

Dago Antov

Tallinna
Tehnikaülikool

TÄNAVATE PLANEERIMINE- KELLELE JA KUIDAS?

○ Mis on viga Tallinna liikluses?

TALLINNA LIIKLUSE PEAMISED PROBLEEMID?

Neli peamist põhjust:

- Peamine: linna tänavavõrk on ajalooliselt kujunenud... Liikumiseks ühest linnaosast teise peame me paratamatult läbima linna keskuse, mis on ülekoormatud.
- Kitsad tänavad, mille laiendamine on keeruline.
- Palju mootorsõidukeid, eriti linna keskuses, tekitavad palju probleeme, näiteks müra.
- Ja lõpuks... Paljude ristmike läbilaskevõime ammendumine, põhjustab suuri ummikuid.

D.Bruns. Homme Tallinn. 1973

1973, JÄRGNEB...

- ⊙ Tallinna “vereringe”- tänavavõrk on vana ega suuda teenindada kasvavat hulka liiklusühikuid ehk autosid.
- ⊙ See on toonud kaasa väiksemad sõidukiirused, pikad ooteajad ristmikel, suureneva hulga liiklusõnnetusi ...
- ⊙ Selline on situatsioon juba täna (*i.e. 1973*), mil meil on vaid 31 sõiduautot 1000 elaniku kohta.
- ⊙ Vastavalt generaalplaanile kasvab see 170...180 -ni 1000 elaniku kohta.

**Täna on Eestis 407 sõiduautot
1000 elaniku kohta!**

TRANSPORDIPLANEERIMISE PRAKTIKA PÄRINEB 50-NDATEST

- ◉ Euroopas lähtuti II Maailmasõja järgsel perioodil peamiselt USA praktikast (*HCM approach*), ilma analüüsivõime selle mõju Euroopa linnastruktuuridele.
- ◉ Esialgu Lääne-Euroopas, seejärel ka Ida-Euroopas korrati samu vigu, autole orienteeritud transpordiplaneerimine > näiteks valglinnastumine.

IDA-EUROOPAS

Pärnu mnt. - 1962



You get more to be proud of in a Chevy!



- Meie tegelikkus ja unistused...
- ... mille üheks sümboliks on auto

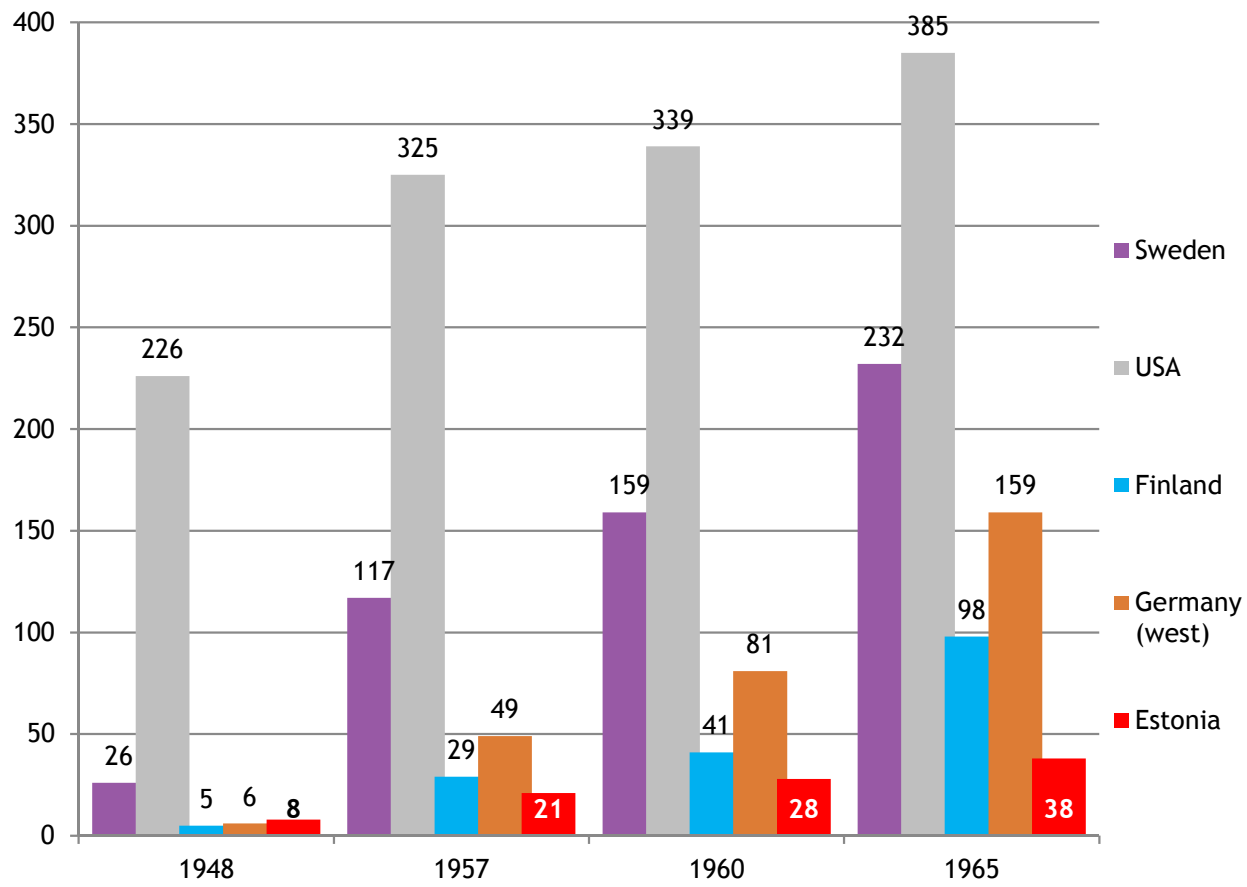


AUTOSTUMINE

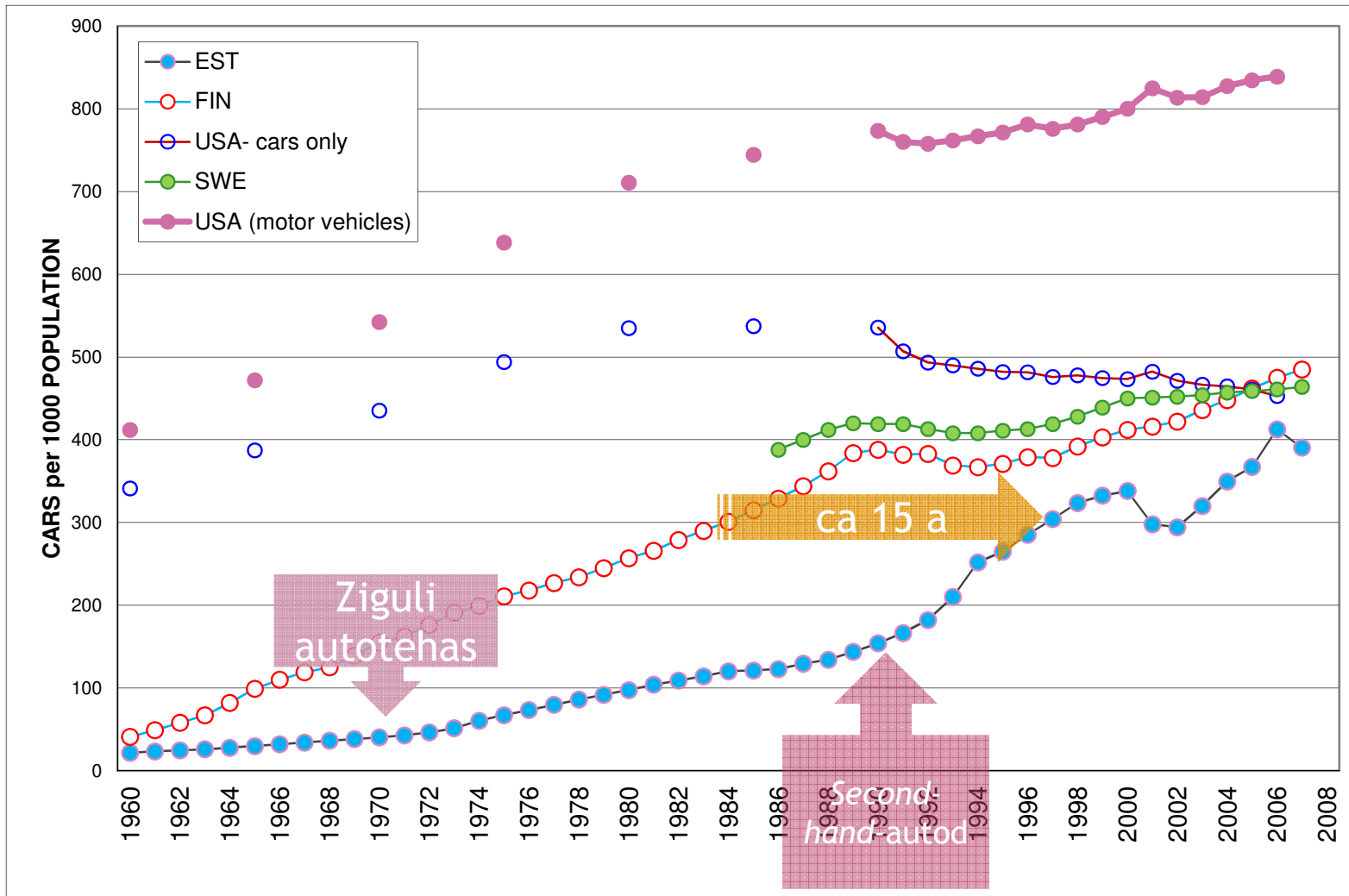
Kommunistlikud režiimid võtsid eeskuju siiski läänest, kuid tänu majanduslikule ja poliitilisele olukorrale, saide selle tagajärjed nähtavaks alles hiljem, üheksakümndatel.



MAUTOSTUMINE PEALE II MS



AUTOSTUMINE 1960-2010

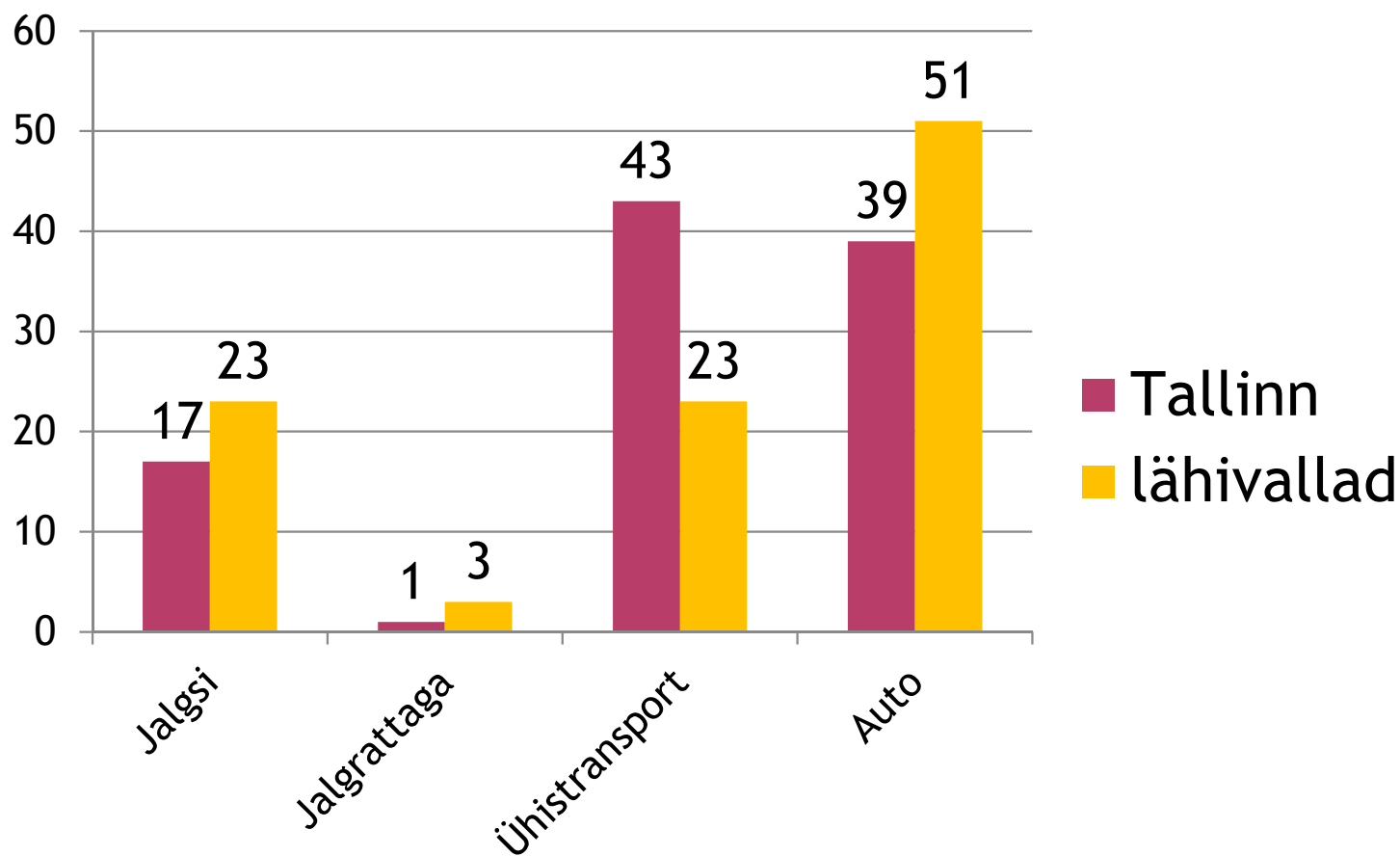


AUTOSTUMISE TAGAJÄRJED

Liikumisviiside kasutuse muutumine:

- ◉ Ummikud
- ◉ Ohutuse muutumine
- ◉ keskkonnamõjud

MODAALNE JAOTUS, % TALLINN JA TAGAMAA (2006)



TRANSPORDIPLANEERIMISE STRATEEGIA

... On lühiajaliselt sageli seotud ummikute käsitleusega

- Lühiajaline taktika: ummikute “likvideerimine”
- Pikaajaline strateegia: liikuvuse planeerimine

Paradoks:

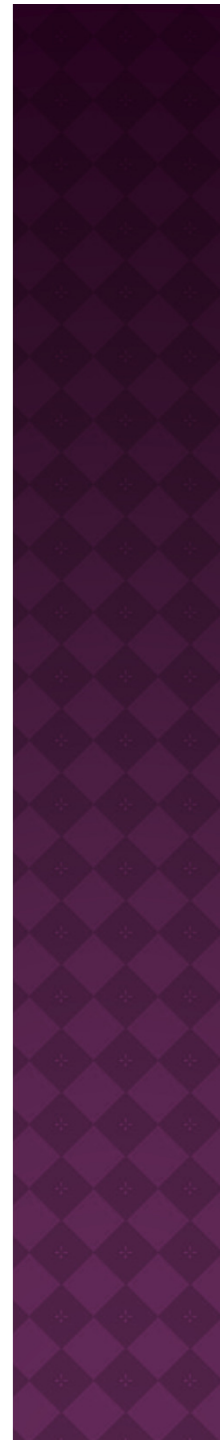
**>Ummikud aitavad muuta
transpordisüsteemi säästlikumaks**

KES PLANEERIVAD?

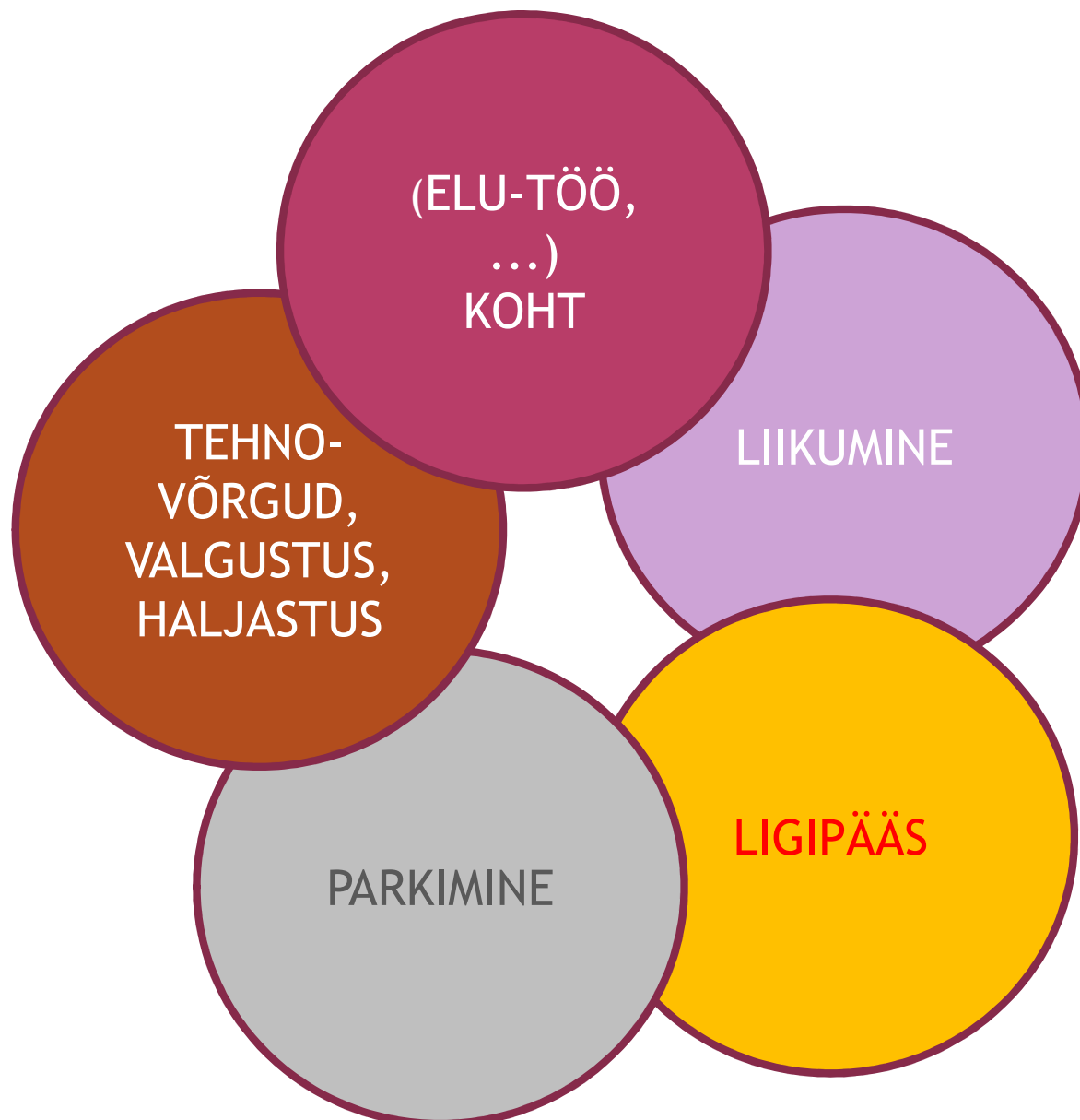
- ◉ **Insenerid ja liikluseksperdid:** on suunatud autokasutuse tagajärgede pehmendamisele/lahendamisele: läbilaskvus, sõidu kiirus, sujuvus, jne. Pigem olemasolevate arengute jätkumine kui soov mõjutada seniseid valikuid ja arenguid.
- ◉ **Majanduseksperdid:** Teeme seda, mis on tasuv! Kuidas aga määrata kulud ja tulud?
- ◉ **Arhitektid ja linnaplaneerijad:** Joonistame hooneid ja kujundame ruumi! Linnuvaade! Struktuurne ja terviklik pilt liikumisele sageli puudub. Üksikud elemendid prevaleerivad terviklikkuse ees..
- ◉ **Poliitikud:** Teeme seda, mida rahvas tahab! Usuvad, et teavad mida valijad tahavad ja soovivad teha otsuseid , mis oleks seeditavad võimalikult paljudele.
- ◉ **Investorid:** eesmärgiks kiire kasum ja tulu. Pigem müüa poolikut lahendust, kui kulutada “tundmatule tulevikule”.

MIDA PLANEERITAKSE?

KAS LIIKLUST VÕI RUUMI?

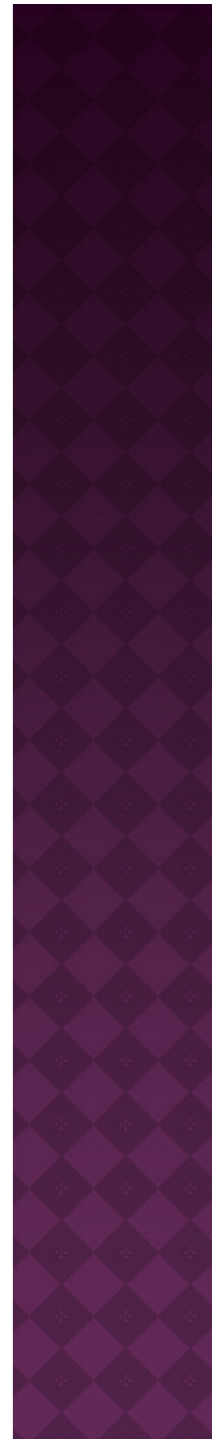


5 PEAMIST TÄNAVA FUNKTSIOONI:



- Koht;
- Liikumine;
 - Liikumisruumi funktsioon on oluline, kuid seda ei saa vaadata lahus tänava muudest funktsioonidest.
- Ligipääs;
- Parkimine;
 - Parkimine on tänava üks peamisi funktsioone, kuid see pole alati möödapääsmatu. Parkimise korraldus saab olulisel määral kaasa aidata tänava kujundamisele.
- Tehnovõrkude paigutus + valgustus, haljastus.

MAGISTRAALID	KIIRTEE	LIIKLUS
	PÕHIMAGISTRAAL	
	JAOTUSMAGISTRAAL	
JUURDEPÄÄSUD	KOHALIK JAOTUSTÄNAV	LIGIPÄÄS
	VEOTÄNAV	
	KÕRVALTÄNAV	
	KVARTALISISENE TÄNAV	



Magistraalide tehnilised omadused

Näitaja	Magistraalid		
	Linna kiirtee	Põhimagistraal	Jaotusmagistraal
Kiiruspiirang, km/h	80-70-60	70-60-50	60-50-40

Juurdepääsude tehnilised omadused

Näitaja	Juurdepääsud					
	Kohalik jaotustänav	Kõrval- tänavad	Veo- tänavad	Kvartali- sisesed tänavad	Jalg- tänavad	Kerg- liiklustee
Kiiruspiirang, km/h	50 - 40 - 30	30 - 40 - 50	50 - 40 - 30	20 - 30	20	-

KOKKUVÕTE :

- Tänav üheks funktsiooniks oli, on ja jääb liiklemine-
 - See on tänav üks PEAMISI funktsioone!
 - Kuid meil on erinevad tänavad (funktsioonid) ja erinevad liikumisviisid, mis sobivad ühte või teise miljööllisse keskkonda, paremini või halvemini!

FRANKFURTER STRASSE, HENNEF



ALLEQ STREET, BORAS, ROOTSI



TÄNAN!

