

## MTÜ Telliskivi Selts ettepanekud 2016 a töösse minevate tänavate remondiks.

### Õle tänav

#### Lähteinfo:

Õle tänava teeliik on 212 – juurdepääsutänav/kõrvaltänav.

Vastavalt seltsi poolt läbi viidud loendustele on tänava liikluskoormus tiptunnil ca 60-80sa/h, millest omakorda 2/3 on oma tänava inimesed – st väga madal ja rahustatud piirkonnaks nii tüübilt kui vajadustelt sobiv.

**Õle tänaval asub lasteaed „Sajajalgne“.**

2015 aastal remonditi Õle tänav lõigul Telliskivi – Härjapea. Senine kahelpool tänavat lubav parkimine keelati ning asendati ühelpool tänavat parkimise ning kahe selge sõidurajaga.

#### Tagajärjed:

Enne remonti oli Õle sõidurada kitsas, liiklus rahulik ja juhid teineteise ning jalakäijate-elanike suhtes arvestavad. Nüüd on seni vaikse liiklusega rahulik tänav tänu sirge sihi tekkimisele ja laiendatud sõiduvõimalustele muutunud **ohtlikumaks** – kasvanud on kiirused ja lisandunud on läbisõitjad, kelle jaoks Õle tänav pakub kiiret alternatiivi Telliskivi – Ristiku risti õhtusele ummistunud liiklusele. Endine elutänav on muudetud ühemõtteliselt sõiduteeks. Selline lahendus on kvartalisisesele kõrvaltänavale turvalisuse vähenemise tõttu sobimatu.

Õle tänav enne remonti:



Rahulik isetekkeliselt „malelaua” põhimõttel kujunenud liiklust rahustav parkimine.

Õle tänav pärast remonti:



Uus „Õle lennuväli” enne hommikust tiptundi. Pigem maantee kui rahulik kõrvaltänav.

#### **Ettepanekud.**

Kuna tegemist on kvartalisese elutänavaga, mis peab lisaks autosõidule tagama ka inimeste vaba liikumise üle tänava – naabri juurest naabri juurde – ja tänava kõrval, peaks esmane eesmärk olema turvalise elukeskkonna loomine.

- \* Lubatud sõidukiirus ei tohiks ületada 20-30km/h-d, kuid eesmärk tuleks saavutada tänavaehtuslike võtetega.
- \* Selleks tuleks pigem säilitada mõlemas teeservas parkimine, kuid korraldada see mõistlikult ära. Näiteks šikaanidega suunatud liikumine ja malelaua põhimõttel parkimine.
- \* Võiks läbi mängida ka võimalused diagonaals parkimisega tänavaservas (sõidurada teises teeservas).
- \* Mõne lilleklumbi, kiviplaatide või klombitud kivide kasutamine lõiguti oleks vägagi näidustatud.
- \* Vältida tuleks pikkade sirgete tekkimist, väidetavalt 100 m kandis on pikkus, millest pikema sirge puhul hakkavad juhid pika sirge kihutamist soosivaid tingimusi ka kurjasti ära kasutama.
- \* Jalakäijate risti ületused ristmikel võiks olla kõnniteega samas tasapinnas või terve ristmik tõstetud.
- \* Tänavade disain ja ilme võiks „jutustada” juhtidele, et jalgrattur sõiduteel ongi normaalne nähe.
- \* Autojuhtidele ei tohiks tulla üllatusena ka jalakäija sattumine teele, kuna tegemist on kõrvaltänavaga.

Eelnev on praegu remontimata tänavaloigis olemas, ainus probleem, et tänav on remontimatusesse tõttu ülinukras seisus.

## Vabriku tänav

### Lähteinfo:

Vabriku tänava teeliik on 212 – juurdepääsutänav/kõrvaltänav.

Vastavalt seltsi poolt läbi viidud loendustele on tänava liikluskoormus tiptunnil ca 340sa/h, st mõõdukas.

Ligi 90% liiklusest tuleb Telliskivi tänavalt ja osa sellest hajub pärast Graniidit, ehk, et on suure tõenäosusega Kalamaja elanike poolt tekitatud.

### Vabriku tänaval asub Kalamaja põhikool.

Pargitakse enamjaolt ühelt poolt tänavat, välja arvatud lõigus Malmi – Linda, kus pargitakse mõlemal pool ja lõigus Kozebue – Malmi, kus parimine on peamiselt keelatud. Seega parkimisdefitsiiti tänaval ei ole, tihedam parkimisala Malmist – Graniidini omab aga praeguse tänavadisaini puhul postitiivset, ehk liikust rahustavat efekti.

Suurem närvilisus ja kiirused tekivad pärast Graniidit, ehk seal kus kihutamisevõimalused paranevad, ehk ebasobivalt Kalamaja põhikooli ees, kusjuures sageli ei anna autojuhid seal kooli minevatele, sebral teed ületavatele lastele teed ning kunagi ajaloo alguses paigaldatud lamavad politseinikud on muutunud laisaks.

Vabriku on ühesuunaline tänav, mis tähendab, et jalgrattaga liikujal on seal kesklinna suunaline liikumine sisuliselt keelatud. Autole alternatiivi leidmist võimaldava keskkonna mõttes on see halb. Samuti on ebamugavalt kitsas jalakäija liikumine Malmis – Linda lõigu alguses vasakul pool teed ning Linda – Graniidi lõigil paremal pool teed.

Seltsi pisteline loendustulemus andis parkimiskohtade käibesaldoks +6 (kohtadest puudus ei ole), mis tähendab, et ruumi tänava kasutajate vahel ümber mängimiseks nii, et säiliks mõistlik liikumisruum autodele, ruum parkimiseks ja ruum kergliiklejatele, on.

### Ettepanekud.

Kuna tegemist on kvartalisisese elutänavaga, mis peab lisaks autosõidule tagama ka inimeste vaba liikumise üle tänava – naabri juurest naabri juurde – ja tänava kõrval, peaks esmane eesmärk olema turvalise elukeskkonna loomine ja kõikidele liikumisvõimaluste loomine.

\* Kuna tegemist on kõrvaltänavaga, elutänavaga ja kooliteega ei tohiks lubatud sõidukiirus ületada 20-30km/h-d, nii nagu ta on osaliselt seal praegugi, kuid eesmärk tuleks saavutada tänavaehtuslike võtetega.

\* Malmi, Vabriku, Valgevase uuendatav ristmik võiks säilitada „jõnksu”, et ei tekiks pikka sirget kihutamiskoridori

\* Tuleks võimaldada jalgrattaga kesklinna suunas sõitmine, mida saab teha Pelgulinna poolse kõnnitee laiendamisega sõidurea arvelt.

\* Eeldusel, et lubatud kiirus on 20-30 km/h tuleks Kopli suuna sõidurajale märkida maha jalgratta tingmärgid ning tähistada tänav vastavate liiklusmärkidega, et autojuhtidel oleks üheselt selge, et tegemist on kõikidele sõidukitele lubatud teega ja aremal jalgratturil selge, et ta võib seal tööpoolest sõita.

\* Ristmikud koos kõnniteede osaga tuleks teha kõrgendustega, kindlasti peaks aga jalakäijate ületused olema kõnniteega samas tasapinnas.

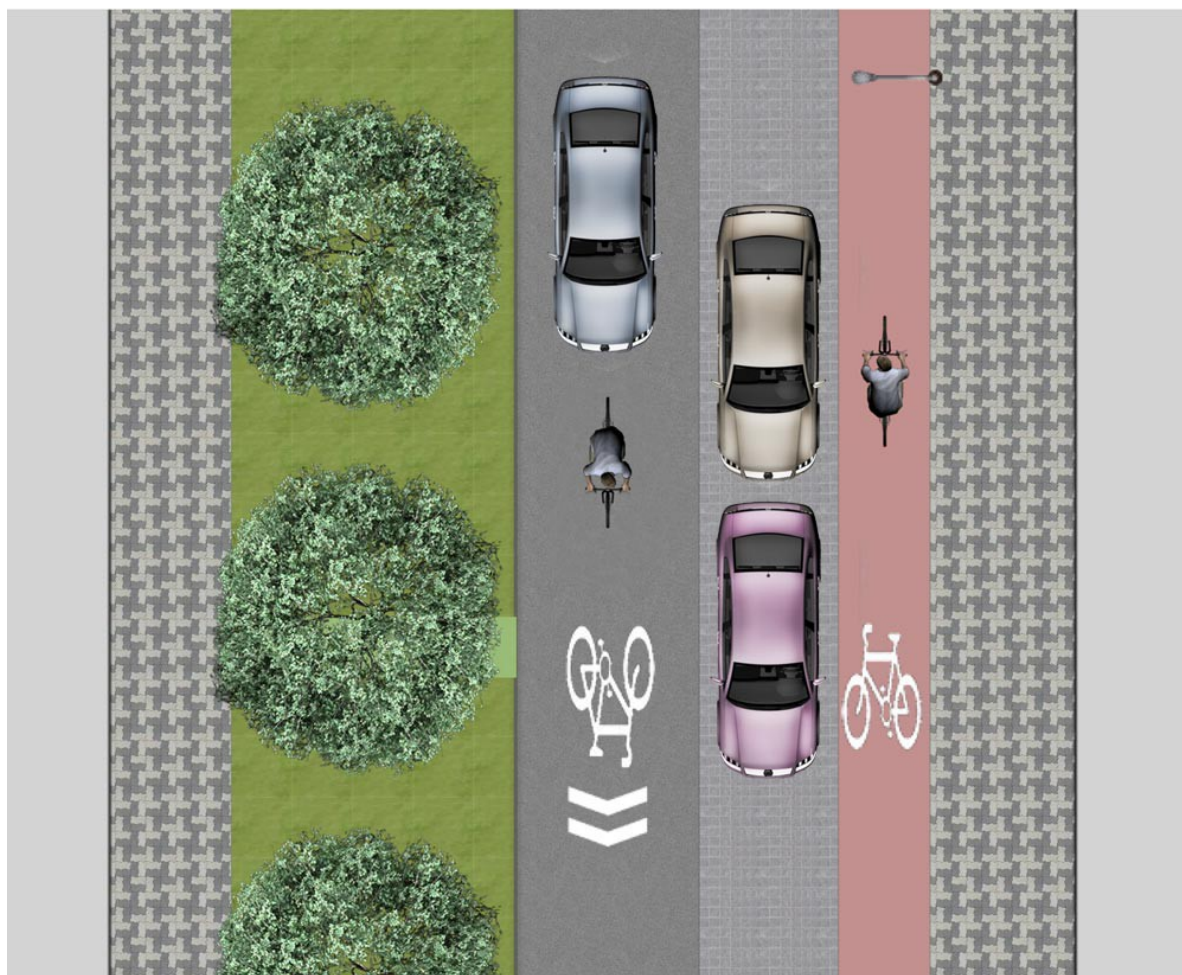
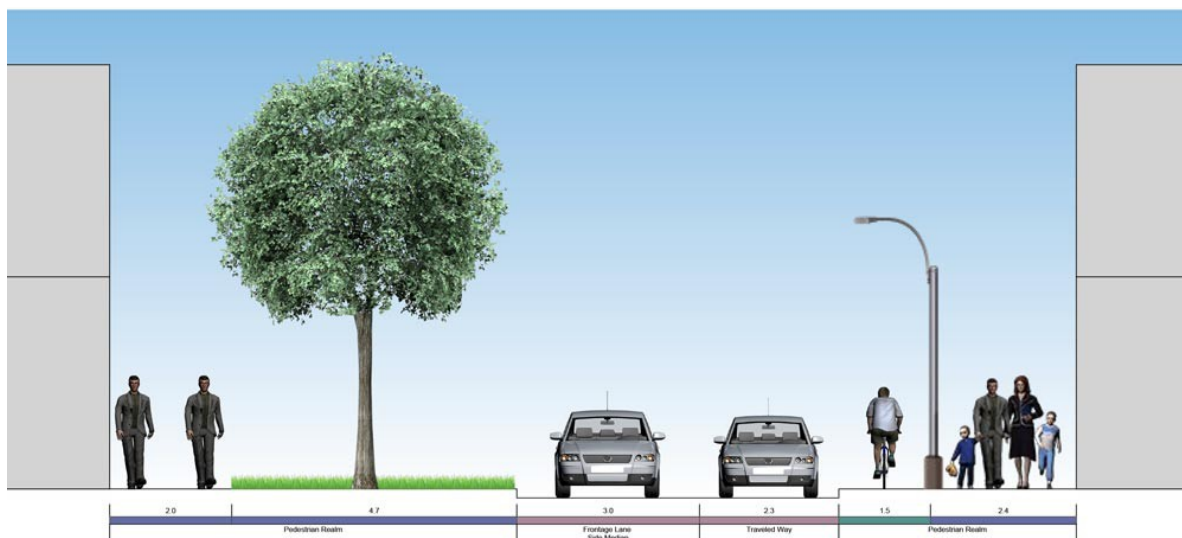
\* Autojuhtidele ei tohiks tulla üllatusena ka jalakäija sattumine teele, kuna tegemist on kõrvaltänavaga, vaatamata sellele suunatud liiklusvole.

\* Parkimiskohtade vähendamist ei ole vaja, kuna koguulatuses ei ole Vabrikus ülemäärast parkimist ja sellega annab tasandada elanike vastumeelsust ümberkorralduste suhtes, kuid parkimine tuleb

tänavaehtuslike võtetega ära korraldada/korrastada.

\* Kommunikatsioonide paigaldamisel vältida kindlasti Vabriku tänava ainulaadse allee puujuurte vigastusi, et ei korduks Ristiku tänava allee ulatuslik kahjustus valest hooldusest ning kommunikatsioonide paigaldusest.

\* **Lõigul Kozebue – Malmi** võiks aga läheneda hoopis tavapärasest erinevalt – kuna see on kogu tänava kõige madalama autoliikluskoormusega lõik, kuna see on tänava kõige suurema jalakäijakoormusega lõik, kuna see on kogu tänava kõige kitsam lõik, kuna seal on hetkel parkimine praktiliselt keelatud ja, mis kõige tähtsam, kuna seal asuvad tänava põhilised ettevõtted, siis lähtuvalt sellest võiks selle lõigu kujundada ümber lähtuvalt *Woonerf* või *Shared Space* põhimõtetest – nõnda, et kõigil on võimalik kogu tänava ulatuses vabalt liikuda, äridel on võimalik tänava äärde oma lavatsid või laudad lükata, äride klientidel on võimalik korraldatud parkimiskohtadele lühiajaliselt parkida.



## Kalju tänava

### Lähteinfo:

Kalju tänav on väga väikse liikluskoormusega pisitänav.

Vaatamata väiksele liikluskoormusele, on tänava senine disain selline, mis eeldab jalakäijail liikumist kõnniteel. Paraku on aga kõnnitee kohati niivõrd kitsas, et sinna mahtuda on väga-väga raske. Seetõttu on vähegi suurema liiklusega ajal jalakäija olukord seal väga-väga halb.

**Teed kasutatakse lasteaeda minekuks.**

### Ettepanekud:

Kalju tänava lahendus vajaks üldse väga põhjalikku läbimõtlemit, seetõttu on seltsil nii lühikese ajaga raske pakkuda nõ „kindlalt õigeid” lahendusi.

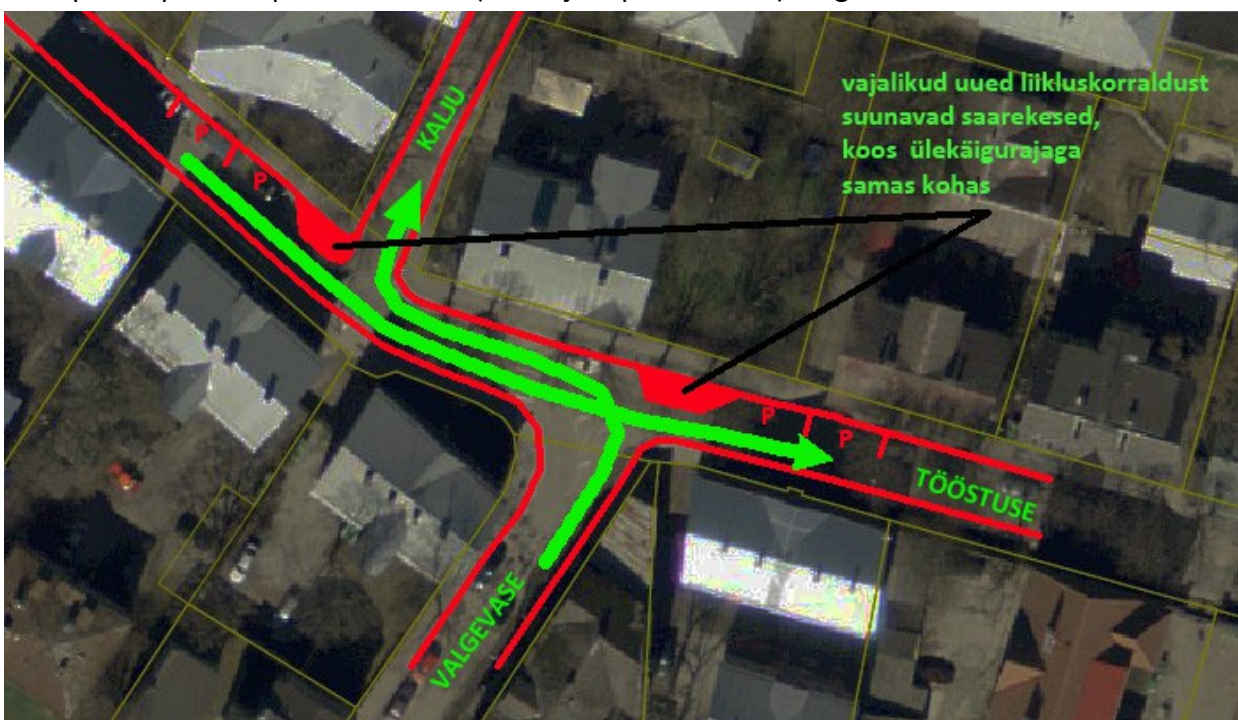
Seltsiliikmete ja kohalike elanikega asja arutades ilmnes peamiselt probleem jalakäijate osas – eelmises lõigus märgitud olematu kõnnitee.

\* Vältida võiks ühesuunaliseks muutmist, kuna paneb autojuhid mõtlema, et vastu keegi ei tule ja võib kiiremalt ning hooletumalt sõita. Samuti tuleks siis jalgratturitele luua seal eraldi tingimused mõlemas suunas liikumiseks ja kasutatakse seda tänavat jalgratturite poolt palju, kuna ühendab eespoololevat asumit ning Pelgulinna Lennusadamaga.

\* Parkimist ei peaks ära kaotama, kuna kaks sõidurada segavate faktoriteta tekitavad Õle tänavale loodud „maantee efekti” ja samuti ei ole sellel lõigul isegi väheste autode olemasolul neid kuhugi enam panna.

Tuleviku Tööstuse tänava remonti silmas pidada võiks mõelda ka sellele, et Valgevasest pääseks läbi Kalju Merepoole asumisse. Juhul kui Valgevase-Vabriku ristmik mõistlikult, väikese häiritud ületusena tehakse ja Telliskivi-Kopli-Malmi ristmikku ei laiendata, siis ei tohiks selline liiklusvool väga palju kasvada ja Kalju tänavat väga palju ohtlikumaks muuta. Küll aga võib see väheke leevendada Salme ja ka Skoone ringi liiklust.

See eeldaks Tööstuse tänaval lühikesel lõigul kahe-suunalist liiklust. Kui asi nähtavalt ja hästi lahendada, peaks see omakorda rahustama tööstuse ränava liiklust, kus vahetult enne kõnealust lõiku passib pidevalt politseikontroll (kihutajate püüdmiseks) ning kus on toimunud avariid.



Telliskivi selts palub võimalust kõikide projektide eskiisi arutelu faasis osaleda arutelul, et võimalikele kitsaskohtadele tähelepanu juhtide ja nende üle diskuteerida. Leiame, et projekteerimis- ja planeerimisprotsessis, eriti väiksematel tänavatel, võivad mitmed nüansid kaugemalt hindajatel kahe silma vahele jääda.

Lugupidamisega  
Telliskivi seltsi juhatus  
7. aprill 2016