

KOKKUVÕTE

Keila linnal on võimalus olla roheline ja jalgratta ning jalgasiliikumise eeldustega linn, kuid seda võimalust ei toeta linna senine tegevus. Paljud kõnniteed on liiga kitsad ning ei soosi jalgrattaga sõitmist. Jalgrattaga liiklemine on ohtlik kuna paljud tänavatsad on autojuhtidele piiratud nähtavusega ja vajaksid kiirelt tähelepanu. Kui linn võtaks suuna, et soosib kergliiklust siis paraneks linna väärtus kui ka inimeste igapäevane liiklemine pigem kergliiklusvahenditega.

Suures osas linnas peaks lähimate aastate jooksul tegema rekonstrueerimistöid või ohutustama kohti mis on auditis välja toodud. Linn küll panustab arengusse ja ka planeeringud toetavad seda tegevust kuid kui vaadata planeeringute kavasid ja tegelikult tehtud töid siis need ei haaku kuidagi ja endiselt on lahendamata suur osa plaanidest. Selles võib olla süüdi eelnevate aastate majanduse käekäik kui ka linna elanike arv ja sissetulek kuna linna eelarve ju sellest sõltuv. Alternatiiviks võiks olla raha küsimine arengufondidelt või laenu võtmine.

Paljude probleemide lahendamiseks ei pea suuri investeeringuid tegema vaid piisab olemasoleva olukorra parendamisega kuniks saab uute teede projekteerimisega olukorra paremaks. Samas peaks linn ka ise aktiivselt kaasa lööma projektides kus on linna ja maanteeameti ühised huvid mängus. Siinkohal autor mõtleb Keila-Haapsalu maantee väljasõitu linnast kus selgelt on näha peaaegu lõpuni mõeldud projekti kuid teostus on jäänud poolikuks(kiirusepiirangute ebaühtlus ja ristmike juures erinevad lahendused)

Linn võiks võtta arvesse, et liiklusohutust ei saa parandada ainult liiklusmärgiga sest sellisel juhul võib tekkida olukord kus märke on liiga palju ja nendest aru saamiseks peab väga süvenenuna jälgima teeäärset märgirivi. Näitena olgu toodud Keila-Haapsalu maantee raudtee tänava lõigus kus autor tõi välja probleemseid kohad. Kindlasti tuleks koostööd teha ka linnaelanikega kelle maade ääri palistavad hekid ja neile seletada nähtavuse vajalikkusest ning ehk sedasi saab lahendada nähtavuse probleeme.

Kokkuvõtvalt saab öelda, et Keila paistab silma oma kergliikluseks sobiva linnaga ja kui vastavalt sobivaid võimalusi leitakse siis olukord paraneb. Keila võiks veel ka mõelda liikluse väljaviimist kesklinna alalt(Keila-Haapsalu maantee) sest transiitliiklus läbib Keila linnasüdant päris tihedalt. Seda näitab liiklussagedus mille leiab tabelist 1.3.

SUMMARY

The city of Keila has an opportunity to be a city with green environment and bicycle and pedestrian friendly, but this opportunity is not supported by the city's current activities. Many sidewalks are too narrow and do not favor cycling. Cycling is dangerous because many of the street ends are with limited visibility to drivers and need immediate attention. If the city would take the direction of favoring light traffic, then the value of the city would be improved as well as the daily traffic would move from cars to walking and cycling.

In a large part of the city, reconstruction works or safety concerns that have been outlined in the inspection should be done over the next few years. The city contributes to the development and the plans also support this activity, but if you look at the plans and the work actually done, then they do not grab any of the plans and much of the plans are still unresolved. It may be the fault of the economy of previous years, as well as the number of inhabitants and income of the city as the city budget is dependent on it. An alternative could be asking for money from the development funds or taking a loan.

To solve problems, it is not necessary to make big investments, but it is enough to improve the existing situation until the situation is improved by designing new roads. At the same time, the city itself should be actively involved in projects that share the interests of the city and the road administration. Here the author thinks about the departure of the Keila-Haapsalu highway from the city where there is a clear view of the almost finished project, but the implementation has been half-finished (uneven speed limits and different solutions at junctions)

The city could take into account that road safety can not only be improved by a traffic sign, because in this case there may be a situation where there are too many signs and, in order to understand them, people must follow the roadside and not the road ahead. An example of this is the section of the Keila-Haapsalu highway and raudee streets corner where the author pointed out a problematic spots. Surely, city should also work with city's landowners and explain the necessity of visibility, and this can solve some problems of visibility.

In summary, Keila stands out with a city that is suitable for light traffic and if the appropriate options are found then the situation improves. Keila could also think of moving transit traffic out of the city center (Keila-Haapsalu highway) because the transit traffic is big portion of traffic in the city. This is shown on table 1.3.