



# KALAMAJA MUUSEUM

28.01.2020

## Telliskivi Seltsi ja Kalamaja muuseumi arvamus Vana-Kalamaja tänava ümberehitusprojekti kohta

Pooldame igati Vana-Kalamaja tänava ümberehitust väljatoodud eesmärkidel ning leiame et ümberehitusprojekti (K-Projekt, 18.12.2019) põhilahendus vastab nendele, kuid projekt nõuab täpsustamist ja jätkuvat koostööd. Kuna Telliskivi selts tegi selle projekti käivitamiseks palju käivitavat eeltööd aastatel 2012-2016, siis tunneme end selle projekti õnnestumise eest ka kaudselt vastutavana ning arvame et see tuleb ka kõigis nüanssides enne elluviimist hoolega läbi mõelda, milleks teeme järgnevalt oma ettepanekud.

1. Tänavade ehitusprojekti tuleb täpsustada eelkõige seoses ristuvate tänavate lahendustega. Inimsõbralik tänavaprojekt ei täida oma eesmärke, kui ristuvate tänavate ületamine on liiga ohtlik, ebamugav või aeganõudev. Tuleb tagada, et sõidukite kiirus ristuvatel teedel oleks alati piisavalt madal ning et juhid teadvustaksid ristumist olulise jalakäijate suunaga. Lisaks tuleb arvestada, et Vana-Kalamaja tänava kasutajate teekonnad jätkuvad peaaegu alati mõnel ristuvatel tänavatel, mistõttu mitmes kitsaskohas tuleb ristmikel laiendada kõnniteid, et neid selliselt hilisemates projektides jätkata. Projekti saab meie ettepanekute põhjal hõlpsalt korrigeerida ilma tervikut muutmata, mistõttu pole mõtet neid muutusi tulevikku lükata, vaid teostada koos Vana-Kalamaja ümberehitusega. Allpool ettepanekud konkreetsetele ristmiketele.
2. Nendes tänavalaikudes, kus parkimiskohti ei ole kavandatud, palume mõelda läbi, et sõidukid saaks vähemalt lühiajaliselt peatuda, sest see on vajalik tänaväärsete äride aktiivsusele ja Kalamaja igapäevaelule. Samuti hoiab peatmiskohtade olemasolu kõnni- ja rattatee vabana.
3. Soovitame tuua Vana-Kalamaja sõidutee katendisse mingi eritähistuse nendesse kohtadesse, kus liigub palju lapsi. Nendeks kohtadeks on GAGi peasissepääs (Vana-Kalamaja 9), Kalma haljak (9b), märguväljak (15) ja lasteaia peasissepääs (28a). Kogu tänava pikkuses tuleb tagada sõidukiirus 20 km/h.
4. Avalikustatud projektis pole näha mitmeid olulisi elemente, mida varasemalt on tutvustatud. Loodame et need puuduvad üksnes joonisel, kuid on endiselt plaanis. Peame väga oluliseks, et keskmisel ribal oleks valgustite rida, sest loob autojuhtidele pideva ruumitunnetuse, et siin pole laia sõiduruumi ning see aitab hoida kiirust 20 km/h. Peame läbivalt vajalikuks mõõdukat tänavahaljastust ja istumiskohti.
5. Soovitame ristuvatele tänavatele lisada liiklusmärki „anna teed“, et Vana-Kalamaja tänavale ei tekiks ootavate autode ridasid, pealegi tuleb seal nagoonii teed anda jalgrattale ja jalakäijale.
6. Soovitame kogu tänavaprojekt läbi analüüsida koostöös erivajadustega inimesi esindavate organisatsioonidega, et see tänav oleks tõesti kõigile.
7. Oleme valmis koostöös projekteerijaga otsima täpsemaid lahendusi väljatoodud punktidele.

### Toompuiestee ristmik

- Peame mõistlikuks kiiruspiiranguks selles lõigus 40 km/h ja peame vajalikuks otsida lahendusi, mis selle kiiruse tagaks.
- Lisada jalgrattateed mõlema ülekäiguraja mõlemasse külge. Laiendada ülekäiguradade madala äärekivi lõiku kokku u 10 meetrini.
- Kavandada mõlemad jalakäijate ülekäigurajad ilma foorideta, sest see hoiab kokku eelkõige jalakäijate, aga ka autode aega. Kui peate foore tingimata vajalikuks, siis kavandada pikad taktid ja lühikesed ooteajad

jalakäijatele, mitte kavandada nupuga tellitavaid foore ega mitte sundida inimesi ohutussaarel ootama. Sõidukite koormus Toompuiesteele on niipalju väike, et foorita ülekäigurajad ei tekita takistusi liiklusele.

Näiteks praegune olemasolev Balti jaama foor (u 100 m lõunas) on täiesti inimvaenulik ja mittetoimiv, mis sunnib inimesi kas pikalt ootama, punase tulega ületama või tihedas massis trügima. Soovitame ka selle foori asendada ülekäigurajaga või ooteajad kaotada ja jalakäijataktid pikendada, ühtlasi äärekivid korralikult alla lasta ja ülekäigurada laiendada. Kui ülekäiguradu on sagedasti, siis jalakäijate hulk hajub ja teeandmine ei tekita pikki peatusi sõidukitele. Kui kiirus on madal, siis julgeb enamik jalakäijaid tee ületada nii, et paljud autod ei peagi alati peatuma.

- Palume täpsustada glassiipuiestee lahendust, mis praegusel kujul mõjub eraldiseisva jupina ega täida piisavalt selgelt eesmärki luua lõik kogu vanalinna ümbritsevast ringpuiestest. Puiestee peab jätkuma Kopli tänava ja Toompuiestee ääres. Vana-Kalamaja projektiga tuleks kavandada puiestee pöördekohad ristmike juures. Soovitame lisada puud ka Toompuiestee ja Nunne tänava ohutusaartele, et puiestee jätkuvus oleks selgem ja Toompuiestee ei oleks "kihutamiskanali" ilmega.
- Soovitame veidi laiendada sõidutee laiuse arvelt ohutusaari (eriti lõunapoolsel ülekäigurajal), et rõhutada juhtidele kiiruse vähendamise vajadust ja tõsta jalakäijasõbralikku ruumitunnetust.

### **Kopli tänava ristmik**

- Kavandada kiirusepiiranguks 30 km/h ja tagada selle toimimine liikluslahendustega.
- Kuna see koht on peaaegu kogu Kalamaja ühenduspunkt Balti jaamaga, mh koolilaste teekonnal ühistranspordist kooli, samas on hoonete tõttu nähtavus kitsas, on ülekäiguraja kohal autode kiiruse ohjeldamine eriti tähtis. Peame õigeks teha siia sõidutee kitsendus (3 meetrit oleks ülekäiguraja kohal igale sõidukile täiesti piisav praeguse 5 m asemel).
- Kavandada Kopli tn põhjapoolse kõnnitee laiendamine Vana-Kalamaja ristmikust idas, mis võiks olla 3 meetrit lai, arvestades ka äripindade toimimise eesmärki 1. korrusel. Selles kohas on mõlemal pool jalakäijatel kitsas, neid on palju ja bussipeatuse lisamisega lisanduvad ka bussiootajad, seega ruumi on hädasti vaja mõlemal pool. Bussipeatus+sõidurada kokku piisav laius on 5,5 m (selline bussipeatus toimib hästi näiteks Soo tänaval, takistamata mööduvaid autosid). Seega Kopli tn kavandatava (praegu u 7,5m) bussipeatuse lõigus saab jalakäijate ruumi kokku 2 meetri võrra laiendada.
- Trammittee kõrvale on joonisel märgitud torupiire, mis katkestab jalakäijate liikumise Kesk-Kalamaja tänava pikendusel ja glassiipuiestee pikendusel. Palume nendes kohtades võimaldada jalakäijate ülepääs trammiteest.
- Kuna vahepeal liikus info, et ühe variandina kaalutakse Kopli tänava kahesuunaliseks muutmist, palume selle kaalumisele täielikult loobuda, sest nii muutuks see koht täiesti inimvaenulikuks arvestades jalakäijate hulka, olemasoleva ruumi kitsikust ja selle parandamise vajadusi.
- Kopli tänava suuna muutmist pooldame, kuid sellest tuleneva koormuse tõttu tuleb samaks ajaks muuta Kotzebue tänava lõik Vana-Kalamajast kuni Kunstiakadeemia laia kõnniteeni samuti inimsõbralikuks.

### **Kotzebue tänava ristmik ja väljak**

- Kotzebue tänava lõik projektialas tasub mitmel põhjusel tervikuna uuesti lahendada.
- Kogu väljaku piirkond vajab tunduvalt rohkem parkimis- ja peatumiskohti, mida saab lisada ilma projekti tervikuna kahjustamata ja inimsõbralikkust vähendamata. Näiteks Kalamaja apteegi ees soovitame diagonaalset parkimist, mahutades tunduvalt rohkem kohti. GAGi ees leidub erinevaid kohti paljudele parkimiskohtadele.
- Projektis leidub mitmeid ülearuseid äärekive, mis takistavad mõistlikku liikumist nt jalgrattaga, eriti reastumist sõiduteelt kõnniteele ja vastupidi. Parkimiskohad soovitame kavandada kõnnitee tasapinnale, et sõidutee ei mõjuks laiana ning et ei tekiks liigseid äärekive.
- Soovitame Kotzebue tänava sõiduteed nihutada väljaku poole, et jätta Kotzebue 7 ja 9 ette rohkem ruumi, mida saab kasutada jalg- ja jalgrattateele ning parkimiskohtadele. Sõiduteed on mõistlik ka kitsendada, sest 3 meetrit oleks sõidukitele piisav laius (praegune 4,5m on ruumiraiskamine). Kitsam tee aitaks ühtlasi kiirust ohjeldada, mis ei tohiks kindlasti olla suurem kui 30 km/h.
- Kuna Kopli tänava suunamuutusega Kotzebue tänava liikluskoormus kasvab, siis lõigul Vana-Kalamaja > Põhja pst ei võimalda olemasolev ruum enam normaalset jalgrattaga liikumist ega rahulikku elu. Praegu sõidetakse seal rattaga autodele vastu, sest koormus on väike, kuid uues olukorras tekib palju ohtlikke olukordi. Seepärast tuleb leida uus lahendus 100-meetrisele tänavalõigule Vana-Kalamaja tänavast Kunstiakadeemia esise laiema kõnniteeni, mis tagab rahustatud liikluse, jalgrattaga liikumise, sõidutee ületamise ja parkimiskohtade hea toimivuse. Bussiliini võib Kotzebue tänavale kavandada, kui tagada bussi rahulik kiirus ja selle tänavalõigu mõistlik lahendus koos Vana-Kalamaja ümberehitusega.

- Kotzebue tänava lõik Vana-Kalamaja – Kopli/Vabriku tasub jätta kahesuunaliseks ja säilitada ka parkimiskohad, sest sõidutee laius võimaldab seda, see toimib ka praegu ega vaja ümberehitust.
- Vana-Kalamajast paremale väljapööramine lahendada vastavalt tänava iseloomule järsemalt mitte laugelt. Selles kohas kooli ja muuseumi ees on eriti tähtis, et autod ei teeks julgeid pöördeid ega tõstaks kiirust, mistõttu seal tuleb otsida täiendavaid vahendeid juhtide tähelepanu tõstmiseks.
- Kotzebue väljakul otsida võimalusi, et mingis osas saaks murul istuda.

#### Niine-Tööstuse ja Soo tänava ristmik

- Oleme üldpõhimõttena pakutud lahendustega rahul, kuid kaaluda võiks siiski sõidutee kitsendamist ristumiskohal.
- Juhime tähelepanu, et joonisel on märgitud Niine tänava jalgrattatee vale suunaga. Palume läbivalt arvestada, et jalgratas vajab liikumisteed eelkõige autodega vastupidises suunas, sest samas suunas saab ta sõita autodega samas reas, eriti arvestades et kiirus ei tohi nagunii ületada 30 km/h. Niine tänava tulevased parkimiskohad soovitame rajada äärekiviga eraldatult kõnnitee katendile, et sõidutee mõjuku kitsana.

#### Suur-Patarei ja Väike-Patarei tänavad

- Vana-Kalamaja tänava lõik nende tänavate vahel jätta kahesuunaliseks tupikuks (sõidutee osa ei peaks selleks laiendama), sest seal liigub väga vähe autosid, kes teineteist ei sega. Pigem sunniks ühesuunalisus neid autosid tiirutama ja tänavaid koormama.
- Samuti arvame, et Suur-Patarei ja Väike-Patarei tänavad peaks olema Vana-Kalamaja ristmikust idas kahesuunalised, et tänaväärsetest hoonetele pääseks juurde ja sealt ära ilma Vana-Kalamaja tänavat kasutamata ja selle koormust tõstmata (nt Jahu, Küti, Kõie ja Suur-Laagri tänavatel, mis on umbes sama kitsad, toimib praegu hästi selline kahesuunaline lahendus, mis ühtlasi aitab ohjeldada kiirust).

#### Kalaranna tänava ületus

- Kuigi see tänav ei kuulu praegu projektialasse, peame vajalikuks üheskoos Vana-Kalamaja ümberehitusega lisada kavandatud trepi juurde ülekäigurada, sest projekti eesmärk on luua teekond kuni mereni. Kalaranna tänava selles lõigus on nagunii ülekäiguradu liiga hõredalt (ida pool on see korras, vahekaugus u 100 m). Ühtlasi peaks otsima jõulisemat tähistust ja liikluskorralduslikke lahendusi, mis aitaks tagada sõidukite kiiruse (praegu u 60 km/h) vastavalt piirangule 40 km/h.

Meid esindab Vana-Kalamaja tänava lahenduste täpsustamisel ja teeb projekteerijaga koostööd Telliskivi seltsi juhatuse liige ja arhitekt Toomas Paaver (tel 5286595, [paaver@linnalahendused.ee](mailto:paaver@linnalahendused.ee)).

Lugupidamisega,

Juho Kalberg ([jubejuss@gmail.com](mailto:jubejuss@gmail.com))  
Telliskivi seltsi juhatuse liige

Kristi Paatsi ([kristi.paatsi@linnamuuseum.ee](mailto:kristi.paatsi@linnamuuseum.ee))  
Kalamaja muuseumi juhataja