

Telliskivi Seltsi V foorum „Kergliikluse kärarjad“

18. oktoobril 2011 Ristiku põhikoolis

PROTOKOLL

Publik: u 45 inimest.

Foorumi moderaator Teele Pehk:

Kuidas üldiselt muuta kergliiklus atraktiivsemaks? Eestkosteorganisatsioon? Soodustused ametnikele rattaid ja ühistransporti kasutades, selmet soodusparkimiskohad autodele? Eraldi kergliiklusametniku koht? Näiteid teistest linnadest on küllaga.

Markus Varik (Velonaut, peamehaanik)

Velonaut on tegutsenud kolm aastat. Sel aastal on päevakorda tõusnud rataste varastamine, 600

ratast poole aasta jooksul. Osalt majandusliku olukorra süül.

Ratta nähtavaks tegemine on oluline, helkurid külge panna...

Rataste valgustatuse parandamiseks loodi projekt Revolights, selle kättesaadavaks tegemiseks annetati paari päevaga mitmekordne summa.

Ratturite arv on tõusnud viimasel ajal. Osalt seoses kütusehindade tõusuga. Ja ühistransport võtab oluliselt kauem aega. Ratas on kiiruselt teisel kohal, esimene on mootorratas, kolmas mopeed.

Järgmisel aastal hakkame tegelema sellega, et rattahoidjaid saaks avalikku ruumi rohkem.

Maario Laas (Eesti Rattarikkaks)

Tallinnas tehakse uute remontidega kõik selleks, et rattaga oleks keerulisem liigelda. Nt Kopli tn kõnnitee muutus ahtamaks ja paljud teised ka.

Kui vaadata teisi linnu... Kopenhaagen, Helsingi, Hamburg jne, siis seal on seal on linnaametnikel, ka linnapeadel, selge visioon sellest, milline linn peaks 5 aasta pärast välja nägema ja kergliiklusel on selles väga oluline osa.

Tallinnas vastupidi. Läheb ainult hullemaks. Lõigud, mis on tehtud, on eklektilised. Ema peab sõitma rattateel, laps kõnniteel jne.

Kui inimesel on selge visioon sellest, kuidas asjad peaks olema ja ülevaade, milline on olukord, siis nende vaheline maa on probleem. Kui on täitsa ükskõik, siis probleemi ei ole.

Et liiga traagiliseks ei läheks: tegelikult saab rattaga linnas liigelda. Tuleb küll liikluseadust rikkuda, aegajalt maha tulla rattalt jne. Isegi Liivalaia tn ääres on ära likvideeritud ristparkimine, saab rattaga paremini sõita.

Müüt on see, et sõita ei saa. Ettevõtted loovad ise omale rattaparklaid, aga väga ei afišeeri seda. Mida rohkem ratureid, seda rohkem saavad asjad muutuda. 20 aastat tagasi, kui tulid uued välismaa autod, varastati kõik ära. Praegu on ratastega vist sama.

Villu Metsur (Kommunaalamet). Vt powerpointi.

Mina olengi see inimene, kes tegeleb kergliiklusteede arendamisega kommunaalametis, ei ole nii, et seda inimest ei ole LV-s.

Üks suuremaid projekte on praegu vanadele raudteetammidele kergliiklusteede rajamine Lääne-Tallinnas.

Põhja-Tallinnas juba saab mööda Kultuurikilomeetrit-Tööstuse tn - Erika tn – Kopli tn – Pelguranna tn kergliiklusteid Linnahalli juurest Stroomi randa.

Lääne-Tallinna Ühendatud kergliiklustee, kogu pikkuseks tuleb aastaks 2012 21,9 km, hinnanguliselt 38 milj krooni kulub.

City bike juhataja mainis ka positiivset tagasisidet turistidelt (silmas pidades kesklinna piirkonda) jalgrattaga sõitmisel.

Kokku on Tallinnas 206 km kergliiklusteid. 161 km on eraldiseisvad, 44,7 markeeritud sõiduteele.

On tehtud kolm punast ristmikku Tallinnas.

Investeeringud on igal aastal tõusnud: aastal 2011 on 35 milj eek aastas.

Igal aastal oleme välja andnud kergliiklusteede kaardi. Kergliiklusteede kaardil on ühel küljel Tallinna kergliiklusteed ja teisel küljel Tallinn koos naabervaldadega. Kaarti on välja antud 7 aastat järjest. Kaarti jagatakse iga aasta tasuta Tallinna linnaosa valitsuste infosaalides ja turismiinfo keskustes.

2010 sai Projekti "Harjumaa kergliiklusteede võrgustiku rajamine" Tallinna osas valmis lõik Rannamõisa teed lõigus (Printsu tee - linnapiir). Kokku ehitati kergliiklusteid Tallinnas 2010 aastal 6,6 km, siin hulgas Rannamõisa tee lõik.

2011 on planeeritud välja ehitada:

1. Randvere tee ja Pärnamäe tee kergliiklustee 1,2 km Pooleli
2. Harkumetsa kergliiklustee (Vääna tn kuni Akadeemia tee) 5,3 km Pooleli
3. Ajutine kergliiklustee Harku vanal raudteetammil (Paldiski mnt Akadeemia tee) 1,8 km Valmis
4. Valdeku tn – Viljandi mnt 3,8 km Valmis
5. Saku- Tallinn- Laagri mnt (Männiku tee linnapiirist Saku poole) 6,2 km Valmis

Jalgrattalaenutuspunktide võrgustiku idee on ka.

Jaan Tarmak (Transpordiamet)

Jalgrattamagistraalide võrgustik lähivaldadega hakkab juba mingile tasandile jõudma. Puudu on lokaalne võrgustik, sh Kalamajas.

Mõttes on luua Kalamaja liikluskontseptsioon eelistusega

1. Jalakäijad
2. Jalgratturid
3. Sõidua autod
4. Suuremad sõidukid

Luu rahustatud liiklusruum miljööväärtsliku piirkonna sees. Seda ei saavuta ainult märgiga. Suuremad liikluskoridorid ala servades peavad alles jääma.

Kalamajas on üks rattatee: kultuurikilomeeter. Põhja pst ääres suhteliselt lai kõnnitee, mida saab kasutada rattaga. Telliskivi tn äärde peaks kindlasti tulema jalgrattatee.

Sõiduteest eraldatud rattarada on odavam teha kui eraldi rattatee.

Soo tänaval on hetkel kaks sõidurada, mida ilmselt sõidukitele vaja ei ole. On erinevaid lahendusi, kas anda see jalgratturitele, jalakäijatele vms.

Vanalinna ja mere vahel on kitsas ala, kust liigub palju erinevat liiklust ja kõigiga võiks arvestada.

Talvo Rüütelmaa transpordiametist:

Täna sel hetkel prioriteetne jalakäija, siis rattur, ühistransport.

Näitas liikluse modelleerimise videot.

Peame iga sammu tõsiselt mõtlema, modelleerima enne, kui teeme muudatusi. Liiklus ei ole asi, millega eksperimenteerida.

Aivo Lill kohalik aktivist Telliskivi seltsist:

Sportlastele on pikad teed ette tehtud, aga meie kujutame ette, et tahaks igapäevaseid asju ajada rattaga.

On kindel, et Telliskivi tn saab kergliiklusteeks? Ametnikud kinnitavad, et peaks olema, suurte teede rekonstrueerimisel üritatakse teha.

Kui vaadata Soo tänavat, siis sedakaudu on kõige otsem tee kesklinna poole minekul. See on väga tähtis tänav, ilma selleta ratturite liikumist ei kujutagi ette.

Meie jaoks on prioriteedid Telliskivi ja Soo tn. Kopli tänav on ÜP-ga ette nähtud kergliiklustee, kuna praegu ei ole tehtud, võib kaaluda osalt Vabriku tänavale suunamist.

Samuti on oluline Vana-Kalamaja tänav, see on ainuke, mis liigub teistpidi. See pole ainult Kalamaja ratturitele, vaid ka turistile, kes saab otse vanalinnast mere äärde.

Soo tänav ühe rea kergliikluseks andmise pooltargumendid: üks autorida rahustaks liiklust, jätaks ühe tänavapoolse porivabaks talvel ei ole seni probleemi olnud ühes reas liikumisega ja autod mahuvad tegelikult ära, see kergendaks jalakäijate ülepääsu.

Debatiaeg

Daam Soo tänavalt: Kuhu see idee äkki kadus, et Soo tn teha kahe-suunaliseks? Inimesed on täiesti paanikas Soo tänaval ja kardavad, et see juhtub.

Tarvo Rüütelmaa: Ajakirjandus on asju paisutanud. Modelleerimine näitab, et Soo tn kergliiklustee

teeks tõsised liiklusummikud. Samas on näidatud mudel vaid üks viiest võimalikust.

Daam: ka kahe-suunalise teega on ummik, kui hakatakse keerama hoovidesse.

Tarvo: Ummikuks saab nimetada ainult seda, kui liiklus seiskub 15 minutiks, kui on niisama aeglustumine, siis see rahustab liiklust ja seda ei saa lugeda ummikuks.

Publikust: Aga mis oleks, kui me näeks kergliiklusteede planeerimist kui liiklusummikute vältimise vähendamise vahendit? Et rohkem rattakasutust vähendaks autokasutust.

Kaarel: Mis oleks, kui seltsid teeks transpordiametiga tihedamat koostööd? Kaks nädalat tagasi oli teil kavandatud Kalamajja tõsine spordiring, nüüd on juba vajalikke lisandusi ka tekkinud. Mis oleks, kui seda teemat tõsisemalt võtta? Praegu on poole kohaga ametnik ja 35 milj, mis on Tallinna mõistes kõõmes.

Ametnikud: Hüppeliselt summasid tõsta ei saa, kõik käib järk-järgult.

Maario: näen suurt tahet koostööd teha, see on hea. Tuletaks meelde Kopli tn, Kunderi tn jne.

Mikko Fritze rääkis, et linnaametites lubati, et Kunderi tn on kergliiklustee kavas... muidugi ei tulnud ja lubati, et ehk tõmmatakse hiljem kuhugi kriips. Kesklinnas ei ole ühtset süsteemi.

Oluline on teha ära sõlmed, probleemkohad, mitte üritada näidata maksimaalset kilomeetrite hulka.

Jaak Juske: Mis plaanid on Pelgulinnas ja Pelgurannas?

Villu Metsur: Siin on kõik olemas, Sõle tn ja mereäärne rattatee.

Markus: Olen Citybike tegevusega kursis, inimesed suunatakse Rocca-al-Maresse või Kadriorgu rattaga sõitma, sellepärast on neil head mälestused. Kesklinnas pole võimalik rattaga liikuda.

Maario: Kus telliskivi-märk ees, ei tohi liiklusekirja järgi rattaga sõita. Tartus pannakse alla märk „välja arvatud jalgrattad“, Tallinnas pole veel näinud. Nt vanalinnas on tihti keelavad telliskivid

ees.

Tõnis Savi: Üldiselt mingid asjad jõuavad vahel ka pärisellu, kui piisavalt asja ajada. Ei tasu hullult ette heita linnavalitsuse inimestele, pigem teha ettepanekuid. Peaks rääkima terviklikust tänavaruumist, lähenema igale tänavale kompaktselt.

Võiks ehk mõelda, et Soo tn on rohkem kohvikuid ja saab rattaga mõnusalt läbi kahes suunas. Jan Gehl on arvanud, et avaliku ruumi ametit on vaja, kus tegeletakse kergliikluse, autoliikluse jms-ga.

Teele: Soovitan vaadata Bogota linna näidet, kus loobuti suurte ristmike ehitamisest, panustati selle asemel bussiliikluse tõhustamise ja seejärel jalgrattaliiklusesse, et enamik elanikke saaksid vabalt liigelda ja linnas end hästi tunda.

Tõnis: sellist asja nagu „sujuv linna-autoliiklus“ pole olemas! Ikka läheb umbe, ka siis, kui on 18 rida. Ei tasu sellist asja taga ajada, ridade juurde tegemine ei aita niikuinii. Teiste valikuteni suunamine aitab.

Aivo: Telliskivi selts ei olegi väga ette heitnud midagi, probleem tekib siis, kui me ei saa argumenteeritud vastuseid. Näiteks Soo tn kohta.

Talvo Rüütelmaa: Soo tn kohta ei ole ainult 2 lahendust, on palju. On modelleeritud mitmeid eri variante.

Jaan Sotter: Mis oleks, kui loeks kergliiklusteeks kõik teed, kus saab sõita rattaga...

Triin, Aivo: palju saaks parandada väikeste kohtade parandamisega, äärekivide allalaskmisega.

Erik Vest: mis oleks, kui transpordiamet vaataks projektid enne läbi ja laseks äärekivid kohe alla?

Villu Metsur: Norm on, et äärekivi peab olema 2 cm kõrge, et vihmavesi saaks ära valguda. On ette tulnud üksikuid juhtumeid, kus see on jäänud kõrgemaks ja on hiljem alla lastud.

Kairi: Mis oleks, kui ma ise toksin äärekivid madalamaks?

Villu: Ei, ise ei tohi.

Kairi: kõnniteel tekib konflikt jalakäija ja ratturi vahel, neid ei tohiks kokku panna.

Talvo Rüütelmaa: kui on rohkem liiklejaid, siis nad hoiavad oma äärde. Kui on vähem, liigeldakse,

kuidas juhtub. Ohutu liikluse alustala on omavaheline läbisaamine ja arvestamine. Tekib arusaamatusi, kui jalgratturid vallatlevad.

Villu Metsur: Bussipeatustega on aegajalt probleemid, asi ruumipuuduses. Teemaa on paika pandud.

Maario: Räägime, et Tallinnas ei ole ruumi kergliiklusteete jaoks. Aga Kopenhaagenis, Helsingis ja mujal on veel kitsamad tänavad, nemad saavad ikka hakkama. Leitakse miljardeid, et luua suuri ristmike. Kuidas ei leita raha, et teha kergliiklusteid?

Kui oleks selge ettekujutus, et 20 aasta pärast on 10% elanikest ratturid, siis ei olegi vaja nii palju sõiduteesid.

Jaan Tarmak: visioon on olemas, vähendada kesklinnas sõidukite liiklust. See ei ole selline asi, mis saab juhtuda üleöö, aga prioriteet on olemas.

Erik Vest: Mis oleks, kui Tallinn rakendaks rohkem eurorahasid kergliiklusteete rajamiseks? Raha taha ei saa asi jääda.

Villu Metsur: Tallinna Linnavalitsuses on olemas Välisprojektide osakond, mis tegeleb eurorahade kasutamise ja välisprojektides osalemise võimaluste leidmisega.

Triin: Miks ei jõua plaanist asfaldi? Üldplaneeringus on juba ammu Telliskivi märgitud kavandatavaks kergliiklusteeks, aga projektis seda pole mingil põhjusel... Kopli tänavaga läks samamoodi, juba 2001 oli ÜP-s planeeritav kergliiklus, aga rekonstrueerimisel ei tehtud.

Sotter: Selle asemel läks kõnnitee kitsamaks.

Jaan Tarmak: Tänavarekonstrueerimisel tekkisid ilmselt probleemid puudega.

Triin: Tänavale mahtus enne kaks sõidurida ja lai kõnnitee, peale rekkimist üks autode sõidurida ja kitsas kõnnitee. Ruum on piiratud, aga seda oleks kindlasti saanud teisiti jagada, kui oleks tahtet.

Juss: mis oleks, kui kergliiklusteed ei oleks ainult kuskil mere ääres, vaid ühendaks kohti?

Publikust: jalakäija ei saa aru, et ta seisab jalgrattateel, nt bussipeatuses. Suured jalgrattajoonistused on hästi märgatavad autodele, aga mitte jalakäijale. Võiks panna väikesed märgid.

Talvo Rüütelmaa: oluline on tähelepanu, et rattur paneks jalakäijat tähele ja vastupidi. Aga märkus on asjakohane ja tuleb arvesse võtta. Tegelikult rattateedel ongi joonised väiksemad kui sõiduteel.

Tõnis Savi: magistritööd tehes lugesin läbi enamuse arengudokumentidest. Mingit asja lahendades on lihtne võtta ette see visioon, mis parajasti sobib, neid on palju ja tegevuskavad omavahel ajalises nihkes. Graafiliselt peaks läbi lahendama visiooni, arvestama puude ja muude asjadega. Vaja on tänavaruumi visiooni, mis oleks lõigetena kirjeldatud.

Juss: peaks välja arvestama, et kui tehakse uued autoteed, siis kus väheneb autokoormus ja kus saab selle arvelt anda ruumi inimestele.

Tõnis: ettepanek, et autod ei võiks sõita trammiteel.

Talvo Rüütelmaa: on soov ja plaan anda prioriteet, kuid ei saa võtta võimalust liikuda autoga muud võimalust andmata.

Tõnis: kui pandi kinni Kaarli pst, ei juhtunud midagi. Liiklus leidis omale tee, leiaks ka teiste teede puhul.

Maario: Asi on otsustes kinni. NY on teatanud, et iga aasta investeeritakse miljoneid dollareid kergliikluse arendamisse.

Arp: kui poliitikud ei anna suuniseid, ei saa ametnikud asju teha.

Daam Soo tn: Kas ma võin oma majaanikele öelda, et kahesuunalist teed ei tule?

Talvo Rüütelmaa: ei saa praegu lubada. Loendatakse, modelleeritakse, arutatakse.

Daam publikust: Kas võiks iga tänava renoveerimisel ametnikud ja elanikud kokku tulla ja arutada, kuidas asi kõigile toimima panna?

Teele: Ettepanek, et kui hakatakse teed renoveerima, siis arutataks vastavas asumis erinevate ametnikega ümarlual, näidatakse kohalikele elanikele. See soodustaks oluliselt ametitevahelist koostööd ja infovahetust, milles, nagu täna on selgelt välja tulnud, on suuri puudujääke. Ehk kooskõlastamine asumipõhiselt.

Lõppsõnad Teelelt: On näha, et eesmärgid ja prioriteedid on rattaentusiastidel ja ametnikel samad, kuid lähenemine ja nägemus erinevad. Unistame suuremalt, teeme sisulist koostööd, et Tallinn rohelise ja rattasõbraliku linnana maailmakaardile tõsta – sest linnaruumilised lahendused äratavad tähelepanu, mitte ummikud ja suured liiklussõlmed. Kavandatavas linnavalitsuse uues hooneski on rohkem rattaparkimiskohti kui autokohti – hea tõuge kultuuriliseks muutuseks.

