	9,28	11,21	13,84
1166	Rävala - A.Laikmaa - Tartu mnt pikendus	7,41	8,96	24,02
1110	Gonsiori - Laulupeo	6,92	7,21	8,06
1099	J.Kunderi - Fr. R. Kreutzwaldi	4,94	6,24	8,42
789	Gonsiori - C. R. Jakobsoni	4,33	5,27	6,55
1106	Gonsiori - Vesivärava	3,96	3,57	4,64
1266	Narva mnt - Mere pst - Pärnu mnt (idapoolne)	3,00	0,35	0,00
1108	J. Kunderi - Laulupeo	2,22	2,56	2,77
1267	Mere pst - Pärnu mnt - Narva mnt (põhjapoolne)	1,76	0,20	0,00
1324	J. Kunderi - Fr. Kuhlbarši	1,63	1,85	1,98
1090	Gonsiori - Raua	1,25	4,28	3,97

1089	Gonsiori - V. Reimani	1,14	2,87	2,59
1100	J.Kunderi - C. R. Jakobsoni	1,00	1,19	2,70
1323	Gonsiori - Fr. Kuhlbarši	0,98	0,68	0,85
1116	Pronksi - J. Kunderi	0,60	0,44	0,50
1124	J.Kunderi - K. A. Hermani	0,31	0,32	0,31

Tabel 5. Ooteagade muutus ristmikel õhtusel tiipturnil võrreldes olemasoleva olukorraga (%)

Ristmiku nr.	Ristmiku nimi		
	Aasta	V1	V2
	Variant	Tallinn 2015 Peatänav	Viru v.suletud
650	Tammsaare - Sõpruse pst	-13%	28%
687	Paldiski mnt-Mustamäe-Endla	5%	17%
752	Laise - Tehnika - Endla	-20%	-33%
771	Pärnu mnt - Liivalaia - Suur-Ameerika	-34%	8%
735	Endla-Sõpruse-tulika	-26%	39%
812	Russalka ristmik (Narva mnt-Pirita tee)	5%	-3%
653	Tammsaare - Tondi - Rahumäe	4%	54%
733	Paldiski mnt - Tulika - Sõle	-19%	-8%
749	Vabaduse väljak (Pärnu mnt - Estonia)	55%	144%
1141	Peterburi tee - J. Smuuli	10%	48%
783	Narva mnt - Pronksi - Jõe	-41%	25%
651	Tammsaare - Nõmme - Retke tee	-14%	62%
793	Narva mnt - Petrooleumi	-5%	132%
1180	Pärnu mnt - G. Otsa	-92%	-94%
1180	Pärnu mnt - G. Otsa	-92%	-94%
778	Liivalaia - Juhkentali - Lembitu	7%	150%
796	Tartu mnt - Odra - K.Türnpu	-13%	44%
805	Tartu mnt - Lubja	-69%	-66%
662	Sõpruse pst - Linnu tee	5%	64%
1111	Laagna tee - J. Kunderi - J. Vilmsi	-12%	16%
772	Liivalaia - Veerenni - Süda	16%	227%
781	Narva mnt - Laikmaa - Hobujaama	-74%	-33%
785	Pronksi - Gonsiori	54%	242%
786	Tartu mnt - Liivalaia - Pronksi	34%	84%
1165	Ahtri - Mere pst	93%	22%
751	Laise - Suur-Ameerika	-1%	-10%
780	Gonsiori - Laikmaa	29%	283%
1107	Laagna tee - Gonsiori	4%	140%
811	Narva mnt - J.Poska	-5%	2%
1098	Gonsiori - Kreutzwaldi	10%	58%
1189	J.Kunderi - K.Türnpu	2%	5%
790	Gonsiori - J.Vilmsi	-12%	-11%
1169	Gonsiori - Kivisilla - Maneeži	38%	52%
1149	Tartu mnt - Kivisilla	21%	49%
1166	Rävala - A.Laikmaa - Tartu mnt pikendus	21%	224%
1110	Gonsiori - Laulupeo	4%	17%
1099	J.Kunderi - Fr. R. Kreutzwaldi	26%	70%

789	Gonsiori - C. R. Jakobsoni	22%	51%
1106	Gonsiori - Vesivärava	-10%	17%
1266	Narva mnt - Mere pst - Pärnu mnt (idapoolne)	-88%	-100%
1108	J. Kunderi - Laulupeo	15%	24%
1267	Mere pst - Pärnu mnt - Narva mnt (põhjapoolne)	-89%	-100%
1324	J. Kunderi - Fr. Kuhlbarši	13%	22%
1090	Gonsiori - Raua	244%	219%
1089	Gonsiori - V. Reimani	151%	127%
1100	J.Kunderi - C. R. Jakobsoni	20%	171%
1323	Gonsiori - Fr. Kuhlbarši	-30%	-14%
1116	Pronksi - J. Kunderi	-27%	-17%
1124	J.Kunderi - K. A. Hermani	3%	-2%

Modelleerimistulemuste interpreteerimine

Tuleb kohe märkida, et modelleerimistulemuste tulemuste interpreteerimine sõltub suurel määral ka projekti eesmärkidest.

Eeldades, et käesoleva projekti eesmärkideks on:

- erasõidukitele kesklinna suunalise läbivliikluse piiramine tänavalahenduse muutmisega, mis ei välista autoliiklust, kuid muudab selle ajakulukamaks, eelkõige nn linna peatänaval;
- kõnni- ja jalgrattaliiklusele paremate tingimuste loomine linna keskosas kergliiklejatele ohutuma ja parema liikluskeskonna kujundamisega;

Sel põhjusel ei saa tulemuste paremust hinnata lihtsalt ja ainuüksi summaarse läbisõidu või summaarse ooteaja alusel. On arusaadav, et Tallinna liiklusolukord on selline, kus erasõidukite liikluse piiramist saab teostada vaid radikaalsete meetmetega, mis toovadki kaasa mõnedel ristmikel ummikute (pikemad ooteajad) ja ka üldise läbisõidu teatava suurenemise.

Niinimetatud tavavariantide võrdlus (ilma autoliikluse nõudlust muutmata) näitab, et erinevad variandid toovad kaasa just liikluskoormuste jagunemise muutuse tänavavõrgul. Liiklejad püüavad vältida ajakulukat (aeglasema liiklusvoo tasemega) piirkonda ja mis omakorda toob kaasa teiste marsruutide- tänavate ja ristmike liikluskoormuse kasvu.

On tõenäoline, et pikemas perspektiivis tekitavad sellised piiramised kaasa just liikumisviiside kasutamise ümberjagunemise. Näiteks ühissõidukiradade rakendamine toob kaasa ühest küljest tänavaruumist autoliiklusele eraldatud ruumi vähenemise. Selle tulemusena toimub liiklusvoogude ümberjagunemine. Teisest küljest aga peaks parem (eelkõige kiirem) ühistranspordiühendus suurendama selle atraktiivsust ja seega kaasa tooma autokasutuse vähenemise. Täna olukorras on üsna raske hinnata, kui suur võiks see mõju realselt olla, sest see sõltub lisaks tänavate projektile ka veel paljudest muudest asjaoludest, nii liiklusvõrgustikul kui ka näiteks ühistransporditeenuse kvaliteedist ja vastavusest reisijate ootustele.

Seetõttu saab ja peab variantide võrdlemisel lähtuma eelkõige püstitatud eesmärkidest ja sellest kuivõrd lahendused aitavad kaasa püstitatud eesmärkide saavutamisele.

Alljärgnevalt on toodud modelleeritud liikluskoormused (autot/tunnis) mõnedel tänavalõikudel linna keskosas:

Tänavalõikude liiklussagedus (a/h)		Olemasolev (2014/2015)			Variant V1: Linna peatänav			Variant V2: Viru väljak suletud		
Tänav	Lõik (A>B)	Suund		Kokku	Suund		Kokku	Suund		Kokku
		A>B	B>A		A>B	B>A		A>B	B>A	
Pärnu mnt	Viru väljak-G.Otsa	947	900	1847	255	413	668	113*	157*	270*
	G.Otsa-Estonia pst.	1399	625	2024	297	168	465	264	61	325
	Estonia pst.-Sakala	1063	667	1730	422	397	819	499	387	886
Vabaduse väljak	Pärnu mnt.-Toompea	1554	2046	3600	996	1932	2928	1570	2105	3675
Estonia pst.	Kentmanni-Pärnu mnt.	866	1736	2602	926	1967	2893	1019	2086	3115
	G.Otsa-Kentmanni	866	842	1708	926	908	1834	1019	822	1841
	Kaubamaja-G.Otsa	951	882	1833	938	1043	1981	960	924	1884
Narva mnt.	Hobujaama-Viru väljak	1174	981	2155	466	413	879	.*	205*	205*
	Maneeži-Laikmaa	975	747	1722	397	386	783	.*	397*	397*
	Pronksi-Maneeži	1069	714	1783	566	355	921	362	414	776
Rävala pst.	Lauteri-Lembitu	474	415	889	357	621	978	467	893	1360
	Laikmaa-Kaubamaja	244	559	803	267	710	977	364	1019	1383
	Kivisilla-Laikmaa	287	337	624	332	666	998	468	760	1228
	Tartu mnt.-Kivisilla	301	396	697	469	650	1119	534	684	1218
G.Otsa	Estonia pst.-Pärnu mnt.	525	-	525	281	-	281	247	-	247
Mere pst.	Vana-Viru - Viru väljak	635	533	1168	156	367	523	-	91*	91*
Ahtri	Hobujaama-Mere pst.	1365	1529	2894	1768	1694	3462	1823	1651	3474
	Jõe-Paadi /Hobujaama	1382	1726	3108	1616	1771	3387	1808	1816	3624
Liivalaia	Süda-Pärnu mnt.	1698	1654	3352	1777	1721	3498	1782	1872	3654
	Juhkentali-Kaupmehe	1610	2137	3747	1749	2151	3900	1781	2344	4125
	Tartu mnt.-Lastekodu	881	1118	1999	929	1153	2082	1050	1332	2382

Pronksi	Narva mnt.- Raua	1351	1025	2376	1346	1350	2696	1501	1288	2789
Jõe	Narva mnt.- Karu	633	1237	1870	806	1144	1950	915	1301	2216

Märkus- * on tähistatud liiklusvoog, mis vajab ligipääsu suletud alasse

Oluline on hinnata ka liiklusvoo koosseisu ja selle muutust, mis on esitatud alljärgnevalt:

Liiklusvoo koosseis, (2015)		
	Olemasolev* (%)	Peale muutust (%) variant V1
Sõiduauto	91,4%	84,6%
Veoauto	1,7%	1,3%
Raske veoauto	1,6%	0,9%
Buss	5,3%	13,2%
Kokku:	100%	100%

Märkus*: Narva mnt-Pronksi-Jõe ristmiku automaatloenduspunkti alusel.

Variandi V2 puhul on Viru väljak suletud autoliiklusele ja seetõttu ei ole võimalik liiklusvoo koosseisu eristada. Selle variandi puhul on siiski lubatud ligipääs suletud tänavalõigu kontaktalasse.

Käesolevas töös on eeldusena käsitletud seda, et ühistranspordi marsruudid ja nende sagedus on samasugused kui täna. Kuna kogu liiklusvoo suurus linna peatänaval marsruudil kahaneb, siis selle tulemusena suureneb ühistranspordi osakaal märgatavalt. Trammiliikluse voogu töös arvesse võetud ei ole.

Kui variantide V1 ja V0 summaarsed näitajad erinevad teineteisest suhteliselt vähe, siis üksikutes tänavalõigetes on liikluskoormuste muutused on märksa suuremad -70% kuni +60%. Autode arv on see kahe- kuni neljakordne erinevus. Variandi V2 (Viru väljak suletud autoliiklusele) on aga liiklusvoo muutused oluliselt suuremad ja need ulatuvad ka kesklinnast kaugemale.

Lisatud joonistel on toodud ka liikluskoormuse muutused kolme variandi vahel kesklinnas ja kogu Tallinna tänavavõrgul.

Toodud joonised võimaldavad üldjoontes ka hinnata, millistele marsruutidele kandub Pärnu maantee ja Narva maantee peatänaval lõikudelt 2/3 kuni 3/4 tänasest liikluskoormusest (variandi V1 puhul) ja sisuliselt kogu liikluskoormus (variandi V2 puhul).

Kuigi liiklusvoo ümberjagunemised on tegelikult keerukamad, siis üldistatult võib öelda seda, et linna peatänaval autoliiklus väheneb märgatavalt ja see on suures osas seotud ligipääsu võimaluse otsimisega kesklinna ja vanalinna piirkonnas asuvatele objektidele. Transiitliikluse märgatav kahanemine toob kaasa liiklusvoo kasvu eelkõige vanalinnast põhjas paiknevatel marsruutidel (näiteks Ahtri- Kopli-Telliskivi), Liivalaia tänaval-Suur-Ameerika ja Liivalaia-Pärnu maantee trassil. Kuna Liivalaia tänaval ristmikud on ka tänases olukorras läbilaskevõime piiril, siis suurenevad seal ooteajad. Samuti suurenevad ooteajad ka Järvevana tee- Tammsaare/Pärnu maantee marsruudil.