

Telliskivi seltsi II foorum. Liikluse planeerimine.

Protokoll.

Deniss Boraoditš:

Mis põhimõtete järgi toimub? On unistus ja reaalsus. Unistus – nagu Euroopa riikides – tsükliliselt, remont 5-8 a tagant. Loodab et Tallinna linn jõuab sinna kunagi. Tallinnas ei toimu tsükliliselt, sest vahendeid ei ole piisavalt.

Kommunaalameti eelarve - võetakse linna eelarve tulude kulude ja tulude vahe. Prioriteetid pannakse paika katte vanuse järgi, ja selle järgi kas võrgu valdajad tahavad ka midagi teha. Peab tegema ka europrojekte. Suurim europrojekt on praegu Ülemiste ristmik, kogu Eestis.

Omal ajal oli linn nii optimistlik et tegi magistraaltänavate arengukava 2005-2015. Oli väga optimistlik tagantjärgi vaadates.

Taavi Aas:

Esimesed numbrid eelarvesse tulevad ametitest (kommunaalametist). Siis hakkab iga abilinnapea võitlema oma valdkonna eest, suurusjärgus 2miljardit krooni tahavad ametid enamasti rohkem, kui tulupool ette näeb. 2006 eelarvet tehes oli kommunaalameti real 400 miljonit teede parandamiseks, on selge et kui tuli Ülemiste, siis selle võrra jääb muudele vähem. Kas teha Põhjaväila või Haabersti ristmikku, korraga ei saa rahaliselt ja liikluse kinnipanemise tõttu. Edasi on küsimus kas teha Russalkat (mida pole mõtet teha Põhjaväilata) või Haabersti ringi 1. järk. Kalamaja möödasõidu asjus on läbirääkimised arendajatega, projekt on praktiliselt olemas, võibolla vajab täiendusi. See on ilmselt siinkandis üks lähiajal teostatavaid projekte.

Sel aastal pidime alustama Soo tn remonti koos võrguhaldajatega, Kultuuripealinna tõttu paluti lükata järgmiseks aastaks. Elering sai küll loa kätte eelmisel aastal, aga see tähendab seda et ka Kultuurikilomeeter kaevatakse üles, seda ei saa sel suvel teha.

Liina Lipre K-projektist:

Kalamaja ise ei genereeri lisaliiklust, seda teevad Kopli uued arendused. Tänavaid laiendada ei saa, kuid saab liiklust reguleerida. Eelkõige tuleb vähendada ummikuid, kuna ummikud tekitavad reostust.

Mida saab ära teha:

-Põhja pst-Suurtüki tn-Rannamäe tee-Rannavärava ring. Ettepanek on tekitada kahesuunalistest tänavatest ühesuunaline ring. Sellega Soo tn koormus väheneks, kaoks ära Suurtüki tn-Rannamäe tee ristmikule.

-Soo, Vana-Kalamaja, Niine muuta kahesuunaliseks. Annab kiiruse vähenemist, turvalisust. Tee sihtpunkti muutub lühemaks, vähendaks väikeste tänavate liikluskoormust.

-Telliskivi tn ühesuunaline lõik muuta kahesuunaliseks. (Paldiski mnt -Ristiku tn vahel). Parandaks ligipääsu Loomelinnakule. Lisaks tuleks Paldiski mnt bussirajal lubada autoliiklust. Ja Mulla tn viia välja Sõle tänavale.

Need muudatused suunaksid suure osa liiklust Kopli tn, Põhja pstele sisetänavatel.

Väga oluline punkt on ühistransport.

Kadri Kuub K-projektist:

Olukord ei ole halb, sest esindatud on tramm, troll ja buss. Transpordikava näeb ette Paljassaare trammi lisamist. Praegu sõidab Koplisse keskmiselt iga 3 min tagant tramm, see on liiga palju.

Enamasti sõidetakse kesklinna, mitte kadriorgu. Idee on kesklinnas trammid ümber pöörata ja sealt tagasi Koplisse. Paljassaare tramm tuleks Balti jaama, mööda Reisijate tänavat tuleks tramm.

Busside osas tuleks ümber arvutada intervallid, kui muudetakse tänavate sõidusuunad, saaks muuta bussipeatuste asukohti. Trolli edasi ilmselt ei arendata, see peaks aja jooksul välja surema.

Imre Antso: Liikluse kavandamise mõju liiklejatele.

Liiklus ei ole nähtus iseenesest, enamasti on inimestel vajadus kuhugi jõuda. Hommikul on enamik liikumistest seotud töö või kooliga, päeval muul ajal seotud ka teenindusasutustega. Kui asutused on üksteisele lähemal, siis liigutakse rohkem jala ja rattaga. Linna tagamaal elavad inimesed sõidavad rohkem autoga.

Ruumilise arendamisega määratakse transpordivahendi eelistused. Just eelkõige valglinnastumine on toonud kaasa autostumise. 2000-2009 tõusis liikluskoormus linna piiril ligi 2x. Kesklinna sees liikluskoormuse muutus on olnud väiksem.

Tänavavõrk ei vasta kasvavale nõudlusele, probleem on ristmike läbilaskvusega.

Praegu oleme tagasi 2005 aasta tasemel liiklusintensiivuses, see on vähenenud masu tõttu.

2008 a, kui oli kõige hullem olukord, kulus üle poole liikluse ajast seismisele. Kolmveerandil juhtudel oleks jalgratas olnud kiirem.

Kuna ÜT kasutab enamasti autodega sama sõidupinda, kahaneb ka ÜT kiirus koos autoliikluse intensiivsuse kasvuga. Tänapäevane olukord annab võimaluse aja maha võtta, panna paika prioriteedid. Tallinna linn ei suuda teid ehitada juurde samas mahus nagu autod seda juurde vajavad, ja ei peagi. Pigem peaks muutma prioriteete.

Liis, arhitekt:

Inimesed kasutavad Soomes Ütd rohkem, sest see on kiirem kui auto ja inimesed on keskkonnateadlikud. Linn toetab sellega, et kiiresti leitakse uus lasteada või kool uue elukoha juures. Üldplaneering näeb ette, et uued alad peaks olema segakasutatavad et transpordivajadust vähendada. Parkimiskohtade minimeerimine uutes linnaosades. Pööratakse palju tähelepanu piirkondliku identiteedi väljatoomisele. Iga arendaja peab teatud protsendi kulutustest pühendama kunstile, et väärtustada ruumi. Ette nähakse palju metrooliinide laiendamist. Jalgrattateid on palju, käiakse Keskost kesklinna tööle, et saaks ka treeningut, ja on turvaline. Kesklinnas on alustatud jalakäijate tänavate kujundamist Koppenhageni eeskujul. Uus sillutus, mis on jalakäijasõbralikum, sillutise all küte.

Kesklinnas on ÜT sõlmpunkt. Probleem on selles, et äärelinnast äärelinna on raske saada bussiga. Tallinnas võiks olla mõistlik veetakso?

Hollandis on rattaga hea sõita, jalgsi käia halvem. Jalgratastel on väga palju õigusi, jalakäijatele on vähe ruumi jäetud. Rattateed on märgistatud punasega, mis on hea et jalakäijad ees ei kõnniks.

Suurbritannia on mitte kõige parem näide, kuid nad üritavad. ÜT on erastatud, oleneb konkurentsist. Raudteetransport on parem. Ummikud suunavad inimesi metroosse – see ongi eelistatuim liiklemisviis. Riigipühadel bussid ei sõida. Üks võimalus inimesi jala käima panna on lasta ummikud veel hullemaks, siis jõuab jala rutem.

Jaapanis toimivad asjad tänu lugupidamisele. Kasutatakse väga palju ühistransporti. Väärtustatakse väliruumi, sest seda on väga vähe. Tänavaruum võiks olla rohkem nagu Uue maailma festival, mitte tarastatud ruum. Jaapanis on pinnakattematerjalid kõik pimedatega arvestavad. Eraldi sillutisega kõnniteede ja sõiduteede ristumised. Arendajad üritavad isikupärastada oma äripiirkondi, igal alal on erinevad mööblid.

Kalamajas võiks olla abiks:

-Jalgratate ja autode ühiskasutus. Autode ühiskasutusklubid. Nt CityCarClub.

-Tänav kõigi jaoks – jagatud ruum. Tänavad teha läbiva liikluse jaoks võimalikult aeglaseks.

Strasbourg'is kavatakse 30km h piirang kehtestada kogu linnas. Katarina Schmidt magistritöö „Igaühe linn“. Tahab kokku lasta võrdsete õigustega kõik liiklejad.

Jan Gehl arhitektid on analüüsinud suuri linnu. Alguses katsetati linnaväljakut nii, et värviti rismikule maha, vaadati kas inimesed hakkaks kasutama. Hakati küll.

Diskussija:

Oleg Zemtžugov: Miks juhtub nii, et teed lagunevad 2 aasta pärast? Teistes põhjamaades nii pole.

Deniss Boroditš: Mõnikord ebaõnnestub materjalivalik. Soomega võrreldes erinev geoloogia, riigihankes on oluline madalaim hind. Mõnedel lõikudel on hakatud võtma 5a garantiid, enamasti 2 aastat garantii.

Oleg: Kas peab ehitama kallimalt, et kauem püsiks nagu Soomes.

Deniss: Pole raha et jõuda nullpunkti.

Katja: Ristiku tn juures elanikud hoidsid silma peal. Kas on mõeldud, et ka tänavate projekte võiks avalikustada?

Deniss: Kindlasti, paljudel juhtudel oleme inimesi informeerinud. Tavaliselt aasta alguses kui tehakse investeeringute kava, siis me seda ütleme.

Katja: võiks edastada otse seltsile meili peale.

Maris Jõgeva: Võibolla peaks juba investeeringute kava tegemisse kaasama.

Deniss: Ilmselt raske teostada, iga piirkonna inimesed hakkaksid oma piirkonna tänavaid esile tõstma.

Taavi Aas: Tedre tn kohta tuli 40% küsimusi, see tehtigi ära.

Teele Pehk: Telliskivi tn projektis ei ole kergliiklusteed, üldplaneeringus on. Miks ei ole? Ühest vastust ei saanud.

Toomas: kohalikke huvitab eelkõige kergliiklus, ülepääsud ristmikest.

Taavi: ringsõit ümber Skone bastioni on täitsa päevakorral.

Jaak Juske: kas sel aastal Põhja Tallinnas on mõne suurema tänava remont?

Ain, kommunaalametist: Jah sel aastal ei ole, eelmistel aastatel on olnud palju.

Deniss: sel aastal on üldse 5-6 teeprojekti Tallinnas.

Jaan Sotter: kui tehakse kõnniteed, siis need külgnevad majadega, nende omanikega peaks kooskõlastama, kui tänavapind tõuseb.

Ain: kui ei minda kinnistule sisse, siis seda kohustust ei ole.

K-projektist keegi: meie projektile ehitusluba ei saa, kui pole kooskõlastusi.

Ain: meil on enamasti taastusremont, siis ei pea kooskõlastama.

Jaak: millal tasulise parkimise eelnõu tagasi võetakse?

Taavi: transpordiamet arutab koos seltsiga.

Arvo transpordiametist: Jah arutame, ka kergliikluse küsimused arutame läbi.

Keegi neiu: kas kunagi plaanitud Telliskivi tn trammiliin on reaalne?

K-projekt: 30 aasta perspektiivis on võibolla plaanis.

Toomas: võibolla on trammi rohkem vaja Kalamaja mereäärse ääre jaoks? Kultuurikilomeetri trassile.

K-Projekt: paralleelseid liine eriti ei taheta teha. Tramm on kõige kallim ÜT.

Toomas: Kalamaja põhjapoolsele elanikkonnale ja mereäärsetele uusarendustele jääb praegune trammiliin kaugeks.

Neiu: Telliskivi muuta kahe-suunaliseks? Kuidas see leevendab olukorda kui praegugi on ummik?

K-Projekt: see saab teostuda koos sellega kui Paldiski mnt lubatakse bussirajal ka autoliiklust.

Kaarel: Kas praegu saab veel Telliskivi tn projekti muuta?

Deniss: enne ehitust saab põhimõtteliselt, projektimuudatusega.

Kaarel: Võiks mõelda uudsematele lahendustele, mitte ainult tee lappimisele? Saaks kergliikluse teha Telliskivi tänavale?

Ain, kommunaalamet: kuna tegemist on taastusremondiga, siis on siin nii vähe muudatusi. Põhieesmärk on saada uus kate. Kui tahta laiemaks minna, läheb kallimaks.

Juss: Kas saab jagada olemasolevat tänavapinda teistmoodi eri transpordiliikide vahel?

Ain: praegu maksumus on u 5milj krooni. Tuleb kaaluda, kas on võimalik ja kui palju maksaks kergliiklustee rajamine.

Katja: Teeme nii, et saame Telliskivi tn projekteerijaga kokku ja vaatame.

Triin: Prioriteetide seadmises on küsimus, transpordikava on utoopiline ja küsimus on selles, mida selles ette nähtust investeerimist autoteedesse või kergliikluse ja ühistransporti.

Deniss: kergliiklusteedele on eraldi rida, 37milj on kergliiklusteedele. Naabervaldadega viime teed kokku.

Juss: Piritall ja Rocca-al-Mares on kerge teha, seal on ruumi. Oleks mujal ka vaja, just linna sees.

Taavi: Jah peaks elamupiirkondades ka tegelema sellega. Kristiines vaatasime, et 30 märgid tuleks asendada hoovala märkidega, mis annaks jalakäijale eelisõiguse. Niikuinii kasutavad sama ruumi.

Jaak: Kas järgmine aasta on Telliskivi tn remondi lootust?

Deniss: Ei vasta midagi konkreetset. Töötame seltsi, projekteerija ja kommunaalametiga läbi kergliiklustee teema.

Taavi: Nõus et kui suurte ristmike raha panna ühistransporti, siis saaks selle eest rohkem. Autokultuur on noor, kõik tahavad võimalust oma autot omada kasutada. Aga me juba töötame ses suunas, Russalka 3+3 teele on kriips peale tõmmatud.