



1918

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
TARTU KOLLEDŽ

Maastikuarhitektuuri õppetool

Olja Fomina

**Tänavate hindamine *Complete Streets* põhimõtetel.  
Uurimustöö Tartu linnas Vabaduse puiestee, Turu tänava ja  
Kalda tee näitel**

Magistritöö

Juhendajad: prof. Zenia Kotval, Sirle Salmistu

Tartu

2016

Olen kirjutanud magistritöö iseseisvalt. Kõik töös kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad ning muudest allikatest pärinevad andmed on viidatud.

Autor: Olja Fomina .....

*(allkiri)*

.....

*(kuupäev)*

## SISUKORD

SISSEJUHATUS .....	4
MÕISTED .....	8
1 PRAEGUNE OLUKORD JA <i>COMPLETE STREETS</i> .....	10
1.1 Ülevaade tänavate lähiajaloost ja probleemi tekke põhjused.....	10
1.2 <i>Complete Streets</i> .....	11
2 <i>COMPLETE STREETS</i> LAIEM VAJALIKKUS.....	15
2.1 Tervis .....	15
2.2 Ohutus .....	16
2.3 Turvalisus.....	17
2.4 Majandus.....	17
2.5 Keskkond .....	19
2.6 Sotsiaalsed aspektid .....	19
2.7 Mahutavus.....	21
3 <i>COMPLETE STREETS</i> PÕHIMÕTTED .....	22
3.1 Kõnniteed.....	22
3.2 Jalgratturid .....	24
3.3 Ühistransport.....	25
3.4 Mootorsõidukid.....	27
3.5 Ristmikud.....	28
3.6 Vaegliiklejad .....	30
3.7 Parkimine .....	31
3.8 Valgustus.....	32
3.9 Haljastus.....	33
3.10 Hoonete fassaadid ja funktsioon .....	34
4 METOODIKA .....	36
4.1 Uurimisobjektid .....	36
4.2 Uurimismeetodid.....	37
4.3 Tänavate hindamise meetodika väljatöötamine .....	38
4.4 Tänavate hindamise meetodika.....	40
4.5 Andmete kogumine ja analüüs .....	43
5 TULEMUSED .....	46
5.1 Sissejuhatus.....	46
5.2 Vabaduse puiestee.....	46
5.2.1 Jalakäijad.....	46
5.2.2 Jalgratturid .....	48

5.2.3	Ühistransport.....	50
5.2.4	Mootorsõidukid.....	52
5.2.5	Koondtulemus .....	54
5.3	Turu tänav .....	56
5.3.1	Jalakäijad.....	56
5.3.2	Jalgratturid .....	58
5.3.3	Ühistransport.....	60
5.3.4	Mootorsõidukid.....	62
5.3.5	Koondtulemus .....	64
5.4	Kalda tee .....	66
5.4.1	Jalakäijad.....	66
5.4.2	Jalgratturid .....	68
5.4.3	Ühistransport.....	70
5.4.4	Mootorsõidukid.....	72
5.4.5	Koondtulemus .....	74
6	ARUTELU.....	76
6.1	Metoodika .....	76
6.2	Vabaduse puiestee.....	77
6.3	Turu tänav .....	81
6.4	Kalda tee .....	86
6.5	Kokkuvõte.....	90
	KOKKUVÕTE .....	92
	SUMMARY .....	96
	KASUTATUD ALLIKAD .....	100
	LISAD.....	105
	LISA 1. MSU tänavate hindamislehe näidis.....	105
	LISA 2. Töös kasutatud hindamislehe näidis.....	107
	LISA 3. Vabaduse puiestee hindamistulemuste tabelid.....	110
	LISA 4. Turu tänava hindamistulemuste tabelid.....	113
	LISA 5. Kalda tee hindamistulemuste tabelid .....	116
	LISA 6. Vabaduse puiestee kirjeldused lõikude kaupa (algandmed).....	119
	LISA 7. Turu tänava kirjeldused lõikude kaupa (algandmed) .....	127
	LISA 8. Kalda tee kirjeldused lõikude kaupa (algandmed) .....	153

## SISSEJUHATUS

Tänavad on kui linna visiitkaardid, mis jätavad linna kasutajatele ja külalistele olulise mulje. Olenevalt tänavate olukorrast saab see mulje olla kas hea või halb. (Jacobs J. , 1961, lk 29) Heal tänaval viibib rohkelt inimesi (Gehl, 2010; Jacobs J. , 1961), kuid alates autode invasioonist on paljudes maailma riikides kujunenud tänavatest mootorsõidukite pärusmaa, mis on kergliiklejatele ebaseeldiv, ebamugav ning paljudel juhtudel suisa ohtlik. Lisaks kõigele ei ole autostunud linnad ka jätkusuutlikud (Gehl, 2010).

Ameerika Ühendriikides hakati vastukaaluks tekkinud olukorrale ning muutmaks tänavaruumi taas inimsõbralikumaks kasutama *Complete Streets* põhimõtteid. *Complete Streets* tähendab tõlkes terviklikke tänavaid, mille kontseptsiooni põhiidee on muuta tänavad mugavaks ja turvaliseks kõikidele liiklejatele sõltumata nende vanusest, võimetest, sissetulekust, etnilisest päritolust või rassist liigeldes kas jalgsi, jalgrattaga, ühistranspordi või autoga. (Smart Growth America, Welcome to the National Complete Streets Coalition, kuupäev puudub) Kuna eesti keeles puudub terminile *Complete Streets* täpne erialane vaste, on selguse mõttes töös kasutatud läbivalt inglise keelset terminit.

*Complete Streets* kontseptsioonist on saanud USA transpordiplaneerimise põhisuund (Nelson, 2011, lk 4). Lisaks paljudele üleriigilistele juhenditele on erinevad omavalitsused endale koostanud ka mahukad kohaspetsiifilisemad *Complete Streets* juhendid. (Smart Growth America, Design Guidance, kuupäev puudub) Käesoleva töö *Complete Streets* printsiibid põhinevadki erinevatel Ameerika Ühendriikides kasutatavatel juhenditel – nii üleriigilistel kui ka erinevate omavalitsuste juhenditel. Käesolevas töös on hea linnaruumi, sealhulgas tänavaruumi inimsõbralikumaks muutmise teoreetiliste lähtekohtadena kasutatud peamiselt Jane Jacobsi 1961. aasta raamatu „*The Death and Life of Great American Cities*“ ja Jan Gehli 2010. aasta raamatu „*Cities for People*“ käsitlusi.

Sarnaselt ülejäänud maailmaga on ka Eestis auto kasutus aastate jooksul suurenenud kasvades näiteks aastast 2000 aastani 2014 ligi kolmandiku võrra (Statistikaamet, 2015). Sellega seoses uurib käesolev magistritöö läbi tänavate erinevate füüsiliste

parameetrite hindamise kolme Eesti tänava vastavust *Complete Streets* kontseptsioonile. Et käsitletav kontseptsioon on pärit USA-st, siis töös käsitletud näited on samuti valdavalt USA põhised.

Magistritööle püstitatud eesmärgid on järgmised:

1. Uurida *Complete Streets* kontseptsiooni, selle hindamise meetodeid ja rakendamise põhimõtteid.
2. Baseerudes *Complete Streets* tänavate hindamise metoodikale hinnata kolme tänavat Tartus.
3. Analüüsida hindamistulemusi ning anda soovitusi Tartu tänavate parandamiseks vastavalt uuringus saadud andmetele ja *Complete Streets* põhimõtetele.

Eestis on teede ja tänavate ohutus aktuaalne teema ning sellega seoses on tehtud varasemalt mitmeid uurimustöid, sealhulgas magistritöid. Samuti on tehtud uurimustöid linnaruumi mõjust inimeste käitumisele. Ometi pole ükski tehtud töödest käsitletud tänavaruumi selliselt, nagu seda käesolev magistritöö teeb - hindab tänaval olevate füüsiliste parameetrite esinemist toetudes *Complete Streets* ideoloogiale. Seega on käesolevas töös hinnatud füüsilisi parameetreid, mis peaksid eksisteerima, et tänavaruum oleks kõigile hea ja efektiivne. Käesolevas töös ei ole käsitletud statistilisi andmeid ega hinnatud teisi tegureid, nt liiklusõnnetuste arv, tänava kasutajate arv, inimeste eelistused jne.

2015. aastal kaitses Merlin Rehema Tallinna Ülikoolis magistritöö „Jalgsi liikumine kui transpordiviis: linnaruumi mõju inimeste valikule“. Kuigi ka selles töös on käsitletud linnaruumi tähtsust inimeste liikumisvalikutele, on uuritud eelkõige inimeste suhtumist ümbritsevasse keskkonda ning otsitud käitumist mõjutavaid tegureid. Tänavafüüsilisi omadusi käsitletakse eelkõige sotsiaalsetest aspektidest viies muuhulgas läbi küsitlusi tänavate kasutajatega. Samuti on keskendunud jalakäijatele, mitte kõigile liikumisviisidele.

Kergliikluse ja ühistranspordi kasutamise tähtsust on käsitleanud Tõnis Savi 2010. aastal Eesti Kunstiakadeemias kaitsnud magistritöös „AutotaLinn“. See töö käsitleb võimalusi muutmaks Tallinna kesklinna autovabaks läbi linna ja liikluse planeerimise. Käesolev magistritöö käsitleb vastupidiselt Tõnis Savi tööle olemasoleva olukorra parandamise võimalusi.

Lisaks on tehtud lõputöid liicluse rahustamise meetmetest (Juri Essi magistritöö „Liicluse rahustamise meetmete efektiivsuse hindamine Tallinna linna näitel“, 2014), keskkonnasäästlikust liiklemisest (Laura Juurikase bakalaureusetöö „Keskkonnasäästlik liiklemine ja selle juurutamine ühiskonnas“, 2009), jätkusuutlikkusest, maanteede parameetrite mõjudest liiclusohutusele (Tanel Jairuse magistritöö „Maanteede parameetrite mõju liiclusohutusele“, 2015), kuid ükski töö ei käsitle tänavaruumi selliselt, nagu käesolevas magistritöös.

Lisaks lõputöödele on käsitletud liikuvust ka paljudes praktilistes töödes. Tallinna peatänava projekteerimise raames on tehtud mitmeid uuringuid (näiteks: ristmike foorilahenduse, ühistranspordi peatuste analüüs, ühistranspordi kiiruste uuring jne (Eesti Arhitektuurikeskus, kuupäev puudub)), kuid ükski uuring ei käsitle tänavaruumi sarnaselt käesoleva uurimustööga.

Liikuvusuuringud on tehtud ka Kohilas ja Tatari tänaval. (Kirjavahetus Mari Jüssiga, 2016) Kohila liikuvusuuringus tegeletakse tänavaruumi funktsionaalsusega, liikumisvõrgustikuga, potentsiaalsete liikumistega ning mobiilpositsioneerimisega. Ka Kohila töös kasutatav meetodika erineb käesolevas töös kasutatavast meetodikast. Tatari tänava liikuvusuuringus käsitletakse tänavaruumi ja valgala, elanikke, töökohti, sihtkohti, parkimiskohti, hoonete funktsiooni ning jalgsi liikumise ruumi kvaliteeti. (Rannala, 2015) Kuna Tatari tänava liikuvusuuringu aruanne ei olnud käesoleva töö tegemise ajal veel valmis, siis töö täielikku meetodikat ei avalikustatud. (Kirjavahetus Merlin Rehema ja Tauri Tuvikesega, 2016)

Lisaks on olemas ka määrus „Tee ohutuse kontrollimise tingimused ja nõuded tee ohutuse kontrollimisele“, millega kaasneb tee ohutuse kontrollimise kontroll-leht. Ka sellega hinnatakse tee erinevate parameetrite olemasolu ja seisundit, kuid seda eelkõige liiclusele suunatud vaatevinklist. Arvestatud pole sotsiaalseid aspekte, näiteks haljastust, istumisvõimalust ja hoonete fassaade.

Kuivõrd tänavate seisukord ja olemus mõjutab meid kõiki, võiks valminud magistritöö huvi pakkuda kõigile, keda huvitavad alternatiivsed liikumisviisid. Eelkõige on see aga sisendiks nii planeerijatele, projekteerijatele kui ka kohalikele omavalitsustele, kes tegelevad tänavate kujundamisega. Kuivõrd töös on hinnatud kolme Tartu tänavat analüüsides nende seisukorda ja tuues välja kitsaskohad, võiks töö olla sisendiks nende tänavate rekonstrueerimisele tulevikus.

Käesolev töö jaguneb neljaks osaks. Esimene osa tutvustab *Complete Streets* kontseptsiooni, erinevaid kasulikkuse ning vajalikkuse aspekte ja tänava kujunduse põhimõtteid. Teises osas on kirjeldatud käesoleva töö metoodikani jõudmist ning kasutatud metoodikat. Töö kolmandas osas on esitatud kolme Tartu tänava hindamise põhjal saadud uurimustulemused lähtuvalt hindamise metoodikast ja *Complete Streets* põhimõtetest. Viimases, arutelu peatükis on lahatud tänavate hindamise metoodika puudusi ning on võrreldud tänavate hindamisel saadud tulemusi *Complete Streets* põhimõtetega. Samuti on välja toodud soovitusi tänavate parandamiseks.

Käesoleva magistritöö teemat aitas valida prof Zenia Kotval. Töö arendamist alustasin Tartus. Valdava osa tööst kirjutasin viibides *Michigan State University*'s ning viimase viimistluse andsin taas Tartus. Tahan tänada Eesti Kultuurkapitali, kes võimaldas mul viibida töö kirjutamise ajal Ameerika Ühendriikides, mis omakorda võimaldas tihedat koostööd mõlema USAs viibiva juhendajaga. Samuti tahan tänada oma juhendajaid prof Zenia Kotvalit ning Sirle Salmistut, kes olid alati saadaval ja oma nõuga abiks. Lisaks tänan kõiki teisi inimesi ja lähedasi, kes olid töö kirjutamise ajal abiks ja toeks.



## MÕISTED

Bussitasku – sõidutee laiendus või omaette teelõik ühissõiduki peatuses.

*Complete streets* – (Terviklikud tänavad, eesti k.) tänavad kõigile liiklejatele, sõltumata nende vanusest, võimetest, sissetulekust, etnilisest päritolust või rassist, liigeldes jalgsi, jalgrattaga, ühistranspordi või autoga.

Eraldusriba – liicluseks kasutatavaid tänavaosi (sõiduteed, kõnniteed, jalgrattateed jne) eraldav osa.

Jalakäija – isik, kes liikleb teel jalgsi või ratastoolil.

Jalgrattatee – ainult jalgrattaliikluse jaoks kavandatud omaette asetsev tee või sõidutee koosseisus jalgrattaga liiklemiseks ettenähtud tee osa, mis on tähistatud vastavate liiklusmärkide ja teekattemärgistega.

Kõnnitee – jalakäijatele mõeldud tee või tänava osa.

Kergliiklus – jalgsi, jalgrattal jmt liiklemise üldnimetus.

Kergliiklustee – jalakäija ja jalgratturi liicluseks ette nähtud eraldi tänavaos.

Liikleja – isik, kes osaleb liicluses jalakäijana, sõitjana või sõidukijuhina.

Mootorsõiduk – mootori jõul liikuv sõiduk. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, pisimopeedi, maastikusõidukit, trammi ega sõidukit, mille valmistajakiirus on alla kuue kilomeetri tunnis.

Multimodaalne liiklus – mitmete erinevate liikumisviiside kombineerimine. Näiteks: motoriseeritud (mootorsõidukid, ühistransport) ja motoriseerimata (jalakäijad, jalgratturid).

Ohutussaar – jalakäijate ohutust sõidutee ületamisel suurendav teerajatis.

Ootekoda – ühissõiduki ootajaid ilmastikumõjude eest kaitsev katusealune.

Parkimisrada – sõidutee osa, mis on mõeldud peamiselt sõidukite parkimiseks.

Puhverala – eraldusriba kõnnitee/kergliiklustee ja sõidutee vahel või eraldusala kõnnitee/kergliiklustee ja hoone vahel.

Pöörderada – samal tasandil teelt lahkuvale liiklusvoole ette nähtud rada.

Ristmik – kahe või enama tänava lõikumiskoht.

Sõidutee – sõidukite liikluseks ette nähtud tee või tänava osa.

Teekattemärgised – teekattele kantud jooned, nooled, kirjad ja muud liikluskorralduseks vajalikud kujutised.

Tänav – sõidukite ja kergliikluse liiklemiseks kavandatud taristu osa.

Vaegliikleja – isik, kelle liikumis- ja orienteerumisvõime on ea, vigastuse, haiguse või muu põhjuse tõttu piiratud (näiteks puuetega inimene, väikelaps, vanur, samuti lapsevankrit lükkav või rasket pakki kandev inimene).

Ühissõidukirada – sõidutee osa, mis on ette nähtud liiklemiseks sõiduplaani kohaselt sõitvatele bussidele ja trollidele, samuti ka sõitjaid vedavale taksole.

Ülekäigurada – sõidutee osa, mis on ette nähtud jalakäijatele tee ületamiseks ja kus tee ületus on reguleeritud fooride abil või jalakäijal on eesõigus.

Ületusrada – sõidutee osa, mis on ette nähtud kergliiklejatele tee ületamiseks ja kus tee ületus on reguleeritud fooride abil või kergliiklejatele on eesõigus.

Ületuskoht – sõidutee osa, mis on ette nähtud kergliiklejatele tee ületamiseks ja kus tee ületusel kergliiklejatel ei ole eesõigust.

# 1 PRAEGUNE OLUKORD JA *COMPLETE STREETS*

## 1.1 Ülevaade tänavate lähiajaloost ja probleemi tekke põhjused

Jane Jacobs nimetab tänavaid linna kõige tähtsamateks organiteks ning visiitkaartideks (Jacobs J. , 1961, lk 29). Kuigi linnatänavad mängivad linnas väga olulist rolli olles nii peamiseks liikumisruumiks kui ka väga oluliseks avalikuks ruumiks, on nad sageli alakasutatud. (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 5)

Ligi 60 aastat tagasi algas teedel jalakäijate ja jalgratturite tingimuste halvenemine. Selle peamiseks põhjuseks oli autode invasioon, mis mõjutas väga paljusid riike, eeskätt Põhja-Ameerikas ja Euroopas. (Gehl, 2010, lk 91) Nagu ka mujal maailmas, on viimaste aastakümnete vältel Eestis autokasutus kõvasti suurenenud. Statistikaameti kohaselt oli aastal 1980 Eestis sõiduautosid 126 500, aastaks 2000 sõiduautode arv pea neljakordistus olles 463 900. Aastaks 2014 oli sõiduautode arv juba 653 000. (Statistikaamet, 2015)

Transpordiplaneerimises arvestati eelkõige mootorsõidukite liikumismugavusega jättes samal ajal teised kasutajagrupid tagaplaanile (Foto 1). Paljudel inimestel, kes on liiga noored või vanad või on puudega või majanduslikult halval järjel – neil pole võimalik kasutada autot. Lisaks on veel inimesi, kes eelistavadki sõita rattaga või käia jalgsi. (Seskin & McCann, 2012, lk 6) Suurest autokasutusest on tekkinud mitmeid probleeme. Transpordisektori energiakasutus on suurenenud, auto kasutusega kaasnevad negatiivsed keskkonnamõjud, leibkondade kulutused transpordile suurenevad ning suuremates linnades suure autode hulga tõttu liikumiskiirused vähenevad. (Transpordi arengukava 2014-2020, 2013, lk 21)

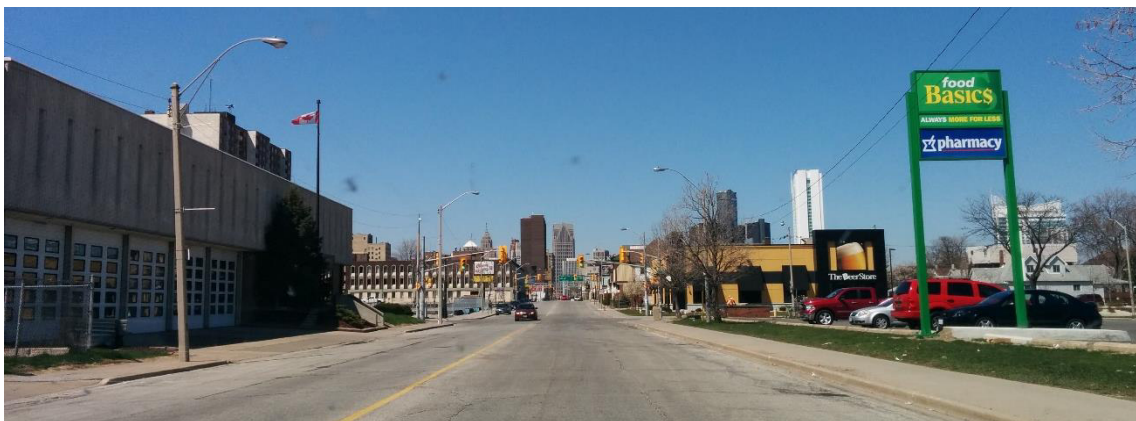


Foto 1. Lai autodele orienteeritud tänav Detroitis, MI USA (allikas: autori erakogu)

Autokeskse planeerimise tulemusena on autokasutus oluliselt suurenenud, sest see on teistest liikumisviisidest mugavam. Valglinnastumise tõttu on vahemaad suurenenud, ning kohtades, kus pole ühistranspordi ühendusi, on auto kasutamine vältimatu. (Transpordi arengukava 2014-2020, 2013, lk 21) Modernistliku planeerimisega küll pandi linnatänavatele juurde ühistranspordipeatusi, kuid jäeti tähelepanuta jalakäijatele vajalikud tingimused, et nad saaksid liikuda ühistranspordipeatuste ning sihtkohtade vahel. See on üheks põhjuseks, miks neid nii vähe kasutati. (Newman & Kenworthy, 2013, lk 236)

Kuigi planeerimisel on arvestatud lisaks autoteede oludele ka jalakäijate ohutust, pole välja pakutud lahendused tihti kõige inimsõbralikumad. Ehitades jalakäijatele tunnelid ning teed ületavaid jalakäijate sildu, saadi peagi aru, et need lahendused on jalakäijate seas ebapopulaarsed, ning jalakäijad kasutasid neid ainult siis, kui kõik muud teeületamise võimalused olid tõkestatud. Lisaks on maa-alused tunnelid pimedad ja niisked ning sillad on probleemiks inimestele, kes sõidavad rattaga, kasutavad ratastooli või lükkavad vankrit. (Gehl, 2010, lk 131)

Sellegipoolest, paljudes linnades puuduvad lisaks mugavusele ka ohutud kohad kergliikluseks, kaasaarvatud juurdepääsud vajalikele asutustele, milleks on koolid, pargid, toidupoeid jms. Selliste tänavate tagajärjel saab igal aastal vigastada ja hukkub tuhandeid kergliiklejaid. Samuti vähendavad autokesksed tänavad ühistranspordi tõhusust. (Seskin & McCann, 2012, lk 6) Viimase paarikümne aasta jooksul on aga kergliikluse tähtsust mõistetud ning selle parandamiseks kasutatakse erinevaid planeerimisvõtteid (Gehl, 2010, lk 93).

## **1.2 Complete Streets**

*Complete Streets* (terviklikud tänavad, eesti k) termin pärineb 2003. aastast USAst, kui Barbara McCann pakkus selle nime välja *America Bikes* juhatusele, asendamaks terminit „*routine accommodation*“. Termin *Complete Streets* kogus kiiresti populaarsust ka teistes organisatsioonides (*The American Association of Retired Persons, The American Planning Association, The American Public Transportation Association, The American Society of Landscape Architects* ja *The American Heart Association*), mistõttu sai see palju laiaulatuslikuma tähenduse, kui vaid jalgratturite

esindamine. Aastal 2004 loodi USAs mittetulundusühing *National Complete Streets Coalition*. (Smart Growth America, Who We Are, kuupäev puudub) Koalitsiooni poolt algatatud liikumine *Complete Streets* ühendab varasemalt eraldiseisvaid elualasid (Atherton, et al., 2016, lk 1) (planeerimine, projekteerimine, ehitus, transpordivõrkude hooldus, disain jne) ning selle eesmärk on edendada *Complete Streets* poliitika arendamist ja rakendamist. (Smart Growth America, Who We Are, kuupäev puudub) Samuti rõhutatakse, et mitmekülgse transpordikasutusega tuleb arvestada juba tee projekteerimise varajases staadiumis. (Laplante & McCann, 2008) *Complete Streets* laiem eesmärk on pikemas perspektiivis kujundada multimodaalse liiklusega ligipääsetavate, ohutute ja mugavate tänavate võrgustikud. (Seskin & McCann, 2012, lk 6)

*Complete Streets* loodi vastupanuks mitteterviklikele tänavatele, mis on projekteeritud eelkõige autode heaolule mõeldes ning kus on tagaplaanile jäetud teised transpordiliigid. Selliste projektide tagajärjel on muutunud ühistranspordiga sõitmine, jalgsi ja rattaga liikumine ebameeldivaks, ebamugavaks ja sageli ohtlikuks. *Complete Streets* on aga tänavad kõigile. Tänaval peab saama mugavalt ja turvaliselt liigelda igäüks, sõltumata vanusest, võimetest, sissetulekust, etnilisest päritolust või rassist, olles jalgsi, jalgrattaga, ühistranspordi või autoga. (Smart Growth America, Welcome to the National Complete Streets Coalition, kuupäev puudub) *Complete Streets*'ist ongi saanud USA transpordiplaneerimise suund, kus tänavate planeerimisel ja projekteerimisel võetakse arvesse teatud kriteeriumid, mis peavad olema täidetud, et tänavad oleksid mugavad ja ohutud kõigile kasutajatele. Näiteks suure liikluskoormusega tänav, kus on autoga sõitmine mugav, kuid puuduvad ohutud teeületuskohad kergliiklejatele ei ole *Complete Street*, sest kergliiklejatega pole piisavalt arvestatud. (Nelson, 2011, lk 4)

Kuna kõik tänavad on erinevad, pole *Complete Streets* jaoks ühtset kindlaksmääratud kujundust. Näiteks maapiirkonnas ja linnapiirkonnas näevad need kindlasti erinevad välja (Smart Growth America, Who We Are, kuupäev puudub), kuid omavad sellegipoolest ühtset eesmärki – tagada ohutuse ja mugavuse tasakaal kõigile kasutajatele (Executive Order 2-2015: Complete Streets, 2015). Praeguseks on *National Complete Streets Coalition* poliitikaid USAs kasutusele võtnud üle 850 ametiasutuse nii kohalikul, piirkondlikul kui ka riigi tasandil. (Smart Growth America, Who We Are, kuupäev puudub)

Termin *Complete Streets* pole mitte pelgalt tänava füüsiline muutumine, vaid see tähendab ka suhtumise muutumist transpordi ja teede planeerimisel ning projekteerimisel, teistsugust teede hooldust ning teistsuguseid poliitilisi otsuseid. (Seskin & McCann, 2012, lk 6) Kuigi *Complete Streets* pole seaduse poolt kohustatud, on mitmeid võimalusi, kuidas seda oma kogukonnas või omavalitsuses jms rakendada. Selle tagajärjel peavad planeerijad, projekteerijad, insenerid ja muud asjaosalised muutma lähenemist linnatänavatele, loomaks mugavaid ja ohutuid tänavaid kõigile kasutajatele. Selle tulemusena on iga projekti järel terviklike tänavate võrk laiem. Mida rohkem kogukondi ja omavalitsusi *Complete Streets* põhimõtteid rakendavad, seda suurem on sellest saadav kasu. (Smart Growth America, FAQ, kuupäev puudub) *Complete Streets* rakendamine võimaldab mahutada tänavatele rohkem inimesi, luua parema keskkonna ning säästa raha. (Seskin & McCann, 2012, lk 6)

*Complete Streets* kasutuselevõtmiseks on mitmeid võimalusi, kuid kindlasti peaks uute meetodite arendamisel arvestama ka olemasolevat poliitikat ja praktikat. Tänavate planeerimist ja projekteerimist saab juhtida määruste ning resolutsioonidega, *Complete Streets* põhimõtetele saab erilist rõhku pöörata juba üldplaneeringu staadiumis, samuti aitab kogukondade aktiivne panustamine, transpordiasutuste sisepoliitika muutmine jne. (Seskin & McCann, 2012, lk 6)

Iga tänava kujundus peab lähtuvalt *Complete Streets* põhimõtetest arvestama tänava praktilist funktsiooni, maakasutust ning konteksti. Tänavaid saab eristada nende asukoha järgi – kesklinnas paiknevaid tänavaid, äärelinnas paiknevaid tänavaid või elamupiirkonnas paiknevaid tänavaid. Samuti saab eristada tänavaid tüübi järgi – peatänav, avenüü, bulvar, allee või väiksem jaotustänav. (North Carolina Department of Transportation, 2012) Eesti linnatänavate standardi järgi eristatakse kiirteed, põhimagistraali, jaotusmagistraali, kohalikku jaotustänavat, veotänavat, kõrvaltänavat, kvartalisisest tänavat ja jalgtänavat. (Tallinna Tehnikaülikool, 2016, lk 50). Sõltumata tänavate hierarhiast on talle võimalik rakendada *Complete Streets* põhimõtteid. Kuigi igale tänavatüübile parimad *Complete Streets* lahendused on mõnevõrra erinevad, on antud töös käsitletud peamisi olulisi elemente, mis on vajalikud igal tänaval, et see oleks ohutu ning sobiks kõigile liiklejatele.

Kui Ameerika Ühendriikides on paljud omavalitsused püüdnud luua oma *Complete Streets* juhendi, siis Eestis on oma olemuselt sellega kõige sarnasem regulatsioon standard EVS 843:2016 Linnatänavad. Kuivõrd standard ilmus alles 2016. aasta

aprillis, pole seda töös võrdlusena käsitletud (selleks ajaks oli käesolev töö juba lõppfaasis). Lisaks pärineb varasem versioon linnatänavate standardist aastast 2003, millega võrreldes on töös kasutatud *Complete Streets* juhendid kaasaegsemad (aastatest 2007-2015). Kuigi 2016. aasta standard pöörab sotsiaalsetele aspektidele rohkem tähelepanu, kui 2003. aasta standard, arvestatakse *Complete Streets* juhendites tänavate sotsiaalsete mõjudega veelgi enam.

Lisaks standardile mõjutab Eestis teede planeerimist erinevad seadused, programmid ja arengukavad (näiteks Liiklusseadus, Liiklusohutusprogramm 2016-2025, Transpordi arengukava 2014-2020). Samuti on koostatud „Kõiki kaasava elukeskkonna kavandamine ja loomine“ juhendmaterjal, milles on pööratud tähelepanu heale, kõiki kaasava tänavaruumi loomisele (Falkenberg, et al., kuupäev puudub).

## 2 COMPLETE STREETS LAIEM VAJALIKKUS

### 2.1 Tervis

Üle kogu maailma on rasvumine ja ülekaalulisus muutunud suureks probleemiks. Peamisteks põhjusteks on halvad toitumisharjumused ning liigvähene füüsiline aktiivsus. Viimase põhjuseks võib suuresti pidada ka liigset mugavust, kus inimesed liiguvad oma sihtkohtade vahel autoga ning veedavad suurema osa tööpäevast laua taga istudes. Treppide asemel kasutatakse lifte ning eskalaatoreid. Sellest tingitud ülekaalulisus toob endaga kaasa elukvaliteedi languse ning erinevad haigused. Tervisehädade arvelt kasvavad tervishoiukulud. (Gehl, 2010, lk 111) *World Health Organisation* (WHO) raporti kohaselt 2014. aasta seisuga oli Eestis 18 aastaste ja vanemate inimeste seas rasvunuid 24,5% inimestest. USAs on vastav näitaja 35%. (WHO, 2014, lk 234, 238)

Kuigi paljud inimesed teevad lisaks igapäevaselt hädavajalikele liikumistele ka füüsilist trenni, on suur osa neid, kes seda ei tee. Trennis käimine nõuab otsustavust ja distsipliini, mistõttu see paljudele inimestele ei sobi. Muutes tänavad kergliiklejatele paremaks, saavad inimesed trennile alternatiivina kasutada kergliiklust tehes oma igapäevaseid liikumisi näiteks kodu ja töö vahel. (Gehl, 2010, lk 113)

Viimastel aastatel on paljudes riikides, sealhulgas USAs ja Eestis töötatud selle nimel, et suunata inimesi aktiivsemale eluviisile. On saadud aru, et tihtipeale on tänavate halb seisukord see, mis tõrjub inimesi kergliiklust kasutamast ja tänaval viibimast. Seevastu head tänavad, mis sobivad kasutamiseks kõigile inimestele ja transpordiviisidele ning on ohutud, tekitavad inimestes rohkem huvi kasutada autole alternatiivseid liikumisviise. (Seskin & McCann, 2012, lk 5) Vastavalt 2015. aastal koostatud raportile on USAs pärast *Complete streets* põhimõtete rakendamist 13 hinnatud tänavast jalakäijate arv suurenenud kaheteistkümnel. Sama raporti kohaselt on 23 hinnatud tänavast jalgratturite arv suurenenud 22-l tänaval. (Anderson & Searfoss, 2015, lk 11)

Lisaks inimeste liikumisprobleemile kahjustab inimeste tervist ka motoriseeritud transpordist tulenev õhusaaste ning liiklusõnnetuste tagajärjel tekkinud vigastused. Liiklusest tulenev müra kahjustab samuti inimeste tervist, tekitades näiteks stressi, töövõime langust ja ebameeldivaid elamistingimusi. (Jüssi, 2005, lk 11,12) Need kõik



on väga mõjuvad põhjused kergliikluse ja ühistranspordi kasutamise propageerimiseks ning autode kasutuse vähendamiseks.

## 2.2 Ohutus

Viimastel aastakümnetel enim arendatud liikumisviis on olnud mootorsõidukite kasutamine. Seetõttu on ka sellisele liiklemisele pööratud väga palju tähelepanu, mille tulemusena on autoga sõitmine viimaste aastate jooksul muutunud ka võrreldes varasemaga turvalisemaks. Aastal 2012 vähenes Ameerikas võrreldes aastaga 2003 autoga sõitjate seas hukkunute arv kolmandiku võrra. Sellise tulemuseni on jõutud propageerides turvavöö kasutamist, taunides joores juhtimist ning teadvustades autojuhi tähelepanematuse ohtlikkust. Samuti on oluliselt turvalisemaks muutunud auto disain. Jalakäijate puhul on aga kõige mõistlikum viis õnnetuste ärahoidmiseks paremate tänavate loomine. (Anderson, et al., 2014, lk 2)

Tänavatel peavad olema tagatud ohutud tingimused kõigile liiklejatele (Smart Growth America, Safety, kuupäev puudub). Enamik õnnetusi kergliiklejatega juhtub suurtel sõiduteedel, mis on orienteeritud autodele, ning kus pole arvestatud teiste liiklejatega – jalakäijate ja jalgratturitega. Ometi kasutavad ka nemad samu teid erinevate sihtpunktide vahel liikumiseks. (Anderson, et al., 2014, lk 2) Kohtades, kus pole kõnniteid, on jalakäijate õnnetuste soodumus kaks korda suurem kui kohtades, kus kõnniteed on mõlemal pool teed. Samuti on ohtlikud need kohad, kus puuduvad vajalikud tingimused bussi ootamiseks või tee ületamiseks. (Smart Growth America, Safety, kuupäev puudub)

USA tänavatel on aastatel 2003 – 2012 hukkunud enam kui 47000 jalakäijat. Aastal 2012 moodustas hukkunud jalakäijate arv ligi 15% kõigist liikluses hukkunutest (Anderson, et al., 2014, lk 1). Eestis on aastatel 2002-2012 hukkunud liiklusõnnetustes 563 kergliiklejat (jalakäijat ja jalgratturit) (Pukk, 2013, lk 37).

Kuigi puuetega inimestega on mõnikord keeruline arvestada, peab tänavatel olema ohutu keskkond tagatud ka nendele. Näiteks ratastoolis liikujale on ohtlikud liiga kitsad või ebatasased kõnniteed, samuti teeületuskohtades olevad liiga kõrged äärekivid, mille ületamisel võib ratastoolis liikleja takerduda ja halvemal juhul pikali kukkuda. Halvad kõnnitee olud võivad sundida ratastoolis liiklejat kasutama

sõiduteed, mis seab teda veel enam ohtu. Liikumispuudega inimestele on ohtlikud ka liiga laiad ristmikud, kus neil pole piisavalt aega tee ületamiseks. Nägemispuudega inimestele on ohtlikud valgusfoorid, millel puudub helisignaal, sest nad võivad sattuda valel ajal teed ületama. (Smart Growth America, Disabilities, kuupäev puudub) Kitsas kõnnitee ja kitsas puhverala on samuti ohtlikud, sest nii võivad nägemispuudega inimesed endalegi aru saamata liiklusteele sattuda (Adams, et al., 2009, lk 50).

### **2.3 Turvalisus**

Nii Jane Jacobs kui ka Jan Gehl peavad väga oluliseks, et lisaks liiklusohutusele, tunneksid inimesed ennast tänaval turvaliselt ka kuritegelikkuse aspektist. Mida inimsõbralikum on tänav, seda rohkem inimesi seal viibib. See tekitab omakorda tajutava turvalisuse tunde, sest tänaval olevad inimesed justkui valvavad üksteist. Kuigi inimeste tänavale toomisel määravad väga suurt rolli hoonete avatus tänavale ning nende funktsioon, (Gehl, 2010, lk 91; Jacobs J. , 1961, lk 30, 31) on ka igasugune kergliikluse tingimuste parandamine üks faktor, mis toob inimesed tänavatele tehes need turvalisemaks. Samuti aitab inimeste turvatunnet tõsta arusaam sellest, kus nad parasjagu viibivad, ning millist teed mööda nad oma sihtkohta minema peavad. Selle jaoks on vajalik pimedal ajal hea valgustus ning igal ajal loetavad teeviidad. (Gehl, 2010, lk 101)

### **2.4 Majandus**

Tänavate kujundusest tulenevad majanduslikud aspektid mõjutavad nii üksikinimest eraldi, kui ka majandust laiemalt. Ameerikas tehtud erinevate uuringute põhjal selgub, et peamine põhjus, miks inimesed ei kasuta liikumiseks jalgratast või ei kõnni jalgsi, on heade tingimuste puudumine. Samal ajal kulutatakse aga palju raha auto ülalpidamisele. Üksikinimese seisukohalt on aga jalgsi käimine või rattaga sõitmine odavam eelkõige selle pärast, et siis puuduvad auto ülalpidamise kulud: kindlustus, kütusekulu, auto parandamise kulud. (Smart Growth America, Gas-prices, kuupäev puudub) Iga liiklusõnnetusega on potentsiaalselt seotud ravikulud ja kahjustatud vara kulud. Head tänavad aitavad liiklusõnnetusi vähendada, mistõttu loovad potentsiaalse kokkuhoiu eelnevalt nimetatud kuludelt. (Anderson & Searfoss, 2015, lk 10) Ka

ühistransporti ei taheta kasutada peamiselt selle pärast, et teekond bussipeatusesse on tihti ohtlik ning bussipeatuses puuduvad bussi ootamiseks head võimalused. (Smart Growth America, Gas-prices, kuupäev puudub) Samas kolib vaesem elanikkond kesklinnast, töökohtadest ning teenustest kaugemale, et saada odavamalt kinnisvara, kuid selle arvelt kasvavad jällegi nende auto kulud. (Newman & Kenworthy, 2013, lk 231)

Majanduslikku aspekti laiemalt vaadates, mõjutavad majandust negatiivselt erinevad transpordiga seotud kulud, mis otseselt transpordihinna sees ei peegeldu. Nendeks on erinevad keskkonnamõjud, müra, ummikute ning elukeskkonna häirimisega seotud kulud, samuti elukvaliteedi langus. Paljud kulud on põhjustatud infrastruktuuri hooldamisest. (Jüssi, 2005, lk 15) Kõik need kulud viivad kokkuvõttes selleni, et autost sõltuda on kallis ning pigem tuleb arendada ühistranspordisüsteeme. Selline suundumus ei näita mitte linnade vaesust, vaid vastupidi panustamine ühistransporti loob paremaid kohti, mis on elamisväärsed, ning loovad häid äripindu meelitades omakorda kohale kõrgetasemelisi spetsialiste. (Newman & Kenworthy, 2013, lk 230)

Lisaks eelnevalt nimetatud probleemide leevendamisele, saab heade tänavate loomisel olla veel mitmeid positiivseid tagajärgi. Inimeste aktiivse transpordiviisi kasutamine võib elavdada kohalikku majandust näiteks põhjusel, et neil jääb alles rohkem raha, et külastada söögikohti ja meelelahutusasutusi või osta parem elamine. Selline käitumine hoiab raha kohalikus piirkonnas ringluses. Samuti on jalgsi või rattaga liikudes lihtsam astuda poodi sisse ja sealt midagi osta. Terviklike tänavate lahendustega ja heade tänavate struktuuriga tõusevad ka kinnisvara hinnad. (Smart Growth America, Economic Revitalization, kuupäev puudub)

Erinevates inimeste eelistuste kohta tehtud uuringutes on selgunud, et inimestele meeldib rohkem käia kohtades, kus on parem ja hubasem viibida. Kuna puud loovad parema keskkonna, siis on tõenäolisem, et need äriettevõtted, mitte ümbruses kasvavad puud, on paremas asukohas, sest neis piirkondades käivad inimesed sagedamini. Samuti aitab hea keskkond tõsta kinnisvara hindasid. (Boston Transportation Department, 2013, lk 49)

## 2.5 Keskkond

Jan Gehl kirjutab oma raamatus „*Cities for people*“, et linn saab olla jätkusuutlik ainult siis, kui see on kompaktne, ning selle areng on suunatud ühistranspordile ning kergliiklusele. See on oluline seetõttu, et transpordisüsteem tarbib väga palju energiat. Samal ajal mootortranspordi kasutamine saastab heitgaasidega suurel määral õhku, mis omakorda mõjutab kogu maailma kliimat. (2010, lk IX,105) Ka 2008. aastal Tartus tehtud uuringus, kus käsitleti mootorsõidukite tekitatud õhusaastet aastatel 1993-2006, on jõutud järeldusele, et õhusaaste vähendamiseks tuleb vähendada mootorsõidukite liiklussagedust. (Orru, Kaasik, Antov, & Forsberg, 2008) Transpordist pärit õhusaaste on ka üheks põhjuseks happevihmade ja kasvahoone efekti tekkimisel. Lisaks õhule saastavad autod keskkonda sõidukummide kulumise tagajärjel tekkinud osakestega. Ka teede hooldamisel satub keskkonda palju keemilisi osakesi. Liiklusega otseselt seoses tekib müra ja vibratsioon. (Jüssi, 2005, lk 9,10)

Transpordist tulenevad kahjulikud keskkonnamõjud on laialdased ning suurte tagajärgedega. Lisaks otsestele mõjudele on ka kaudseid mõjusid. Teede ehitamise käigus hävivad mitmed elupaigad ja need, mis ei hävi, killustuvad omavahel. Lisaks jääb mootorsõidukitest pärast nende kasutamise lõppu järgi palju ohtlikke jäätmeid, mis tuleb pärast kasutamist kindlasti kahjutuks teha (nt. akud, katalüsaatorid). (Jüssi, 2005, lk 8,9)

Seevastu hästi kujundatud tänavatel olevad puud aitavad fotosünteesi abil vähendada kasvahoonegaaside hulka linnaruumis. Puud vähendavad õhus olevaid saasteosakesi ning lagundavad vees olevaid orgaanilisi saasteaineid. Samuti on nad head linna ökosüsteemile. (Boston Transportation Department, 2013, lk 48) Kui aga inimesed kasutaks autode asemel enam ühistransporti ja kergliiklust, siis ka sellest õhusaaste väheneks. (Smart Growth America, Public transportation, kuupäev puudub)

## 2.6 Sotsiaalsed aspektid

*"Livability means being able to take your kids to school, go to work, see a doctor, drop by the grocery or post office, go out to dinner and a movie, and play with your kids at the park, all without having to get into your car."* – Ray LaHood (Livability, kuupäev puudub)

Linn peab olema elamisväärne. Üks linna elamisväärsuse näitajatest on tänaval viibivate inimeste arv. (Gehl, 2010; Jacobs J. , 1961) Kõnniteed on inimeste liikumise kanalid, mis ühendavad omavahel erinevaid kohti. Samuti soodustavad head kõnniteed jalgsi kõndimist. (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 5) Lisaks punktist A punkti B liikumisele on oluline, et inimesed veedaksid tänaval aega. Sellele aitavad hästi kaasa hoonete aktiivsed esimesed korrused, mis annavad inimestele vaatamist ja tegevust. Samuti muudab võimalus midagi huvitavat näha jalutuskäigu näiliselt nii aja kui ka vahemaa poolest lühemaks. (Gehl, 2010, lk 73)

Kui aga jalutuskäigu ajal midagi huvitavat ei toimu, tundub see igav ja väsitav. Ka autokesksel tänaval ei ole inimestel nii meeldiv viibida. Seetõttu muutub kiire autoliiklusega ja inimesteta ruum elutuks. Seega hea tänava disain ning autode või nende sõidukiiruse vähendamine tänaval, toob tänavale rohkem inimesi. Kuigi inimeste tänaval viibimisel on väga oluline roll ka ilmal, on jalgsi ja rattaga liikumiseks heade tingimuste olemasolul väga oluline roll. Eelkõige selle pärast, et jalgsi liikumine on piisavalt aeglase tempoga, et isegi kindlat vahemaad läbides viibib inimene tänaval piisavalt kaua. (Gehl, 2010, lk 73)

Massachusettsis tehtud uuringu tulemuste kohaselt kasutavad inimesed füüsiliselt hästi disainitud tänavaruumi palju enam, kui halva disainiga tänavat. Sealjuures on oluline tänavamööbli ja haljastuse olemasolu. Samuti on olulised aktiivsed tänavafassaadid, mis pakuvad inimestele tegevust. (Mehta, 2007)

Inimesed kogevad tänavatel sotsiaalset elu, kus omavahel suheldes või üksteist jälgides saadakse üksteisest paremini aru. Seetõttu on oluline, et erinevad ühiskonna grupid saaksid kasutada nii tänavaid kui teisi avalikke alasid võrdselt. Sellisel juhul on ka järgmistele põlvkondadele päranduv sotsiaalne elu jätkusuutlik. (Gehl, 2010, lk 109)

Lisaks soodustab *Complete Streets* liikumisviiside mitmekesisust. Inimestel on võimalik teha rohkem valikuid erinevate liikumisviiside vahel. Näiteks saab liikumiseks sobiva viisi valida kas enesetunde, ilma või eluviisi järgi – oluline on valikuvõimalus.

## 2.7 Mahutavus

Ühistranspordi ja kergliikluse propageerimisel ja arendamisel on väga oluline roll ummikute vähendamisel. *Complete Streets* parandab teede tõhusust, sest sõites ühistranspordiga, jalgrattaga või kõndides jala, võtavad inimesed tänavaruumist enda alla palju vähem ruumi, kui igaüks eraldi autoga sõites. (Smart Growth America, FAQ, kuupäev puudub) Jan Gehli raamatu „*Cities fo people*“ andmetel suudavad kaks 3-5 meetrist kõnniteed mahutada 20 000 inimest tunnis ning kaks kahemeetrise laiusega jalgrattateed suudavad tunnis mahutada 10 000 jalgratturit. Samas suudab kahe-suunaline autotee mahutada tunnis 1000-2000 autot. (2010, lk 105) Jalgratta parkimine võtab samuti vähem ruumi, kui auto parkimine.

### 3 COMPLETE STREETS PÕHIMÕTTED

#### 3.1 Kõnniteed

Head kõnniteed on laiad, hea teekattega, haljastatud varjupakkuvate puudega, takistusteta ja heade ülekäiguradadega. Kõnniteedel peab olema meeldiv viibida. Selle eelduseks on hea välimööbel, läbimõeldud detailid ja hea valgustus. (Gehl, 2010, lk 113) On parem, kui kõnnitee koridor ei ole kaetud äärest ääreni asfaldi või sillutisega, vaid äärtesse on jäetud puhverala nii sõidutee kui hoonestuse vahele. (Boston Transportation Department, 2013, lk 21)



Joonis 1. Kõnnitee liigendus. (allikas: Boston Transportation Department, 2013, lk 20)

Kõnniteed liigendatakse jalakäijate alaks (*Pedestrian Zone*), puhveralaks kõnnitee ja hoone vahel (*Frontage Zone*), puhveralaks kõnnitee ja sõidutee vahel (*Greenscape/Furnishing Zone*) ning äärealaks (*Curb*) (joonis 1). Jalakäijate ala on mõeldud ainult jalakäijatele liikumiseks. See peab olema hea teekatte kvaliteediga ning seal ei tohi olla takistusi. (Boston Transportation Department, 2013, lk 21, 22; Chicago Department of Transportation, 2013, lk 90) Linnasisesed kõnniteed peaksid asetsema mõlemal pool sõiduteed ning nende minimaalne laius peaks olema 1,5 meetrit. See tagab piisavalt ruumi, et kaks jalakäijat saaksid kõndida üksteise kõrval

(NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 40) või kaks vastastikku kõndivat jalakäijat saaksid üksteisest edukalt mööduda. Rahvarohketes kohtades peaksid kõnniteed olema laiemad, vastavalt kasutajate arvule. (Federal Highway Administration, 2015) Kõnniteed peavad olema turvalised ning katkematud. Samuti peavad kõnniteed olema loogiliselt sidusad. (Boston Transportation Department, 2013, lk 22; Complete Streets Steering Committee, 2010, lk 41) Ka Eesti 2016. aasta linnatänavate standard rõhutab, et kergliiklejatele peaksid olema tagatud ohutud ja katkematud liikumisvõimalused. (Tallinna Tehnikaülikool, 2016, lk 221)

Puhverala kõnnitee ja hoone vahel on vajalik, et avatud aknad ja ukсед ning erinevad arhitektuurielemendid ei segaks kõnniteel liikumist. (Chicago Department of Transportation, 2013, lk 90) Puhverala laiuks soovitatakse vähemalt 30 cm. Samas, kui kõnnitee ääres takistused puuduvad ja kõnnitee servast algab kohe haljasala vms, siis pole puhverala vajalik. Kui puhveralas paiknevad kohvikud või muud rohkem ruumi nõudvad objektid, siis peab puhverala olema vastavalt vajadusele laiem. (Federal Highway Administration, 2015)

Kõnnitee ja sõidutee vahel asuvat puhverala kasutatakse erinevate väikevormide jaoks, näiteks valgustuspostid, parkimisautomaadid, aga ka pingid, tänavahaljastus, jalgrattaparklad. (Boston Transportation Department, 2013, lk 21; Chicago Department of Transportation, 2013, lk 90; New York City Department of Transportation, 2015, lk 72) Kui tänaval on olemas hea tänavamööbel, siis teeb see tänavaruumi palju mugavamaks ning annab inimestele paremaid sotsialiseerumise võimalusi. Oluline osa on pingidel, mis annavad inimestel võimaluse puhata, oodata või lõõgastuda. Pingid hoiavad inimesi kauem tänaval. (Jacobs A. B., 1993, lk 300) Liikumisteede ääres peaksid pingid olema iga 50-100 meetri tagant (Falkenberg, et al., kuupäev puudub, lk 197). Samuti on olulised prügikastid, mis aitavad hoida tänavad puhtana. (Boston Transportation Department, 2013, lk 21)

Lisaks, kui kõnnitee on kohe sõidutee servas, väldib enamik inimesi selle sõiduteeäärset osa kasutamast. Sõidutee ja kõnnitee vahel olevad puhveralad on head ka siis, kui tegemist on tänaväärse parkimisega, sest siis ei sega auto uste avamine liiklejaid. Samuti on puhveralast abi talvel, mil on vaja ruumi teelt ära lükatud lumele. (Federal Highway Administration, 2015) Ääreala on viimaseks piiriks taimede ja väikevormide ning sõidutee vahel. (Boston Transportation Department, 2013, lk 21)



## 3.2 Jalgratturid

Nii nagu jalakäijad, on ka jalgratturid liikluses haavatavad liiklejad. (Boston Transportation Department, 2013, lk 127) Rahuldamiseks jalgratturite vajadusi, tuleb aru saada sellest, kuidas nad transpordivõrku kasutavad. Jalgrattureid saab liigitada kolme rühma. Esimene rühm on edasijõudnud. Sinna kuuluvad kogenud sõitjad, kes tunnevad ennast mugavalt kõigis liiklusoludes. Nendeks on kas igapäevaselt jalgratast pendelrändamisel kasutavad inimesed või professionaalsed sõitjad. Nad suudavad järgida liikluseeskirju ja sõita sõiduteel. (Adams, et al., 2009, lk 51)

Teise rühma kuuluvad põhioskustega sõitjad, kelleks on inimesed, kes ei tunne ennast sõiduteel kindlalt. Need sõitjad eelistavad sõidutee ja jalgrattatee eraldatust. Kolmandasse rühma kuuluvad lapsed. Nemad sõidavad jalgrattaga peamiselt kodu ümbruses või vanemate järelevalve all. Sellised jalgratturid tunnevad end kõige paremini kõnniteel. Vaatamata sellele, millisesse rühma jalgrattur kuulub, peaksid talle olema igat tüüpi tänavad kasutatavad. (Adams, et al., 2009, lk 51, 52)

Jalgrattateede olemasolu aitab teha jalgratturite käitumist tänaval prognoositavaks. Jalgrattateid on erinevat liiki. Näiteks võivad need asetseda kohe sõidutee ääres ning olla sõiduteega samasuunalised. On jalgrattateid, mis on sõiduteest eraldatud puhveralaga, samuti jalgrattateid, mille liiklus ühesuunalisel tänaval on võrreldes mootorsõidukite liiklusega vastassuunaline. Samuti on võimalik jalgrattatee sõiduteest eraldamiseks see kõrgemale tõsta ja lisaks kasutada puhverala. On võimalik ka ehitada laiemaid jalgrattateid, kus jalgratturid sõidavad kahes suunas (Foto 2) (NACTO, Urban Bikeway Design Guide, 2014). Sõidutee servas oleva jalgrattatee sõidetav ala peab olema vähemalt 1 meeter (3 jalga ümardatuna meetritesse). Kui jalgrattatee ääres on mingisugused barjäärid, siis peaks jalgrattatee olema 60 cm laiem, et seda ruumi saaks kasutada puhveralana. (NACTO, Urban Bikeway Design Guide, 2014, lk 6) Jalgrattatee võib olla ka kergliiklusteel koos kõnniteega. Sellisel juhul kasutavad jalakäijad ja jalgratturid seda ühiselt. (North Carolina Department of Transportation, 2012, lk 41) Jalgratta kasutamist soodustab lisaks jalgrattateede olemasolule ka mootorsõidukite madal kiiruse piirang. (Complete Streets Steering Committee, 2010, lk 37)



Foto 2. Jalgrattatee kõrvuti kõnniteega East Lansingus, MI USA (allikas: autori erakogu)

On oluline, et jalgrattateed oleksid pidevad ning loogilised. Ristmikel peab olema jalgrattatee märgistatud kogu ristmiku ulatuses, et jalgratturite ületuskoht oleks selgelt eristatav. (Boston Transportation Department, 2013, lk 127) Nagu ka jalakäijatele, on jalgratturitele vajalikud ohutusaared, et teeületus ei oleks korraga liiga pikk. Samuti on ohutusaared abiks, sest siis peab korraga ületama vaid ühest suunast tuleva liiklusega sõidutee osa. Fooriga reguleeritud ristmikele võib paigaldada ka foorinuppe, et juhtida jalgratturitele mõeldud lubava fooritule süttimist. (NACTO, Urban Bikeway Design Guide, 2014, lk 67, 72)

Jalgrattateedel peaksid olema jalgratturitele mõeldud suunaviidad, mis peaksid asetsema jalgrattateel kohtades, kus jalgrattur peab vastu võtma otsuse, kuhu edasi liikuda. Tavaliselt on nendeks kohtadeks ristmikud. (NACTO, Urban Bikeway Design Guide, 2014, lk 139) Kui jalgratturite suunaviidad on sõiduteelt hästi nähtavad, siis on need ka hoiatusmärkideks autojuhtidele, sest annavad märku kõrvalasuvast jalgrattaliiklusest. (North Carolina Department of Transportation, 2012, lk 41)

### 3.3 Ühistransport

Pea iga ühistranspordi kasutaja alustab ning lõpetab oma teekonna jalgsi liikumisega. Seetõttu tingimused, mis on head jalakäijatele, soodustavad ka ühistranspordi kasutamist. Ebapiisav kõnniteede ja ülekäikude olemasolu tekitab barjääri inimeste ja ühistranspordi peatuste vahel. (Smart Growth America, Welcome to the National Complete Streets Coalition, kuupäev puudub; Complete Streets Steering Committee,

2010, lk 42) Kõik bussipeatused peavad olema ligipääsetavad puuetega inimestele. (Boston Transportation Department, 2013, lk 83) Lisaks kõnniteede olemasolule peavad bussipeatused olema ka valgustatud ning selgelt märgistatud. Bussipeatuses peavad olema bussipeatuste nimetused, busside sõidugraafikud ja marsruutide info. Bussipeatuses, mida kasutab rohkelt inimesi, peab olema ootekoda. (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 63) Samuti peaksid bussipeatuses olema pingid ning prügikastid. (Boston Transportation Department, 2013, lk 83)

Bussitaskute olemasolu annab lisaruumi peatuses peatuvatele bussidele, mistõttu ei takista need sõiduteel olevat liiklust. (North Carolina Department of Transportation, 2012, lk 48) Probleemiks võib osutuda aga liiklusesse tagasipöördumine. (Smart Growth America, Welcome to the National Complete Streets Coalition, kuupäev puudub) Eestis on see probleem lahendatud andes linnas bussitaskust väljasõitvatele bussidele sõiduteel sõitvate sõidukite ees eesõiguse. Uuemates *Complete Streets Design* juhendites, näiteks Bostonis ja New Yorgis soovitatakse bussitaskute asemel kasutada hoopis kõnnitee väljaulatuvaid osi, et buss ei peaks sõiduteelt maha keerama. (Boston Transportation Department, 2013, lk 121; New York City Department of Transportation, 2015, lk 77)

Et muuta ühistranspordi liiklust tiheda liiklusega teedel sujuvamaks, on võimalik kasutada eraldi ühistranspordiradasid. (Boston Transportation Department, 2013, lk 121; New York City Department of Transportation, 2015, lk 60) Eraldi bussirajad võivad olla ainult ühistranspordi kasutuses kas terve päeva ulatuses või näiteks ainult kindlatel aegadel, näiteks tipptunnil. (Chicago Department of Transportation, 2013, lk 94) Ka Eesti EVS 843:2016 Linnatänavad standardis on märgitud, et bussiliikluse sujuvuse parandamiseks peab neile eraldama eraldi sõiduraja. Ühissõiduki sõidurada on kohustuslik, kui ühes tunnis on ühissõidukite liiklussagedus suurem kui 60 sõidukit. (Tallinna Tehnikaülikool, 2016, lk 111)

Paljudes linnades on olemas hea praktika, kuidas ühendada jalgratturite ja ühistranspordi võimalusi ja ulatust. Nii pakutakse võimalust kinnitada jalgratas bussi ees olevale jalgrattaraamile (Foto 3). See võimaldab transportida vähemalt kolme jalgratast korraga. Selline lahendus võimaldab jalgratturitel läbida pikemaid vahemaid ja soodustab ühistranspordi kasutamist.



Foto 3. Bussile kinnitatud jalgrattaraam (allikas: <http://www.bykrak.com/gallery/2pos5-lg.jpg>)

### 3.4 Mootorsõidukid

Mootorsõidukite kasutamist peetakse kõige kiiremaks liikumisviisiks. Kui tihti arvatakse, et autoga kiiremini sõites säästetakse aega, siis tegelikult ei pruugi suurem kiirus nii ajasäästlik olla. Sõites 8 km pikkusel teekonnal 70 km/h asemel 50 km/h kaotatakse ainult 2,5 minutit. Tavaliselt tuleb veel teekonna jooksul mitu korda peatuda punase fooritule taga, kus ooteajaks on kuni 2 minutit. Samal ajal pidevalt kiirendades 70 kilomeetrini tunnis ja sealt pidurdades uuesti nulli on ka kütuse kulu suurem. Kui aga sättida nii, et sõidukiirusel 50 km/h liikuv auto satub roheliste fooritulede lainesse, siis on ajakulu väiksem. (Laplante & McCann, 2008, lk 26) Samal ajal on tänavad tänu madalamale sõidukiirusele ohutumad, sest autojuhid märkavad paremini ka teisi liiklejaid – jalakäijaid ja jalgrattureid. (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 140)

Liikluse rahustamiseks on mitmeid meetmeid. Üks võimalus on muuta autode sõidurajad kitsamaks. Teine võimalus on võtta mitmerealistel teedel üks rida vähemaks (Foto 4). (Boston Transportation Department, 2013, lk 101) Kolmas võimalus liikluse rahustamiseks on muuta pööramisraadiused väiksemaks. Seejuures peab endiselt olema säilitatud hea pööramisvõimalus, kuid seda madalamatel kiirustel. Samuti tuleks piirata olukordi, kus saab teha liiga vabalt parempöördeid. (Laplante &

McCann, 2008, lk 27) Eesti kontekstis ei ole neid nii palju võimaldatud, kuid USAs võib teha parempöördeid ka otsesuunas keelava fooritule ajal. Selliselt tehtud parempöördeid võivad ohtu seada nii jalakäijad kui ka jalgratturid. Mootorsõidukite liiklusele aitab kaasa, kui teel on eraldi pöörderajad. Pöörderadasid ei tohiks olla rohkem kui üks, sest sellega langeb teel ohutustase. Mitmete pöörderadade olemasolul on teed ületavaid jalakäijaid ning jalgrattureid raskem märgata. (San Francisco Planning Department, 2010, lk 120)



Foto 4. Liikluse rahustamine sõiduridade vähendamisega Hollandis, MI USA (allikas: autori erakogu)

Lisaks ristmikele käivad sõiduteega kaasas erinevad juurdepääsud. Kõik sellised kohad on võimalikud konfliktkohad otse sõitvate sõidukite, pööravate sõidukite, jalakäijate ja jalgratturite vahel. Et konflikte vähendada, ei tohi juurdepääsud asetseda liiga tihedalt ja pöördekohad juurdepääsudele peavad olema hästi reguleeritud. (Adams, et al., 2009, lk 39)

Et sõiduteel oleks hea liigelda, peab sõidutee kate olema heas korras ning hästi hooldatud. (Complete Streets Steering Committee, 2010) Sõiduteed peavad olema valgustatud, ning tähistatud vajalike suunaviitadega, nii on mootorsõidukijuhtidel lihtsam leida tee sihtkohta. (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013)

### **3.5 Ristmikud**

Ristmikud on peamised aktiivsuse ja otsuste tegemise fookuspunktid, mistõttu on nad ka suureks konfliktalaks mootorsõidukite, jalakäijate ja jalgratturite vahel. Mida

paremini on ristmikud disainitud, seda rohkem on võimalik konflikte vähendada. Ristmikute kujundus peab looma keskkonna, kus liikumine tundub lihtne, turvaline ja intuiitiivne. Samuti peavad ristmikud olema hea nähtavusega. (Boston Transportation Department, 2013, lk 141; NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 91)

Seal, kus liiklus on tihe ning mootorsõidukite kiirused suured, peavad ristmikud olema reguleeritud fooridega. Kohtades, kus ületused pole väga pikad ning sõidukite kiirused madalad, võib kasutada lahendusi, mis ei ole fooriga reguleeritud. Ületuskohad peavad olema kõigis jalakäijatele mõeldud kohtades. Tänavatel, mida kasutab vähe autosid (keskmiselt alla 3000 auto päevas), kus on madal kiiruse piirang (alla 30 km/h) või vähe sõiduradasid (1-2), seal pole ülekäigurada alati vajalik. Kuid sellegipoolest peavad ületuskohad olema tähistatud. Tänavad, kus on auto kasutus suurem (üle 3000 sõiduki päevas), kiiruse piirang on suurem (üle 30 km/h) või on rohkem sõiduradasid (üle 2), seal peavad olema ülekäigurajad. Vaatamata etteantud soovitudele, tuleb alati eelkõige lähtuda olemasolevast olukorrast ning vajadusest. (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 110) Ka San Francisco juhendi järgi ei pea kõigil ristmikel olema märgitud ülekäigurajad, kuid seejuures tuleb arvestada, et California seaduste kohaselt on autojuht kohustatud jalakäijatele teed andma igas ületuskohas. (San Francisco Planning Department, 2010, lk 113) Eesti liikluseaduse kohaselt ei ole ületuskohas kergliiklejatel mootorsõidukite suhtes eesõigust. Küll aga peavad ületuskohad olema selgelt tähistatud. (Liikluseadus, 2016)

On hea, kui fooriga reguleeritud ülekäiguradadel on fooridele paigaldatud ka taimerid. Taimerid annavad jalakäijatele selgelt märku, kui kaua on vaja lubavat foorituld veel oodata, mistõttu ületatakse teed punase fooritule ajal vähem. See teeb ülekäigurada kasutajate käitumise prognoositavamaks ja sellega olukorra ohutumaks. Lisaks peavad olema foorid seadistatud nii, et inimestel oleks piisavalt aega tee ületamiseks, kaasa arvatud vaegliiklejatel. Tee ületamist lubava fooritule süttimise ooteaeg ei tohi olla liiga pikk, vastasel juhul püüavad jalakäijad teed ületada punase tule ajal. Ristmikel, kus foor puudub, peaks olema hea ülekäiguraja märgistus. (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 111)

Ristmikel peavad olema alla lastud äärekivid ning vajadusel kaldteed, mis teevad kõnniteelt sõiduteele minemise sujuvaks. Need on eriti olulised puuetega inimestele, kuid ka neile, kes on lapsevankriga, kohvritega või jalgratastega. (Boston Transportation Department, 2013, lk 160; San Francisco Planning Department, 2010,

lk 121) Et jalakäijate ja jalgratturite teeületused ei oleks liiga pikad, tuleb vajadusel paigaldada ohutussaari. Ohutussaared aitavad vähendada ka mootorsõidukite kiirust. (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 116)

Ka Eesti linnatänavate standard EVS 843:2016 rõhutab, et jalakäijal peab olema tee ületuseks piisavalt aega. Samuti peab Eesti linnatänavate standardi järgi ohutussaar olema kindlasti alates kolmerealisest teest ning peab olema tehtud selliselt, et nägemispuudega inimesed tajusid selle täpset algust ja lõppu. (Tallinna Tehnikaulikool, 2016, lk 180, 181)

### **3.6 Vaegliiklejad**

Tänava kujundamisel on väga oluline arvestada puuetega inimestega. Madalad äärekivid teeületuskohtades on ratastooli kasutajale äärmiselt vajalikud (Foto 5). Ilma nendeta pole võimalik ohutult teed ületada. (North Carolina Department of Transportation, 2012, lk 155) Samuti on oluline, et ei oleks liiga järske kaldteid ja liigseid külkaldeid, sest siis võib kontroll ratastooli üle kaduda. (Federal Highway Administration, 2015) Ka bussipeatuste ootekojad peavad olema ratastooliga ligipääsetavad, äärekivi ja ootekoja sissepääsu vahel peab olema piisavalt ruumi. (Boston Transportation Department, 2013, lk 196)

Nägemispuudega inimestele on oluline piisav kõnnitee ja sõidutee eraldatus. Kitsas kõnnitee ja kitsas puhverala on ohtlikud pimedatele inimestele, kes võivad endalegi aru saamata liiklusteele sattuda. Selle vältimiseks tuleb kasutada tekstuuriga pindu, mis annavad nägemispuudega inimesele märku kõnnitee servast. (Adams, et al., 2009, lk 50) Lisaks peavad kõik puhveralas asuvad objektid olema nägemispuudega inimesele valge kepiga tuvastatavad. Kõige raskemini on tuvastada objekte, mis asuvad kõrguste vahemikus 69-200 cm. (Federal Highway Administration, 2015)

Tänavate ristmikel peab olema olemas selline informatsioon, millest saavad aru nägemispuudega inimesed. Üheks võimaluseks on paigaldada erinevaid reljeefseid teekattemärgiseid, millele astudes on reljeefid tajutavad (Foto 5). Need reljeefsed märgistused on abiks ka lastele ning tunnetusliku puudega inimestele. (Federal Highway Administration, 2015)



Foto 5. Kaldtee alla lastud äärekivide ning reljeefse märgistusega East Lansingus, MI USA (Foto: autori erakogu)

Ka Eestis koostatud „Kõiki kaasava elukeskkonna kavandamine ja loomine“ juhend, mis lähtub paljuski puuetega inimeste vajadustest, ütleb, et kõik liikumisteed peavad olema sidusad ja ilma takistusteta. Ratastoolis liiklejad vajavad tasast ning võimalikult ühtlast liikumispinda. Seejuures peavad olema tagatud ka nägemispuudega inimesele vajalikud selged piirid ning kombitavad elemendid. (Falkenberg, et al., kuupäev puudub)

Ristmikel aitab nägemispuudega inimesi ka audiosignaali, mille heli vaheldub vastavalt fooritule lubavale või keelavale märguandele. Foorinupud ja foori heli on omavahel seotud ühes seadmes. Antud seadme olemasolu edastab kas helitoone või helisõnumeid. Kõigil uutel fooridel peavad need seadmed olema isegi siis, kui fooride tsükkel on automaatne. Foorinuppudel võib olla nägemispuuetega inimeste jaoks vibreeriv funktsioon. (Boston Transportation Department, 2013, lk 193) Audiosignaal aitab tuvastada ka foorinuppude asukohta, mis teeb nende leidmise ja vajutamise palju lihtsamaks. (Federal Highway Administration, 2015)

### 3.7 Parkimine

Parklate asukoht, suurus, haldamine ja disain sõltub sellest, millises piirkonnas nad paiknevad ning maakasutusest. Et tänavaruum oleks esteetilisem, on parklatele



mitmeid nõudeid, mis peavad olema selle jaoks täidetud. Parkimiskohtade arv peab olema minimaliseeritud. Paljud parklad projekteeritakse aasta maksimaalse nõudluse järgi, mistõttu enamik osa ajast ületab parklas olev ruum nõudluse. Liigne parkimisruum loob domineeriva keskkonna, mis pole jalakäijatele ei turvaline, ega atraktiivne. Hea võimalus parkimisplatside suuruse vähendamiseks on erineval ajal töötavatele asutustele ühiste parklate rajamine. Näiteks kõrvuti asuvatel pangal ja kinol võib olla üks ühine parkla, sest nende hoonete peamine kasutusaeg langeb erinevale ajale. (Adams, et al., 2009, lk 43)

Et vältida konflikte mootorsõidukite ja jalakäijate vahel, ning mitte eraldada jalakäijat ning hoonet, on hea, kui parklad asetsevad hoone taga. (Charlotte Department of Transportation, 2007, lk 66) Hooned loovad tänava ääres huvitavama ja jalakäijasõbralikuma keskkonna kui parklad. (Adams, et al., 2009, lk 43)

Lisaks mootorsõidukite parklatele peab olema võimalus ka jalgrataste parkimiseks. Jalgrattaid peab olema võimalik parkida ohutult. Jalgrattaparklad peaksid kindlasti asuma bussi- ja rongijaamades, samuti koolide, kaupluste, elumajade juures ja muidugi ka tänavatel (Foto 6). (Gehl, 2010, lk 185)



Foto 6. Jalgrattaparklad tänaval. Toronto, Kanada (allikas: autori erakogu)

### 3.8 Valgustus

Tänavavalgustus on oluline, sest pimedal ajal muutub inimese nägemisvõime kehvemaks. Lisaks parema nägemisulatuse loomisele tunduvad valgustatud

linnatänavad ka palju inimsõbralikumad tuues inimesed tänavale tekitades samas turvalisemat keskkonda. Valgustus peaks olema selline, et ei tekiks alasid, kus vaheldub liiga ere valgus liigpimedate kohtadega. (Federal Highway Administration, 2015)

Valgustuspostid on tänavaruumi vertikaalsed elemendid, mis paistavad hästi silma ning mõjutavad seetõttu tänavaruumi välimust. (Boston Transportation Department, 2013, lk 90) Kõnniteel olevad valgustid peaksid olema inimmõõtmelised (Foto 7). (Complete Streets Steering Committee, 2010, lk 41; North Carolina Department of Transportation, 2012, lk 44) Head tänavavalgustid võivad olla kas lihtsad või ornamentidega, kuid on oluline, et nad sobiksid tänavakeskonda ning pakuksid tänaval viibijale naudingut. (Jacobs A. B., 1993, lk 299) Lisaks kõnniteedele peavad olema valgustatud ka jalgrattateed ja sõiduteed. Sõidutee valgustus loob mootorsõidukijuhtidele parema nähtavuse muutes tänavad ohutumaks. (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 124)



Foto 7. Inimmõõtmelised valgustid Tartus (allikas: autori erakogu)

### 3.9 Haljastus

Puudel on haljastuses oluline roll, sest neil on mitmeid positiivseid mõjusid. Puud on kasulikud keskkonnaalaselt puhastades õhku ja tootes hapnikku, samuti on puudel oluline roll tänavakeskonda loomisel ning varju pakkumisel. (Boston Transportation Department, 2013, lk 47) Lisades tänavatele esteetikat, parandavad puud inimeste kogemust, mida nad tänavatelt saavad. (Federal Highway Administration, 2015)

Puudel on lisaks hapniku tootmisele ja varjupakkumisele ka oluline psühholoogiline roll. Roheline värv mõjub rahustavalt. (Jacobs A. B., 1993, lk 293) Haljastus aitab kaasa ka sademevee puhastamisele selle imendumisel pinnasesse. (NACTO, Urban Bikeway Design Guide, 2014, lk 211) Paiknedes tee ääres, on puudel ka potentsiaalne mõju mootorsõidukite kiiruse alandajatena. (Boston Transportation Department, 2013, lk 56; NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 43)

Tänava haljastamisel on oluline pöörata tähelepanu taimede valikule. Näiteks erinevatel puudel on erinevad juuremustrid, millest mõned võivad hakata kasvama teekatte alla, muutes teekatte mõraliseks. Mõraline teekate loob omakorda ebamugavad liiklemisolud tee kasutajatele, eriti ratastooliga liiklejatele. (Adams, et al., 2009, lk 47)

### **3.10 Hoonete fassaadid ja funktsioon**

Hoonetel on väga oluline osa tänavaruumi kujundamisel. Hoone esimese korruse olemus määrab olulisel määral tänavaruumi inimsõbralikkuse ning seda, kas tänavaruum toetab jalakäijate aktiivsust või mitte. (Adams, et al., 2009, lk 45) Väga oluline on hoonete esimeste korruste fassaadide disain, sest see on ala, mida inimesed tänaval liikudes hoonete puhul enim tähele panevad. Kui hoonete esimesed korrused on asustatud ja inimsõbralikud, siis loob see inimsõbralikuma ja huvitavama ruumi (Foto 8). Oluline on ka sujuv üleminek hoonelt tänavale, sest see loob kutsuvama tänavaruumi. Selliste üleminekute loomiseks võib kasutada näiteks vitriinaknaid. Hoone fassaadi ääres oleval alal on tihti tänavaparimad istumise ja seismise võimalused, sest sealt avaneb hea vaade tänaval toimuvale. (Gehl, 2010, lk 99) Kui hoonel on varikatused, siis lisaks dekoratiivsusele pakuvad need jalakäijatele kaitset halva ilma eest. (Adams, et al., 2009, lk 45)

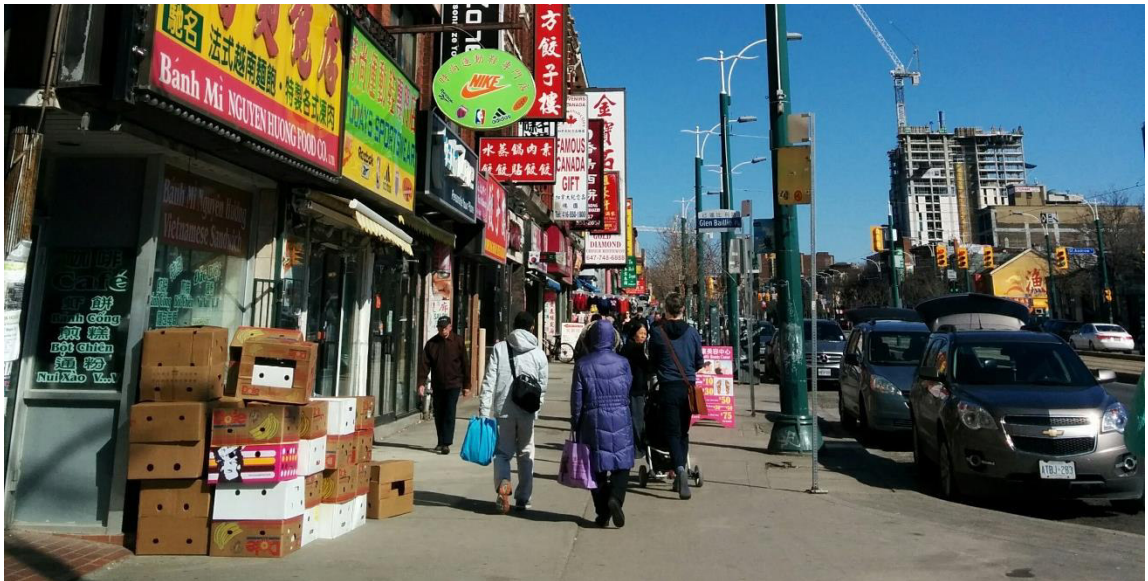


Foto 8. Aktiivse esimese korrustega hooned Torontos, Kanada (allikas: autori erakogu)

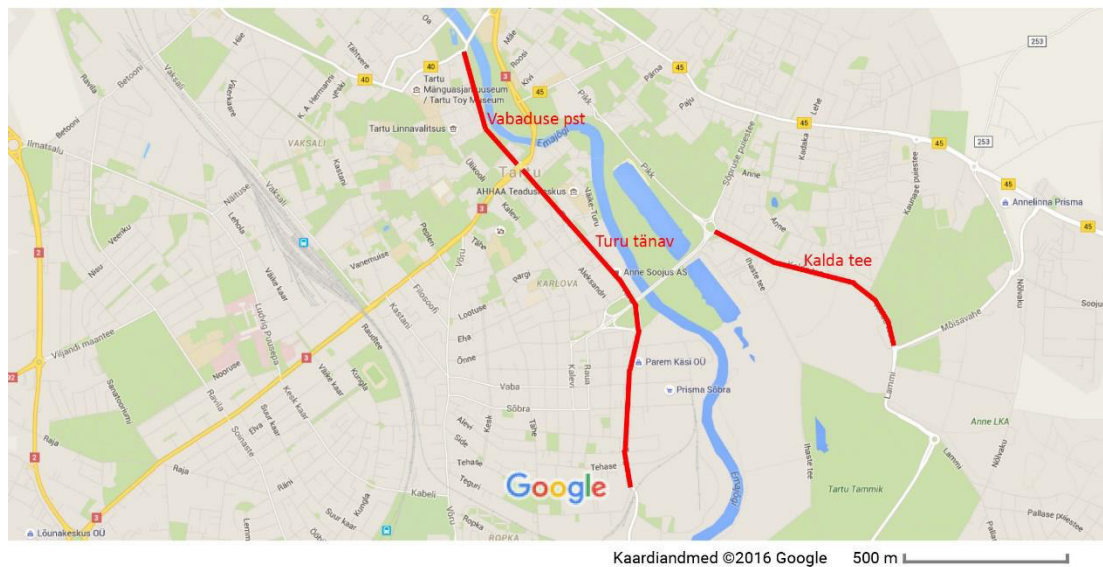
Hästi liigendatud hooned on visuaalselt huvitavad tehes ka jalutuskäigu huvitavamaks. Nii tunduvad ka vahemaad ning kõndimisele kulutatud aeg lühemad. Kui tegemist on igavate, üksluisete fassaadidega, siis on seal kõndimine ebameeldiv, ning teekond ja selle läbimiseks kulutatud aeg tunduvad pikemad. (Gehl, 2010, lk 77)

Eelpool nimetatud *Complete Streets* komponendid on olulised, et tänavaruum oleks terviklik ning inimestele meeldiv ja mugav. Selline ruum soodustab kergliiklust ja alternatiivsete liikumisviiside kasutust. Järgnevalt kirjeldatud meetodika võimaldab hinnata tänavate vastavust eelnimetatud printsiipidele.

## 4 METOODIKA

### 4.1 Uurimisobjektid

Käesoleva uurimustöö objektideks on kolm tänavat Tartu linnas – Vabaduse puiestee, Turu tänav ning Kalda tee. Vabaduse puiestee asub kesklinnas, Turu tänav Karlova ning Ropka tööstusrajooni linnaosades (käesolevas töös on hinnatud Turu tänaval Riia ja Teguri tänavate vahelist lõiku) ning Kalda tee Annelinna linnaosas (joonis 2). Kõik kolm tänavat on valitud kui olulised ning tiheda liiklusega tänavad Tartu linnas. Turu tänav on üheks ühendustänavaks Karlova linnaosa ning kesklinna vahel. Vabaduse puiestee on üheks ühendustänavaks Supilinna ning kesklinna vahel, samuti üheks ühenduslüliks kesklinna ja Tähtvere spordipargi vahel. Kalda tee on peamine tänav Annelinna linnaosa Emajõe poolisel küljel (Pullerits, Tõnisson, Liim, & Andresen, 2005, lk 150), samuti ühenduslülil Annelinna ning kesklinna viivate tänavate vahel. Vastavalt Tartu linna üldplaneeringule on Vabaduse puiestee ning Kalda tee jaotustänavad, Turu tänav on põhitänav. (2005, lk 47, 48) Seega kõik valitud tänavad on erineva iseloomu ja funktsiooniga.



Joonis 2. Uurimisobjektide asukohad kaardil (aluskaart: Google Maps)

2014. aastal tehtud liikluskoormuse uuring näitas, et õhtusel tipptunnil läbib Vabaduse puiestee erinevaid lõikusid 370-770 autot. Liikluse suurem koormus on Emajõe poolisel tänavaosal. Kõige tihedam liiklus on vahetult enne Riia tänava ristmikku. Väiksem liikluskoormus on tänava kesklinnast eemal asuvas osas. Turu tänava

erinevaid lõikusid läbib õhtuse tipptunni ajal 390-1380 autot. Liikluse suurem koormus on Emajõe poolsel tänavaosal, kõige tihedam Sõbra tänava ja silla vahelisel lõigul. Aida ja Soola tänava lõigul oli kõige vähem sõidukeid, ülejäänud tee osas jagunes sõidukite arv võrdsemalt. Õhtusel tipptunnil läbib Kalda tee erinevaid lõikusid 420-1550 autot. Kõige madalam liiklussagedus on Mõisavahe ja Kaunase pst vahelisel alal. Kõige suurem liikluskoormus on Sõpruse ringi poolsel alal, kusjuures kõrgeim liikluskoormus on Eedeni kaubanduskeskuse ees oleval teelõigul. (Inseneribüroo Stratum, 2014)

Tartu linna arengukava kohaselt eelistatakse Tartus läbida lühikesi vahemaid jalgsi või jalgrattaga. Kuna suur osa vahemaadest on lühikesed, on kergliikluse osakaaluks hinnatud 45%. (Euroopa Regionaalarengu Fond, kuupäev puudub) 2015. aasta jalakäijate ja jalgratturite loendusel Tartus, on üks loendustest tehtud Kalda teel Maxima kaupluse ees asuval ülekäigurajal. Loendus on tehtud mai kuus, ning see näitab, et antud ülekäigurada on päeva jooksul kasutanud pea 2582 kergliiklejat. Sellest saab järeldada, et Kalda tee mingit osa on päevas kasutanud vähemalt 2582 kergliiklejat, kuid kuna loendatud on ainult ühte punkti, siis on kogu tänava ulatuses kasutajate arv suurem. Kaarsillal, kuhu pääseb Vabaduse puisteelt, loetleti kokku 7670 kergliiklejat. Sõpruse sillal, mis ühendab omavahel Kalda teed ning Turu tänavat, loetleti kokku 1105 kergliiklejat. (Valikor Konsult OÜ, 2015)

## **4.2 Uurimismeetodid**

Käesolev uurimustöö põhineb kvalitatiivsetel meetoditel. Kvalitatiivsed uurimismeetodid käsitlevad erinevaid olukordi loomulikes, manipuleerimata tingimustes ning tõlgendavad neid praktilisel viisil. Peamised materjali kogumise meetodid on vaatlused, intervjuud, ajaloolised uuringud, dokumentide analüüsid, juhtumiuurimused. (Õunapuu, 2014, lk 52, 53)

Täpsemalt on käesolevas töös käsitletud juhtumiuurimust. Juhtumiuurimuse eesmärgiks on piiritletud aja ning tegevusega koguda põhjalikku informatsiooni ning seda analüüsida mingisuguse kindla juhtumi kohta. Nendeks juhtumiteks võivad olla juhtumid, programmid, sündmused, erinevad tegevused jms. (Creswell, 2014, lk 14) Käesolevas töös on uuritud kontekstist lähtuvalt kindlaid füüsilisi alasid – kolme

tänavat Tartus, mille tulemusi on analüüsitud, ning seejärel on saadud töö tulemused. (Strömpl, 2014)

### 4.3 Tänavate hindamise meetodika väljatöötamine

Käesoleva töö aluseks on võetud *Michigan State University's* (MSU) tehtud töös „*Transforming the Michigan Avenue Corridor – a complete streets and transit-oriented development study*“ (Adams, et al., 2009) kasutatud meetodikat. See töö põhineb East Lansing’u ja Lansing’u linnasid läbiva tänava – Michigan Avenue inventeerimisel, kus hinnati olemasoleva tänava füüsiliste parameetrite vastavust *Complete Streets* kriteeriumitele. Tänavat hinnati viies kategoorias: jalakäijad, jalgratturid, ühistransport, mootorsõidukid ja üldised parameetrid. Kõikidel parameetritel puudus osakaal ning neid käsitleti võrdsetena. Saadud andmed on esitatud numbriliste väärtustena, parameetri eksisteerimine andis 1 punkti ning parameetri mitte eksisteerimine 0 punkti.

Käesoleva magistritöö meetodika väljatöötamiseks on tehtud mitmeid muudatusi. Esiteks, valitud meetodika alusel viidi käesoleva magistritöö raames läbi tänavate hindamine perioodil 9.09.-10.09.2015. Hindamise järel selgus, et antud meetodikat oli keeruline kasutada olukordades, kus ette antud parameetrid ei osutunud vajalikuks või neid ei saanud hinnata, samuti olukordades, kus parameetrid esinesid vaid osaliselt. (Lisa 1)

Teiseks, hindamistulemuste analüüsimise lihtsustamiseks muudeti hindamislehe ülesehitust. Kui MSU hindamislehel käsitleti kõikidele kategooriatele kehtivaid üldisi parameetreid eraldi kategooriana, siis käesolevas töös on need parameetrid (MSU kategoorias *Overall*) eraldi lisatud sobivate kategooriate juurde. Selleks, et erinevates kategooriates korduvad parameetrid ei omandaks suuremat kaalu, on hindamise lõpptulemuse esitamine muudetud punktilisest protsentuaalseks. Hindamislehele lisati lisamärkuste tegemiseks märkuste lahter.

Kolmandaks, magistritöös on kasutatud meetodika täiendamiseks ning lisateabe saamiseks 2011. aastal Champaign-Urbana tehtud tänavate hindamise raportit „*Champaign-Urbana Complete Streets Audit Project*“ (Nelson, 2011). Champaign-Urbana oli samuti hinnatud olemasolevate tänavate parameetrite olemasolu, kuid

võrreldes MSU tööga oli selles uurimuses arvestatud ka erinevate parameetrite kvaliteeti, mis tegi hindamisprotsessi keerulisemaks. Champaign-Urbana hindamise metoodikast on käesoleva töö metoodikasse juurde võetud vahepealne hindamisskoor (lisaks hindele 1 ja 0 on võimalik kasutada hinnet 0,5) lihtsustatud kujul. Seda rakendati kohtades, kus parameeter eksisteerib, kuid mitte täielikus mahus. Samuti on Champaign-Urbana raportis vajalikuks peetavad parameetrid üle vaadatud ning käesolevat tööd vastavalt täiendatud. Hindamislehele on lisatud parameeter: Puhverala sõidutee ja kõnnitee vahel.

Neljandaks, on kasutatud 2012. aastal New Jersey transpordiameti poolt tehtud juhendit „*A Guide to Create a Complete Streets Implementation Plan*“ (New Jersey Department of Transportation, 2012). Selles töös ei olnud tegemist mitte olemasolevatele tänavatele teostatava hindamisega, vaid projekteeritavate tänavate hindamisega. New Jersey juhendis olevaid parameetreid võrreldi MSU ja Champaign-Urbana töödest saadud parameetritega ning antud töö metoodika parameetreid täiendati vastavalt. Kuna MSU hindamislehel puudusid jalgratturite kategoorias tee kvaliteedi, ristmike ning ümbrusega seotud parameetrid, on vastavalt New Jersey juhendile lisatud jalgratturite sekstioonile vajalikud parameetrid: jalgrattatee laius, foori olemasolu ning puhverala jalgrattatee ja hoone vahel. Lisaks on vastavalt New Jersey juhendile käesoleva töö hindamislehe ühistranspordi kategooriasse lisatud järgnevad parameetrid: bussipeatuse vastav märgistus, prügikast.

Viiendaks, on arvestatud asjaolu, et kõigil hinnatud tänavatel puuduvad eraldatud jalgrattateed, ning tegemist on kõnniteedega ühiste kergliiklusteedega. Seetõttu on jalgratturite kategooriasse lisatud jalakäijate kategooriaga sarnased vajalikud parameetrid: teekatte kvaliteet, tee loogiline kulgemine, teel takistuste puudumine, alla lastud äärekivid, ületusradade olemasolu, foori taimeri olemasolu, foorinupu olemasolu, tee ületamiseks on piisavalt aega, ohutussaared, autodel madal kiiruse piirang, tänava ja hoone vahel pole parklat, kaitse ilmastiku eest. Selline kategooria ülesehitus andis võimaluse hinnata ka eraldiseisvaid jalgrattateid.

Kokkuvõttes põhineb käesoleva töö tänavate hindamise metoodika *Michigan State University's* tehtud töö, „*Transforming the Michigan Avenue Corridor – a complete streets and transit-oriented development study*“ (Adams, et al., 2009), Champaign-Urbanas tehtud tänavate hindamise raportil „*Champaign-Urbana Complete Streets Audit Project*“ (Nelson, 2011) ning New Jersey transpordiameti poolt tehtud juhendil



„*A Guide to Create a Complete Streets Implementation Plan*“ (New Jersey Department of Transportation, 2012). Lisaks on käesoleva töö autor täiendanud metoodikat vastavalt tänavate piloothindamise ning andmete analüüsi käigus esile kerkinud asjaoludele, nagu eelnevalt kirjeldatud. Et käesolevat metoodikat oleks võimalik tulevikus uuesti kasutada ka teistel ja kuivõrd Eestis varem tehtud taoline metoodika puudub, siis on järgnevalt tänavate hindamise metoodika üksikasjalikult välja kirjutatud.

#### **4.4 Tänavate hindamise metoodika**

Tänavate hindamiseks jagati uurimisalused tänavad lõikudeks, kus ühe lõigu pikkus olenes tänavaruumi mitmekesisusest, kuid oli enamasti kahe ristuva tänava vahel olev üks tänava pool. Vabaduse puiesteel oli kokku 4 lõiku, Turu tänaval 22 lõiku ning Kalda teel 8 lõiku. Hindamise aluseks olid erinevad parameetrid, mis peavad olema täidetud, et tänav vastaks *Complete Streets* kriteeriumitele. Kuna erinevatele tänavatele ning tänavalõikudele rakendatavad nõudmised on mõnevõrra erinevad, ei ole võimalik kõiki tänavaid lõpuni ühtselt hinnata, kuid on olemas peamised parameetrid, millega sai vastavalt oludele kombineerida, neid kas juurde lisades või välja jättes.

Kõiki tänavaid hinnati lõikude kaupa hindamislehe (Lisa 2) alusel neljas kategoorias:

##### **1. Jalakäijad**

Kõnnitee:

- Kõnnitee või kergliiklustee olemasolu
- Kõnnitee laius – vähemalt 1,5 m
- Hea teekatte kvaliteet – ühtlane ning pragudeta
- Kõnnitee loogiline kulgemine – selge, ei katke ära
- Kõnniteel takistuste puudumine – pole liigselt väljaulatuvaid fassaadiosi, poste jms
- Alla lastud äärekivid – peavad olema alla lastud tee tasapinnani
- Kas on olemas nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefne teekatemärgis – eelkõige teeületuskohtades olevad reljeefsed tänavakivid „muhukesed“

Ristmikud:

- Ülekäiguraja olemasolu
- Foori olemasolu
- Foori helisignaali olemasolu
- Foori taimeri olemasolu
- Foorinupu olemasolu
- Tee ületamiseks on piisavalt aega – teed peab olema võimalik ületada rahulikult sammul ühe fooritsükli ajal
- Ohutussaar – vajalik kui teel on kokku üle kahe sõiduraja

Üldine:

- Autodel madal kiiruse piirang – 50 km/h või alla selle
- Istumisvõimalus tänava ääres
- Tänav ja hoone vahel pole parklat
- Tänavalõigul on vähemalt üks koht, mis pakub kaitset ilmastiku eest – varikatused vms
- Haljastus – madal- ja kõrghaljastus, murualasid ei hinnatud
- Inimmõõtmeline valgustus – sõidutee valgustitest madalamad valgustid
- Puhverala kõnnitee ja hoone vahel
- Puhverala sõidutee ja kõnnitee vahel – välja arvatud bussipeatuses

## 2. Jalgratturid

Jalgrattatee:

- Jalgrattatee või kergliiklustee olemasolu
- Jalgrattaparkla olemasolu – igal lõigul vähemalt üks
- Jalgrattatee laius vähemalt 1 meeter
- Hea teekatte kvaliteet - ühtlane ning pragudeta
- Jalgrattatee loogiline kulgemine - ei katke ära ning on selgelt aru saada, kust see kulgeb
- Jalgrattateel takistuste puudumine - pole liigselt väljaulatuvaid fassaadiosi, poste jms
- Allalastud äärekivid - peavad olema alla lastud tee tasapinnani

Ristmikud:

- Ületusradade/ülekäiguradade olemasolu
- Foori olemasolu - ristmikel
- Foori taimeri olemasolu
- Foorinupu olemasolu
- Tee ületamiseks on piisavalt aega
- Ohutussaar – vajalik kui teel on kokku üle kolme sõiduraja

Üldine:

- Autodel madal kiiruse piirang – 50 km/h või alla selle
- Tänav ja hoone vahel pole parklat
- Tänavalõigul on vähemalt üks koht, mis pakub kaitset ilmastiku eest – varikatused vms
- Haljastus – madal- ja kõrghaljastus, murualasid ei hinnata
- Valgustus
- Puhverala jalgrattatee ja hoone vahel
- Vajalikud suunaviidad – spetsiaalsed jalgratturitele

### 3. Ühistransport

- Ühissõidukirada – tänavatel, kus on üle 60 ühissõiduki tunnis
- Bussitasku
- Bussipeatuse vastav märgistus ja bussipeatuse nime olemasolu
- Ootekoda
- Istumisvõimalus
- Marsruudi info - kaart
- Bussiajad
- Prügikast
- Valgustus

### 4. Mootorsõidukid

- Teekatte kvaliteet – ühtlane ning pragudeta
- Vajalike liiklusmärkide olemasolu
- Hästi ajastatud foorid
- Vajalikud pöörderajad – suurematel ristmikel
- Hea juurdepääs parklatesse
- Vajalikud suunaviidad
- Valgustus

Hindamislehele (Lisa 2) märgiti, kas vastaval tänavalõigul oli antud kriteerium täidetud või mitte. Jalgrattateede olemasolu kontrolliti üle Tartu linna jalgrattakaardilt. (Tartu Jalgrattakaart, 2015) Saadud andmed esitati numbriliste väärtustena. Kui kriteerium oli täielikult täidetud, anti selle eest 1 punkt, kui kriteerium oli täidetud osaliselt (näiteks neljast äärekivist on alla lastud 3), siis anti selle eest 0,5 punkti. Kui antud kriteerium polnud üldse täidetud, anti selle eest 0 punkti.

Jalakäijate kategoorias oli maksimaalne võimalik punktide arv 22. Jalgratturite kategoorias oli maksimaalne võimalik punktide arv 20. Ühistranspordi kategoorias oli maksimaalne võimalik punktide arv 9. Mootorsõidukite kategoorias oli maksimaalne võimalik punktide arv 7. Kuna mõningatel tänavalõikudel võib olla vajadus mõne kriteeriumi vahele jätmiseks (näiteks kui lõigul puudub bussipeatus ja sõiduteel ühistranspordi rada pole vajalik, siis jäeti ühistranspordi kategooria hindamata), sellest tulenevalt ei arvatud lõppskoori mitte punktisummana, vaid protsentuaalselt.

Hindamistulemuste alusel arvutati eraldi nii iga kategooria kui ka lõigu üldine vastavus *Complete Streets* kriteeriumitele. Hindamistulemus saadi protsentides jagades saadud punkti summa maksimaalse punktisummaga. Juhul, kui mõned kriteeriumid jäeti hindamata, tuli vastav arv ka maksimaalsest punktisummast lahutada. Et tänavalõigu koondtulemus ei oleks mõjutatud erinevate kategooriate maksimaalsete punktisummade erinevusest, arvutati see erinevate kategooriate protsentuaalse tulemuse alusel. Vastavalt saadud protsendile jagati tänavad viide klassi, kusjuures klass number 1 on kõrgeim ja klass number 5 on madalaim (Tabel 1).

Tabel 1. Kriteeriumitele vastavuse protsendid jagatuna klassidesse

Klass	Kriteeriumitele vastavus protsentides
1	81 - 100
2	61 - 80
3	41 - 60
4	21 - 40
5	0 - 20

#### 4.5 Andmete kogumine ja analüüs

Antud töö raames hinnati kolme tänavat Tartu linnas – Vabaduse puistee, Turu tänav ning Kalda tee. Esimene tänavate hindamine tehti ajavahemikul 9.09.-10.09.2015. Seejärel täiendati meetodikat ning tehti teine tänavate hindamine ajavahemikul 18.02-20.02.2016.

Enne tänavate hindamist olid kõik valitud tänavad jagatud lõikudeks. Üheks lõiguks oli valdavalt loetud tänava üks pool kahe ristuva tänava vahel. Seejärel hinnati välitööde käigus kõik tänavalõigud hindamislehe alusel (Lisa 2) ning koostati iga lõigu kohta täiendavad kirjeldused (Lisa 6, Lisa 7, Lisa 8) Tänavate hindamise järel koondati kõik tulemused tabelitesse (Lisa 3, Lisa 4, Lisa 5), mille alusel arvutati iga

lõigu kõigi kategooriate (jalakäijad, jalgratturid, ühistranspordi kasutajad ning mootorsõidukite kasutajad) protsentuaalne vastavus *Complete Streets* kriteeriumitele. Vastavalt saadud protsendile jagati kõik lõigud viide klassi. Seejärel arvutati iga lõigu kõigi kategooriate protsentuaalse tulemuse alusel koondtulemus ja selle vastavus *Complete Streets* kriteeriumitele. Need protsentuaalsed tulemused on omakorda jagatud viide klassi.

Tänavate hindamisel saadud tulemuste visualiseerimiseks loodi skeemid ning diagrammid (vt ptk. Tulemused), mis näitavad kõikide tänavalõikude jagunemist klassidesse. Skeemid on loodud nii tänavalõigu üldiste tulemuste alusel kui ka igale kategooriale eraldi.

Tänavate hindamisel tekkinud keerulisi olukordi käsitleti järgmiselt:

- 1) Ristmike teeületuskohad üle hinnatud tänava, mis paiknevad hinnatud lõigu lõpus ning teeületuskohad, mis paiknevad ristuväljal tänaval, arvestati eelneva lõigu sisse. Järgneva lõigu sisse arvestati ristmikul olev teeületuskoht üle hinnatava tänava, mis olid uue lõigu alguses.
- 2) Jalgrattatee puudumisel hinnati jalgratturite kategoorias lisaks jalgrattatee olemasolule (mis oli sellisel juhul 0) ka jalgrattaparklate olemasolu, mootorsõidukite kiiruse piirangut, parklate olemasolu tänava ja hoone vahel, kaitset ilmastiku eest ning haljastust.
- 3) Kui ülekäigurajal puudus foor, siis märgiti ka foori heli olemasolu, foori taimerit olemasolu ja foori nupu olemasolu nulliks, mitte ei jäetud hindamata. See oli vajalik, et vältida olukorda, kus foori puudumine saab rohkem punkte, kui foori olemasolu ilma lisa-atribuutideta. Foori puudumisel ei hinnatud, kas tee ületamiseks on piisavalt aega.
- 4) Kui hooned ja aiad asusid kergliiklusteest kaugemal kui 3 meetrit, siis jäeti kergliiklustee ja hoone vahel olev puhverala hindamata.
- 5) Haljastuse osaliseks olemasoluks hinnati olukorda, kus teelõigul olid mõned üksikud puud või põõsad. Haljastuse olemasoluks hinnati olukorda, kus oli tajutav visuaalselt terviklik mulje – puuderead/alleed, põõsaread/hekid jms.
- 6) Bussipeatus loeti valgustatuks, kui bussitasku alal oli olemas valgustus.
- 7) Kergliiklusteel loeti takistuste puudumiseks olukorda, kus kergliiklustee sillutatud alal pole ühtegi posti ega muud takistust, mis segaks liiklemist.

Pool punkti anti juhul, kui kergliiklusteel olid üksikud takistused. Punkti ei antud, kui kergliiklusteel esinesid takistused kogu tee ulatuses, näiteks tänavavalgustuspostid olid paigutatud kergliiklusteele.

## 5 TULEMUSED

### 5.1 Sissejuhatus

Käesolevas peatükis on esitatud töö tulemused. Tulemused on esitatud iga tänava kohta lõikude kaupa eraldi viies kategoorias: jalakäijad, jalgratturid, ühistransport, mootorsõidukid ja koondtulemus, kus on võetud kokku nelja esimese kategooria tulemused. Koondtulemus näitab tänava üldist vastavust *Complete Streets* kriteeriumitele. Andmeid illustreerivad koondtabelid, diagrammid ja skeemid. Kõikide tänavate detailsed hindamistulemuste tabelid on lisades: Lisa 3, Lisa 4, Lisa 5. Ja detailsed kirjeldused on lisades: Lisa 6, Lisa 7, Lisa 8.

### 5.2 Vabaduse puiestee

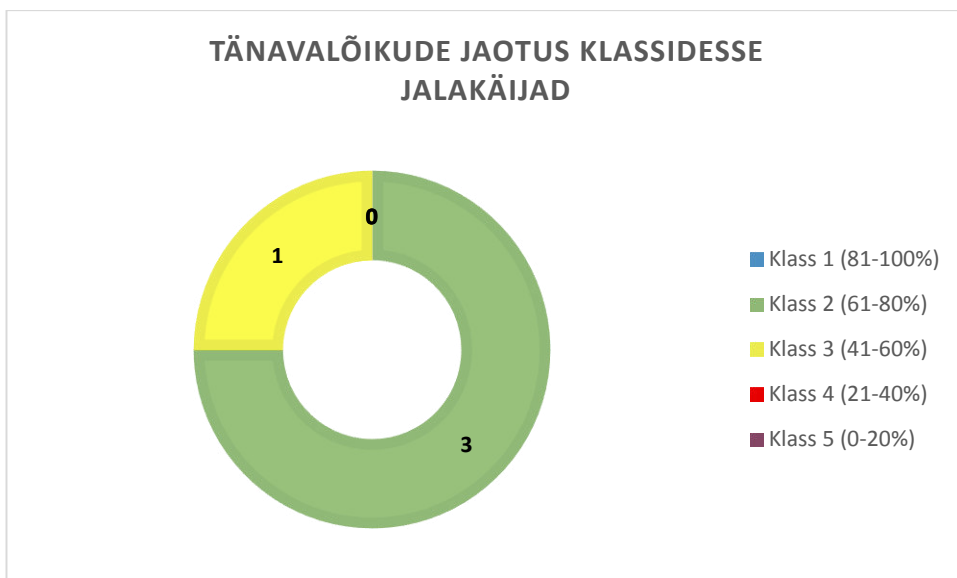
#### 5.2.1 Jalakäijad

Tabelis 2 on välja toodud Vabaduse puiestee jalakäijate *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Vabaduse puiesteel pole ühelgi lõigul *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud. Kõige rohkem on kriteeriumid täidetud 74% ulatuses lõigul 1, mis paigutub selle tulemusega 2. klassi kategoorias. Kõige vähem on kriteeriumid täidetud 57% ulatuses lõigul 3, mis paigutub sellega 3. klassi kategooriasse.

Tabel 2. jalakäijate *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

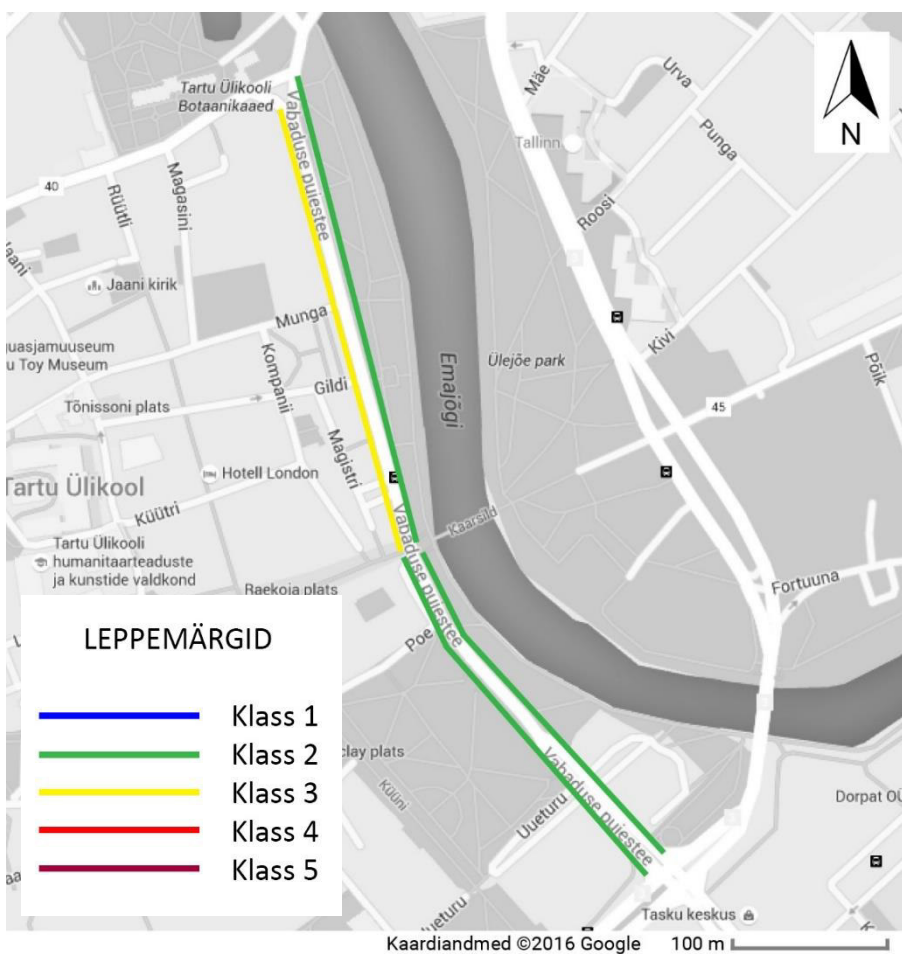
<b>Tänavavahe</b> (JP-Jõe poolne; JE-jõest eemal)	<b>Lõik</b>	<b>%</b>	<b>Klass</b>
Lai - Kaarsild JP	1	74	2
Lai - Raekoja plats JE	2	57	3
Kaarsild - Riia mnt JP	3	70	2
Raekoja plats - Riia mnt JE	4	70	2

Joonis 3 näitab, et valdav osa tänavalõikudest, kokku kolm lõiku, on 2. klassi kategoorias. Üks lõik kuulub 3. klassi kategooriasse. Esimese, neljanda ja viienda klassi kategoorias pole ühtegi lõiku.



Joonis 3. Vabaduse puiestee tänavalõikude jaotus klassidesse: jalakäijad

Jooniselt 4 on näha, et kõik Emajõe poolses osas asuvad tänavalõigud on 2. klassi kategoorias. Ainuke 3. klassi kategoorias olev tänavalõik asub Vabaduse puiestee jõest eemal asuval pooltel Supilinna poolses osas.



Joonis 4. Vabaduse puiestee jalakäijate kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade



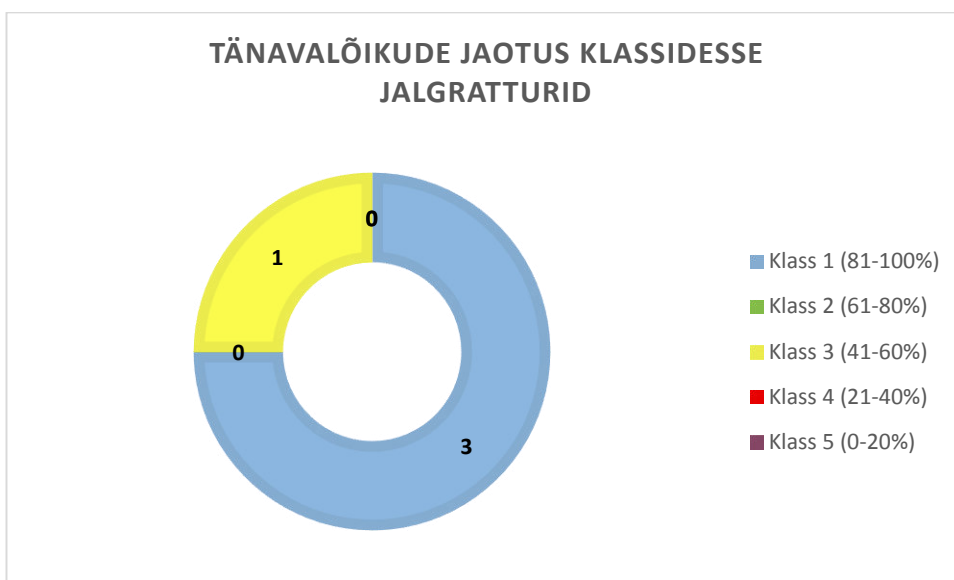
## 5.2.2 Jalgratturid

Tabelis 3 on välja toodud Vabaduse puiestee jalgratturite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Vabaduse puiesteel pole ühelgi lõigul *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud. Enim on kriteeriumid täidetud 84% ulatuses lõigul 3, millega see lõik paigutub 1. klassi kategooriasse. Kriteeriumid on kõige vähem, 42% ulatuses täidetud tänavalõigul 2, millega see lõik paigutub 3. klassi kategooriasse.

Tabel 3. jalgratturite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

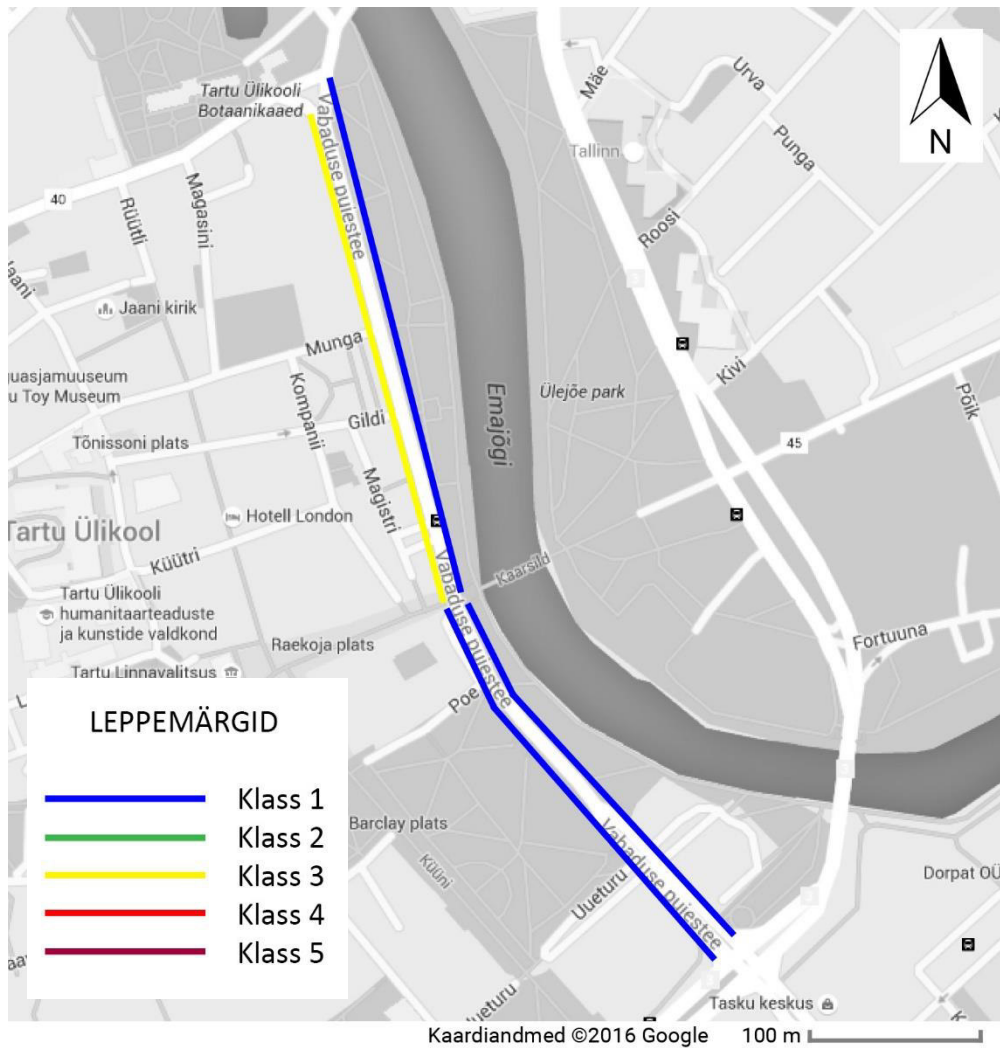
Tänavavahe (JP-Jõepoolne; JE-jõdest eemal)	Lõik	%	Klass
Lai - Kaarsild JP	1	82	1
Lai - Raekoja plats JE	2	42	3
Kaarsild - Riia mnt JP	3	84	1
Raekoja plats - Riia mnt JE	4	82	1

Joonis 5 näitab, et valdav osa tänavalõikudest, kokku kolm lõiku on 1. klassi kategoorias. Üks lõik kuulub 3. klassi kategooriasse. Teise, neljanda ja viienda klassi kategoorias pole ühtegi lõiku.



Joonis 5. Vabaduse puiestee tänavalõikude jaotus klassidesse: jalgratturid

Joonisel 6 on näha, et kõik Emajõe poolses osas asuvad tänavalõigud on 1. klassi kategoorias. Ainuke 3. klassi kategoorias olev tänavalõik asub Vabaduse puiestee jõest eemal asuval poolel Supilinna poolses osas.



Joonis 6. Vabaduse puiestee jalgratturite kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

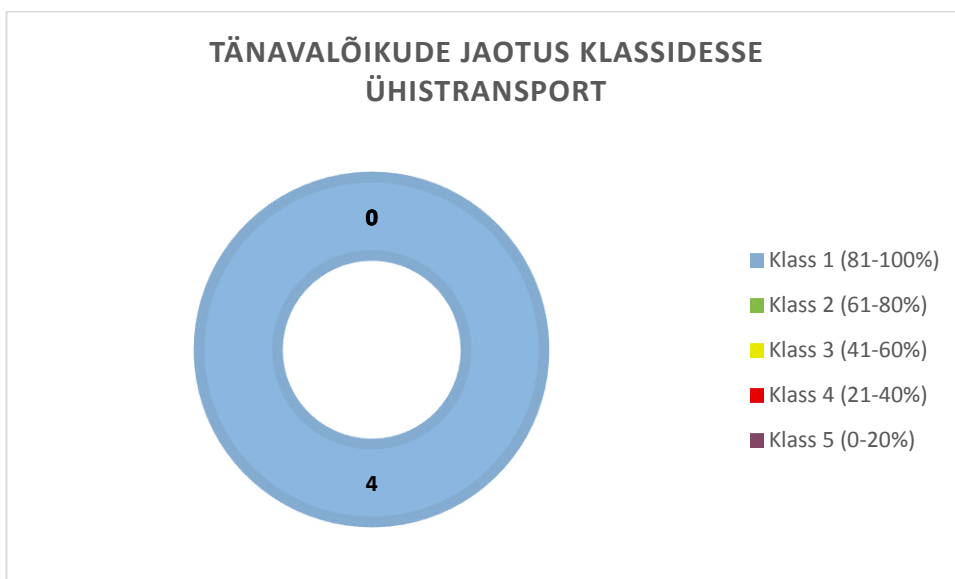
### 5.2.3 Ühistransport

Tabelis 4 on välja toodud Vabaduse puiestee ühistranspordi *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Vabaduse puiesteel on kõigil lõikudel *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud.

Tabel 4. Ühistranspordi *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

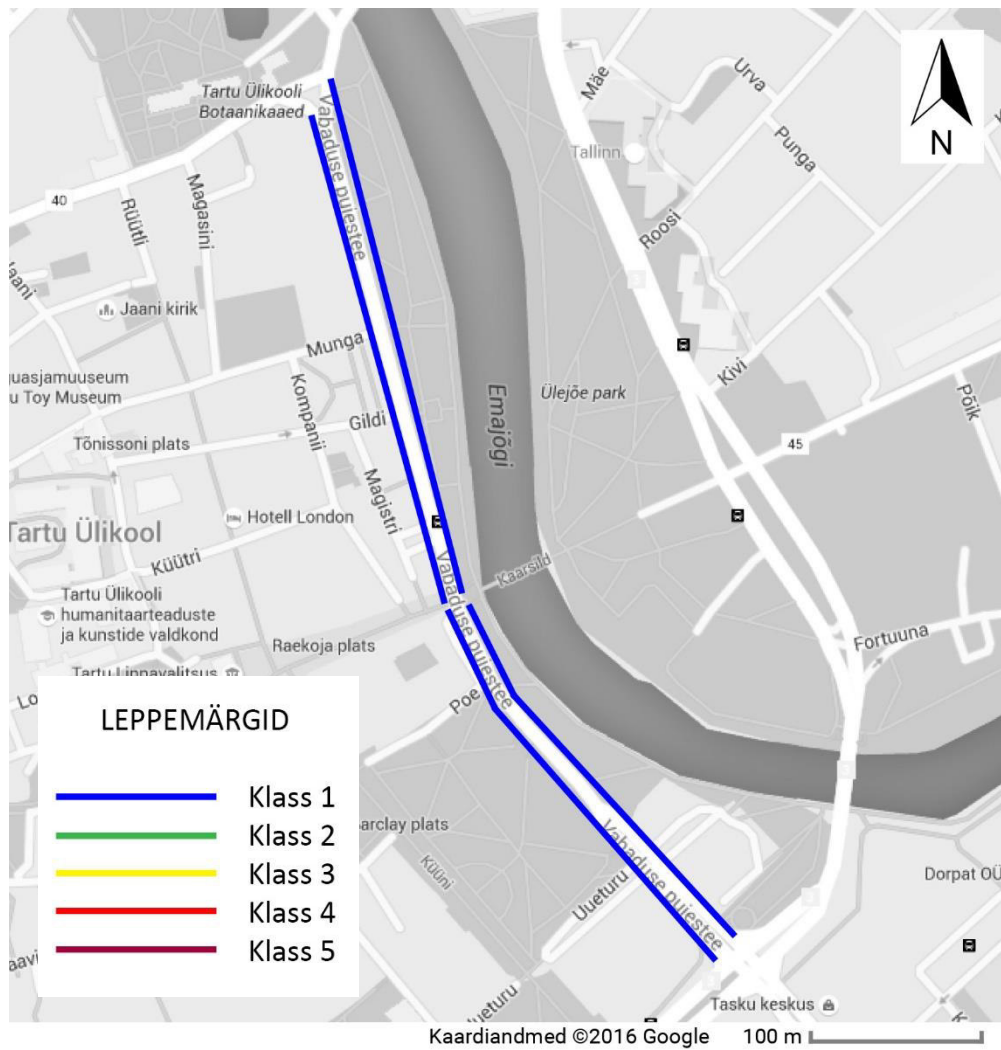
<b>Tänavavahe</b> (JP-Jõepoolne; JE jõest-eeamal)	<b>Lõik</b>	<b>%</b>	<b>Klass</b>
Lai - Kaarsild JP	1	100	1
Lai - Raekoja plats JE	2	100	1
Kaarsild - Riia mnt JP	3	100	1
Raekoja plats - Riia mnt JE	4	100	1

Joonis 7 näitab, et kõik tänavalõigud kuuluvad 1. klassi kategooriasse. Teise, kolmanda, neljanda ja viienda klassi kategoorias pole ühtegi lõiku.



Joonis 7. Tänavalõikude jaotus klassidesse: ühistransport

Joonisel 8 on näha, et kõik lõigud kuuluvad 1. klassi kategooriasse.



Joonis 8. Vabaduse puiestee ühistranspordi kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

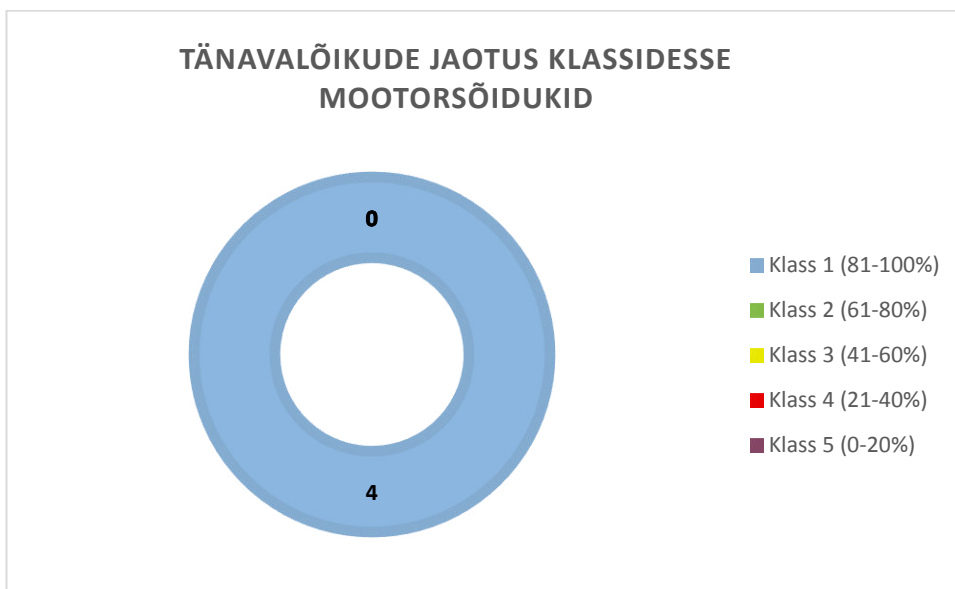
#### 5.2.4 Mootorsõidukid

Tabelis 5 on välja toodud Vabaduse puiestee mootorsõidukite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Vabaduse puiesteel on lõigul 3 *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud. Sellega paigutub see lõik 1. klassi kategooriasse. Ülejäänud lõikudel – 1, 2 ja 4, on kriteeriumid täidetud 93% ulatuses. Selle tulemusega paigutuvad need lõigud 1. klassi kategooriasse.

Tabel 5. Mootorsõidukite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

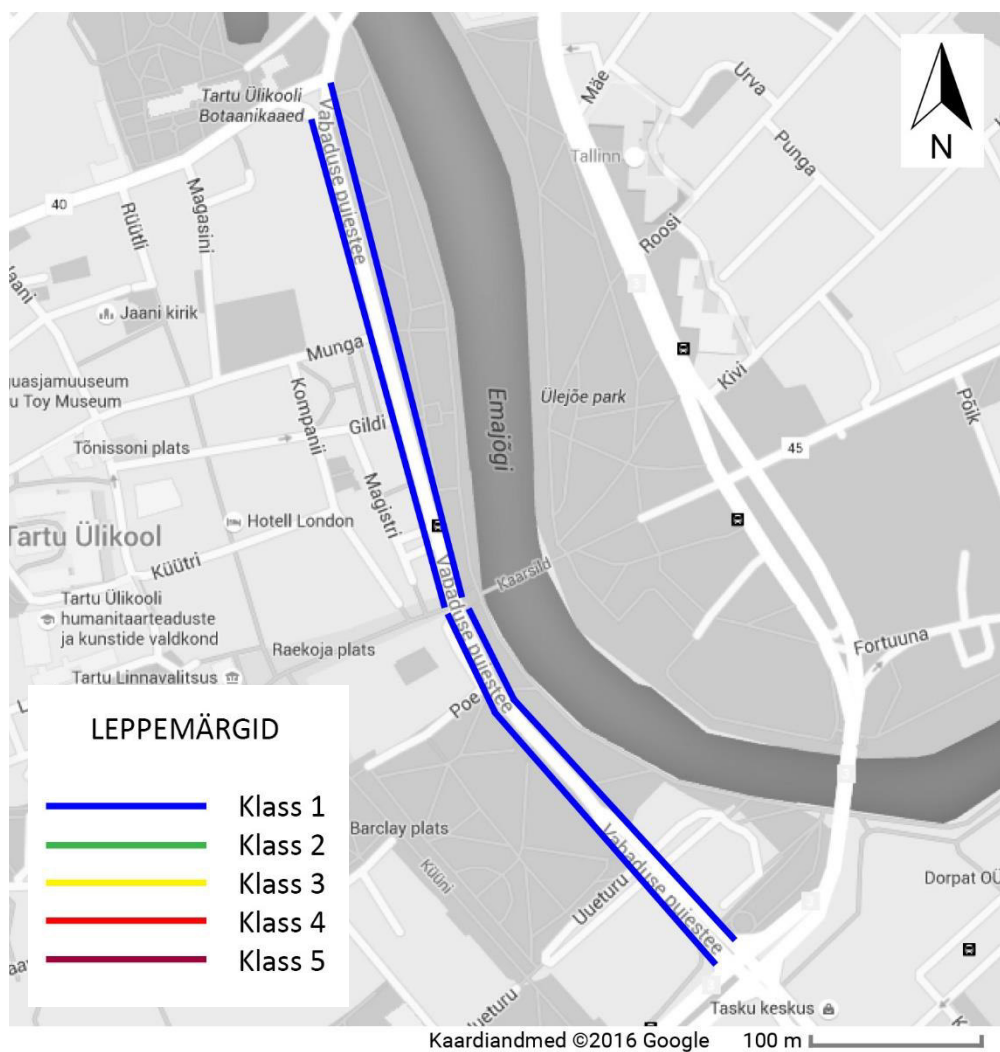
Tänavavahe (JP-Jõepoolne; JE-jõest eemal)	Lõik	%	Klass
Lai - Kaarsild JP	1	93	1
Lai - Raekoja plats JE	2	93	1
Kaarsild - Riia mnt JP	3	100	1
Raekoja plats - Riia mnt JE	4	93	1

Joonis 9 näitab, et kõik tänavalõigud kuuluvad 1. klassi kategooriasse. Teise, kolmanda, neljanda ja viienda klassi kategoorias pole ühtegi lõiku.



Joonis 9. Vabaduse puiestee tänavalõikude jaotus klassidesse: mootorsõidukid

Joonisel 10 on näha, et kõik lõigud kuuluvad 1. klassi kategooriasse.



Joonis 10. Vabaduse puiestee mootorsõidukite kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

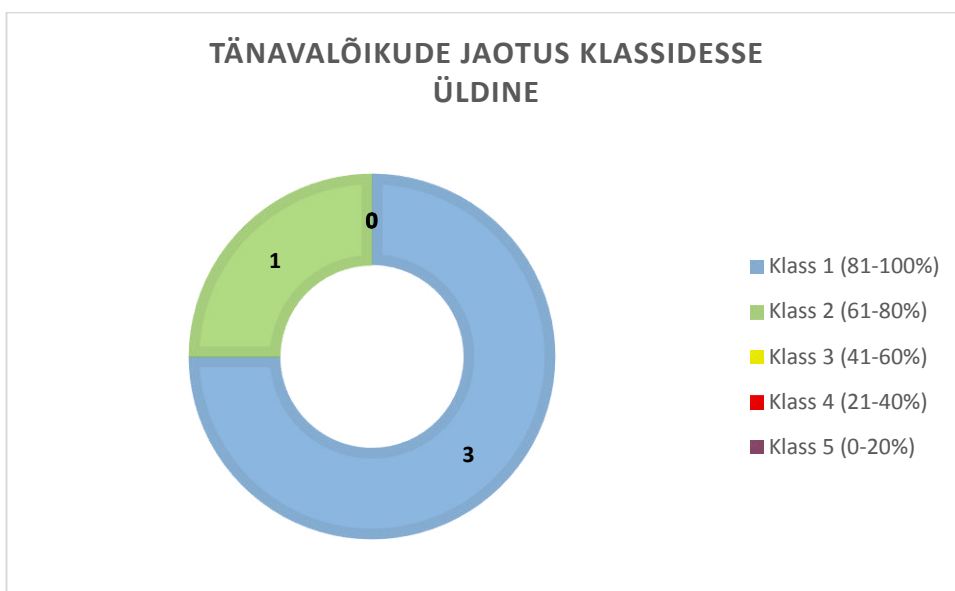
### 5.2.5 Koondtulemus

Tabelis 6 on välja toodud Vabaduse puiestee üldine *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Vabaduse puiesteel pole ühelgi lõigul *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud. Enim on kriteeriumid täidetud 89% ulatuses lõigul 3, millega see lõik paigutub 1. klassi kategooriasse. Kriteeriumid on kõige vähem, 73% ulatuses täidetud tänavalõigul 2, millega see lõik paigutub 2. klassi kategooriasse.

Tabel 6. Üldine *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

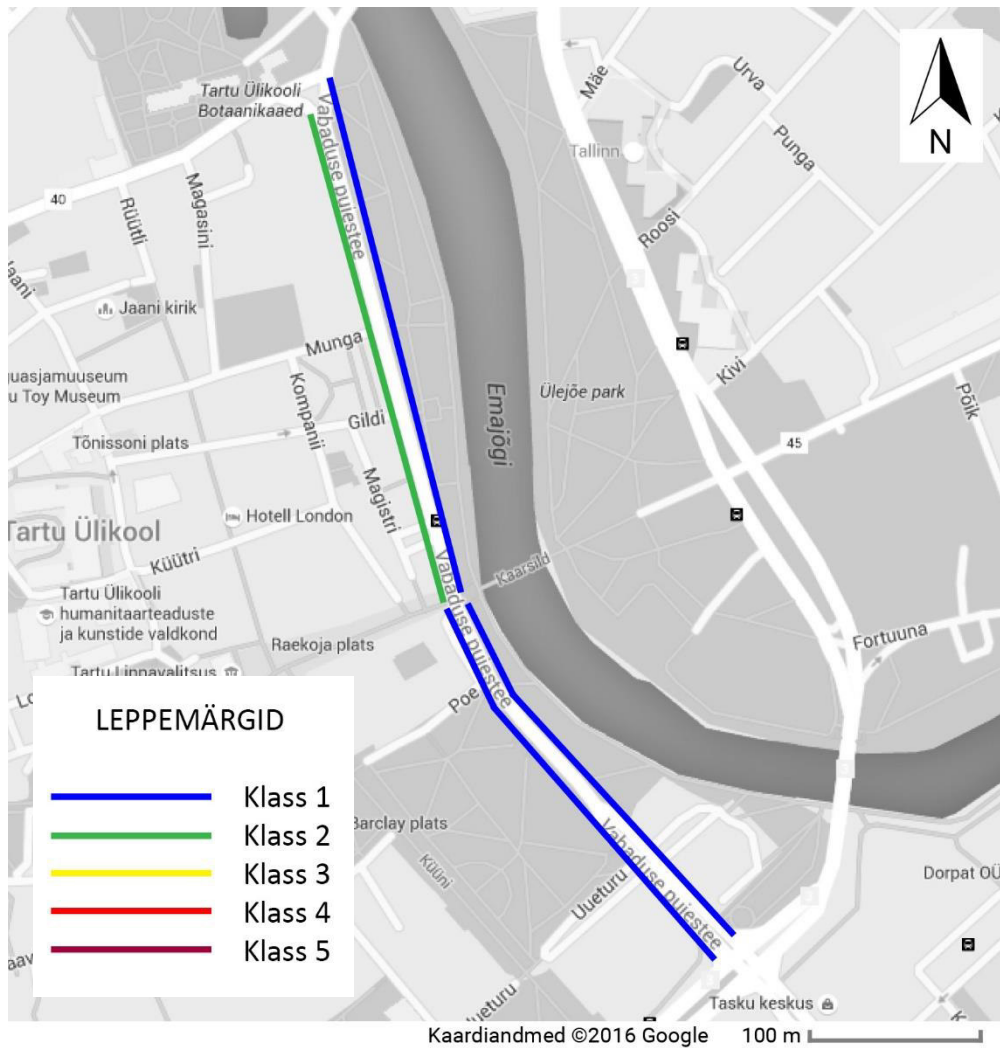
Tänavavahe (JP-Jõepoolne; JE-jõest eemal)	Lõik	%	Klass
Lai - Kaarsild JP	1	87	1
Lai - Raekoja plats JE	2	73	2
Kaarsild - Riia mnt JP	3	89	1
Raekoja plats - Riia mnt JE	4	86	1

Joonis 11 näitab, et valdav osa tänavalõikudest, kokku kolm lõiku, on 1. klassi kategoorias. Üks lõik kuulub 2. klassi kategooriasse. Kolmanda, neljanda ja viienda klassi kategoorias pole ühtegi lõiku.



Joonis 11. Vabaduse puiestee tänavalõikude jaotus klassidesse: koondtulemus

Jooniselt 12 on näha, et kõik Emajõe poolses osas asuvad tänavalõigud on 1. klassi kategoorias. Ainuke 2. klassi kategoorias olev tänavalõik asub Vabaduse puiestee jõest eemal asuval poolel Supilinna poolses osas.



Joonis 12. Vabaduse puiestee koondtulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)



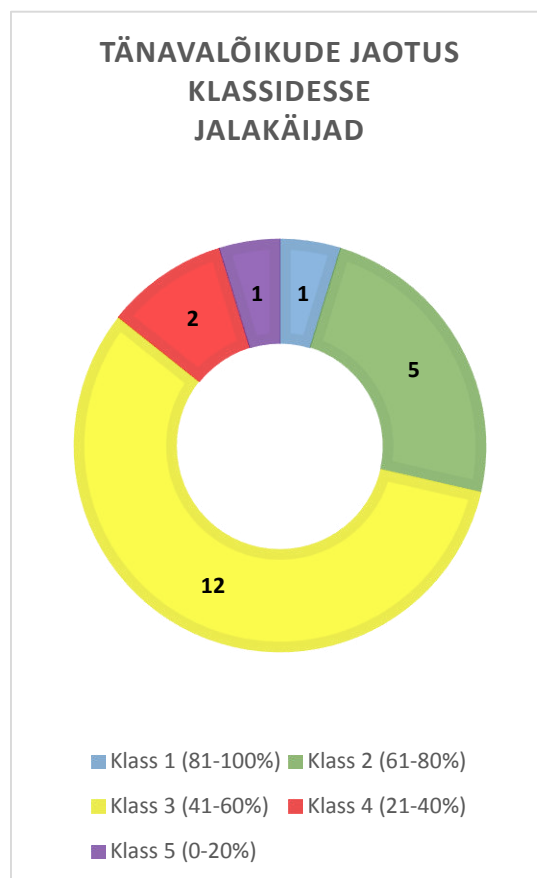
## 5.3 Turu tänav

### 5.3.1 Jalakäijad

Tabelis 7 on välja toodud Turu tänava jalakäijate *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Turu tänaval ei ole ühelgi lõigul jalakäijatele mõeldud *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud. Kõige rohkem kriteeriume on täidetud lõigul 1, kus kriteeriumid on täidetud 82% ulatuses ning mis paigutab selle lõigu kõrgeimasse 1. klassi kategooriasse. Kõige vähem kriteeriume, 18% ulatuses on täidetud lõigul 22, mis paigutab selle lõigu madalaimasse 5. klassi kategooriasse. Tänavalõiku 2 ei olnud võimalik ehitustööde tõttu hinnata.

Tabel 7. Jalakäijate *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

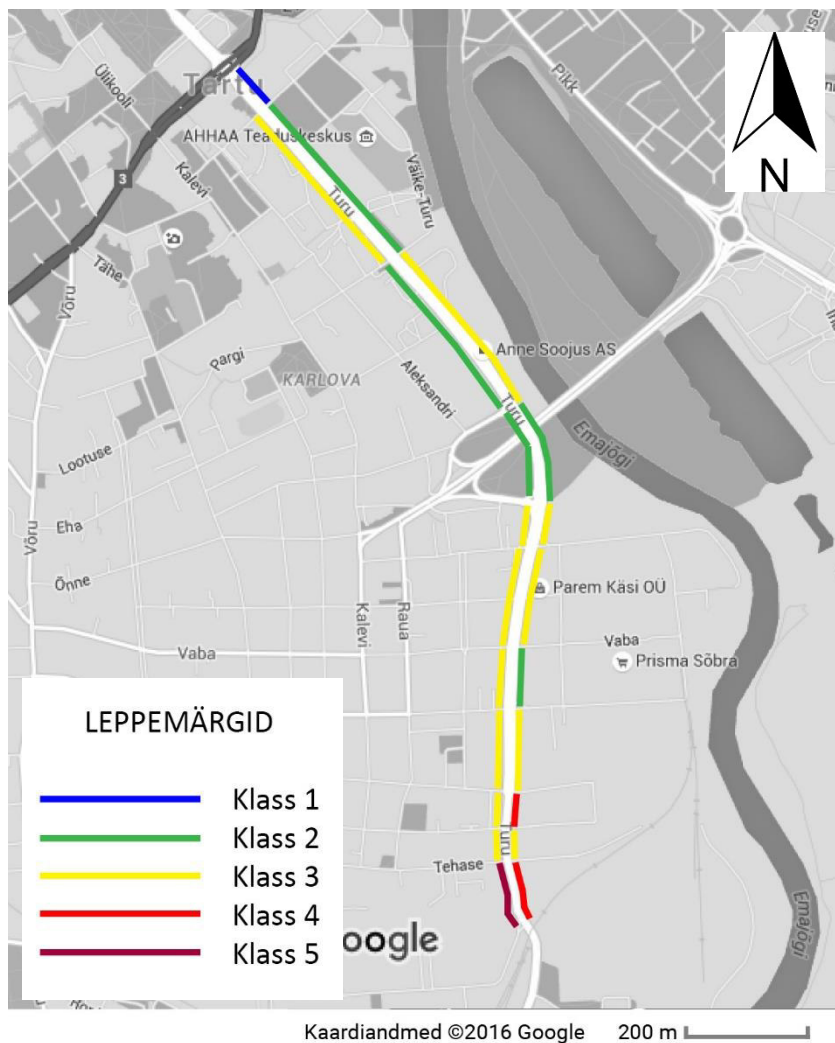
Tänavavahe (JP-Jõepoolne; JE-jõest eemal)	Lõik	%	Klass
Riia - Soola JP	1	82	1
Riia - Soola JE	2	-	-
Soola - Väike-Turu JP	3	66	2
Soola - Aida JE	4	60	3
Väike-Turu - Jõe JP	5	57	3
Aida - Jõe JE	6	66	2
Jõe - Silla pealesõit JP	7	61	2
Jõe - Silla pealesõit JE	8	61	2
Silla pealesõit - Rebase JP	9	43	3
Silla pealesõit - Rebase JE	10	50	3
Rebase - Vaba JP	11	50	3
Rebase - Vaba JE	12	48	3
Vaba - Sõbra JP	13	61	2
Vaba - Sõbra JE	14	59	3
Sõbra - Saekoja JP	15	52	3
Sõbra - Saekoja JE	16	55	3
Saekoja - Purde JP	17	36	4
Saekoja - Purde JE	18	50	3
Purde - Tehase JP	19	48	3
Purde - Tehase JE	20	58	3
Tehase - Teguri JP	21	35	4
Tehase - Teguri JE	22	18	5



Joonis 13. Turu tänava tänavalõikude jaotus klassidesse: jalakäijad

Joonis 13 näitab, et nii kõrgeima klassi kategooriasse kui ka madalaima klassi kategooriasse paigutub igasse ainult üks tänavalõik. Valdav osa tänavalõikudest – 12 tänavalõiku, on 3. klassi kategoorias. 2. klassi kategoorias on viis tänavalõiku ning 4. klassi kategoorias on kaks tänavalõiku.

Jooniselt 14 on näha, et kõrgeima klassi kategooriaga tänavalõik number üks asub Turu tänava kesklinnapoolses osas. Kõige kehvemad tänavalõigud 17, 21 ja 22 asuvad Turu tänava Ropka tööstusrajooni linnaosa poolses osas. Tänavalõigud, mis on 2 ja 3 klassi kategooriates vahelduvad kogu Turu tänava ulatuses.



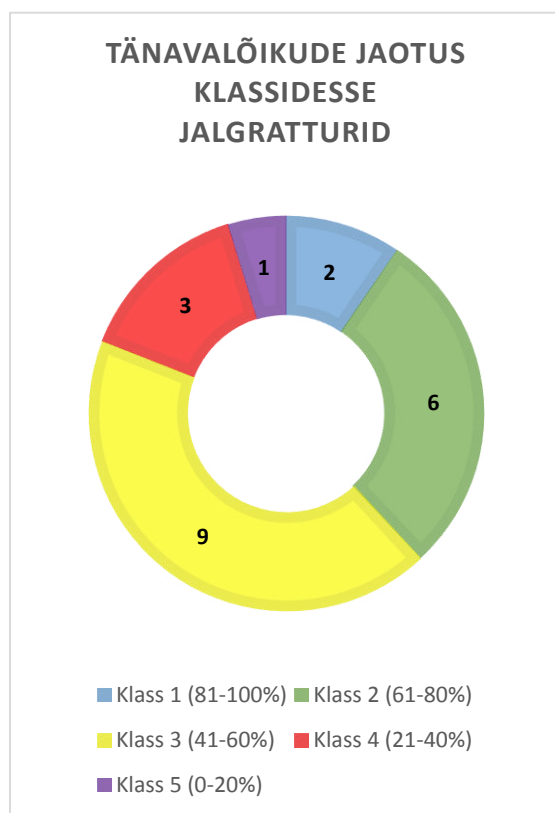
Joonis 14. Turu tänava jalakäijate kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

### 5.3.2 Jalgratturid

Tabelis 8 on välja toodud Turu tänava jalgratturite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Turu tänaval ei ole ühelgi lõigul jalgratturitele mõeldud *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud. Kõige rohkem kriteeriume on täidetud lõigul 1 ja 3, kus kriteeriumid on täidetud vastavalt 90% ja 83 % ulatuses ning mis paigutab need kaks lõiku kõrgeimasse 1. klassi kategooriasse. Kõige vähem kriteeriume, 17% ulatuses on täidetud lõigul 21, mis paigutab selle lõigu madalaimasse 5. klassi kategooriasse. Tänavalõiku 2 ei olnud võimalik ehitustööde tõttu hinnata.

Tabel 8. Jalgratturite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

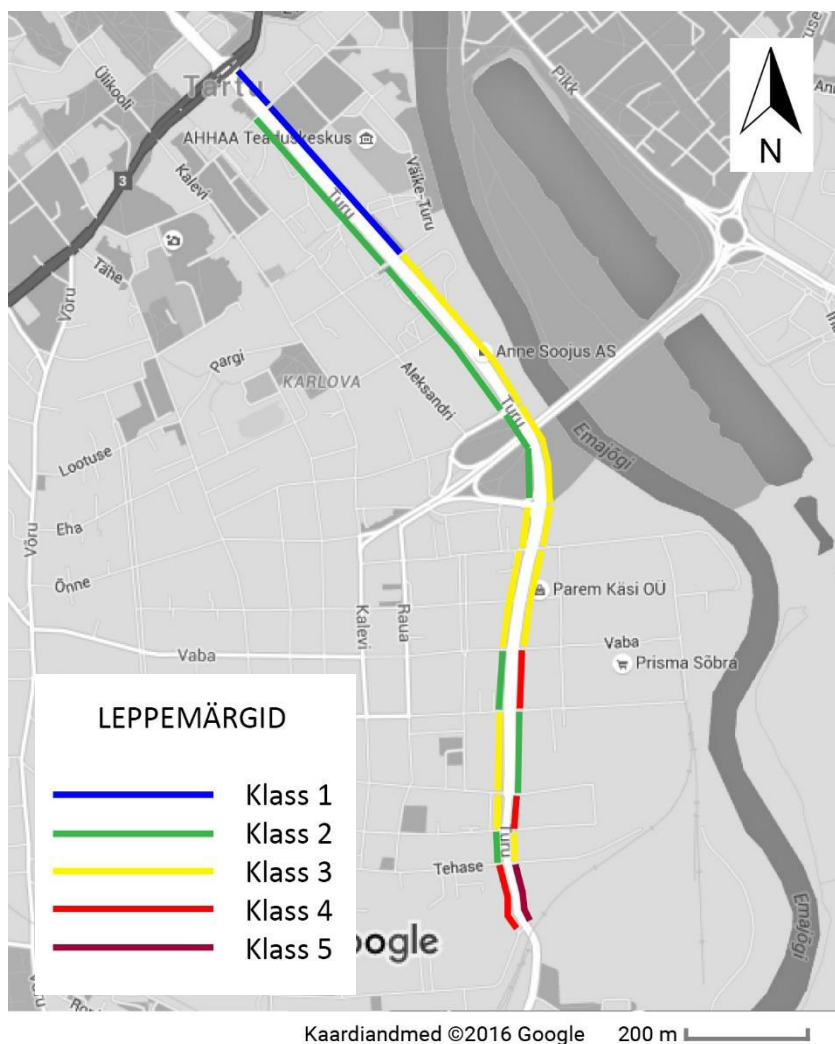
Tänavavahe (JP-Jõepoolne; JE-jõest eemal)	Lõik	%	Klass
Riia - Soola JP	1	90	1
Riia - Soola JE	2	-	-
Soola - Väike-Turu JP	3	83	1
Soola - Aida JE	4	79	2
Väike-Turu - Jõe JP	5	42	3
Aida - Jõe JE	6	73	2
Jõe - Silla pealesõit JP	7	60	3
Jõe - Silla pealesõit JE	8	68	2
Silla pealesõit - Rebase JP	9	42	3
Silla pealesõit - Rebase JE	10	59	3
Rebase - Vaba JP	11	58	3
Rebase - Vaba JE	12	50	3
Vaba - Sõbra JP	13	33	4
Vaba - Sõbra JE	14	61	2
Sõbra - Saekoja JP	15	67	2
Sõbra - Saekoja JE	16	56	3
Saekoja - Purde JP	17	40	4
Saekoja - Purde JE	18	47	3
Purde - Tehase JP	19	50	3
Purde - Tehase JE	20	61	2
Tehase - Teguri JP	21	17	5
Tehase - Teguri JE	22	33	4



Joonis 15. Turu tänava tänavalõikude jaotus klassidesse: jalgratturid

Joonis 15 näitab, et kõrgeima 1. klassi kategooriasse paigutub kokku kaks lõiku. Madalaimasse 5. klassi kategooriasse paigutub üks tänavalõik. Valdav osa tänavalõikudest – 9 tänavalõiku, on 3. klassi kategoorias. 2. klassi kategoorias on kuus tänavalõiku ning 4. klassi kategoorias on kolm tänavalõiku.

Jooniselt 16 on näha, et mööda Turu tänavat kesklinnast Ropka linnaosa suunas liikudes jalgratturite tingimused pigem halvenevad. Kõrgeima klassiga tänavalõigud 1 ja 3 asuvad Turu tänava kesklinnapoolses osas. Kõige kehvemad tänavalõigud 13, 17, 21 ja 22 asuvad Turu tänava Ropka poolses osas. Tänavalõigud, mis on 2 ja 3 klassi kategooriates vahelduvad kogu Turu tänava ulatuses.



Joonis 16. Turu tänava jalgratturite kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

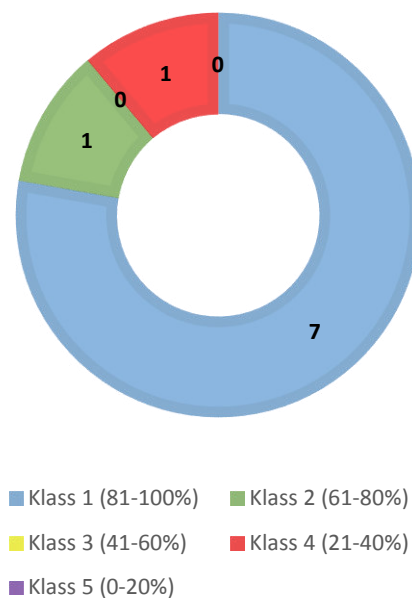
### 5.3.3 Ühistransport

Tabelis 9 on välja toodud Turu tänava ühistranspordi *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Turu tänaval on kuuel lõigul ühistranspordile mõeldud *Complete Streets* kriteeriumid täielikult 100% täidetud. Kõige vähem kriteeriume, 38% ulatuses on täidetud lõigul 21, mis paigutab selle lõigu 4. klassi kategooriasse. 13-t tänavalõiku ei olnud võimalik bussipeatuste puudumise tõttu hinnata.

Tabel 9. Jalakäijate *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

Tänavavahe (JP-Jõepoolne; JE-iðest eemal)	Lõik	%	Klass
Riia - Soola JP	1	75	2
Riia - Soola JE	2	-	-
Soola - Väike-Turu JP	3	100	1
Soola - Aida JE	4	-	-
Väike-Turu - Jõe JP	5	-	-
Aida - Jõe JE	6	100	1
Jõe - Silla pealesõit JP	7	100	1
Jõe - Silla pealesõit JE	8	-	-
Silla pealesõit - Rebase JP	9	-	-
Silla pealesõit - Rebase JE	10	-	-
Rebase - Vaba JP	11	-	-
Rebase - Vaba JE	12	100	1
Vaba - Sõbra JP	13	100	1
Vaba - Sõbra JE	14	-	-
Sõbra - Saekoja JP	15	-	-
Sõbra - Saekoja JE	16	100	1
Saekoja - Purde JP	17	-	-
Saekoja - Purde JE	18	-	-
Purde - Tehase JP	19	-	-
Purde - Tehase JE	20	-	-
Tehase - Teguri JP	21	38	4
Tehase - Teguri JE	22	88	1

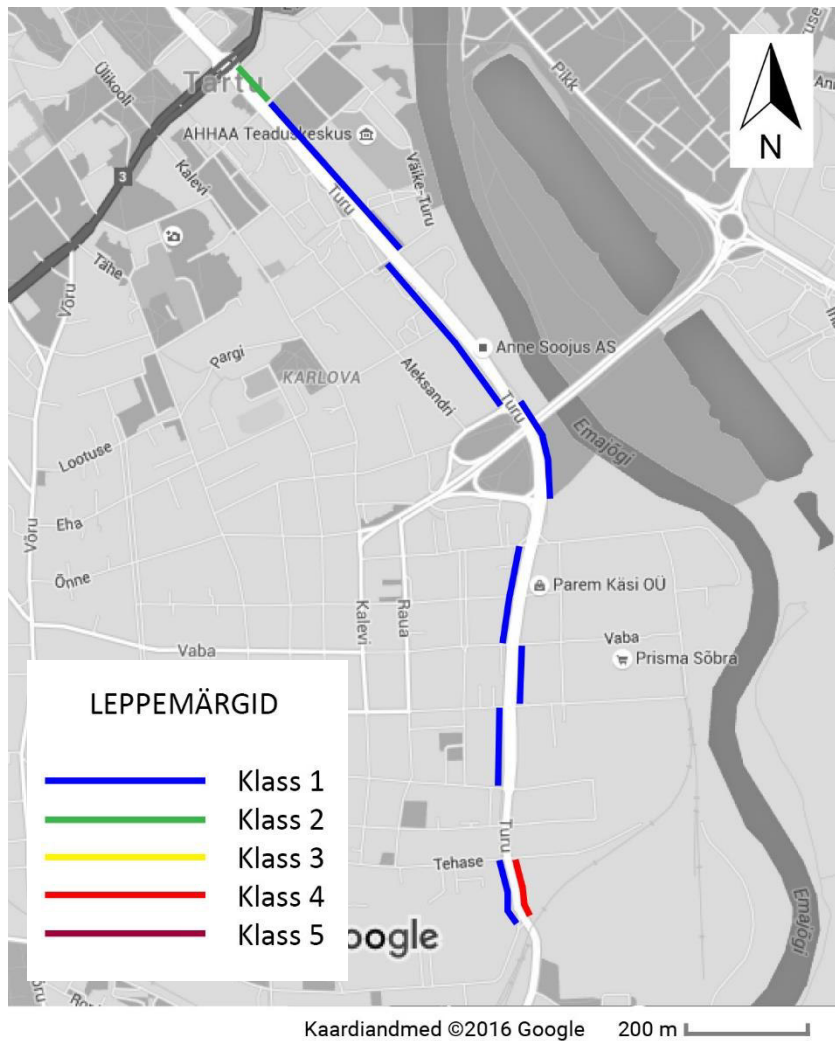
TÄNAVALÕIKUDE JAOTUS  
KLASSIDESSE  
ÜHISTRANSPOORT



Joonis 17. Turu tänava tänavalõikude jaotus klassidesse: ühistransport

Joonis 17 näitab, et valdav osa tänavalõikudest, kokku seitse lõiku, on kõrgeimas 1. klassi kategoorias. Madalaimais 5. klassi kategoorias ning 3. klassi kategoorias pole ühtegi lõiku. 2. klassi kategoorias ning 4. klassi kategoorias on mõlemas üks lõik.

Joonisel 18 on näha, et pea kogu Turu tänava ulatuses on ühistranspordi tingimused 1. klassi kategoorias. Üks 2. klassi kategooria lõik asub tänava kesklinnapoolses osas. Üks 4. klassi kategooria lõik asub Turu tänava Ropka linnaosa poolses osas.



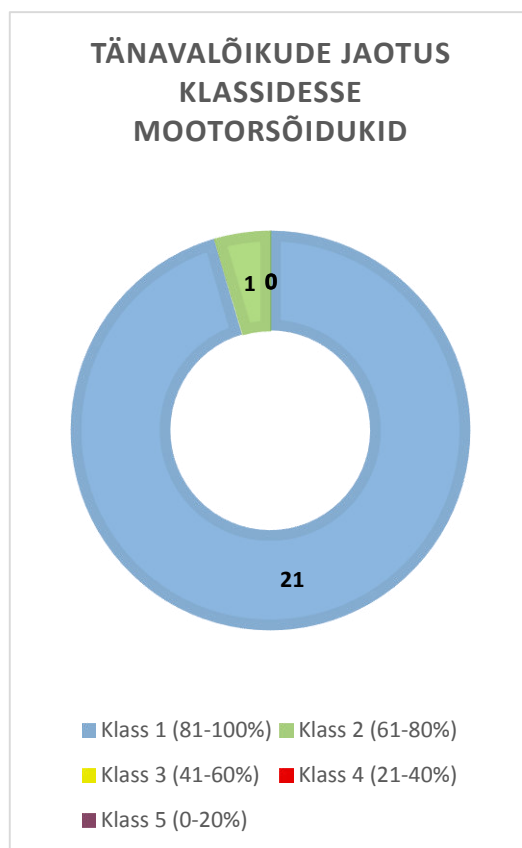
Joonis 18. Turu tänava ühistranspordi kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

### 5.3.4 Mootorsõidukid

Tabelis 10 on välja toodud Turu tänava mootorsõidukite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Turu tänaval on pea kõigil lõikudel mootorsõidukitele mõeldud *Complete Streets* kriteeriumid 100% ulatuses täidetud. Maksimaalsest erinev tulemus on lõigul 1, kus kriteeriumid on täidetud 83% ulatuses ning lõigul 8, kus kriteeriumid on täidetud 80% ulatuses. Seejuures on lõik 1 esimese klassi kategoorias ja lõik 8 teise klassi kategoorias.

Tabel 10. Mootorsõidukite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

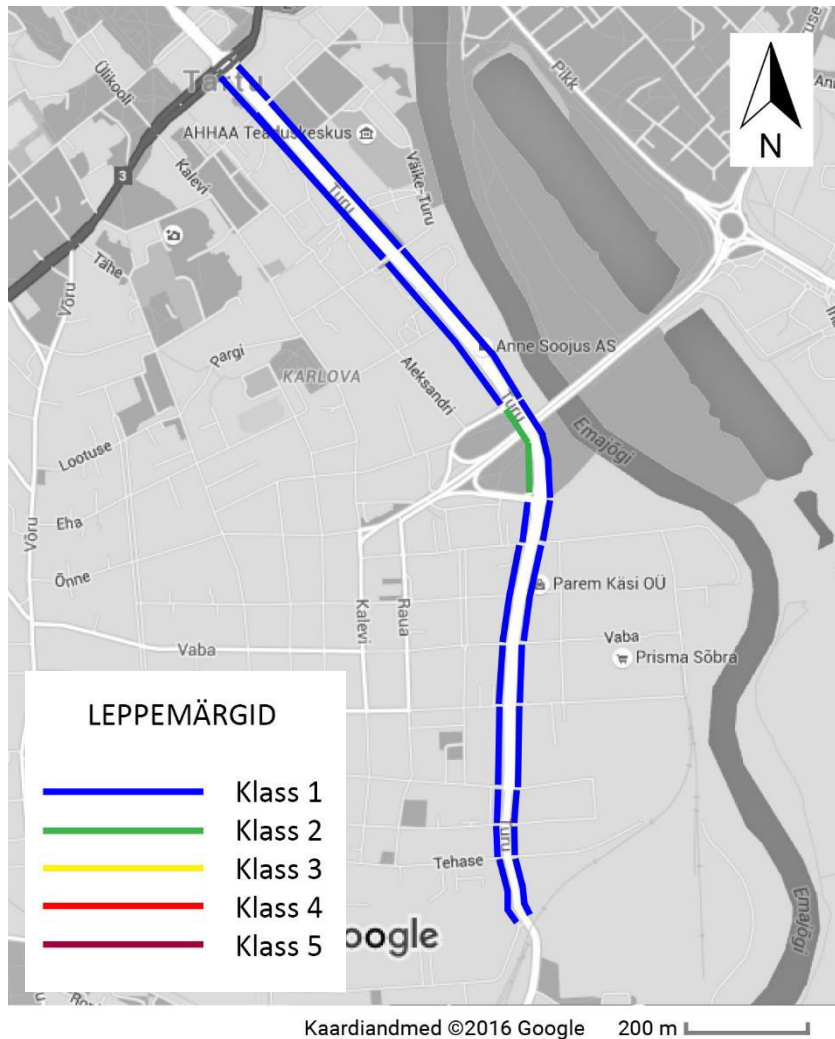
Tänavavahe (IP-lõepoolne: JE-iðest eemal)	Lõik	%	Klass
Riia - Soola JP	1	83	1
Riia - Soola JE	2	100	1
Soola - Väike-Turu JP	3	100	1
Soola - Aida JE	4	100	1
Väike-Turu - Jõe JP	5	100	1
Aida - Jõe JE	6	100	1
Jõe - Silla pealesõit JP	7	100	1
Jõe - Silla pealesõit JE	8	80	2
Silla pealesõit - Rebase JP	9	100	1
Silla pealesõit - Rebase JE	10	100	1
Rebase - Vaba JP	11	100	1
Rebase - Vaba JE	12	100	1
Vaba - Sõbra JP	13	100	1
Vaba - Sõbra JE	14	100	1
Sõbra - Saekoja JP	15	100	1
Sõbra - Saekoja JE	16	100	1
Saekoja - Purde JP	17	100	1
Saekoja - Purde JE	18	100	1
Purde - Tehase JP	19	100	1
Purde - Tehase JE	20	100	1
Tehase - Teguri JP	21	100	1
Tehase - Teguri JE	22	100	1



Joonis 19. Turu tänava tänavalõikude jaotus klassidesse: mootorsõidukid

Joonis 19 näitab, et kõrgeima 1. klassi kategooriasse paigutub kokku 21 lõiku. 2. klassi kategooriasse paigutub üks lõik. Kolmanda, neljanda ja viienda klassi kategooriates pole ühtegi lõiku.

Jooniselt 20 on näha, et pea kogu Turu tänava ulatuses kuuluvad kõik tänavalõigud 1. klassi kategooriasse. Üks 2. klassi kategoorias olev lõik asub Sõpruse silla juures.



Joonis 20. Turu tänava mootorsõidukite kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

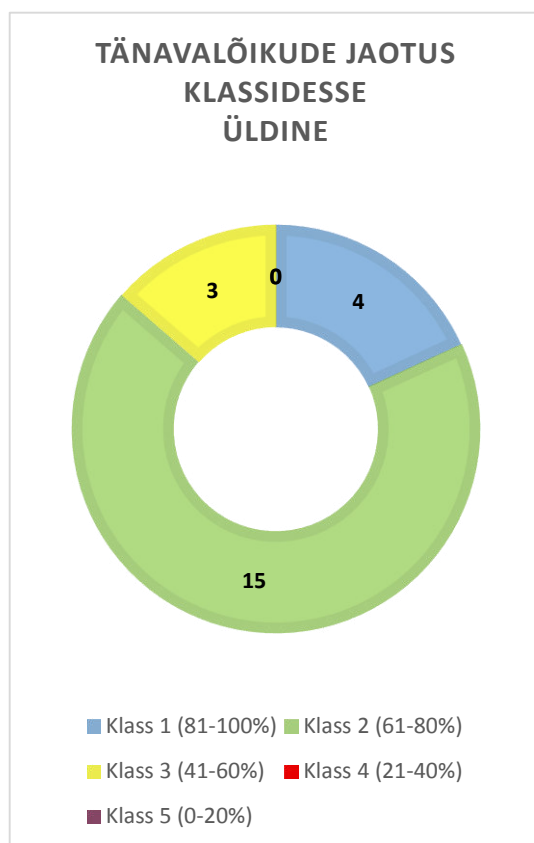


### 5.3.5 Koondtulemus

Tabelis 11 on välja toodud Turu tänava üldine *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Tänavalõigul 2 on *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud. Lisaks on kriteeriumid suures ulatuses täidetud lõikudel 1, 3 ja 6, vastavalt 83%, 87% ning 85%. Kõige vähem kriteeriume, 47% ulatuses on täidetud lõigul 21, mis paigutab selle lõigu 3. klassi kategooriasse.

Tabel 11. Üldine *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

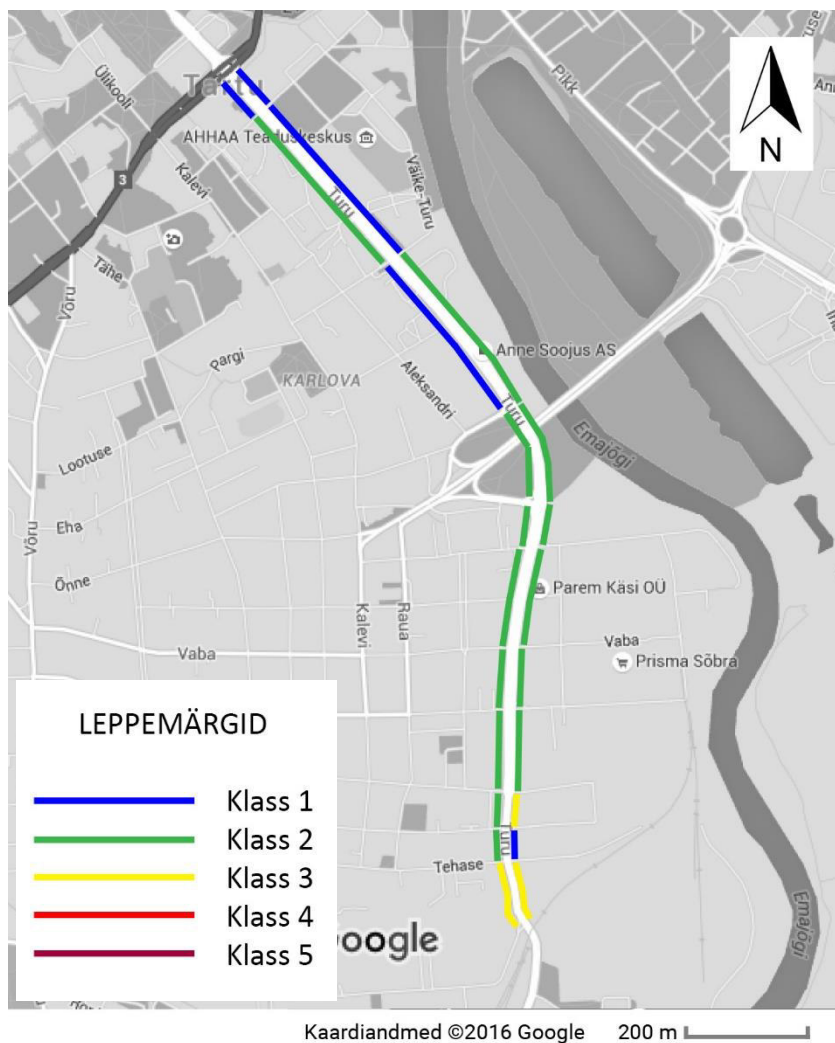
<b>Tänavavahe</b> (JP-Jõepoolne; JE-jõest eemal)	<b>Lõik</b>	<b>%</b>	<b>Klass</b>
Riia - Soola JP	1	83	1
Riia - Soola JE	2	100	1
Soola - Väike-Turu JP	3	87	1
Soola - Aida JE	4	79	2
Väike-Turu - Jõe JP	5	66	2
Aida - Jõe JE	6	85	1
Jõe - Silla pealesõit JP	7	80	2
Jõe - Silla pealesõit JE	8	69	2
Silla pealesõit - Rebase JP	9	61	2
Silla pealesõit - Rebase JE	10	70	2
Rebase - Vaba JP	11	69	2
Rebase - Vaba JE	12	74	2
Vaba - Sõbra JP	13	74	2
Vaba - Sõbra JE	14	73	2
Sõbra - Saekoja JP	15	73	2
Sõbra - Saekoja JE	16	78	2
Saekoja - Purde JP	17	59	3
Saekoja - Purde JE	18	66	2
Purde - Tehase JP	19	66	2
Purde - Tehase JE	20	73	2
Tehase - Teguri JP	21	47	3
Tehase - Teguri JE	22	60	3



Joonis 21. Turu tänava tänavalõikude jaotus klassidesse: koondtulemus

Joonis 21 näitab, et kõrgeimasse 1. klassi kategooriasse paigutub kokku neli lõiku. Enim lõike on teise klassi kategoorias – 15 lõiku. 3. klassi kategoorias on kolm lõiku. Kategooriates 4 ja 5 pole ühtegi lõiku.

Jooniselt 21 on näha, et enamik 1. klassi kategooriasse kuuluvaid lõike asuvad Turu tänava kesklinnapoolses osas. Samas kõik 3. kategooria lõigud asuvad Turu tänava Ropka tööstusrajooni linnaosa poolses osas. Valdav osa Turu tänavast kuulub 2. klassi kategooriasse.



Joonis 22. Turu tänava koondtulemuse skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

## 5.4 Kalda tee

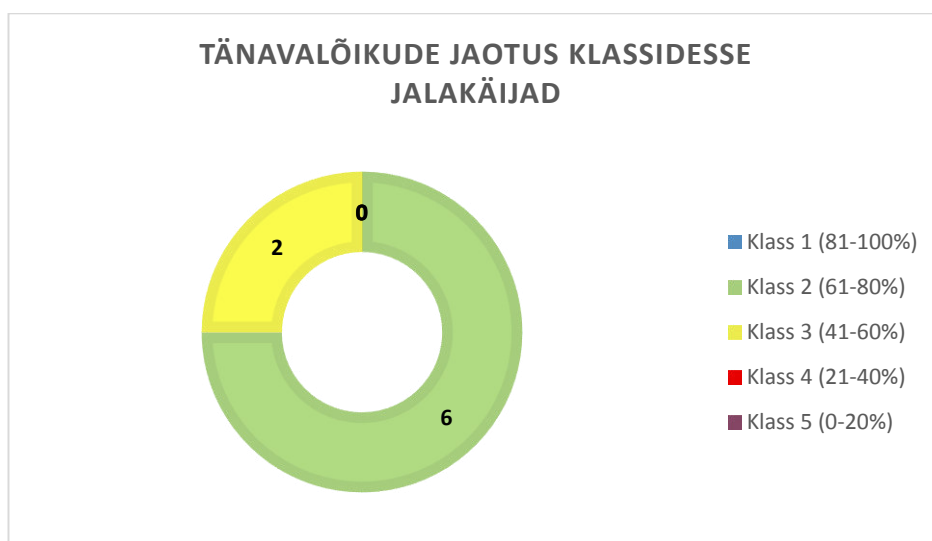
### 5.4.1 Jalakäijad

Tabelis 12 on välja toodud Kalda tee jalakäijate *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Kalda teel pole ühelgi lõigul *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud. Kõige rohkem on kriteeriumid täidetud 76% ulatuses lõigul 2, mis paigutub selle tulemusega 2. klassi kategooriasse. Kõige vähem on kriteeriumid täidetud 55% ulatuses lõigul 6, mis paigutub sellega 3. klassi kategooriasse.

Tabel 12. Jalakäijate *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

Tänavavahe (JP-Jõepoolne; JE-jõest eemal)	Lõik	%	Klass
Sõpruse sild - Ihaste tee JP	1	71	2
Sõpruse pst - Ihaste tee JE	2	76	2
Ihaste tee - Luha JP	3	64	2
Ihaste tee - Luha JE	4	74	2
Luha - Kaunase pst JP	5	67	2
Luha - Kaunase pst JE	6	55	3
Kaunase pst - Mõisavahe JP	7	67	2
Kaunase pst - Mõisavahe JE	8	57	3

Joonis 23 näitab, et valdav osa tänavalõikudest, kokku kuus lõiku, on 2. klassi kategoorias. Kaks lõiku kuulub 3. klassi kategooriasse. Esimese, neljanda ja viienda klassi kategoorias pole ühtegi lõiku.



Joonis 23. Kalda tee tänavalõikude jaotus klassidesse: jalakäijad

Jooniselt 24 on näha, et kõik Kalda tee jõepoolsel küljel asuvad lõigud kuuluvad 2. klassi kategooriasse. 3. klassi kategooriasse kuuluvad lõigud asuvad Kalda tee idapoolses osas jõest eemal oleval küljel.



Joonis 24. Kalda tee jalakäijate kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

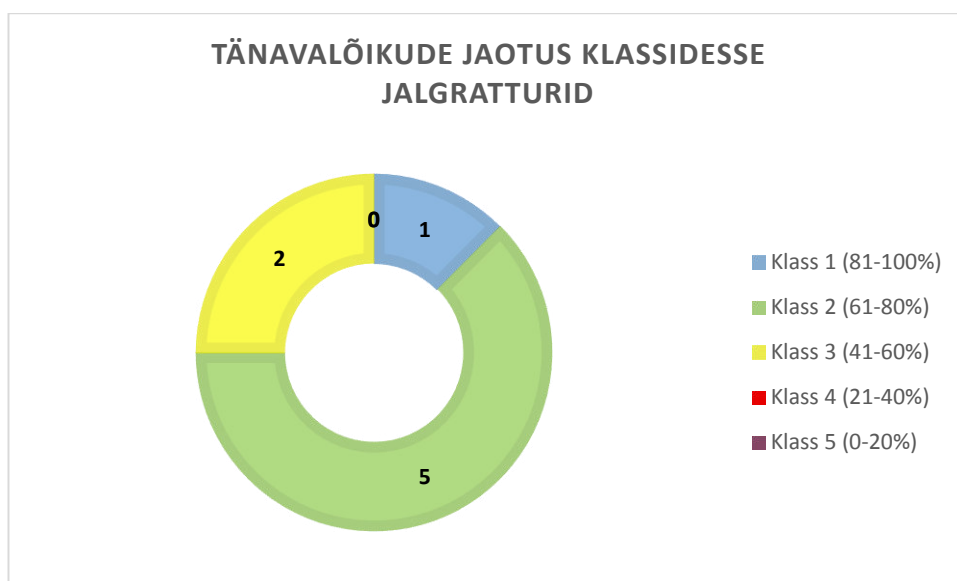
## 5.4.2 Jalgratturid

Tabelis 13 on välja toodud Kalda tee jalgratturite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Kalda teel pole ühelgi lõigul *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud. Kõige rohkem on kriteeriumid täidetud 81% ulatuses lõigul 4, mis paigutub selle tulemusega 1. klassi kategooriasse. Kõige vähem on kriteeriumid täidetud 55% ulatuses lõikudel 6 ja 8, millega nad paigutuvad 3. klassi kategooriasse.

Tabel 13. Jalgratturite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

Tänavavahe (JP-Jõepoolne; JE-jõest eemal)	Lõik	%	Klass
Sõpruse sild - Ihaste tee JP	1	76	2
Sõpruse pst - Ihaste tee JE	2	79	2
Ihaste tee - Luha JP	3	75	2
Ihaste tee - Luha JE	4	81	1
Luha - Kaunase pst JP	5	72	2
Luha - Kaunase pst JE	6	55	3
Kaunase pst - Mõisavahe JP	7	68	2
Kaunase pst - Mõisavahe JE	8	55	3

Joonis 25 näitab, et valdav osa tänavalõikudest, kokku viis lõiku, on 2. klassi kategoorias. Üks lõik kuulub 1. klassi kategooriasse. Kaks lõiku kuulub 3. klassi kategooriasse. Neljanda ja viienda klassi kategoorias pole ühtegi lõiku.



Joonis 25. Kalda tee tänavalõikude jaotus klassidesse: jalgratturid

Joonisel 26 on näha, et kõik 2. klassi kategooriasse kuuluvad lõigud asuvad Kalda tee jõepoolsel küljel. 3. kategooriasse kuuluvad lõigud asuvad Kalda tee idapoolses osas. 1. Klassi kategooriasse kuuluv lõik asub Kalda tee jõest eemal oleval poolel läänepoolses osas.



Joonis 26. Kalda tee jalgratturite kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

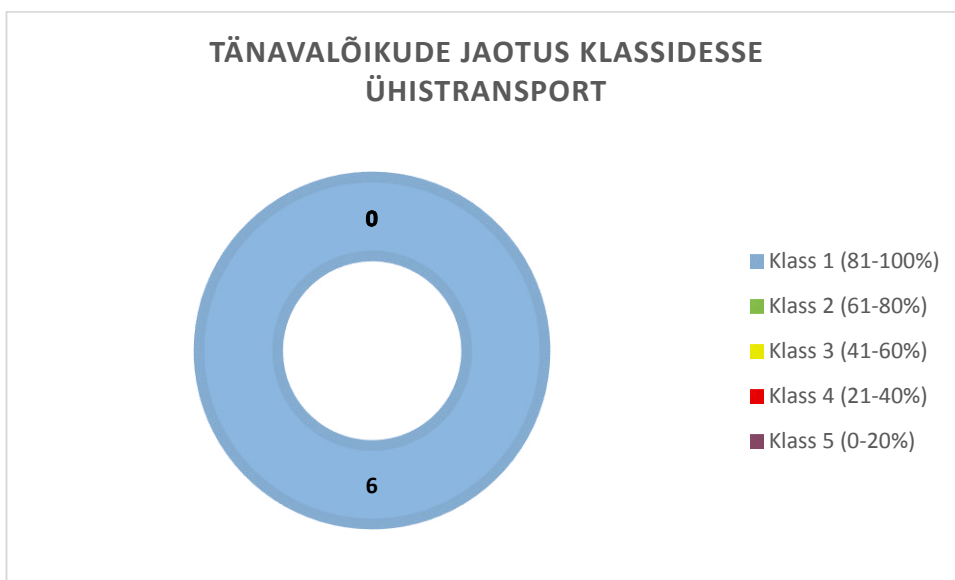
### 5.4.3 Ühistransport

Tabelis 14 on välja toodud Kalda tee ühistranspordi *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Kalda teel on kõigil hinnatud lõikudel *Complete Streets* kriteeriumid 100% ulatuses täidetud. Lõigud 3 ja 4 on jäetud hindamata bussipeatuste puudumise tõttu.

Tabel 14. Ühistranspordi *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

<b>Tänavavahe</b> (JP-Jõe poolne; JE-jõest eemal)	<b>Lõik</b>	<b>%</b>	<b>Klass</b>
Sõpruse sild - Ihaste tee JP	1	100	1
Sõpruse pst - Ihaste tee JE	2	100	1
Ihaste tee - Luha JP	3	-	-
Ihaste tee - Luha JE	4	-	-
Luha - Kaunase pst JP	5	100	1
Luha - Kaunase pst JE	6	100	1
Kaunase pst - Mõisavahe JP	7	100	1
Kaunase pst - Mõisavahe JE	8	100	1

Joonis 27 näitab, et kõik 6 tänavalõiku on 1. klassi kategoorias. Teise, kolmanda, neljanda ja viienda klassi kategoorias pole ühtegi lõiku.



Joonis 27. Kalda tee tänavalõikude jaotus klassidesse: ühistransport

Joonisel 28 on näha, et kõik tänavalõigud kuuluvad 1. klassi kategooriasse. Samuti on näha, et Ihaste tee ja Luha tänava vahel bussipeatused puuduvad.



Joonis 28. Kalda tee ühistranspordi kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)



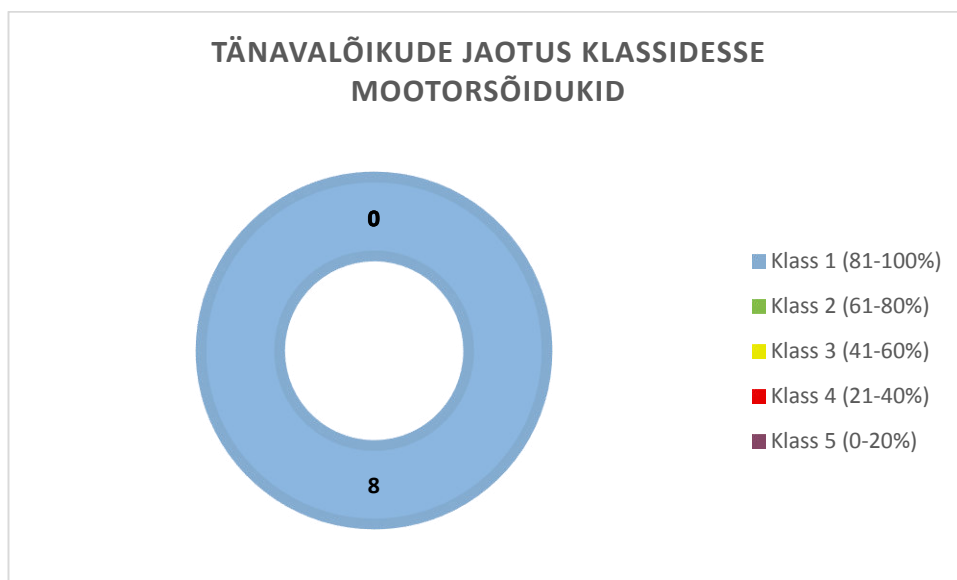
#### 5.4.4 Mootorsõidukid

Tabelis 15 on välja toodud Kalda tee mootorsõidukite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Kalda teel on enamikul hinnatud lõikudest *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud. Kõige vähem kriteeriume, 86% ulatuses on täidetud lõigul 1.

Tabel 15. Mootorsõidukite *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

<b>Tänavavahe</b> (JP-Jõe poolne; JE-jõest eemal)	<b>Lõik</b>	<b>%</b>	<b>Klass</b>
Sõpruse sild - Ihaste tee JP	1	86	1
Sõpruse pst - Ihaste tee JE	2	100	1
Ihaste tee - Luha JP	3	100	1
Ihaste tee - Luha JE	4	100	1
Luha - Kaunase pst JP	5	100	1
Luha - Kaunase pst JE	6	100	1
Kaunase pst - Mõisavahe JP	7	100	1
Kaunase pst - Mõisavahe JE	8	100	1

Joonis 29 näitab, et kõik 8 tänavalõiku on 1. klassi kategoorias. Teise, kolmanda, neljanda ja viienda klassi kategoorias pole ühtegi lõiku.



Joonis 29. Kalda tee tänavalõikude jaotus klassidesse: mootorsõidukid

Joonisel 30 on näha, et kõik tänavalõigud kogu Kalda tee ulatuses kuuluvad 1. klassi kategooriasse.



Joonis 30. Kalda tee mootorsõidukite kategooria tulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

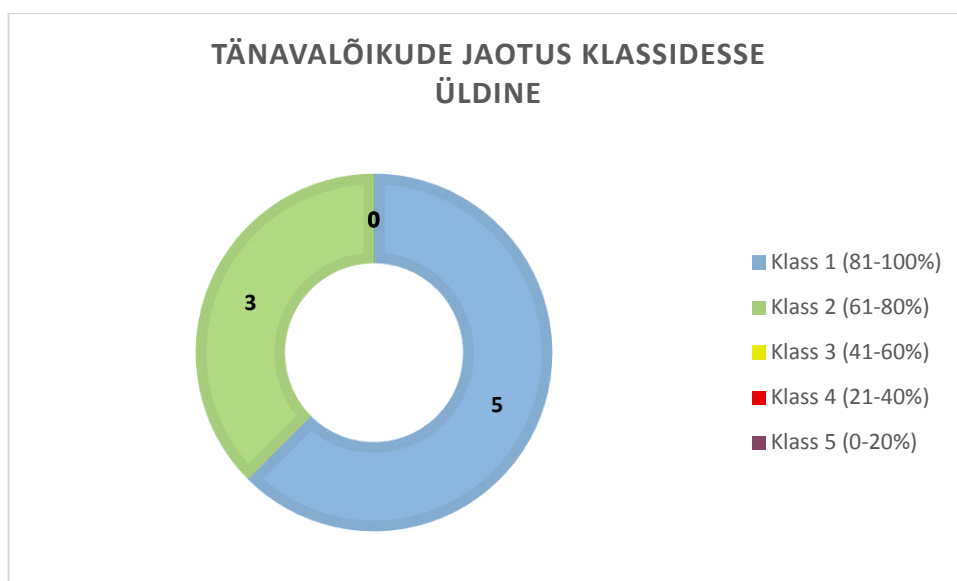
#### 5.4.5 Koondtulemus

Tabelis 16 on välja toodud Kalda tee üldine *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning iga lõigu paigutus vastavasse klassi. Kalda teel pole ühelgi lõigul *Complete Streets* kriteeriumid täielikult täidetud. Kõige rohkem on kriteeriumid täidetud 89% ulatuses lõigul 2, mis paigutub selle tulemusega 1. klassi kategooriasse. Kõige vähem on kriteeriumid täidetud 77% ulatuses lõigul 6, millega see paigutub 2. klassi kategooriasse.

Tabel 16. Üldine *Complete Streets* protsentuaalne kriteeriumide täitmine lõikude kaupa ning paigutus vastavasse klassi

<b>Tänavavahe</b> (JP-Jõepoolne; JE-jõdest eemal)	<b>Lõik</b>	<b>%</b>	<b>Klass</b>
Sõpruse sild - Ihaste tee JP	1	83	1
Sõpruse pst - Ihaste tee JE	2	89	1
Ihaste tee - Luha JP	3	80	2
Ihaste tee - Luha JE	4	85	1
Luha - Kaunase pst JP	5	85	1
Luha - Kaunase pst JE	6	77	2
Kaunase pst - Mõisavahe JP	7	84	1
Kaunase pst - Mõisavahe JE	8	78	2

Joonis 31 näitab, et valdav osa tänavalõikudest, kokku viis lõiku, on 1. klassi kategoorias. Kolm lõiku kuulub 2. klassi kategooriasse. Kolmanda, neljanda ja viienda klassi kategoorias pole ühtegi lõiku.



Joonis 31. Kalda tee tänavalõikude jaotus klassidesse: koondtulemus

Joonisel 32 on näha, et valdav osa Kalda tee 1. klassi kategooriasse kuuluvatest lõikudest asub tänava jõepoolisel küljel. Kaks 2. klassi kategooriasse kuuluvast lõigust asub tänava jõest eemal oleval küljel, samas üks 2. klassi kategooriasse kuuluvatest lõikudest asub tänava jõepoolisel küljel.



Joonis 32. Kalda tee koondtulemuste skemaatiline ülevaade (aluskaart: Google Maps)

## 6 ARUTELU

### 6.1 Metoodika

Nii Eestis, Ameerika Ühendriikides kui ka mujal maailmas on autode kasutus viimastel aastakümnetel kõvasti suurenenud (Gehl, 2010; Statistikaamet, 2015). Transpordiplaneerimisel on olnud esikohal mootorsõidukitele orienteeritud tingimuste loomine, samal ajal pöörates liialt vähe tähelepanu teistele liiklejatele. (Seskin & McCann, 2012, lk 6). Seevastu on *Complete Streets* põhimõtte kõigile võrdselt mugavate ja ohutute tänavate loomine. (Smart Growth America, Welcome to the National Complete Streets Coalition, kuupäev puudub) Käesoleva töö eesmärk oli hinnata *Complete Streets* põhimõtetele vastavalt vajalike parameetrite olemasolu kolmel Tartu tänaval, mille tulemusena saab anda hinnangu, kui head need tänavad erinevatele liiklejagruppidele ning üldiselt kokku on.

Kuigi algselt oli kavas kasutada ainult ühte, MSU uurimustöös kasutatud metoodikat, selgus hindamise käigus, et sellel on mitmeid puudujääke, mistõttu tuli seda kohandada. Pärast metoodika täiendamist muutus hindamine ning hindamistulemuste analüüsimine lihtsamaks, kuid sellegipoolest esinevad kasutatud metoodikas nõrgad küljed, mis seavad piiranguid töö tulemustele. Üheks neist on jalgratturite teolude hindamine olukorras, kus pole jalgrattateed. Jalgrattatee puudumisel jäeti jalgrattateega seotud parameetrid hindamata, sealhulgas tee ületamisega seotud seksioon. Küll aga hinnati parameetreid, mis ei ole otseselt jalgrattatee olemasoluga seotud.

Näiteks jalgratta parklate olemasolu oli võimalik hinnata sõltumata jalgrattatee olemasolust, sest jalgrattaga on lubatud sõita ka sõiduteel, mistõttu on jalgrattaga ligipääs erinevatele kohtadele ikkagi olemas. Autode madal kiiruse piirang jääb samuti sõltumata jalgrattatee olemasolust jalgrattureid turvalisuse aspektist mõjutama. Tänav ja hoone vahel parkla puudumise vajalikkus on seotud eelkõige inimese turvalise pääsemisega hoonesse, kus ta ei pea ületama mootorsõidukite poolt kasutatavaid parklaid. Ka jalgrattaparklad asuvad valdavalt hoonete sissepääsude juures, mistõttu on hea, kui ei ole vajadust enne jalgrattaga läbi parkla sõita. Kaitse ilmastiku eest on ka vaatamata jalgrattatee puudumisele endiselt vajalik parameeter, sest halbade ilmastikuolude korral saab ka jalgrattur muutuda jalakäijaks ning varju

otsida. Haljastus jääb samuti ümbritseva keskkonna osaks vaatamata sellele, kas jalgrattur liigub sõiduteel või jalgrattateel.

Mõned tänavalõigud, kus jalgrattateed üldse puudusid, kuid eksisteerisid teised hinnatavad parameetrid (nt haljastus, autode madal kiiruse piirang), said seetõttu kõrged hindamistulemused. Enim kajastub see probleem Turu tänava lõigul nr. 15, Sõbra ja Saekoja tänavate vahelisel osal, jõepoolsel küljel. Vaatamata jalgrattateede puudumisele sai selle lõigu jalgratturite kategooria tulemuseks 67%, millega kuulub tee 2. klassi, ehk paremuselt teisse kategooriasse.

Käesoleva töö metoodika on tehniline ning süstemaatiline tänavate hindamine, mis käsitleb eelkõige tänavate füüsilisi omadusi. See võimaldab välja tuua tänaval olevad probleemsed alad ning hinnata tänavate üldist seisukorda lähtudes kõigi liikumisviiside vajadustest. Oluline on rõhutada, et hindamine on läbi viidud lähtudes kindlatest ettemääratud parameetritest, kuid alati ei olnud võimalik arvestada tänava mitte füüsilisi aspekte. Antud metoodikaga ei loendatud näiteks tänavate kasutajate arvu ega võetud arvesse teelõigu liiklusõnnetuste statistikat. Samuti on selle metoodika idee pakkuda välja universaalset hindamist ning seetõttu see ei käsitle kohapõhiseid väärtusi. Seetõttu on pärast käesolevas töös rakendatud metoodikaga hindamist vaja kõik probleemseks osutunud kohad eraldiseisvalt ja kontekstist lähtuvalt üle vaadata. Näiteks üheks parameetriks, mida on igal lõigul hinnatud, on fooride olemasolu, kuid ometi ei pruugi need igal pool vajalikud olla. Kui mingil teelõigul foorid puuduvad, siis on hindamistulemuste näol sellele tähelepanu pööratud, kuid fooride vajalikkust tuleb kontrollida vastavalt laiemale kontekstile.

## **6.2 Vabaduse puiestee**

Vabaduse puiestee on lähtuvalt *Complete Streets* kontseptsioonist üpris hea tänav (valdavalt 1. klassi kategoorias). Seejuures hindamistulemused näitavad, et antud tänaval on väga head tingimused autoga liiklemiseks, samuti on ühistranspordi peatused heas seisukorras. Ka jalgrattaga liiklemiseks on tänaval head tingimused, välja arvatud ühel lõigul, kus puudub jalgrattatee. Hindamistulemuste põhjal on Vabaduse puiestee kõige probleemsem jalakäijatele, kus mitte ükski lõik ei saanud kõrgeimat klassifikatsiooni, kuigi antud kohas oleks võinud seda oodata. Sellel on mitmeid põhjendusi.

Tänaval on palju kohti, kus äärekivid pole alla lastud tee tasemele. See mõjutab eelkõige ratastoolis inimesi, kellele pole loodud mugavaid ja ohutuid tingimusi. Lisaks arvestades, et kõnniteed on tihti koos jalgrattateedega, segavad äärekivid ka jalgrattaga sõitjaid (Boston Transportation Department, 2013, lk 160). Näiteks Raekoja platsi ja Riia maantee vahel on väga hea kergliiklustee (Foto 9), kuid Kaubamaja parkla sissesõidul olev kõrge äärekivi takistab ühtlast liikumist. Lisaks pole Vabaduse puiesteel mitte ühtegi kohta, kus teeületuskoha ette oleksid paigutatud nägemispuuetega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised. Teekattemärgised aitavad tajuda eesolevat ületuskohta (Federal Highway Administration, 2015). Selle probleemi olulisust tõstab esile eriti asjaolu, et Vabaduse puiestee ja Laia tänava nurgal paikneb nägemispuudega lastele mõeldud kool. See-eest on Vabaduse puiesteel pea kõik ülekäigurajad foorjuhitavad ning valdavalt on foorid audiosignaaliga, mis aitavad nägemispuudega inimestel foori signaalist aru saada (Boston Transportation Department, 2013, lk 193). Lisaks audiosignaalile on Raekoja platsi ja Kaarsilla vahelisel alal oleval fooril ka taimer (Foto 10). Selline lahendus ennetab suures osas tee ületamist punase fooritule ajal (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 111).



Foto 9. Kergliiklustee Vabaduse puiesteel (allikas: autori erakogu)



Foto 10. Taimeriga foor vabaduse puiesteel (allikas: autori erakogu)

Lisaks peaksid tänava ületamise võimalused olema kõigis loogilistes kohtades, kas siis ülekäiguraja või ületuskoha näol (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 110). Vabaduse puiesteel puudub jõepoolsel osal asuval kergliiklusteel igasugune otseühendus Munga ja Gildi tänavatega. Selleks, et ohutult teed ületada, peab kergliikleja kasutama kas Laia tänava ristmikku või Raekoja platsi juures asuvat ülekäigurada. Kuna aga need ülekäigurajad paiknevad liiga kaugel, teevad inimesed tee ületamiseks riskantseid otsuseid.

Vabaduse puiesteel on probleeme kõnniteel ja kergliiklusteel üksikute takistuste esinemisega (Foto 11). See probleem on kindlasti seotud ka asjaoluga, et valdavas osas tänavast puudub puhverala kõnnitee/kergliiklustee ja sõidutee vahel. Just puhverala funktsiooniks on lisaks ohutusele olla see koht, kuhu on paigutatud erinevad väikevormid, valgustus- ja liiklusmärkide postid ja muud objektid, mis segavad jalakäijate ja jalgratturite liiklemist (Boston Transportation Department, 2013, lk 21; Chicago Department of Transportation, 2013, lk 90; New York City Department of Transportation, 2015, lk 72)



Foto 11. Valgustuspostid kõnniteel ja haridusministeeriumi hoone (allikas: autori erakogu)



Foto 12. Pargi ääres asuv kergliiklustee (allikas: autori erakogu)

Vabaduse puiesteel puuduvad valdavalt ka puhveralad kõnnitee ja hoonete vahel. Kuigi valdav osa Vabaduse puiesteest on ääristatud parkidega ning seal pole puhverala vajalik (Federal Highway Administration, 2015), paiknevad mõned tänaval olevad hooned liialt kõnnitee/kergliiklustee ääres. Kuna antud hoonetel puuduvad otseselt kõnnitee/kergliiklustee poole avanevad uksed või aknad, samuti puuduvad väljaulatuvad elemendid, ei ole need takistuseks (Chicago Department of Transportation, 2013, lk 90). Kuigi seda ei saa lihtsalt muuta, tasub siiski mainimist, et probleemiks on hoonete igav olemus, eriti esimese korruse osas (Adams, et al., 2009, lk 45). Kui näiteks nägemispuudega inimeste kooli hoone on veel huvitava faassaadiga, siis sellele järgnev müür on üksluine, ning tänava suhtes visuaalselt suletud. Haridusministeeriumi hoone on aga nii suurte proportsioonidega, et tänaval kõndiv inimene isegi ei ulatu selle esimese korruse akendeni (Foto 11). Samamoodi on tänavale suletud Kaubamaja hoone fassaad. Sellised üksluised aiad ning hooned,



mis pole tänavale avatud, loovad visuaalselt igava ja ebameeldiva ruumi (Gehl, 2010, lk 77).

Seevastu Vabaduse puiestee need alad, kus asuvad pargid ja on haljastust, on esteetilised ning inimestele meeldivad (Federal Highway Administration, 2015) (Jacobs A. B., 1993, lk 293). Tänu tänava ääres asuvatele parkidele on Vabaduse puiesteel väga palju haljastust (Foto 12). Samuti on rohkelt haljastust ka neis tänava osades, kus parke pole. Kuigi Vabaduse puiesteel kõnnitee/kergliiklustee ääres otseselt kuskil istumisvõimalusi pole, siis tänu parkidele ning promenaadile, on seal mitmeid pinke. Pinkide olemasolu annab tänaval liiklejatele puhkamise võimalusi, kuid loob ka parema sotsialiseerumise keskkonna (Jacobs A. B., 1993, lk 300).

Et tänavaruum oleks inimsõbralikum ja ohutum, peab see olema valgustatud. (Federal Highway Administration, 2015) Vabaduse puiestee Raekoja platsi ja Riia maantee vahelises osas on sõidutee korralikult mõlemalt poolt teed valgustatud. Samuti on eraldi valgustus olemas ka kergliiklusteel. Seejuures on kergliiklustee valgustatud samasuguste kõrgete valgustuspostidega nagu sõiduteegi (Foto 14), küll aga soovitatakse kõnni- ja kergliiklusteedele paigaldada inimõõtmelisi valgusteid (Complete Streets Steering Committee, 2010, lk 41; North Carolina Department of Transportation, 2012, lk 44). Vabaduse puiesteel paiknevad sellised valgustid Raekoja platsi ning Poe tänava vahel (Foto 13), samuti promenaadil ning Laia tänava ja Kaarsilla vahel olevas pargis. Vabaduse puiestee Raekoja platsi ja Laia tänava lõigul on mõlemal pool teed ainult sõidutee valgustus, ning seegi ainult ühepoolne olles pooles ulatuses ühel pool teed ja pooles ulatuses teisel pool teed. Kui selline lahendus suudab valgustada sõidutee osa ära, siis kõnniteele/kergliiklusteele teisel poole teed asetsevast valgustist valgus hästi ei jõua. Seda veel eriti siis, kui kergliiklustee ääres on puude võrad.



Foto 13. Inimmõõtmeline valgustus (allikas: autori erakogu)



Foto 14. Kõrged valgustid (allikas: autori erakogu)

Lähtuvalt *Complete Streets* kontseptsioonist, hindamistulemustest ning tänava turvalisuse, funktsiooni ning esteetika seisukohtadest on välja toodud soovitusel tänavaruumi parandamiseks. Kuna mitmed parameetrid kuuluvad mitme eesmärgi alla, nt elemendid, mis lisavad turvalisust võivad olla ka esteetilised, aga on olulised ka funktsioonilt, nt valgustus, ei ole soovitusel konkreetselt lahterdatud. Samuti ei ole toodud soovitusel nimekiri prioriteetide järjekorras, sest igal liiklejagrupil on omad prioriteetidid. Soovitusi tuleb vaadelda vastavalt kontekstile ning tänavaruumi parandamise võimalustele. Vabaduse puiesteele esitatud soovitusel on järgmised:

- Äärekivid lasta alla sõidutee tasemele ning lisada reljeefsed teekattemärgised
- Lisada Laia tänava ja Raekoja platsi jõest eemal asuvale lõigule jalgrattatee
- Lisada ülekäigurajad üle Vabaduse puiestee Gildi ja Munga tänava suunas
- Paigaldada kõigile fooridele audiosignaalid
- Paigaldada tänava äärde pinke
- Lisada tänava äärde inimõõtmeline valgustus lõikudele, kus tänavavalgustus puudub

### 6.3 Turu tänav

Turu tänav on lähtuvalt *Complete Streets* kontseptsioonist pigem heas seisukorras tänav (valdavalt 2. klassi kategoorias) Seejuures hindamistulemused näitavad, et antud tänaval on väga head tingimused autoga liiklemiseks, mis on ka mõistetav, sest tegemist on autoliiklusele orienteeritud põhitänavaga. Samuti on ühistranspordi peatused valdavalt heas seisukorras. Jalgrattaga liiklemiseks on tänaval keskmised

tingimused, kuigi eksisteerib palju lõike, kus puudub jalgrattatee. Ka Turu tänava jalakäijate tingimused on pigem keskmised. Nendel tulemustel on mitmeid põhjendusi.

Kõnniteel peab teekate olema hea kogu tänava ulatuses (Gehl, 2010), Turu tänaval hindamine aga näitab, et mida kaugemal kesklinnast, seda halvemaks teekate muutub (Foto 15). Kuigi jalgrattateed peaksid olema linnaruumis pidevad (Boston Transportation Department, 2013, lk 127), siis Turu tänaval kesklinnast tulles lõpeb jõepoolsel teepoolel jalgrattatee ära alates Väike-Turu tänavast, ning jõest eemal asuval teepoolel alates Tehase tänavast. Samuti on Turu tänaval puudulikud alla lastud äärekivid (Foto 15). Paljudel ristmikel ja sissesõitudel on äärekivid alla lastud korralikult sõidutee tasemele, kuid paljudes kohtades on äärekivid võrreldes sõiduteega ikkagi liiga kõrged. Selle tulemusena on raskendatud eelkõige ratastoolis inimeste ja lapsevankriga inimeste liikumine (Boston Transportation Department, 2013, lk 160; San Francisco Planning Department, 2010, lk 121). Samuti esines tänaval olukordi, kus olid liiga järsud kalded, mistõttu isegi madala äärekivi korral on need liiklejatele takistuseks. Liiga järsul kaldel võib näiteks kaduda kontroll ratastooli üle (Federal Highway Administration, 2015). Enamikel ristmikel on puudu ka nägemispuudega inimestele vajalikud teekattemärgised, mis on vajalikud teeületuskoha tajumiseks (Federal Highway Administration, 2015). Küll aga võib ühe hea näitena tuua Turu tänava ületuskohta Sõpruse sillale pealesõidu juures, kus jõepoolsel tänavaosal on kaasava eelarve raames rajatud korralik kaldtee, kus äärekivi on sõiduteega samal tasandil ning on olemas reljeefne teekattemärgistus (Foto 16).



Foto 15. Halb teekatte kvaliteet ja kõrged äärekivid (allikas: autori erakogu)



Foto 16. Kaasava eelarve raames rajatud üleminek sõiduteele (allikas: autori erakogu)

Turu tänaval puuduvad kogu ulatuses taimeriga foorid. Selline lahendus näitab jalakäijatele, kui kaua on vaja veel teeületust lubavat foorituld oodata, või kui kaua on tee ületamiseks aega (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 111). Autori arvates võiks taimeriga foor paikneda Tasku keskuse ees, kus kaubanduskeskuse tõttu on tihe jalakäijate kasutus. Kui paljudel ristmikel on foorinupud eelkõige seostatud audiosignaali (Boston Transportation Department, 2013, lk 193), siis Jõe ja Sõbra tänava ristmikul paiknevad sellised foorid, kus jalakäijatele Turu tänava ületamiseks on tarvis vajutada roheline fooritule süttimiseks nuppu.

Turu tänaval on palju ristumisi väiksemate kitsaste tänavatega, kus puuduvad ülekäigurajad. Ka NACTO linnatänavate kujundamise juhendi järgi pole ülekäigurajad vajalikud tänavatel, mis pole laiad, mida kasutab vähe autosid ning kus on madal kiiruse piirang (alla 30 km/h). Sellegipoolest tuleb alati lähtuda olemasolevast olukorrast. (Urban Street Design Guide, 2013, lk 110) Kuigi võib eeldada, et neil tänavatel on väike liiklus, ei käsitleta antud töös tänavate hindamisel liiklustihedusega seotud andmeid, siis kõik tänavad, kus ülekäigurada puudub, kaasa arvatud väikesed tänavad, said vähem punkte. Seevastu on Turu tänaval kaks ületuskohta, kus peaksid olema ületusrajad. Esimene neist on tee Sõpruse silla pealesõidule (Foto 17), kus jalakäijad peavad ületama küll ainult kaks sõidurada, kuid selles alas on kiiruse piirang üle 30 km/h. Samuti võib eeldada, et lai tee, mis viib ühele Tartu viiest autoga sõidetavast sillast, on autode poolt tihedalt kasutuses. Teine koht, kus peaks olema ülekäigurada, on Rebase tänav (Foto 18). Rebase tänaval on kaks sõidurada ning kaks pööramisrada, kuid puuduvad ohutussaared, mis teeb tee ületuskoha väga laiaks. NACTO juhendi kohaselt peab kohtades, kus tee on laiem kui kaks sõidurada, olema ülekäigurada (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 110). Lisaks on Rebase tänava ristmikul jõepoolsel küljel üle Turu tänava poolik teeületuskoht, kus on olemas ka ohutussaared, kuid see lõpeb sõidutee keskel ära ning jõest eemal oleval küljel ületusrajale jätku pole. Kuna tegemist on nii laia ületusega ja Turu tänaval on kiiruse piirang 50 km/h, peaks seal olema ülekäigurada. Lisaks puuduvad paljudel ristumistel väikeste tänavatega teeületamise võimalused üle Turu tänava.



Foto 17. Silla pealesõidu teeületuskoht  
(allikas: autori erakogu)



Foto 18. Rebase tänava teeületuskoht  
(allikas: autori erakogu)

Sarnaselt Vabaduse puiesteele puudub Turu tänaval valdavas osas eraldi kergliiklustee/kõnnitee valgustus. Riia mnt ja Sadama tänava vahel on küll kergliiklusteele suunatud eraldi valgustid, kuid tegemist on kõrgete valgustitega. Parema tänavaruumi loomiseks peaksid aga valgustid olema inimhõõtmelised (Complete Streets Steering Committee, 2010, lk 41). Nendes Turu tänava osades, kus valgustid paiknevad kõnnitee/kergliiklustee taga, on kõnniteed/kergliiklusteed hästi valgustatud. Neil lõikudel, kus valgustid on kõnnitee/kergliiklustee ja sõidutee vahelisel puhveralal (Foto 19), oleneb kõnnitee/kergliiklustee langeva valguse hulk puhverala laiusel. Kuigi see ei ole parim lahendus, on enamik juhtudel ka sõidutee valgustitest tulenev valgus piisav, et kõnniteed oleksid valgustatud.

Pinkidel on tänavaruumis oluline osa, sest neid saavad tänaval liiklejad kasutada puhkamiseks (Jacobs A. B., 1993, lk 300). Turu tänaval kogu hinnatud tänava osa ulatuses tänava ääres pingid puuduvad. See-eest on Tasku keskusel hea näide varikatusest (Foto 20) (selle all saavad inimesed varju vihma eest) (Adams, et al., 2009, lk 45). Lisaks on Tasku keskuse esimesel korrusel vitriinaknad, mis loovad parema ülemineku hoonelt tänavale ning kutsuvama tänavaruumi (Gehl, 2010, lk 99). Seevastu on Turu tänaval katlamaja territooriumi hooned ja sellest üle tee paikneva aia vahel suletud ruum. Hoone esimene korrus on igav ning tänavale suletud. Ka üle tee paiknev plankaed on kõrge ja tänavale suletud, mis kokkuvõttes loob ebameeldiva tänavaruumi (Gehl, 2010).



Foto 19. Puhveralal paiknevad sõidutee valgustid (allikas: autori erakogu)



Foto 20. Tasku keskuse varikatused (allikas: autori erakogu)

Parklad loovad domineeriva ruumi (Adams, et al., 2009, lk 43), kus võivad mootorsõidukite ja jalakäijate ning jalgratturite vahel tekkida konfliktid. Seetõttu on hea, kui hoone ja kergliiklustee/kõnnitee vahel parklaid ei ole. (Charlotte Department of Transportation, 2007, lk 66) Turu tänaval asub mitmeid hooned, mille parklad on hoonete ees ning jalakäijad ja jalgratturid peavad hoonesse pääsemiseks ületama parkla. Jalgrattaparklad paiknevad valdavalt suuremate äride ning asutuste hoonete ees.

Lähtuvalt *Complete Streets* kontseptsioonist, hindamistulemustest ning tänava turvalisuse, funktsiooni ning esteetika seisukohtadest on välja toodud soovituselid tänavaruumi parandamiseks. Kuna mitmed parameetrid kuuluvad mitme eesmärgi alla, nt elemendid, mis lisavad turvalisust võivad olla ka esteetilised, aga on olulised ka funktsioonilt, nt valgustus, ei ole soovituselid konkreetselt lahterdatud. Samuti ei ole toodud soovituselid nimekirja prioriteetide järjekorras, sest igal liiklejagrupil on omad prioriteetid. Soovitusi tuleb vaadelda vastavalt kontekstile ning tänavaruumi parandamise võimalustele. Turu tänavale esitatud soovituselid on järgmised:

- Kõnnitee alad muuta kergliiklusteeks
- Parandada kõnniteede ja kergliiklusteede teekatte kvaliteeti
- Äärekivid lasta alla sõidutee tasemele, vajalikes kohtades muuta kalded sujuvamaks ning lisada reljeefsed teekattemärgised
- Lisada silla pealesõidule ületusrada
- Lisada Rebase tänavale ületusrada
- Rebase tänava ristmikul olev poolik ületuskoht teha ületusrajaks

- Lisada inimõõtmelist valgustust
- Paigaldada tänava äärde pinke
- Kaaluda muuta Aida ja Jõe tänavate vahel olevad aiad läbipaistvamaks
- Lisada ületusradasid/ülekäiguradasid üle Turu tänava
- Paigaldada kõigile fooridele audiosignaalid

#### 6.4 Kalda tee

Kalda tee on lähtuvalt *Complete Streets* parameetritest üsna hea tänav (valdavalt 1. klassi kategoorias), kus üldiste tulemuste alusel said ainult kolm lõiku 2. klassi kategooria tulemuse. Kõik ülejäänud on esimese klassi kategooria piirides. Hindamistulemused näitavad, et tänaval on väga head tingimused mootorsõidukitega liiklemiseks ja ühistranspordi kasutamiseks. Jalakäijate ja jalgratturite olukord on kehvem, kuid sellegipoolest üle keskmise hea.

Nagu ka eelnevatel tänavatel, on Kalda teel probleemiks kergliiklustee ristumisel sõiduteega äärekivid. Kuigi paljud äärekivid on alla lastud, pole need tihti sõiduteega samal tasapinnal. Madalad äärekivid on äärmiselt vajalikud ratastoolis liiklejatele (North Carolina Department of Transportation, 2012, lk 155), aga arvestades, et tegemist on nii jalakäijatele kui ka jalgratturitele ühise kergliiklusteega, muudavad korralikult alla lastud äärekivid jalgrattaga sõitmise sujuvamaks. Kõrgemad äärekivid saavad olla kasulikud nägemispuudega inimestele aidates tajuda kergliiklustee serva. *Complete Streets* põhimõttel peavad aga tänavad olema võrdsed kõigile liiklejatele (Smart Growth America, Welcome to the National Complete Streets Coalition, kuupäev puudub). Paigaldades kergliiklusteele enne sõiduteega ristumist reljeefsed teekattemärgised, tagab nii võimaluse äärekivide alla laskmiseks sõidutee tasemele, kui ka annab võimaluse nägemispuuetega inimestel kergliiklustee serva füüsiliselt tajuda (Federal Highway Administration, 2015). Kalda teel puuduvad reljeefsed teekattemärgised kogu tänava ulatuses.

Samuti on kõigile liiklejatele, aga eriti vaeg- ja jalgrattaga liiklejatele probleemiks kergliiklustee kvaliteet. Kuigi kõnnitee asub mõlemal pool sõiduteed, nagu on NACTO juhendis soovitatud (Urban Street Design Guide, 2013, lk 40), pole kogu tänava ulatuses nõutud head teekatte kvaliteeti. (Boston Transportation Department, 2013, lk 22). Kui tänava Sõpruse ringi poolses osas on välja ehitatud head

kergliiklusteed (Foto 21), siis mida kaugemale Annelinna sügavustesse minna, seda kehvemaks kergliiklustee muutub. Kõige kaugemal jõest eemal oleval lõigul on teekate eriti halb – täiesti ebatasase ning katkise asfaltiga (Foto 22). Headele kergliiklusteedele on kohane loogilisus ning sidusus (Boston Transportation Department, 2013, lk 22; Complete Streets Steering Committee, 2010, lk 41) Luha tänava ja Kaunase puiestee vahelisel jõest eemal asuval lõigul sidusus hetkeks kaob. Selline olukord võib tee kasutajad segadusse ajada, sest tänavalõigu Annelinnapoolsest osast liikudes viib kaheks hargnev kergliiklustee ühelt poolt bussipeatusesse ja tupikusse, ning teine haru, mis pole esmapilgul nii märgatav, sobib läbivaks liikluseks. Seevastu tänavalõigu Sõpruse silla poolt tulles kergliiklusteel eelnimetatud bussipeatusega korralik ühendus üldse puudub. Kergliiklusteede hea ühendus bussipeatustega on aga väga oluline, sest just needsamad inimesed, kes kasutavad kergliiklusteid, jõuavad neid mööda ühistranspordini ja sealt edasi (Complete Streets Steering Committee, 2010, lk 42; Smart Growth America, Welcome to the National Complete Streets Coalition, kuupäev puudub).



Foto 21. Hea teekattega kergliiklustee (allikas: autori erakogu)

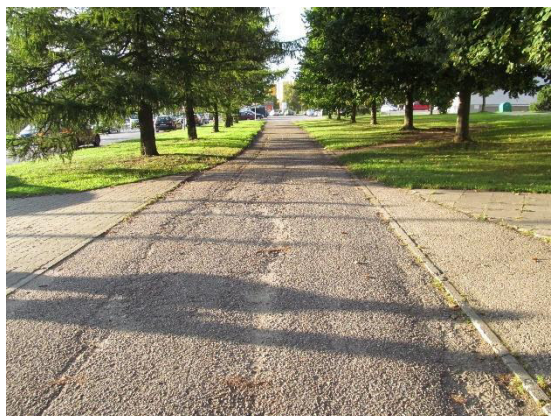


Foto 22. Halva teekattega kergliiklustee (allikas: autori erakogu)

Ainuüksi heast kergliiklusteest ei piisa, et tänavad oleksid ohutud ja meeldivad. Olulisel kohal on tänavavalgustus, mis lisaks parema nägemisulatusse loomisele tekitab turvalisemat keskkonda (Federal Highway Administration, 2015). Kui kõnniteedel paiknevad inimõõtmelised valgustid, loob see veelgi parema ruumi (Complete Streets Steering Committee, 2010, lk 41; North Carolina Department of Transportation, 2012, lk 44). Kalda teel on valgustatud kogu ulatuses sõidutee, kuid kergliiklusteel on eraldi valgustus ainult tänava läänepoolses osas, kusjuures needki



valgustid on sõidutee valgustitega võrdselt kõrgel. Kui mitmetel tänavaosadel langeb ka sõidutee valgustitest tulenev valgus kergliiklusteele, siis tänava Annelinnapoolses osas on kergliiklustee kohal tihe puude võra (Foto 23). Valgustitelt tulev valgus ei pääse läbi võra, mistõttu on need tänava osad pimedad. Eriti ohtlikuks teeb veel olukorra asjaolu, et tänava kõige pimedamad teelõigud on need samad, kus on kõige kehvem tee kvaliteet.

Tänavaruumi oluliseks elemendiks on tänavamööbel, tehes tänavaruumi mugavamaks ning andes sotsialiseerumise võimalusi. Eriti olulised on pingid, sest need annavad lisaks võimaluse puhata ja lõõgastuda. (Jacobs A. B., 1993, lk 300) Kalda teel kogu ulatuses tänaväärsed pingid puuduvad. Lisaks tänavamööblile paiknevad tänavatel veel erinevad väikevormid. On oluline, et väikevormid oleksid paigutatud nii, et need ei sega kergliiklusteel liiklemist (Boston Transportation Department, 2013, lk 22; Chicago Department of Transportation, 2013, lk 90). Kalda teel kergliiklusteel takistused peaaegu puuduvad. Seda saab seletada asjaoluga, et valdavas osas on Kalda teel puhverala kergliiklustee ja sõidutee vahel, mis lisaks turvalisuse aspektile on väikevormide paigutamise kohaks (Boston Transportation Department, 2013, lk 21; Chicago Department of Transportation, 2013, lk 90; New York City Department of Transportation, 2015, lk 72) Haljastusel on samuti tänavaruumis oluline osa. Puud puhastavad õhku, toodavad hapnikku (Boston Transportation Department, 2013, lk 47) ning rikastavad tänaval liiklejate kogemust (Federal Highway Administration, 2015). Kalda tee jõest eemal oleval tänava poolel on eriti meeldiv liigelda, sest seda ääristavad pea kogu tänava ulatuses kõrged puud.

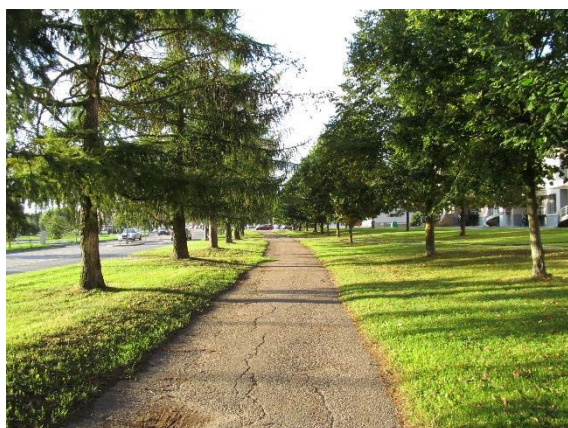


Foto 23. Puudevõra ei lase valgust läbi.  
(allikas: autori erakogu)



Foto 24. Parkla kergliiklustee ja Eedeni kaubanduskeskuse vahel. allikas (autori erakogu)

Nii meeldiva keskkonna kui ka ohutuse aspektist on oluline, kuidas tänaval paiknevate hoonete kasutajad nendesse hoonetesse pääsevad. Hoone ja kergliiklustee vahele ehitatud parklad loovad domineeriva ruumi, mis pole ei turvaline, ega atraktiivne (Adams, et al., 2009, lk 43). Seetõttu on parem, kui parklad paiknevad kas hoonete kõrval või nende taga (Charlotte Department of Transportation, Urban Street Design Guidelines, 2007, lk 66). Kalda teel on selle vastu eksitud eelkõige suurte ärihoonete puhul. Nii Annelinna keskuse, Eedeni kaubanduskeskuse kui ka Ehituse ABC suured parkimisplatsid asuvad hoonete ja kergliiklustee vahel (Foto 24), mistõttu peavad jalakäijad hoonesse jõudmiseks läbima ebameeldiva ja vähem turvalise ruumi.

Kergliiklejate ohutuse tõstmiseks on vajalikud ülekäigurajad ja ületusrajad. Kalda teel on kõigil ristmikel olemas fooriga reguleeritud ületusrajad. Kuna ristmikud on tänaval suurimad konfliktalad (Boston Transportation Department, 2013, lk 141; NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 91) ning Kalda teel on kiiruse piirang 50 km/h, sõiduteel on rohkem kui kaks sõidurada, on ülekäigurajad/ületusrajad kohustuslikud (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 110) foorid aitavad liiklust veelgi enam reguleerida. Kergliiklejate informeerimiseks ning punase fooritulega teeületajate vähendamiseks on hea, kui fooridel on taimerid, mis näitavad, nii lubava kui ka keelava fooritule põlemise kestust (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 111). Kalda tee fooridel taimerid puuduvad. See-eest on sellel tänaval päris palju sõidutee ületamiseks mõeldud kohti, kaks neist on fooridega, mis on paigaldatud spetsiaalselt kergliiklejate teeületamise lihtsustamiseks. Kuigi foorinupp on tihti eelkõige seotud helisignaaliga (Boston Transportation Department, 2013, lk 193), siis need mõlemad foorid süttivad kergliiklejatele roheline pärast foorinupu vajutamist. Seejuures süttib ühel fooril roheline tuli kohe, mistõttu ei pea kergliiklejad tee ületamist ootama, küll aga põleb roheline foorituli liialt vähe, et aeglasemad liiklejad turvaliselt üle tee jõuaksid (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013, lk 111). Teisel fooril tuleb vastupidiselt roheline tule süttimist liialt kaua oodata, kuid tee ületamiseks on piisavalt aega.

Lähtuvalt *Complete Streets* kontseptsioonist, hindamistulemustest ning tänava turvalisuse, funktsiooni ning esteetika seisukohtadest on välja toodud soovituselid tänavaruumi parandamiseks. Kuna mitmed parameetrid kuuluvad mitme eesmärgi alla, nt elemendid, mis lisavad turvalisust võivad olla ka esteetilised, aga on olulised ka funktsioonilt, nt valgustus, ei ole soovituselid konkreetselt lahterdatud. Samuti ei ole

toodud soovitude nimekiri prioriteetide järjekorras, sest igal liiklejagrupil on omad prioriteedid. Soovitusi tuleb vaadelda vastavalt kontekstile ning tänavaruumi parandamise võimalustele. Kalda teele esitatud soovitused on järgmised:

- Äärekivid lasta alla sõidutee tasemele ning lisada reljeefsed teekattemärgised
- Parandada kergliiklustee teekatte kvaliteeti
- Luha tänava ja Kaunase puiestee vahelisel jõest eemal asuval lõigul muuta kergliiklustee sidusamaks
- Paigaldada inimõõtmeline valgustus, eelkõige aladele, kus puud varjavad sõidutee valgustitest tulenevat valgust
- Paigaldada tänava äärde pinke
- Paigaldada kõigile fooridele audiosignaalid

## **6.5 Kokkuvõte**

Kuigi käesolevas magistritöös kasutatud meetodika ei töötanud võrdselt hästi kõigis olukordades, andis selline tänavate hindamine ülevaate korduvalt esinevatest probleemidest, samal ajal näidates ka hästi toimivaid kohti nii detailselt kui üldises pildis. Hindamistabelite põhjal on selgelt ja detailselt eristatavad tänavalõikudel esinevad probleemid. Hindamistulemuste koondtulemus näitab aga tänava seisukorra üldist pilti. Sellist hindamist on hea kasutada olukordades, kus plaanitakse tänavate renoveerimist osade kaupa, et leida kõige probleemsemad kohad ning kõige efektiivsemalt valida tänava parandamiseks rakendatavaid meetmeid. Ka Ameerika Ühendriikides ei ehitata alati terviklike tänavaid korruga välja, vaid parandatakse hindamistulemuste põhjal.

Ka käesoleva magistritöö tulemusena on hinnatud tänavatel näha nende nõrku ja tugevaid külgi. Kogu hinnatud tänavate ulatuses olid kõige paremas seisukorras mootorsõidukite kasutajad. Mootorsõidukite kategooria sai tihti 100% punktidest. Samuti olid läbivalt heas seisukorras bussipeatused, kus olid olemas kõik vajalikud atribuudid. Jalakäijate seisukohalt on positiivne, et kõigil hinnatud tänavatel olid mõlemal pool teed kõnniteed, samuti olid kõigil hinnatud tänavatel autode kiiruse piirang 50 km/h ning teed aitavad ületada ohutussaared. Kogu hinnatud tänavate ulatuses läbivalt esinenud probleemid olid liiga kõrged äärekivid ning reljeefsete

teekatemärgiste puudumine. Samuti puudus praktiliselt inimõõtmeline valgustus ning pingid tänava ääres. Kuigi igal tänaval esines mitmeid probleemseid kohti, siis lõpptulemusena saab öelda, et kolm uuritud tänavat Tartus valdavalt vastavad *Complete Streets* kriteeriumitele üle keskmise.

## KOKKUVÕTE

Tänavad on kui linna visiitkaardid, mis peavad jätma hea mulje (Jacobs J. , 1961, lk 29), kuid mis on alates autode levikust kujunenud pigem mootorsõidukite liikluskanaliteks (Gehl, 2010). Ameerika Ühendriikides töötati välja aitamaks tänavad taas inimsõbralikeks muuta *Complete Streets* kontseptsioon (Smart Growth America, Welcome to the National Complete Streets Coalition, kuupäev puudub). Sellega seoses uuris käesolev magistritöö läbi tänava erinevate füüsiliste parameetrite hindamise kolme Tartu tänava vastavust *Complete Streets* kontseptsioonile. Uurimusele püstitatud eesmärgid olid järgmised:

1. Uurida *Complete Streets* kontseptsiooni, selle hindamise meetodeid ja rakendamise põhimõtteid.
2. Baseerudes *Complete Streets* tänavate hindamise metoodikale hinnata kolme tänavat Tartus.
3. Analüüsida hindamistulemusi ning anda soovitusi Tartu tänavate parandamiseks vastavalt uuringus saadud andmetele ja *Complete Streets* põhimõtetele.

Käesolev töö jaguneb neljaks osaks. Esimene osa tutvustab *Complete Streets* kontseptsiooni, erinevaid kasulikkuse ning vajalikkuse aspekte ja tänava kujundamise põhimõtteid. Teises osas on kirjeldatud käesoleva töö metoodikani jõudmist ning kasutatud metoodikat. Töö kolmandas osas on esitatud kolme Tartu tänava hindamise põhjal saadud uurimustulemused lähtuvalt hindamise metoodikast ja *Complete Streets* põhimõtetest. Viimases, arutelu peatükis on käsitletud tänavate hindamise metoodika puudusi ning on võrreldud tänavate hindamisel saadud tulemusi *Complete Streets* põhimõtetega. Samuti on välja toodud soovitusi tänavate parandamiseks.

Lähtuvalt töö eesmärkidest uuriti antud töös *Complete Streets* kontseptsiooni ning selle hindamise meetodeid ja rakendamise põhimõtteid. *Complete Streets* kontseptsiooni põhiline mõte on luua tänavad, mis on head ja turvalised kõigile kasutajatele olenemata nende vanusest, võimetest, sissetulekust, etnilisest päritolust või rassist liigeldes kas jalgsi, jalgrattaga, ühistranspordi või autoga (Smart Growth America, Welcome to the National Complete Streets Coalition, kuupäev puudub). Teisisõnu, sõltumata sellest, et konkreetne tänav on algselt kavandatud eelkõige

autoliiklusele, toetab *Complete Streets* kontseptsioon mõtet, et kõikidel linna tänavatel peaks olema võimalik kasutada erinevaid liikumisviise. Selliste tänavate saavutamiseks on vaja muuta suhtumist teede ja transpordi planeerimisel (Seskin & McCann, 2012, lk 6) ning ühendada erinevaid elualasid (planeerimine, projekteerimine, ehitus jne) (Smart Growth America, Who We Are, kuupäev puudub). *Complete Streets* rakendamiseks on mitmeid meetmeid, näiteks juhendite loomine, sise poliitika muutmine või kogukondade aktiivne panustamine (Seskin & McCann, 2012, lk 6).

Käesolevas magistritöös kasutatud *Complete Streets* hindamise metoodikale oli aluseks võetud *Michigan State University's* tehtud töös „*Transforming the Michigan Avenue Corridor – a complete streets and transit-oriented development study*“ (Adams, et al., 2009) kasutatud metoodika. MSU metoodika kitsaskohtade ilmnemisel täiendati käesoleva magistritöö metoodikat Champaign-Urbana tehtud tänavate hindamise raportis „*Champaign-Urbana Complete Streets Audit Project*“ (Nelson, 2011) ning New Jersey transpordiameti poolt tehtud juhendis „*A Guide to Create a Complete Streets Implementation Plan*“ (New Jersey Department of Transportation, 2012) leiduva asjakohase informatsiooniga. Samuti on autor omalt poolt täiendanud metoodikat vastavalt piloothindamise käigus ilmnunud probleemidele.

Lähtudes töö eesmärkidest hinnati vastavalt *Complete Streets* tänavate hindamise metoodikale kolme tänavat Tartus – Vabaduse puiestee, Turu tänav (Riia ja Teguri tänavate vaheline osa) ning Kalda tee. Kõiki tänavaid hinnati neljas kategoorias (jalakäijad, jalgratturid, ühistransport, mootorsõidukid), kusjuures kõiki kategooriaid käsitleti võrdväärsena. Seejärel esitati iga kategooria tulemus nii eraldi kui ka üldise koondtulemusena. Hindamise lihtsustamiseks olid kõik tänavad jagatud lõikudeks – Vabaduse puiesteel oli kokku 4 lõiku, Turu tänaval 22 lõiku ning Kalda teel 8 lõiku. Hindamine tehti vastavalt väljatöötatud metoodikale hindamislehe alusel, kuhu märgiti tänavalõigul oleva olukorra vastavus esitatud *Complete Streets* kriteeriumitele. Hindamistulemuste põhjal jagati kõik tänavalõigud viie klassi kategooria vahel, kus 1. klassi kategooria on kõrgeim ja 5. klassi kategooria madalaim.

Lähtuvalt kolmandast eesmärgist analüüsiti saadud tulemusi ning anti soovitusel uuritud tänavate parandamiseks. Tulemused näitasid, et koondtulemuse alusel kuuluvad Vabaduse puiesteel kolm lõiku neljast kõrgeimasse 1. klassi kategooriasse, 2. klassi kategooriaasse kuulub üks lõik. Kõige paremad tulemused said

mootorsõidukite ning ühistranspordi kategooria. Jalgratturite kategooria oli mõnevõrra kehvem ning kõige kehvemad tingimused on jalakäijatel, kus kolm lõiku kuulub 2. ning üks lõik 3. klassi kategooriasse.

Turu tänava koondtulemuste alusel on tegemist tänavaga, kus on *Complete Streets* kriteeriumid täidetud valdavas osas üle keskmise (enamik lõike 2. klassi kategoorias). Kõige paremad tingimused olid mootorsõidukitel, kus 22-st lõigust 21 olid kõrgeimas 1. klassi kategoorias. Ühistranspordi kategooria tulemused olid mootorsõidukite kategooria tulemustega võrreldavad. Turu tänava jalgratturite ja jalakäijate kategoorias asuvad lõigud kuulusid valdavalt 3. klassi kategooriasse, kuid esines keskmisest nii paremaid kui ka halvemaid lõike.

Kalda tee on saanud koondtulemuse kohaselt suhteliselt hea tänav, kus suurem osa tänavast kuulub 1. klassi kategooriasse ning mõned lõigud 2. klassi kategooriasse. Parimad tulemused said mootorsõidukite ning ühistranspordi kategoorias, kus kõik lõigud paigutusid 1. klassi kategooriasse. Kalda tee jalgratturite ja jalakäijate kategoorias asuvad lõigud kuulusid valdavalt 2. klassi kategooriasse.

Kogu hinnatud tänavate ulatuses olid kõige paremas seisukorras mootorsõidukite kasutajad. Mootorsõidukite kategooria sai tihti 100% punktidest. Samuti olid läbivalt heas seisukorras bussipeatused, kus olid olemas kõik vajalikud atribuudid. Jalakäijate seisukohalt on positiivne, et kõigil hinnatud tänavatel olid mõlemal pool teed kõnniteed, samuti on kõigil hinnatud tänavatel autode kiiruse piirang 50 km/h ning teed aitavad ületada ohutussaared. Kogu hinnatud tänavate ulatuses läbivalt esinenud probleemid olid liiga kõrged, üle tee serva ulatuvad äärekivid ning reljeefsete teekatemärgiste puudumine. Samuti puudus praktiliselt inimõõtmeline valgustus ning pingid tänava ääres. Kuigi igal tänaval esines mitmeid probleemseid kohti, siis lõpptulemusena saab öelda, et kolm uuritud tänavat Tartus valdavalt vastavad *Complete Streets* kriteeriumitele.

Lähtuvalt *Complete Streets* kontseptsioonist, hindamistulemustest ning tänava turvalisuse, funktsiooni ning esteetika seisukohtadest on peamised soovitusel tänavaruumi parandamiseks järgmised: lasta äärekivid alla sõidutee tasemele ning lisada reljeefsed teekatemärgised, parandada kergliiklustee/kõnnitee kvaliteeti, paigaldada kõigile fooridele audiosignaali, paigaldada tänava äärde pinke, lisada tänavate valgustamata kohtadesse inimõõtmeline valgustus. Kuigi tänavate

hindamisel kasutatud metoodikal esines puudusi, võib sellegipoolest hinnata käesolevat metoodikat toimivaks. Valdavas osas on hindamisel kasutatud metoodika alusel võimalik välja tuua tänavate tugevad küljed ning puudujäägid ning tõsta esile elemente, mis vajavad tähelepanu ning parandamist selleks, et luua paremaid tänavamaastikke.



## **SUMMARY**

### **Evaluation of the Effectiveness of Streets Based on Complete Streets Concept. Case Studies of Vabaduse, Turu, and Kalda Streets in Tartu.**

By: Olja Fomina, 2016

The streets of the city are important because they are like business cards that should create good impressions (Jacobs J. , 1961, p. 29). Although streets have a very important role in urban space, they are often underused (NACTO, Urban Street Design Guide, 2013). About 60 years ago, after the car revolution, the streets became mainly places for vehicles (Gehl, 2010). In Estonia, the use of automobiles has increased by 30% between 2000 to 2014 (Statistikaamet, 2015). In order to make the streets better for all users – pedestrians, bicyclists, public transportation riders, and car drivers, the Complete Streets concept was launched in the United States of America since 2003 (Smart Growth America, Welcome to the National Complete Streets Coalition, n.d.). Based on that concept, this master thesis has evaluated three streets in Tartu, Estonia. The evaluation is based on the Complete Streets concept and studied the existence of physical parameters in the streetscapes. The goals of this thesis are as follows:

1. To explore the Complete Streets concept, and its evaluation and implementation methods;
2. To evaluate three streets in Tartu based on Complete Streets evaluation methodology;
3. To analyze the results of evaluation, and to make recommendations for improving the streets according to the results and Complete Streets concept.

This work is divided into four parts. The first part introduces the concept of Complete Streets, the various aspects of its benefits, including street design principles. The second part describes how the methodology for this study were developed and revised, and finally the methods used in the current thesis. In the third part the results of the study are presented, which are based on the assessment of Tartu streets and Complete Streets concept. The last chapter consists of discussion about deficiencies and limitations of the methodology, and comparison between the evaluation results and Complete Streets concept. Finally, the recommendations for improvement of the evaluated streets have been provided.

As the literature shows, the main idea of Complete Streets concept is to create streets that are good, comfortable, and safe for everyone regardless of their age, abilities, income, and ethnic origin or race while travelling on foot, by bike, by public transport or by car (Smart Growth America, Welcome to the National Complete Streets Coalition, n.d.). It is pointed out that in order to create Complete Streets the attitude of the road and transportation planners should be changed (Seskin & McCann, 2012, p. 6), and people who work in different disciplines such as planning, design, construction etc., have to be integrated into the processes (Smart Growth America, Who We Are, n.d.). There are several different ways of implementing the Complete Streets concept, for instance We creating guidelines, changing policies, and actively engaging communities, etc. (Seskin & McCann, 2012).

The methodology of this study is mainly based on the study that were carried out at Michigan State University: „Transforming the Michigan Avenue Corridor – a complete streets and transit-oriented development study“ (Adams, et al., 2009). As there were several limitations to the adaptability of MSU study, the methodology of this study was improved and adjusted based on the evaluation report made in Champaign-Urbana „Champaign-Urbana Complete Streets Audit Project (Nelson, 2011) and New Jersey Complete Streets guide „A Guide to Create a Complete Streets Implementation Plan“ (New Jersey Department of Transportation, 2012). In addition, the evaluation have been reviewed and appropriate modifications have been incorporated into the current methodology of the study.

Three streets in Tartu – Vabaduse, Turu (a section between Riia and Teguri streets), and Kalda Streets have been selected as case studies and have been evaluated based on the Complete Streets concept. All streets were evaluated under four categories (ie, pedestrians, cyclists, public transportation, and vehicles). It is important to note that the evaluation was carried out in unweighted method. In order to facilitate the assessment, the streets were divided into multiple sections – Vabaduse street was divided into 4, Turu street into 22, and Kalda street into 8 sections. The evaluation sheet that was elaborated during the development of the methodology were used for the rating. All sections were divided into five rating classes based on the evaluation results where the 1<sup>st</sup> class is the highest and the 5<sup>th</sup> class is the lowest rating. Then, the findings of all categories separately as well as the summarized findings for each street were presented.

The final summarized evaluation results show that three blocks on Vabaduse Street are in the 1<sup>st</sup> class rating and one block falls into 2<sup>nd</sup> class rating. As the data shows, the best results were registered for the vehicles and public transportation categories. The cyclist's category was slightly lower and the lowest conditions were scored for pedestrians with three blocks in the 2<sup>nd</sup> class and one block in the 3<sup>rd</sup> class.

The summarized results of Turu street shows that Complete Streets criteria for this street are largely met above the average. The best conditions were registered for the vehicles where 21 blocks out of 22 were in the highest, 1<sup>st</sup> class rating. Public transportation results were comparable. The conditions for cyclists and pedestrians were lower where the most blocks were placed into the 3<sup>rd</sup>.

Kalda street is relatively good (complete street) according to the summarized results. The majority of the blocks were placed into the 1<sup>st</sup> class and some blocks were into the 2<sup>nd</sup> rating class. The best conditions were for the vehicles and public transportation – all sections were rated 1<sup>st</sup> class for both categories. According to the assessment made for the cyclist and pedestrians, most blocks were in the 2<sup>nd</sup> rating class.

To sum up, throughout the assessed streets, the best conditions were registered for vehicle traffic where the Complete Streets criteria were mostly met for 100%. Related to the public transportation, the bus stops were also mostly in good conditions and had all necessary attributes. One of the positive findings is that all evaluated streets had pedestrian paths on the both sides of the street and almost all of them had required safety islands for crossings. Also, the speed limit is 50 km/h for all assessed streets. Throughout the case studies, the absence of curb cuts and blind bumps were a common problem. In addition, there was almost no human scale lighting or benches for resting along the streets. Nevertheless, although every street has a number of weaknesses and issues, the final results show that the evaluated streets meet the Complete Streets criteria above the average.

Finally, in order to improve the streets and achieve the high level performance for Complete Streets several general recommendations were made. The following recommendations are based on the aspects of street safety, function, and aesthetics: to add curb ramps, and enhance disability access such as blind bumps, to improve the non-motorized traffic lane/sidewalk quality, to install audio signals to all traffic lights, to place benches along the roadside, and to add human scaled lighting into dark places.

Although there were deficiencies in the used streets evaluation methodology, this methodology can be considered as functionally adequate.

For the most part, this methodology of Complete Streets evaluation can be used for bringing attention to the strengths and weaknesses of the streets block by block, and emphasizing the components that need to be addressed in order to create better streetscapes for everyone.

## KASUTATUD ALLIKAD

- Adams, D., Fardell, A., Roberts, J., Stivenson, J., Stolkey, L., Weir, C., & Wistow, A. (2009). *Transforming the Michigan Avenue Corridor. A Complete Streets and Transit-oriented development study*. East-Lansing: Michigan State University.
- Anderson, G., & Searfoss, L. (2015). *Safer Streets, Stronger Economies. Complete Streets project outcomes from across the country*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2016. a., allikas Smart Growth America:  
<http://www.smartgrowthamerica.org/documents/safer-streets-stronger-economies.pdf>
- Anderson, G., Chester, C., Davis, K., Davis, S., Dodds, A., Eder, D., . . . Warlick, S. (2014). *Dangerous by Design 2014*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2016. a., allikas Smart Growth America:  
<http://www.smartgrowthamerica.org/documents/dangerous-by-design-2014/dangerous-by-design-2014.pdf>
- Atherton, E., Eveleigh, M., Chang, Y., Dodds, A., Lutenege, B., & Rodriguez, M. (aprill 2016. a.). *The Best Complete Streets Policies of 2015*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas Smart Growth America:  
<http://www.smartgrowthamerica.org/documents/best-cs-policies-of-2015.pdf>
- Boston Transportation Department. (10. mai 2013. a.). *Boston Complete Streets Design Guidelines*. Kasutamise kuupäev: 7. mai 2016. a., allikas Boston Complete Streets:  
[http://bostoncompletestreets.org/pdf/2013/BCS\\_Guidelines\\_LowRes.pdf](http://bostoncompletestreets.org/pdf/2013/BCS_Guidelines_LowRes.pdf)
- Charlotte Department of Transportation. (2007). *Urban Street Design Guidelines*. Charlotte.
- Charlotte Department of Transportation. (2007). *Urban Street Design Guidelines*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas Charlotte Department of Transportation:  
<http://charmeck.org/city/charlotte/Transportation/PlansProjects/pages/urban%20street%20design%20guidelines.aspx>
- Chicago Department of Transportation. (2013). *Complete Streets Chicago. Design guidelines*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas Chicago Complete Streets:  
<http://www.cityofchicago.org/content/dam/city/depts/cdot/Complete%20Streets/CompleteStreetsGuidelines.pdf>
- Complete Streets Steering Committee. (2010). *City of New Haven Complete Streets Design Manual*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas AARP:  
<http://www.aarp.org/content/dam/aarp/livable-communities/act/transportation/city-of-new-haven-complete-streets-design-manual-aarp.pdf>
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design. Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. Thousand Oaks, California, USA: SAGE Publications.
- Eesti Arhitektuurikeskus. (kuupäev puudub). *Uuringud ja analüüsid*. Kasutamise kuupäev: 20. mai 2016. a., allikas Peatänav: <http://peatanav.ee/uuringud>

- Euroopa Regionaalarengu Fond. (kuupäev puudub). *Tartu linna transpordi arengukava 2012-2020*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas Tartu: [http://www.tartu.ee/data/Tartu\\_TRAK\\_uus.pdf](http://www.tartu.ee/data/Tartu_TRAK_uus.pdf)
- Executive Order 2-2015: Complete Streets*. (11. august 2015. a.). Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas Smart Growth America: <http://www.smartgrowthamerica.org/documents/cs/policy/cs-pa-reading-order.pdf>
- Falkenberg, V., Kotsjuba, D., Lepik, P.-R., Levald, A., Lillemaa, M., Lubjak, I., . . . Valk, V. (kuupäev puudub). *Kõiki kaasava elukeskkonna kavandamine ja loomine*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas Astangu abivahendikeskus: [http://www.abivahendikeskus.astangu.ee/fileadmin/media/Trukised/Koiki\\_kaasava\\_elukeskkonna\\_kavandamine\\_\\_\\_loomine.pdf](http://www.abivahendikeskus.astangu.ee/fileadmin/media/Trukised/Koiki_kaasava_elukeskkonna_kavandamine___loomine.pdf)
- Federal Highway Administration. (20. oktoober 2015. a.). *Federal Highway Administration*. Kasutamise kuupäev: 21. märts 2016. a., allikas Designing Sidewalks and Trails for Access: [http://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle\\_pedestrian/publications/sidewalk2/sidewalks204.cfm](http://www.fhwa.dot.gov/environment/bicycle_pedestrian/publications/sidewalk2/sidewalks204.cfm)
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press.
- Google. (kuupäev puudub). *Google Maps*. Kasutamise kuupäev: 26. mai 2016. a., allikas Google Maps: <https://www.google.ee/maps/@58.3625265,26.7367371,13z?hl=et>
- Inseneribüroo Stratum. (2014). *Liikluskoormuse uuring Tartu linnas 2014. aastal*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas Tartu: [http://info.raad.tartu.ee/uurimused.nsf/236552664d75f727c2256c4b00207453/9b64ef4ebfe2b9bac2257dbd005294cb/\\$FILE/Tartu%202014%20liiklussagedus%20update%20A0.pdf](http://info.raad.tartu.ee/uurimused.nsf/236552664d75f727c2256c4b00207453/9b64ef4ebfe2b9bac2257dbd005294cb/$FILE/Tartu%202014%20liiklussagedus%20update%20A0.pdf)
- Jacobs, A. B. (1993). *Great Streets*. Cambridge, USA: MIT Press.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Jüssi, M. (2005). *Säästev Transpordipoliitika. Juhendmaterjal arengukavade ja planeeringute koostajatele*. Trükikoda B2. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2016. a., allikas Digar: <http://www.digar.ee/arhiiv/et/raamatud/12238>
- Kirjavahetus Mari Jüssiga. (7-8. aprill 2016. a.).
- Kirjavahetus Merlin Rehema ja Tauri Tuvikesega. (7-11. aprill 2016. a.).
- Laplante, J., & McCann, B. (2008). Complete Streets: We Can Get There from Here. *ITE Journal*, 24-28. Kasutamise kuupäev: 24. mai 2016. a., allikas <http://www.smartgrowthamerica.org/documents/cs/resources/cs-ite-may08.pdf>
- Liiklusseadus*. (01. märts 2016. a.). Kasutamise kuupäev: 21. mai 2016. a., allikas Riigi Teataja: <https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021?leiaKehtiv>
- Livability*. (kuupäev puudub). Kasutamise kuupäev: 11. mai 2016. a., allikas Central Massachusetts Regional Planning Commission: <http://www.cmrpc.org/livability>

- Mehta, V. (2007). Lively Streets. Determining Environmental Characteristics to Support Social Behaviour. *Journal of Planning, Education and Research*, 165-187.
- NACTO. (2013). *Urban Street Design Guide*. Washington/Covelo/London: Islandpress.
- NACTO. (2014). *Urban Bikeway Design Guide*. Washington: Islandpress. Allikas: NACTO.
- Nelson, H. (2011). *Champaign-Urbana Complete Streets Audit Project*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas Ride Illinois: <http://rideillinois.org/wp-content/uploads/2015/10/CU-CSAuditReport2.pdf>
- New Jersey Department of Transportation. (2012). *A Guide to Create a Complete Streets Implementation Plan*. New Jersey Department of Transportation. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas The Official Website for The State of New Jersey: <http://www.state.nj.us/transportation/eng/completestreets/pdf/cscreateimplementationplan.pdf>
- New York City Department of Transportation. (2015). *Street Design Manual*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas New York City: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nycdot-streetdesignmanual-interior-lores.pdf>
- Newman, P., & Kenworthy, J. (2013). Urban Sustainability and Automobile Dependence in an Australian Context. rmt: I. Vojnovic (Toim.), *Urban Sustainability* (lk 227-253). East Lansing, Michigan, USA: Michigan State University.
- North Carolina Department of Transportation. (2012). *Complete Streets Planning and Design Guidelines*. Kasutamise kuupäev: 24. mai 2016. a., allikas Pedestrian and Bicycle Information Center: [http://www.pedbikeinfo.org/pdf/PlanDesign\\_SamplePlans\\_CS\\_NCDOT2012.pdf](http://www.pedbikeinfo.org/pdf/PlanDesign_SamplePlans_CS_NCDOT2012.pdf)
- Orru, H., Kaasik, M., Antov, D., & Forsberg, B. (2008). Evolution of Traffic Flows and Traffic-induced Air Pollution Due to Structural Changes and Development During 1993-2006 in Tartu (Estonia). *The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering*, 206-216.
- Õunapuu, L. (2014). *Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes*. Tartu: Tartu Ülikool. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas [http://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/36419/ounapuu\\_kvalitatiivne.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/36419/ounapuu_kvalitatiivne.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Pukk, P. (02 2013. a.). Liiklusõnnetustest taasiseseisvunud Eestis. *Eesti statistika kvartalikirjeldus*, 32-39. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2016. a., allikas Statistikaamet: <file:///C:/Users/Kasutaja/Downloads/Liiklus%C3%B5nnetustest%20taasiseseisvunud%20Eestis.pdf>
- Pullerits, H., Tõnisson, U., Liim, A., & Andresen, A. (2005). *Tartu. Ajalugu ja kultuurilugu*. Tartu: Ilmamaa.
- Rannala, M. (10. 03 2015. a.). Liikuvus ja uuringud.

- San Francisco Planning Department. (2010). *San Francisco. Better Streets Plan. Policies and Guidelines for the Pedestrian Realm*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas San Francisco Planning Department: [http://www.sf-planning.org/ftp/BetterStreets/docs/Draft\\_BSP\\_for\\_Adoption\\_1\\_Introduction.pdf](http://www.sf-planning.org/ftp/BetterStreets/docs/Draft_BSP_for_Adoption_1_Introduction.pdf)
- Seskin, S., & McCann, B. (2012). *Complete Streets. Local Policy Workbook*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas Smart Growth America: <http://www.smartgrowthamerica.org/documents/cs-local-policy-workbook.pdf>
- Smart Growth America. (kuupäev puudub). *Design Guidance*. Kasutamise kuupäev: 20. mai 2016. a., allikas Smart Growth America: <http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets/implementation/updates-design-guidance>
- Smart Growth America. (kuupäev puudub). *Disabilities*. Kasutamise kuupäev: 21. jaanuar 2016. a., allikas Smart Growth America: <http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets/complete-streets-fundamentals/factsheets/disabilities>
- Smart Growth America. (kuupäev puudub). *Economic Revitalization*. Kasutamise kuupäev: 21. jaanuar 2016. a., allikas Smart Growth America: <http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets/complete-streets-fundamentals/factsheets/economic-revitalization/>
- Smart Growth America. (kuupäev puudub). *FAQ*. Kasutamise kuupäev: 11. mai 2016. a., allikas Smart Growth America: <http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets/complete-streets-fundamentals/complete-streets-faq/>
- Smart Growth America. (kuupäev puudub). *Gas-prices*. Kasutamise kuupäev: 21. jaanuar 2016. a., allikas Smart Growth America: <http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets/complete-streets-fundamentals/factsheets/gas-prices/>
- Smart Growth America. (kuupäev puudub). *Public transportation*. Kasutamise kuupäev: 21. jaanuar 2016. a., allikas Smart Growth America: <http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets/complete-streets-fundamentals/factsheets/public-transportation/>
- Smart Growth America. (kuupäev puudub). *Safety*. Kasutamise kuupäev: 21. jaanuar 2016. a., allikas Smart Growth America: <http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets/complete-streets-fundamentals/factsheets/safety/>
- Smart Growth America. (kuupäev puudub). *Welcome to the National Complete Streets Coalition*. Kasutamise kuupäev: 21. jaanuar 2016. a., allikas Smart Growth America: <http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets>
- Smart Growth America. (kuupäev puudub). *Who We Are*. Kasutamise kuupäev: 20. mai 2016. a., allikas Smart Growth America: <http://www.smartgrowthamerica.org/complete-streets/who-we-are>
- Statistikaamet. (2015). *Sõidukid 31. detsember seisuga*. Kasutamise kuupäev: 11. veebruar 2016. a., allikas Statistikaamet: <http://pub.stat.ee/px->



web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TS32&ti=S%D5IDUKID%2C+31%2E+DE  
TSEMBER&path=./Database/Majandus/22Transport/08Registreeritud\_liiklu  
svahendid/&lang=2

- Strömpl, J. (2014). *Juhtumiuurimus*. Kasutamise kuupäev: 03. mai 2016. a., allikas  
Tartu Ülikool: <https://sisu.ut.ee/samm/juhtumiuurimus>
- Tallinna Tehnikaülikool. (04 2016. a.). Standard EVS 843:2016 Linnatänavad.  
*Standard EVS 843:2016 Linnatänavad*. Eesti: Eesti Standardikeskus.
- Tartu Jalgrattakaart. (2015). Kasutamise kuupäev: 22. mai 2015. a., allikas  
[https://www.tartu.ee/data/Tartu\\_rattateed\\_20150.pdf](https://www.tartu.ee/data/Tartu_rattateed_20150.pdf)
- Tartu linna üldplaneering 2005*. (06. oktoober 2005. a.). Kasutamise kuupäev: 25.  
mai 2016. a., allikas Tartu:  
[http://info.raad.tartu.ee/webaktid.nsf/fc7763c017c9f110c22568cd004625d4/e7a3dae09313097bc2257d710030fda2/\\$FILE/seletuskiri.pdf](http://info.raad.tartu.ee/webaktid.nsf/fc7763c017c9f110c22568cd004625d4/e7a3dae09313097bc2257d710030fda2/$FILE/seletuskiri.pdf)
- Transpordi arengukava 2014-2020*. (2013). Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a.,  
allikas Riigi Teataja:  
<https://www.riigiteataja.ee/aktiis/3210/2201/4001/arengukava.pdf>
- Valikor Konsult OÜ. (2015). *Jalakäijate ja jalgratturite loendus Tartus 2015. a.  
kevad*. Kasutamise kuupäev: 25. mai 2016. a., allikas  
[https://www.tartu.ee/data/jalakaiate\\_ratturite\\_loendus\\_kevad2015.pdf](https://www.tartu.ee/data/jalakaiate_ratturite_loendus_kevad2015.pdf)
- WHO. (2014). *Global Status Report on Noncommunicable Diseases 2014*.  
Kasutamise kuupäev: 20. 01 2016. a., allikas World Health Organisation  
[WHO]:  
[http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/148114/1/9789241564854\\_eng.pdf?u  
a=1](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/148114/1/9789241564854_eng.pdf?ua=1)

# LISAD

## LISA 1. MSU tänavate hindamislehe näidis

### Sample Inventory Sheet for Block by Block Analysis

Block Number: \_\_\_\_\_ to \_\_\_\_\_ N\_\_\_ S\_\_\_

#### Pedestrians

##### 1. Sidewalks \_\_\_ / 1

- Wide (5ft plus) \_\_\_ / 1
- Smooth (not uneven or broken up) \_\_\_ / 1
- Straight \_\_\_ / 1
- No obstructions \_\_\_ / 1
- Curb cuts (east and west of the blocks) \_\_\_ / 1
- Blind bumps \_\_\_ / 1

##### 2. Crosswalks \_\_\_ / 1

- Timer/countdown \_\_\_ / 1
- Signal \_\_\_ / 1
- Audible \_\_\_ / 1
- Enough time to cross (take into consideration # of lanes) \_\_\_ / 1
- Crossing Island \_\_\_ / 1
- Pedestrian crossing button \_\_\_ / 1

##### 3. Not having to cross through parking lots \_\_\_ / 1

##### 4. Slow speed limit (30 mph or less) \_\_\_ / 1

##### 5. Pedestrian scaled design

- Seating \_\_\_ / 1
- Buildings close to street \_\_\_ / 1
- Protection from weather (awnings) \_\_\_ / 1

Total: \_\_\_ / 19

#### Bicyclists

##### 1. Bike lanes \_\_\_ / 1

##### 2. Bike racks or loops (at least 1 on every block) \_\_\_ / 1

Total: \_\_\_ / 2

#### Transit – CATA

##### 1. Bus stops

- Shelter \_\_\_ / 1
- Benches \_\_\_ / 1

##### 2. Route signage \_\_\_ / 1

- Including a schedule of all buses that come to that location \_\_\_ / 1

##### 3. Bus Lanes \_\_\_ / 1

Total: \_\_\_ / 5

Automobiles

1. Road quality (drivable, excludes singular potholes) \_\_\_ / 1
2. Signage (street signs) \_\_\_ / 1
3. Well timed traffic lights \_\_\_ / 1
4. Appropriate turning lanes and turn around \_\_\_ / 1
5. Easy access to parking \_\_\_ / 1

Total: \_\_\_ / 5

Overall

1. Landscaping \_\_\_ / 1
2. Lighting \_\_\_ / 1
3. Wide Shoulders \_\_\_ / 1
4. Way Finding \_\_\_ / 1
5. Bus Pullout \_\_\_ / 1

Allikas: (Adams, et al., 2009)

## LISA 2. Töös kasutatud hindamislehe näidis

### TÄNAVATE HINDAMISLEHT

**Tänav:**

Kriteerium täielikult täidetud 1 punkt  
 Kriteerium osaliselt täidetud 0,5 punkti  
 Kriteerium täielikult täitmata 0 punkti

Tänavate vahe:		
LÕIK:	MÄRKUSED ↓	
<b>JALAKÄIJAD</b>		
Kõnnitee või kergliiklustee olemasolu		
Kõnnitee laius		
Teekatte kvaliteet		
Kõnnitee loogiline kulgemine		
Kõnniteel takistuste puudumine		
Alla lastud äärekivid		
Reljeefne teekattemärgistus		
Ülekäiguradade olemasolu		
Foori olemasolu		
Foori heli olemasolu		
Foori taimeri olemasolu		
Foorinupu olemasolu		
Tee ületamiseks on piisavalt aega		
Ohutusaared		
Autodel madal kiiruse piirang		
Istumisvõimalus tänava ääres		
Tänava ja hoone vahel ei ole parklat		
Kaitse ilmastiku eest		
Haljastus		
Inimõõtmeline valgustus		
Puhverala kõnnitee ja hoone vahel		
Puhverala sõidutee ja kõnnitee vahel		
Kokku		
Maksimaalne		
Protsent		
Klass		

LÕIK:	
<b>JALGRATTURID</b>	
Jalgrattatee või kergliiklustee olemasolu	
Jalgrattaparkla	
Jalgrattatee laius	
Teekatte kvaliteet	
Jalgrattatee loogiline kulgemine	
Jalgrattateel takistuste puudumine	
Alla lastud äärekivid	
Ületusradade olemasolu	
Foori olemasolu	
Foori taimeri olemasolu	
Foorinupu olemasolu	
Tee ületamiseks on piisavalt aega	
Ohutussaared	
Autodel madal kiiruse piirang	
Tänav ja hoone vahel pole parklat	
Kaitse ilmastiku eest	
Haljastus	
Valgustus	
Puhverala jalgrattatee ja hoone vahel	
Suunaviidad	
Kokku	
Maksimaalne	
Protsent	
Klass	

LÕIK:		
<b>ÜHISTRANSPOORT</b>		
Ühissõidukirada		
Bussitasku		
Bussipeatuse vastav märgistus		
Ootekoda		
Istumisvõimalus		
Marsruudi info		
Bussiajad		
Prügikast		
Valgustus		
Kokku		
Maksimaalne		
Protsent		

LÕIK:		
<b>MOOTORSÕIDUKID</b>		
Teekatte kvaliteet		
Vajalike liiklusmärkide olemasolu		
Hästi ajastatud foorid		
Vajalikud pöördarjad		
Hea juurdepääs parklatesse		
Suunaviidad		
Valgustus		
Kokku		
Maksimaalne		
Protsent		

<b>KOONDTULEMUSED</b>		
Kategoriate punktisumma kokku		
Hinnatud kategoriate arv		
Protsent		
Klass		

### LISA 3. Vabaduse puiestee hindamistulemuste tabelid

Tänavate vahe (JP-jõe poolne; JE-jõest eemal)	Lai - Kaarsild JP	Lai - Raekoja	Kaarsild - Riia mnt JP	Raekoja plats - Riia mnt JE
LÕIK:	1	2	3	4
<b>JALAKÄIJAD</b>				
Kõnnitee või kergliiklustee olemasolu	1	1	1	1
Kõnnitee laius	1	0,5	1	1
Teekatte kvaliteet	0,5	1	1	1
Kõnnitee loogiline kulgemine	1	0,5	1	1
Kõnniteel takistuste puudumine	0,5	0,5	0,5	1
Alla lastud äärekivid	0,5	1	0,5	0,5
Reljeefne teekattemärgistus	0	0	0	0
Ülekäiguradade olemasolu	1	0,5	1	1
Foori olemasolu	1	0,5	1	0,5
Foori heli olemasolu	1	0,5	1	0,5
Foori taimeri olemasolu	0,5	0,5	0	0
Foorinupu olemasolu	1	0,5	1	0,5
Tee ületamiseks on piisavalt aega	1	1	1	1
Ohutussaared	1	1	1	1
Autodel madal kiiruse piirang	1	1	1	1
Istumisvõimalus tänava ääres	1	1	1	1
Tänava ja hoone vahel ei ole parklat	-	0,5	1	1
Kaitse ilmastiku eest	0	0	0	0
Haljastus	1	1	1	1
Inimmõõtmeline valgustus	0,5	0	0,5	0,5
Puhverala kõnnitee ja hoone vahel	0	0	0	1
Puhverala sõidutee ja kõnnitee vahel	1	0	0	0
Kokku	15,5	12,5	15,5	15,5
Maksimaalne	21	22	22	22
Protsent	74	57	70	70
Klass	2	3	2	2

Tänavate vahe (JP-jõe poolne; JE-jõe eemal)	Lai - Kaarsild JP	Lai - Raekoja	Kaarsild - Riia mnt JP	Raekoja plats - Riia mnt JE
LÕIK:	1	2	3	4
<b>JALGRATTURID</b>				
Jalgrattatee või kergliiklustee olemasolu	1	0	1	1
Jalgrattaparkla	1	0	1	1
Jalgrattatee laius	1	-	1	1
Teekatte kvaliteet	0,5	-	1	1
Jalgrattatee loogiline kulgemine	1	-	1	1
Jalgrattateel takistuste puudumine	0,5	-	0,5	1
Alla lastud äärekivid	0,5	-	0,5	0,5
Ületusradade olemasolu	1	-	1	1
Foori olemasolu	1	-	1	0,5
Foori taimeri olemasolu	0,5	-	0	0
Foorinupu olemasolu	1	-	1	0,5
Tee ületamiseks on piisavalt aega	1	-	1	1
Ohutussaared	1	-	1	1
Autodel madal kiiruse piirang	1	1	1	1
Tänav ja hoone vahel pole parklat	1	1	1	1
Kaitse ilmastiku eest	0	0	0	0
Haljastus	1	0,5	1	1
Valgustus	0,5	-	1	1
Puhverala jalgrattatee ja hoone vahel	0	-	0	0
Suunaviidad	1	-	1	1
Kokku	15,5	2,5	16	15,5
Maksimaalne	19	6	19	19
Protsent	82	42	84	82
Klass	1	3	1	1



Tänavate vahe (JP-jõepoolne; JE-jõest eemal)	Lai - Kaarsild JP	Lai - Raekoja	Kaarsild - Riia mnt JP	Raekoja plats - Riia mnt JE
LÕIK:	1	2	3	4
<b>ÜHISTRANSPOORT</b>				
Ühissõidukirada	-	-	-	-
Bussitasku	1	1	1	1
Bussipeatuse vastav märgistus	1	1	1	1
Ootekoda	1	1	1	1
Istumisvõimalus	1	1	1	1
Marsruudi info	1	1	1	1
Bussiajad	1	1	1	1
Prügikast	1	1	1	1
Valgustus	1	1	1	1
Kokku	8	8	8	8
Maksimaalne	8	8	8	8
Protsent	100	100	100	100
	1	1	1	1

<b>MOOTORSÕIDUKID</b>				
Teekatte kvaliteet	1	1	1	1
Vajalike liiklusmärkide olemasolu	1	1	1	1
Hästi ajastatud foorid	1	1	1	1
Vajalikud pöörderajad	1	1	1	1
Hea juurdepääs parklatesse	1	1	1	1
Suunaviidad	1	1	1	1
Valgustus	0,5	0,5	1	0,5
Kokku	6,5	6,5	7	6,5
Maksimaalne	7	7	7	7
Protsent	93	93	100	93
	1	1	1	1

<b>KOONDTULEMUSED</b>				
Kategooriate punktisumma kokku	45,5	29,5	46,5	45,5
Hinnatud kategooriate arv	4	4	4	4
Protsent	87	73	89	86
Klass	1	2	1	1

LISA 4. Turu tänava hindamistulemuste tabelid

Tänavate vahe (JP-jõepoolne; JE-jõest eemal)	Riia - Soola JP	Riia - Soola JE	Soola - Väike-Turu JP	Soola - Aida JE	Väike-Turu - Jõe JP	Aida - Jõe JE	Jõe - Silla pealesõit JP	Jõe - Silla pealesõit JE	Silla pealesõit - Rebase JP	Silla pealesõit - Rebase JE	Rebase - Vaba JP	Rebase - Vaba JE	Vaba - Sõbra JP	Vaba - Sõbra JE	Sõbra - Saekoja JP	Sõbra - Saekoja JE	Saekoja - Purde JP	Saekoja - Purde JE	Purde - Tehase JP	Purde - Tehase JE	Tehase - Teguri JP	Tehase - Teguri JE
LÕIK:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
<b>JALAKÄIJAD</b>																						
Kõnnitee või kergliiklustee olemasolu	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Kõnnitee laius	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0
Teekatte kvaliteet	1	-	1	0,5	0	0,5	0	1	0,5	1	0,5	0,5	0	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0	1	0,5	0
Kõnnitee loogiline kulgemine	1	-	1	1	1	1	1	1	0,5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Kõnniteel takistuste puudumine	1	-	1	0,5	0,5	0,5	0,5	1	0,5	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0
Alla lastud äärekiivid	1	-	0,5	1	0,5	1	1	1	0,5	1	1	1	0,5	0,5	0,5	0,5	1	1	1	1	1	0,5
Reljeefne teekattemärgistus	0	-	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,5	0,5	0	0
Ülekäiguradade olemasolu	1	-	1	1	1	1	1	0,5	0	0	0	0	1	1	0,5	0,5	0	0	0,5	1	0,5	0
Foori olemasolu	1	-	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0
Foori heli olemasolu	1	-	0,5	0,5	1	1	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0
Foori taimeri olemasolu	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Foorinupu olemasolu	1	-	0,5	0,5	1	1	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0
Tee ületamiseks on piisavalt aega	1	-	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Ohutussaared	1	-	1	1	0	1	1	1	1	-	-	-	1	1	1	1	-	-	1	1	1	-
Autodel madal kiiruse piirang	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Istumisvõimalus tänava ääres	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tänava ja hoone vahel ei ole parklat	1	-	0,5	0,5	1	0	-	-	1	1	1	0	0	0	1	0	-	1	1	-	0	0
Kaitse ilmastiku eest	1	-	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haljastus	1	-	1	1	0,5	1	1	1	0,5	0	0,5	1	1	1	1	0,5	1	0,5	1	0	0	0
Inimmõõtmeline valgustus	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Puhverala kõnnitee ja hoone vahel	1	-	1	-	0	1	-	-	-	1	1	1	1	0	0,5	-	-	0	1	1	-	-
Puhverala sõidutee ja kõnnitee vahel	1	-	0,5	0	1	0,5	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0
Kokku	18		14,5	12,5	12,5	14,5	11,5	11,5	8,5	10	10	9,5	13,5	13	11,5	11,5	6,5	10	10	11,5	7	3,5
Maksimaalne	22		22	21	22	22	19	19	20	20	20	20	22	22	22	21	18	20	21	20	20	19
Protsent	82		66	60	57	66	61	61	43	50	50	48	61	59	52	55	36	50	48	58	35	18
Klass	1	-	2	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3	3	4	3	3	3	4	5

Tänavate vahe (JP-jõepoolne; JE-jõest eemal)	Riia - Soola JP	Riia - Soola JE	Soola - Väike-Turu JP	Soola - Aida JE	Väike-Turu - Jõe JP	Aida - Jõe JE	Jõe - Silla pealesõit JP	Jõe - Silla pealesõit JE	Silla pealesõit - Rebase JP	Silla pealesõit - Rebase JE	Rebase - Vaba JP	Rebase - Vaba JE	Vaba - Sõbra JP	Vaba - Sõbra JE	Sõbra - Saekoja JP	Sõbra - Saekoja JE	Saekoja - Purde JP	Saekoja - Purde JE	Purde - Tehase JP	Purde - Tehase JE	Tehase - Teguri JP	Tehase - Teguri JE
LÕIK:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
<b>JALGRATTURID</b>																						
Jalgrattatee või kergliiklustee olemasolu	1	-	1	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0
Jalgrattaparkla	1	-	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Jalgrattatee laius	1	-	1	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-
Teekatte kvaliteet	1	-	1	0,5	-	1	-	1	-	1	-	0,5	-	0,5	-	0,5	-	0,5	-	1	-	-
Jalgrattatee loogiline kulgemine	1	-	1	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-
Jalgrattateel takistuste puudumine	1	-	1	0,5	-	0,5	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-
Alla lastud äärekiivid	1	-	0,5	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	0,5	-	0,5	-	1	-	1	-	-
Ületusradade olemasolu	1	-	1	1	-	1	-	0,5	-	0	-	0	-	1	-	0,5	-	0	-	1	-	-
Foori olemasolu	1	-	1	1	-	1	-	0	-	0	-	0	-	1	-	0,5	-	0	-	0	-	-
Foori taimeri olemasolu	0	-	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	-
Foorinupu olemasolu	1	-	0,5	0,5	-	1	-	0	-	0	-	0	-	0,5	-	0,5	-	0	-	0	-	-
Tee ületamiseks on piisavalt aega	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-
Ohutussaared	1	-	1	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1	-	-
Autodel madal kiiruse piirang	1	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Täna ja hoone vahel pole parklat	1	-	0,5	0,5	1	0	-	-	1	1	1	0	0	0	1	0	-	1	1	-	0	0
Kaitse ilmastiku eest	1	-	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Haljastus	1	-	1	1	0,5	1	1	1	0,5	0	0,5	1	1	1	1	0,5	1	0,5	1	0	0	0
Valgustus	1	-	1	1	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	-
Puhverala jalgrattatee ja hoone vahel	1	-	1	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-	0	-	-	-	0	-	1	-	-
Suunaviidad	0	-	1	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Kokku	18	0	16,5	15	2,5	14,5	3,0	11,5	2,5	10	4	8,5	2	11,5	4	10	2,0	8	3,0	11	1	2,0
Maksimaalne	20		20	19	6	20	5	17	6	17	6	17	6	19	6	18	5	17	6	18	6	6
Protsent	90	-	83	79	42	73	60	68	42	59	58	50	33	61	67	56	40	47	50	61	17	33
Klass	1	-	1	2	3	2	3	2	3	3	3	3	4	2	2	3	4	3	3	2	5	4

Tänavate vahe (JP-jõepoolne; JE-jõest eemal)	Riia - Soola JP	Riia - Soola JE	Soola - Väike-Turu JP	Soola - Aida JE	Väike-Turu - Jõe JP	Aida - Jõe JE	Jõe - Silla pealesõit JP	Jõe - Silla pealesõit JE	Silla pealesõit - Rebase JP	Silla pealesõit - Rebase JE	Rebase - Vaba JP	Rebase - Vaba JE	Vaba - Sõbra JP	Vaba - Sõbra JE	Sõbra - Saekoja JP	Sõbra - Saekoja JE	Saekoja - Purde JP	Saekoja - Purde JE	Purde - Tehase JP	Purde - Tehase JE	Tehase - Teguri JP	Tehase - Teguri JE
LÕIK:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
<b>ÜHISTRANSPOORT</b>																						
Ühissõidukirada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bussitasku	1	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	0	0
Bussipeatuse vastav märgistus	1	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	1	1
Ootekoda	0	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	0	1
Istumisvõimalus	1	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	0	1
Marsruudi info	0	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	0	1
Bussiajad	1	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	1	1
Prügikast	1	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	0	1
Valgustus	1	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	1	1
Kokku	6	-	8	-	-	8	8	-	-	-	-	8	8	-	-	8	-	-	-	-	3	7
Maksimaalne	8	-	8	-	-	8	8	-	-	-	-	8	8	-	-	8	-	-	-	-	8	8
Protsent	75	-	100	-	-	100	100	-	-	-	-	100	100	-	-	100	-	-	-	-	37,5	87,5
Klass	2	-	1	-	-	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-	1	-	-	-	-	4	1

<b>MOOTORSÕIDUKID</b>																						
Teekatte kvaliteet	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Vajalike liiklusmärkide olemasolu	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Hästi ajastatud foorid	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Vajalikud pöörderajad	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Hea juurdepääs parklatesse	-	-	1	1	1	1	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	1	-	1	1
Suunaviidad	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	-	-	1	1	-	-	1	1	1	1	1
Valgustus	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Kokku	5	6	7	7	7	7	5	4	6	6	6	4	6	7	7	6	3	4	5	4	5	5
Maksimaalne	6	6	7	7	7	7	5	5	6	6	6	4	6	7	7	6	3	4	5	4	5	5
Protsent	83	100	100	100	100	100	100	80	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Klass	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

<b>KOONDTULEMUSED</b>																						
Kategooriate punktisumma kokku	47	6	46	34,5	22	44	27,5	27	17	26	19,5	30	29,5	31,5	22,5	35,5	11,5	22	18	26,5	16	17,5
Hinnatud kategooriate arv	4	1	4	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	4
Protsent	83	100	87	79	66	85	80	69	61	70	69	74	74	73	73	78	59	66	66	73	47	60
Klass	1	1	1	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	3

## LISA 5. Kalda tee hindamistulemuste tabelid

Tänavate vahe (JP-jõepoolne; JE-jõest eemal)	Sõpruse sild - Ihaste tee JP	Sõpruse pst - Ihaste tee JE	Ihaste tee - Luha JP	Ihaste tee - Luha JE	Luha - Kaunase pst JP	Luha - Kaunase pst JE	Kaunase pst - Mõisavahe JP	Kaunase pst - Mõisavahe JE
LÕIK:	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>JALAKÄIJAD</b>								
Kõnnitee või kergliiklustee olemasolu	1	1	1	1	1	1	1	1
Kõnnitee laius	1	1	1	1	1	0,5	0,5	0,5
Teekatte kvaliteet	1	1	1	1	0,5	0,5	0,5	0
Kõnnitee loogiline kulgemine	1	1	1	1	1	0	1	1
Kõnniteel takistuste puudumine	1	1	0,5	1	1	0	1	0
Alla lastud äärekivid	0,5	1	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Reljeefne teekattemärgistus	0	0	0	0	0	0	0	0
Ülekäiguradade olemasolu	1	1	1	1	1	1	1	1
Foori olemasolu	1	1	1	1	1	1	1	1
Foori heli olemasolu	1	1	0,5	1	1	1	1	1
Foori taimeri olemasolu	0	0	0	0	0	0	0	0
Foorinupu olemasolu	1	1	0,5	1	1	1	1	1
Tee ületamiseks on piisavalt aega	1	1	1	1	0,5	0,5	1	1
Ohutussaared	1	1	1	1	1	1	1	1
Autodel madal kiiruse piirang	1	1	1	1	1	1	1	1
Istumisvõimalus tänava ääres	0	0	0	0	0	0	0	0
Tänava ja hoone vahel ei ole parklat	0	1	0	1	0	0,5	0	0,5
Kaitse ilmastiku eest	1	0	1	0	1	0	1	0
Haljastus	0	1	1	1	0,5	1	0,5	1
Inimmõõtmeline valgustus	0,5	0	0	0	0	0	0	0
Puhverala kõnnitee ja hoone vahel	-	-	-	-	-	1	-	-
Puhverala sõidutee ja kõnnitee vahel	1	1	0,5	1	1	0,5	1	0,5
Kokku	15	16	13,5	15,5	14	12	14	12
Maksimaalne	21	21	21	21	21	22	21	21
Protsent	71	76	64	74	67	55	67	57
Klass	2	2	2	2	2	3	2	3

Tänavate vahe (JP-jõepoolne; JE-jõest eemal)	Sõpruse sild - Ihaste tee JP	Sõpruse pst - Ihaste tee JE	Ihaste tee - Luha JP	Ihaste tee - Luha JE	Luha - Kaunase pst JP	Luha - Kaunase pst JE	Kaunase pst - Mõisavahe JP	Kaunase pst - Mõisavahe JE
LÕIK:	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>JALGRATTURID</b>								
Jalgrattatee või kergliiklustee olemasolu	1	1	1	1	1	1	1	1
Jalgrattaparkla	1	0	1	0	1	0	1	0
Jalgrattatee laius	1	1	1	1	1	0,5	0,5	0,5
Teekatte kvaliteet	1	1	1	1	0,5	0	0,5	0
Jalgrattatee loogiline kulgemine	1	1	1	1	1	0	1	1
Jalgrattateel takistuste puudumine	1	1	0,5	1	1	0	1	0
Alla lastud äärekivid	0,5	1	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ületusradade olemasolu	1	1	1	1	1	1	1	1
Foori olemasolu	1	1	1	1	1	1	1	1
Foori taimeri olemasolu	0	0	0	0	0	0	0	0
Foorinupu olemasolu	1	1	0,5	1	1	1	1	1
Tee ületamiseks on piisavalt aega	1	1	1	1	0,5	0,5	1	1
Ohutussaared	1	1	1	1	1	1	1	1
Autodel madal kiiruse piirang	1	1	1	1	1	1	1	1
Tänav ja hoone vahel pole parklat	0	1	0	1	0	0,5	0	0,5
Kaitse ilmastiku eest	1	0	1	0	1	0	1	0
Haljastus	0	1	1	1	0,5	1	0,5	1
Valgustus	1	1	0	1	0	0,5	0	0
Puhverala jalgrattatee ja hoone vahel	-	-	-	-	-	1	-	-
Suunaviidad	0	0	-	-	-	-	0	0
Kokku	14,5	15	13,5	14,5	13	10,5	13	10,5
Maksimaalne	19	19	18	18	18	19	19	19
Protsent	76	79	75	81	72	55	68	55
Klass	2	2	2	1	2	3	2	3

Tänavate vahe (JP-jõepoolne; JE-jõest eemal)	Sõpruse sild - Ihaste tee JP	Sõpruse pst - Ihaste tee JE	Ihaste tee - Luha JP	Ihaste tee - Luha JE	Luha - Kaunase pst JP	Luha - Kaunase pst JE	Kaunase pst - Mõisavahe JP	Kaunase pst - Mõisavahe JE
LÕIK:	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>ÜHISTRANSPOORT</b>								
Ühissõidukirada	-	-	-	-	-	-	-	-
Bussitasku	1	1	-	-	1	1	1	1
Bussipeatuse vastav märgistus	1	1	-	-	1	1	1	1
Ootekoda	1	1	-	-	1	1	1	1
Istumisvõimalus	1	1	-	-	1	1	1	1
Marsruudi info	1	1	-	-	1	1	1	1
Bussiajad	1	1	-	-	1	1	1	1
Prügikast	1	1	-	-	1	1	1	1
Valgustus	1	1	-	-	1	1	1	1
Kokku	8	8			8	8	8	8
Maksimaalne	8	8			8	8	8	8
Protsent	100	100	-	-	100	100	100	100
Klass	1	1	-	-	1	1	1	1

<b>MOOTORSÕIDUKID</b>								
Teekatte kvaliteet	1	1	1	1	1	1	1	1
Vajalike liiklusmärkide olemasolu	1	1	1	1	1	1	1	1
Hästi ajastatud foovid	1	1	1	1	1	1	1	1
Vajalikud pöördarajad	1	1	1	1	1	1	1	1
Hea juurdepääs parklatesse	1	1	1	1	1	1	1	1
Suunaviidad	0	1	1	1	1	1	1	-
Valgustus	1	1	1	1	1	1	1	1
Kokku	6	7	7	7	7	7	7	6
Maksimaalne	7	7	7	7	7	7	7	6
Protsent	86	100	100	100	100	100	100	100
Klass	1	1	1	1	1	1	1	1

<b>KOONDTULEMUSED</b>								
Kategooriate punktisumma kokku	43,5	46	34	37	42	37,5	42	36,5
Hinnatud kategooriate arv	4	4	3	3	4	4	4	4
Protsent	83	89	80	85	85	77	84	78
Klass	1	1	2	1	1	2	1	2

## **LISA 6. Vabaduse puiestee kirjeldused lõikude kaupa (algandmed)**

**Lõik number:** 1

**Algus ja lõpp:** Lai tänav - Kaarsild

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Üldkasutatavate haljasalade maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 87% punktidest. Selle tulemusega saab antud tänavalõik kõrgeima klassifikatsioon 1. Antud teelõigu ainuke hoone on Kaarsilla juures paiknev väike Hesburgeri restoran. Antud teelõigu ja jõe vahel asub park ning jõeäärne promenaad. Ka läbi pargi kulgeb kergliiklustee. Hindamisel on arvestatud ka pargi ja promenaadi ala.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid mõned postid võivad osutada takistuseks. Kogu teelõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on kaks ülekäigurada, üle Vabaduse puiestee Raekoja platsi suunas ning Laia tänava ristmikul. Mõlemad ülekäigurajad on reguleeritud fooridega. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared. Foorid on helisignaaliga ning foorinupuga, taimer on ainult Kaarsilla juures oleval fooril. Tee ületamiseks on piisavalt aega.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaares on istumisvõimalused. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud. Lõigu Kaarsilla poolses osas on tee ääres autodele mõeldud valgustid, lõigu Laia tänava osas sõidutee valgustid puuduvad. Olemasolevad valgustid on paigutatud sõidutee ning kergliiklustee vahele, mistõttu valgus on suunatud peamiselt sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub, pargis asuval teel ning promenaadil on inimõõtmeline valgustus. Puhverala kergliiklustee ja hoone vahel on olemas. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid mõned postid võivad osutada takistuseks. Kogu teelõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Vabaduse silla juures asub jalgrattaparkla.

Antud tänavalõigul on kaks ülekäigurada, üle Vabaduse puiestee Raekoja platsi suunas ning Laia tänava ristmikul. Mõlemad ülekäigurajad on reguleeritud fooridega. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared. Foorid on foorinupuga, taimer on ainult Kaarsilla juures oleval fooril. Tee ületamiseks on piisavalt aega.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud. Lõigu Kaarsilla poolses osas on tee ääres autodele mõeldud valgustid, lõigu Laia tänava osas sõidutee valgustid puuduvad. Olemasolevad valgustid on paigutatud sõidutee ning kergliiklustee vahele, mistõttu valgus on suunatud peamiselt sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub, pargis asuval teel ning promenaadil on inimõõtmeline valgustus. Puhverala kergliiklustee ja hoone vahel puudub. Suunaviidad on olemas.



### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördetrajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus Lõigu Kaarsilla poolses osas on tee ääres autodele mõeldud valgustid, lõigu Laia tänava osas sõidutee valgustid puuduvad, suunaviidad on olemas.

**Lõik number:** 2

**Algus ja lõpp:** Lai tänav – Raekoja plats

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Korruselamute maa, haridus- ja teadushoonete maa, teenindusettevõtete maa, tööstusettevõtete ja ladude maa, üldkasutatavate haljasalade maa, muu ühiskondlike hoonete maa.

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 73% punktidest. Selle tulemusega saab see lõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul vahetult tee ääres asub Tartu Emajõe kool, mis on mõeldud nägemispuudega lastele, haridus- ja teadusministeeriumi hoone, ning veel kolm hoonet, millest Raekoja platsi poolses hoones asuvad pood ning söögikoht. Haridus- ja teadusministeeriumi hoone ees asub park. Tänavalõigul oleva parkla taga asub samuti mitmeid hooneid, kuid nende sissepääsud asuvad valdavalt Kompanii tänava poolelt.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kõnnitee. Raekojaplatsi poolses osas on kõnnitee liiga kitsas, kuid teekatte kvaliteet on hea. Kõnnitee katkeb hetkeks ära ning takistuseks on kõnnitee Lai tänava poolses osas asuvad valgustuspostid. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on kaks ülekäigurada, üle Vabaduse puiestee Kaarsilla suunas ning Laia tänava ristmikul. Mõlemad ülekäigurajad on reguleeritud fooridega. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared. Foorid on helisignaaliga ning foorinupuga, taimer on ainult Raekoja platsi juures oleval fooril. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Üle Munga tänava on ületuskoht.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänav ääres on istumisvõimalus kõrval olevas pargis. Hoonete ja kõnnitee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud. Lõigu Laia tänava poolses osas on autodele mõeldud valgustid, lõigu Raekoja platsi poolses osas tee valgustid puuduvad, on olemas parkla jaoks mõeldud valgustid parkla ja kõnnitee vahel. Olemasolev tee valgustus on paigutatud sõidutee ning kõnnitee vahele, mistõttu valgus on suunatud peamiselt sõiduteele. Kõnniteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kõnnitee ja hoone vahel puudub. Sõidutee ja kõnnitee vahel puhverala puudub.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul nii jalgrattatee kui ka kergliiklustee puudub. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kõnnitee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörderajad. Lõigul on hea juurdepääsuga parkimisrada sõidutee ääres. Samuti on hea juurdepääs parklasse. Suunaviidad on olemas. Lõigu Laia tänava poolses osas on autodele mõeldud valgustid, lõigu Raekoja platsi poolses osas tee valgustid puuduvad, on olemas parkla jaoks mõeldud valgustid parkla ja kergliiklustee vahel. Olemasolevad tee valgustid on paigutatud sõidutee ning kergliiklustee vahele, mistõttu valgus on suunatud peamiselt sõiduteele.

**Märkused**

Fassaadid on tänava suunas kinni, ning pikk müür mõjub halvasti.

Nägemispuudega kooli ees oleks eriti oluline reljeefsed teekattemärgised.

Ülekäigurajad on üksteisest liiga kaugel.

**Lõik number:** 3

**Algus ja lõpp:** Kaarsild – Riia mnt

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Teenindustevõtete maa, puhke- ja virgestusrajatiste maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 89% punktidest. Selle tulemusega saab see lõik kõrgeima klassifikatsiooni 1. Antud tänavalõigu Riia maantee poolses osas paikneb turuhoone, mis on iga päev aktiivselt kasutuses. Tänavalõigu Raekoja platsi poolses osas on tee ja jõe vahel park ning promenaad. Hindamisel on arvestatud ka pargi ja promenaadi ala.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid takistuseks on turuhoone ees olevad veerennid. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Sõidutee ületuskohtades on olemas foorjuhitavad ülekäigurajad. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared. Samuti on fooriga reguleeritud ületusrajad turuhoone parkla sissesõidul. Foorid on helisignaaliga ning foorinupuga, taimer puudub. Tee ületamiseks on piisavalt aega.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänava ääres on olemas istumisvõimalused. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud. Promenaadil on olemas valgustus. Kuna tee ääres paiknev valgustus on paigutatud kergliiklustee taha, siis langeb valgus nii sõiduteele kui ka kergliiklusteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Puhverala hoone ja tänava vahel puudub. Sõidutee ja kergliiklustee vahel puhverala puudub.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid takistuseks on turuhoone ees olevad veerennid. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Turuhoone ees asub jalgrattaparkla.

Sõidutee ületuskohtades on olemas foorjuhitavad ülekäigurajad. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared. Samuti on fooriga reguleeritud ületusrada turuhoone parkla sissesõidul. Foorid on helisignaaliga ning foorinupuga, taimer puudub. Tee ületamiseks on piisavalt aega.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud. Promenaadil on olemas valgustus. Kuna tee ääres paiknev valgustus on paigutatud kergliiklustee taha, siis langeb valgus nii sõiduteele kui ka kergliiklusteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Puhverala hoone ja tänava vahel puudub. Suunaviidad on olemas.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

**Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördetrajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.

**Märkused**

Parkimine on sõidutee ja kergliiklustee vahel.

**Lõik number:** 4

**Algus ja lõpp:** Raekoja plats – Riia mnt

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Segahoonestusala, üldkasutatavate haljasalade maa, teenindusettevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 86% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigu Riia maantee poolses osas paikneb Kaubamaja, mis on iga päev aktiivselt kasutuses. Raekoja platsi poolsetes hooned on segakasutusega, seal paiknevad korterid ja erinevad ärid. Tänavalõigu keskele jääb park.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu teelõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud, välja arvatud Kaubamaja juures parkla sissesõidul, kus äärekivi kõrgus on üle 3 cm, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Kaubamaja ees on üle Vabaduse puiestee foorjuhitav ületusrada. Samuti on Kaubamaja taga olevasse parklasse sissesõit reguleeritud fooriga. Üle Poe tänava on ületusrada. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared. Foorid on helisignaaliga ning foorinupuga, taimer puudub. Tee ületamiseks on piisavalt aega.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänava ääres on olemas istumisvõimalused. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud. Alates Poe tänavast on sõiduteel olemas valgustid, mis paiknevad kergliiklustee jalakäijatele ja jalgratturitele mõeldud ala vahel ning mille valgus langeb ka kergliiklusteele, Kaubamaja ees olevad valgustid on paigutatud sõidutee ja kergliiklustee vahele, eraldi kergliiklustee valgustus puudub. Raekoja platsi ja Poe tänava vahel on olemas valgustus kergliiklusteele, kuid puudub valgustus sõiduteele. Hoonete ja kergliiklustee vahel puhverala puudub. Sõidutee ja kergliiklustee vahel puhverala puudub.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud, välja arvatud Kaubamaja juures parkla sissesõidul, kus äärekivi kõrgus on üle 3 cm, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Kaubamaja ees ning Raekoja platsi poolse hoone ees asuvad jalgrattaparklad.

Kaubamaja ees on üle Vabaduse puiestee foorjuhitav ületusrada. Samuti on Kaubamaja taga olevasse parklasse sissesõit reguleeritud fooriga. Üle Poe tänava on ületusrada. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared. Foorid on foorinupuga, taimer puudub. Tee ületamiseks on piisavalt aega.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud. Alates Poe tänavast on sõiduteel olemas valgustid, mis paiknevad kergliiklustee jalakäijatele ja jalgratturitele mõeldud ala vahel ning mille valgus langeb ka kergliiklusteele, Kaubamaja ees olevad valgustid on paigutatud sõidutee ja kergliiklustee vahele, eraldi kergliiklustee valgustus puudub. Raekoja platsi ja Poe tänava vahel on olemas valgustus kergliiklusteele, kuid puudub valgustus sõiduteele. Hoonete ja kergliiklustee vahel puhverala puudub. Suunaviidad on olemas.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördetajad. Lõigul on kolm parklat, hea juurdepääsuga Kaubamaja parkla ning hea juurdepääsuga Poe tänava parkla. Samuti asub üks parkla tänava Raekoja poolses osas, kuhu on samuti hea juurdepääs. Suunaviidad on olemas.

## **LISA 7. Turu tänava kirjeldused lõikude kaupa (algandmed)**

**Lõik number:** 1

**Algus ja lõpp:** Riia mnt - Soola

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Teenindusettevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 83% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 1. Antud tänavalõigu ainuke hoone on Tasku kaubanduskeskus.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Sõidutee ületuskohtades on olemas fooridega reguleeritud ületusrajad. Foorid on helisignaaliga ning tee ületamiseks on piisavalt aega. Ristmikul on olemas ohutussaared. Iga foori juures on olemas foorinupud, taimer puudub.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaaäres istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Tasku kaubanduskeskuse varikatuse all. Tänavalõigul on haljastuseks puud. Kergliiklustee on valgustatud eraldi kõrgete valgustitega. Puhverala kergliiklustee ja hoone vahel on olemas. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Tasku keskuse ees asub suur jalgrattaparkla.

Sõidutee ületuskohtades on olemas fooridega reguleeritud ületusrajad. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Ristmikul on olemas ohutussaared. Iga foori juures on olemas foorinupud, taimer puudub.

Antud teelõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Tasku kaubanduskeskuse varikatuse all. Tänavalõigul on haljastuseks puud. Kergliiklustee on valgustatud eraldi kõrgete valgustitega. Puhverala kergliiklustee ja hoone vahel on olemas. Suunaviidad puuduvad.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute kohta, kuid marsruutide info puudub. Peatuses ei ole ootekoda, kuid on pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördarajad. Lõigul puuduvad juurdepääsud parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad puuduvad.



**Lõik number:** 2

**Algus ja lõpp:** Riia mnt - Soola

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Teenindustevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 100% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 1. Selline tulemus on seotud ehitustöödega, mille tõttu sai tänaval hinnata ainult mootorsõidukite kategooriat.

### **Jalakäijad**

Ehituse tõttu ei saa hinnata.

### **Jalgratturid**

Ehituse tõttu ei saa hinnata.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Ehituse tõttu ei saa hinnata.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörderajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.

**Lõik number:** 3

**Algus ja lõpp:** Soola – Väike-Turu

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Teenindustevõtete maa, muu ühiskondlike hoonete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 87% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asuvad Statoili tankla, McDonaldi restoran, spordihoone, Aura veekeskus ning Zeppelini kaubanduskeskus.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on neli foorjuhitavat ületusrada. Üks on üle Väike-Turu tänava, kaks on üle Turu tänava ja üks on üle Sadama tänava. Väike-Turu tänava fooril puudub foorinupp ning helisignaali. Teised foorid on helisignaali ning foorinupuga, taimer puudub. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Ilma foorita ületusradad on McDonaldi restorani ja Statoili tankla parkla sissesõidul ning Zeppelini kaubanduskeskuse parkla sissesõidul. Mõlemal ületusrajal puuduvad vastavad teekattemärgised. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavalõigul ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kergliiklustee vahel asuvad parklad. Ilmastiku olude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks puud ja hekk. Kergliiklustee on osaliselt valgustatud eraldi kõrgete valgustitega, osaliselt on valgustus paigutatud kergliiklustee taha, mistõttu langeb valgustus ka kergliiklusteele. Puhverala kergliiklustee ja hoone vahel on olemas. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala osaliselt olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Jalgrattaparklad asuvad Zeppelini kaubanduskeskuse ees, Aura veekeskuse ees, spordihoone ees ning McDonaldi restorani ees.

Antud tänavalõigul on neli foorjuhitavat ületusrada. Üks on üle Väike-Turu tänava, kaks on üle Turu tänava ja üks on üle Sadama tänava. Väike-Turu tänava fooril puudub foorinupp ning. Teised foorid on foorinupuga, taimer puudub. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Ilma foorita ületusradad on McDonaldi restorani ja Statoili tankla parkla sissesõidul ning Zeppelini kaubanduskeskuse parkla sissesõidul. Mõlemal ületusrajal puuduvad vastavad teekattemärgised. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kergliiklustee vahel asuvad parklad. Ilmastiku olude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks puud ja hekk. Kergliiklustee on osaliselt valgustatud eraldi kõrgete valgustitega, osaliselt on valgustus paigutatud kergliiklustee taha, mistõttu langeb valgustus ka kergliiklusteele. Puhverala kergliiklustee ja hoone vahel on olemas. Suunaviidad on olemas.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördetrajad. Juurdepääsud parklatesse on head. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.

**Lõik number:** 4

**Algus ja lõpp:** Soola – Aida

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Teenindustevõtete maa, korruselamute maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 79% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asuvad korruselamud ning Swedbanki kontor.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid mõned postid võivad osutada takistavateks. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on kolm foorjuhitavat ületusrada. Üks on üle Aida tänava ning kaks on üle Turu tänava. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared. Aida tänava fooril puudub foorinupp ning helisignaal. Teised foorid on helisignaliga ning foorinupuga, taimer puudub. Tee ületamiseks on piisavalt aega.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaaäres istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kergliiklustee vahel on parkimiskohti. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud. Kõrged valgustid on paigutatud kergliiklustee taha, mistõttu langeb valgustus ka kergliiklusteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänavaaäres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kergliiklustee vahel puhverala puudub.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid mõned postid võivad osutada takistavateks. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Jalgrattaparklad asuvad Swedbank'i hoone ees.

Antud tänavalõigul on kolm foorjuhitavat ületusrada. Üks on üle Aida tänava ning kaks on üle Turu tänava. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared. Aida tänava fooril puudub foorinupp. Teised foorid on foorinupuga, taimer puudub. Tee ületamiseks on piisavalt aega.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kergliiklustee vahel on parkimiskohti. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud. Kõrged valgustid on paigutatud kergliiklustee taha, mistõttu langeb valgustus ka kergliiklusteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänavaaäres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Suunaviidad on olemas.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördarajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.

**Lõik number:** 5

**Algus ja lõpp:** Väike-Turu – Jõe

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Kahjuliku välismõjuta tööstusettevõtete ja ladude maa, puhke- ja virgestusrajatiste maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 66% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 3. Antud tänavalõigul asuvad katlamaja hooned, ning angaaris autoparanduse töökoda.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kõnnitee, piisavalt lai, kuid teekatte kvaliteet on halb. Kõnnitee kulgeb loogiliselt, kuid takistuseks on hoonest väljaulatuv osa. Kogu teelõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Sõidutee ületuskohas on olemas fooriga reguleeritud ülekäigurada. Foor on helisignaaliga ning foorinupuga, mille vajutamiseta foori tuli roheliseks ei lähe, taimer puudub. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Ohutussaar puudub.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaares istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kõnnitee vahel parklad puuduvad. Ilmastiku olude eest varju pole. Tänavalõigu algusosas ja lõpposas on kõrghaljastus. Kõnniteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kõnnitee ja hoone vahel puudub. Sõidutee ja kõnnitee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul nii jalgrattatee kui ka kergliiklustee puudub. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kõnnitee vahel parklad puuduvad. Ilmastiku olude eest varju pole. Tänavalõigu algusosas ja lõpposas on kõrghaljastus.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörded. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.

### **Märkused**

Ülekäigurajad on üksteisest väga kaugel.

**Lõik number:** 6

**Algus ja lõpp:** Aida – Jõe

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Teenindustevõtete maa, korruselamute maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 85% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 1. Antud tänavalõigul asuvad hotell, Ford autode esindus, eramud, ööklubi ning korruselamu.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid mõned kergliiklusteel asuvad postid on takistuseks. Kogu teelõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on üks foorjuhitav ületusrada üle Turu tänava ning teine üle Jõe tänava. Foorid on helisignaaliga ning foorinuppudega, mille vajutamisel Turu tänava fooril tuli roheliseks ei lähe, taimerid puuduvad. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Ristmikul on olemas ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaaäres istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kergliiklustee vahel asuvad mitmed parklad. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suurte puude read. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kergliiklustee ja aedade vahel on olemas. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala pea kogu lõigu pikkuses olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid mõned kergliiklusteel asuvad postid on takistuseks. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on üks foorjuhitav ületusrada üle Turu tänava ning teine üle Jõe tänava. Foorid on foorinuppudega, mille vajutamisel Turu tänava fooril tuli roheliseks ei lähe, taimerid puuduvad. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Ristmikul on olemas ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kergliiklustee vahel asuvad mitmed parklad. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suurte puude read. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kergliiklustee ja aedade vahel on olemas. Suunaviidad on olemas.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördarajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.

**Märkused**

Tänavalõigul on koht, kus ühel pool tänavat on pikalt aed ja teisel pool on tänavat pikalt tänavale suletud katlamaja hoone sein.

**Lõik number:** 7

**Algus ja lõpp:** Jõe – Silla pealesõit

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Puhke- ja virgestusrajatiste maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 80% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asub park.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kõnnitee, piisavalt lai, kuid teekatte kvaliteet on halb. Kõnnitee kulgeb loogiliselt, kuid teel on takistuseks liialt kõrge kaevu kaas. Tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. On olemas nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised.

Sõidutee ületuskohas on olemas ülekäigurada. Foorid puuduvad. Ristmikul on olemas ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänava ääres istumisvõimalused puuduvad. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Sõpruse silla all. Haljastuseks kõnnitee ja sõidutee vahel oleval mururibal kasvavad puud. Samuti on kõnnitee taga park. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ning kõnnitee vahel, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kõnniteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul hooned puuduvad, pole puhverala kõnnitee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kõnnitee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul nii jalgrattatee kui ka kergliiklustee puudub. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Sõpruse silla all. Haljastuseks kergliiklustee ja sõidutee vahel oleval mururibal kasvavad puud.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on teekatte kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörderajad. Lõigul parklad puuduvad. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.



**Lõik number:** 8

**Algus ja lõpp:** Jõe – Silla pealesõit

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Liiklusmaa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 69% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asub sild ja park.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on üks ülekäigurada ja üks ületuskoht. Ülekäigurada kulgeb üle Turu tänava, ning seal on head tähistused ning ohutussaar. Ületuskoht on üle silla pealesõidu suunas kulgeva tee. Seal on olemas ohutussaared. Foorid puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänav ääres istumisvõimalused puuduvad. Tänav ääres puuduvad hooned. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Sõpruse silla all. Tänavalõigul on haljastuseks kõrged puud. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänava ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on üks ülekäigurada ja üks ületuskoht. Ülekäigurada kulgeb üle Turu tänava, ning seal on head tähistused ning ohutussaar. Ületuskoht on üle silla pealesõidu suunas kulgeva tee. Seal on olemas ohutussaared. Foorid puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänav ääres puuduvad hooned. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Sõpruse silla all. Tänavalõigul on haljastuseks kõrged puud. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänava ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Suunaviidad on olemas.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördetrajad. Lõigul parklad puuduvad. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad puuduvad.

### **Märkused**

Üle Silla pealesõidu peaks ületuskoha asemel ületusrada olla.

**Lõik number:** 9

**Algus ja lõpp:** Silla pealesõit – Rebase

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Puhke- ja virgestusrajatiste maa, teenindusettevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 61% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asub Espak AS Tartu hoone.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kõnnitee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kõnnitee ei ole ühes kohas sujuv ning seal on takistuseks parkivad autod ja põõsaste oksad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Sellel tänavalõigul ülekäigurajad puuduvad, kuid on kaks ületuskohta, üle Turu tänava ja üle Rebase tänava. Turu tänava ületuskoht on ohtlik, ning tänava teises otsas puudub loogiline jätk. Mõlemas ületuskohas on olemas ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaaäres istumisvõimalused puuduvad. Hoone ja kõnnitee vahel parklaid pole. Ilmastiku olude eest varju pole. Tänavalõigu Rebase tänava poolsel osal kasvavad ka mõned puud ja põõsad. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ning kõnnitee vahel, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kõnnitee eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänavaaäres, pole puhverala kõnnitee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kõnnitee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul nii jalgrattatee kui ka kergliiklustee puudub. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoone ja kõnnitee vahel parklaid pole. Ilmastiku olude eest varju pole. Tänavalõigu Rebase tänava poolsel osal kasvavad ka mõned puud ja põõsad.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörderajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas

### **Märkused**

Mõlemad ületuskohad võiksid ülekäigurajad olla.

**Lõik number:** 10

**Algus ja lõpp:** Silla pealesõit – Rebase

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Teenindustevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 70% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asub kauplus Büroomaailm.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu teelõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on üks ületuskoht üle Rebase tänava. Ohutussaared puuduvad. Ülekäigurajad ja foorid puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänav ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul haljastus puudub. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kergliiklustee ja hoonete vahel on puhverala olemas. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Jalgrattaparkla asub Büroomaailma kaupluse ees.

Antud tänavalõigul on üks ületuskoht üle Rebase tänava. Ohutussaared puuduvad. Ülekäigurajad ja foorid puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul haljastus puudub. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kergliiklustee ja hoonete vahel on puhverala olemas. Suunaviidad pole vajalikud.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on teekatte kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörderajad. Lõigul on hea juurdepääs parkladesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.

### **Märkused**

Üle Rebase tänava peaks olema ületusrada.

**Lõik number:** 11

**Algus ja lõpp:** Rebase – Vaba

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Väikeelamute maa, teenindusettevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 69% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asub Parem Käsi OÜ tööõivaste pood, ning mõned eramajad.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kõnnitee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane. Kõnnitee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu teelõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on kaks ületuskohta üle Kuu tänava ja üle Vaba tänava. Foorid puuduvad. Ohutussaared puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaaäres istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kõnnitee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks üksikud puud. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ning kõnnitee vahel, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kõnniteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kõnnitee ja hoone vahel on olemas. Sõidutee ja kõnnitee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul nii jalgrattatee kui ka kergliiklustee puudub. Jalgrattaparkla asub tööõivaste poes ees.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kõnnitee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks üksikud puud.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on teekatte kvaliteet hea. Nii teekattemärgistus kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörderajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad puuduvad.

### **Märkused**

Väikestel tänavatel puuduvad ülekäigurajad. Samuti on keeruline saada üle Turu tänava.

**Lõik number:** 12

**Algus ja lõpp:** Rebase – Vaba

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Korruselamute maa, segahoonestusala

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 74% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asuvad korruselamud ning hotell.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on kaks ületuskohta üle Kuu tänava ja üle Vaba tänava. Ülekäigurajad puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänava ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kergliiklustee vahel asuvad parklad. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks palju puid. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kergliiklustee ja aedade vahel on olemas. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on kaks ületuskohta üle Kuu tänava ja üle Vaba tänava. Ülekäigurajad puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kergliiklustee vahel asuvad parklad. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks palju puid. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kergliiklustee ja aedade vahel on olemas. Suunaviidad pole vajalikud.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on teekatte kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Teelõigul eraldi pöördarajad puuduvad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad pole vajalikud.

**Lõik number:** 13

**Algus ja lõpp:** Vaba – Sõbra

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Teenindustevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 74% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asub eramu, kauplus ning büroohoone.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kõnnitee, piisavalt lai, kuid teekate on halva kvaliteediga. Kõnnitee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Sõidutee ületuskohtades on olemas fooridega reguleeritud ülekäigurajad. Turu tänava ületuskohta reguleeriv foor on helisignaaliga ning foorinupuga, mille tuli ilma nupuvajutuseta roheliseks ei sütti. Sõbra tänava ületuskohta reguleerival fooril nupp ja helisignaali puudub. Taimer puudub mõlemal. Ristmikul on olemas ohutussaad. Tee ületamiseks on piisavalt aega.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänav ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoone ja kõnnitee vahel asub parkla. Ilmastiku olude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks puude rida. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ning kõnnitee vahel, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kõnniteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kõnnitee ja hoone vahel on olemas. Sõidutee ja kõnnitee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul nii jalgrattatee kui ka kergliiklustee puudub. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoone ja kõnnitee vahel asub parkla. Ilmastiku olude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks puude rida.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on teekatte kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördarajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad pole vajalikud.

### **Märkused**

Sõidutee valgus langeb hästi ka kõnniteele.

**Lõik number:** 14

**Algus ja lõpp:** Vaba – Sõbra

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Korruselamute maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 73% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asuvad korruselamud.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on foorjuhitav ületusrada ja foorjuhitav ülekäigurada, ülekäigurada üle Turu tänavaga ja ületusrada üle Sõbra tänavaga. Turu tänavaga ülekäigurada reguleeriv foor on helisignaaliga ning foorinupuga, mille tuli ilma nupuvajutuseta roheliseks ei sütti. Sõbra tänavaga ületuskohta reguleerival fooril nupp ja helisignaali puudub. Taimer puudub mõlemal. Tee ületamiseks on piisavalt aega.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaga ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoone ja kergliiklustee vahel on parklad. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks hekk ning mõned puud. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Hekk on kergliiklusteele nii lähedal, et seal peaks olema puhverala. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on foorjuhitav ületusrada ja foorjuhitav ülekäigurada, ülekäigurada üle Turu tänavaga ja ületusrada üle Sõbra tänavaga. Turu tänavaga ülekäigurada reguleeriv foor on helisignaaliga ning foorinupuga, mille tuli ilma nupuvajutuseta roheliseks ei sütti. Sõbra tänavaga ületuskohta reguleerival fooril nupp ja helisignaali puudub. Taimer puudub mõlemal. Tee ületamiseks on piisavalt aega.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoone ja kergliiklustee vahel on parklad. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks hekk ning mõned puud. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Hekk on kergliiklusteele nii lähedal, et seal peaks olema puhverala. Suunaviidad pole vajalikud.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on teekatte kvaliteet hea. Nii teekatemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörderajad. Antud teelõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.



**Lõik number:** 15

**Algus ja lõpp:** Sõbra – Saekoja

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Teenindustevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 73% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul paikneb Selveri kauplus ning üks eramu.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kõnnitee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kõnnitee kulgeb loogiliselt, kuid takistuseks on kõnniteele paigutatud valgustuspostid. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on üks foorjuhitav ülekäigurada üle Turu tänava. Ülekäigurada reguleeriv foor on helisignaaliga ning foorinupuga, mille tuli ilma nupuvajutuseta roheliseks ei sütti. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Olemas on ohutussaared. Üle Saekoja tänava on ületuskoht.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänav ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kõnnitee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks mõned puud ja hekid. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ning kõnnitee vahel, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kõnnitee eraldi valgustus puudub. Tänavalõigul asub kaks hoonet, millest ühe hoone ees on puhverala, aga teise hoone ees puhverala puudub. Sõidutee ja kõnnitee vahel puhverala puudub.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul nii jalgrattatee kui ka kergliiklustee puudub. Jalgrattaparkla asub Selveri kaupluse ees.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kõnnitee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks mõned puud ja hekid.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördarajad. Lõigul on hea juurdepääs parklasse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.

**Lõik number:** 16

**Algus ja lõpp:** Sõbra – Saekoja

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Korruselamute maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 78% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul paikneb korterelamu ja eramu.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on üks foorjuhitav ületusrada üle Turu tänava. Ületusrada reguleeriv foor on helisignaaliga ning foorinupuga, mille tuli ilma nupuvajutuseta roheliseks ei sütti. Taimer puudub. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Üle Saekoja tänava on ületuskoht.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänav ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoone ja kergliiklustee vahel asub parkla. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks mõned puud. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänava ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu teelõigul on sõiduteega või juurdepääsudega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on üks foorjuhitav ületusrada üle Turu tänava. Ületusrada reguleeriv foor on helisignaaliga ning foorinupuga, mille tuli ilma nupuvajutuseta roheliseks ei sütti. Taimer puudub. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Üle Saekoja tänava on ületuskoht.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoone ja kergliiklustee vahel asub parkla. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks mõned puud. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänava ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Suunaviidad pole vajalikud.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on teekatte kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörderajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad pole vajalikud.

**Lõik number:** 17

**Algus ja lõpp:** Saekoja – Purde

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Väikeelamute maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 59% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 3. Antud tänavalõigul paiknevad teest eemal eramud.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kõnnitee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kõnnitee kulgeb loogilisel, kuid takistuseks on kõnniteele paigutatud valgustuspostid. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul ülekäigurajad puuduvad. On üks ületuskoht üle Purde tänava.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavalõigul on haljastuseks puud ja põõsad. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ning kõnnitee vahel ning on suunatud ainult sõiduteele. Kõnniteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänava ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kergliiklustee vahel puhverala puudub.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul nii jalgrattatee kui ka kergliiklustee puudub. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks puud ja põõsad.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörderajad. Lõigul parklad puuduvad. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad pole vajalikud.

**Lõik number:** 18

**Algus ja lõpp:** Saekoja – Purde

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Korruselamute maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 66% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul paikneb eramu.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised asuvad Purde tänava ületuskohas.

Antud tänavalõigul ülekäigurajad puuduvad. On üks ületuskoht üle Purde tänava.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänaval ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks mõned põõsad. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kergliiklustee ja aia ning põõsaste vahel puudub. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul ülekäigurajad puuduvad. On üks ületuskoht üle Purde tänava.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks mõned põõsad. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kergliiklustee ja aia ning põõsaste vahel puudub. Suunaviidad pole vajalikud.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on teekatte kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Teelõigul puuduvad eraldi pöördarajad. Antud teelõigul parklad puuduvad. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.

**Lõik number:** 19

**Algus ja lõpp:** Purde – Turu

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Väike- ja äriettevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 66% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul paiknevad Autoeksperdi kauplus ning Turu Auto OÜ auto töökoda.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kõnnitee, piisavalt lai, kuid teekatte kvaliteet on halb. Kõnnitee kulgeb loogiliselt kuid takistuseks on valgustuspostid ning liigselt tee keskel paiknev ületusraja märk. Kogu teelõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefne teekattemärgis asub Turu tänava ületuskoha juures.

Antud tänavalõigul asub üks foorita ülekäigurada ning üks ületuskoht. Ülekäigurada on vastavalt märgistatud. Olemas on ohutussaar.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänav aäres istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kõnnitee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks hekk ning põõsad. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ning kõnnitee vahel, ning on suunatud ainult sõiduteele. Kõnnitee eraldi valgustus puudub. Puhverala kõnnitee ja hoonete vahel on olemas. Sõidutee ja kõnnitee vahel puhverala puudub.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul nii jalgrattatee kui ka kergliiklustee puudub. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kõnnitee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks hekk ning põõsad.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Teekattemärgised on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Eraldi pöörderajad puuduvad. Lõigul on hea juurdepääs parklasse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.

**Lõik number:** 20

**Algus ja lõpp:** Purde – Tehase

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Teenindustevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 73% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul paikneb autopesula.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised asuvad Turu tänavat ületava ületusraja juures ja Purde tänava ületuskoha juures.

Antud tänavalõigul asub kaks ülekäigurada, üks üle Turu tänava ja teine üle Tehase tänava. Turu tänava ületuskoht on hästi märgitud. Tehase tänava ületuskohas on teekattemärgised maha kulunud. Foorid puuduvad. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaaäres istumisvõimalused puuduvad. Tänavaaäres puuduvad hooned. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul haljastus puudub. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kergliiklustee ja aia vahel on olemas. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu teelõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul asub kaks ülekäigurada, üks üle Turu tänava ja teine üle Tehase tänava. Turu tänava ületuskoht on hästi märgitud. Tehase tänava ületuskohas on teekattemärgised maha kulunud. Foorid puuduvad. Vajalikes kohtades on olemas ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaaäres puuduvad hooned. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul haljastus puudub. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad sõidutee ääres ning on suunatud ainult sõiduteele. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kergliiklustee ja aia vahel on olemas. Suunaviidad on olemas.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Teelõigul puuduvad eraldi pöörderajad. Antud teelõigul parklad puuduvad.

### **Märkused**

Autopesulast pritsib pidevalt vett kergliiklusteele.

**Lõik number:** 21

**Algus ja lõpp:** Turu – Teguri

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Väike- ja äriettevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 47% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 3. Antud tänavalõigul paiknevad 1-2-3 Tankla, Carstop autoparandustöökoda, Jazz autopesula ning Carglassi kauplus.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kõnnitee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati ebatasane ning pragunenud. Kõnnitee kulgeb loogiliselt kuid mõned postid on takistuseks. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul asub üks ületuskoht ja üks ülekäigurada. Ületusrada on üle Carglassi parkla sissesõidu. Ülekäigurada on üle Carstopi ning tankla sissesõidu. Seal on olemas vastavad liiklusmärgid kuid teekattemärgised puuduvad. Foorid puuduvad. Teelõigul on olemas vajalik ohutussaar.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaares istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kõnnitee vahel on parklad. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul haljastus puudub. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad kõnnitee taga, seega langeb valgus ka kõnniteele. Kõnniteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänavaares, pole puhverala kõnnitee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kõnnitee vahel puhverala puudub.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul nii jalgrattatee kui ka kergliiklustee puudub. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kõnnitee vahel on parklad. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul haljastus puudub

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, bussitasku puudub. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute kohta, kuid info marsruutide kohta puudub. Peatuses puuduvad ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud kuid seal ei ole prügikasti.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Teelõigul pöönderajad puuduvad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad on olemas.

### **Märkused**

Kuigi äärekivid on alla lastud, on kalded liiga järsud.



**Lõik number:** 22

**Algus ja lõpp:** Tehase – Teguri

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Väike- ja äriettevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 60% punktidest. Selle tulemusega saab tänavalõik klassifikatsiooni 3. Antud tänavalõigul paiknevad kolmes hoones erinevad äriettevõtted.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kõnnitee, kuid see pole piisavalt lai ning on halva teekatte kvaliteediga. Kõnnitee kulgeb loogiliselt, kuid takistuseks on liigselt kõnnitee servas olevad valgustuspostid. Tänavalõigul on pooled äärekivid korralikult alla lastud, kuid pooled on täiesti alla laskmata. See on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul asub kaks ületuskohta, mõlemad sissesõidul parklatesse. Ülekäigurajad ja foorid puuduvad.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kõnnitee vahel asuvad parklad. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul haljastus puudub. Tänavalõigul olevad kõrged valgustid paiknevad kõnnitee taga, seega langeb valgus ka kõnniteele. Kõnniteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänava ääres, pole puhverala kõnnitee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kõnnitee vahel puhverala puudub.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul nii jalgrattatee kui ka kergliiklustee puudub. Jalgrattaparkla on ühe ärihoone ees olemas.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kõnnitee vahel asuvad parklad. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul haljastus puudub.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, bussitasku puudub. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Foorid puuduvad. Teelõigul puuduvad eraldi pöörderajad. Antud teelõigul on juurdepääsud parklatesse head.

### **Märkused**

Ühe parkla sissesõit on nii lai, et tekitab seda ületades ohtliku tunde.

## **LISA 8. Kalda tee kirjeldused lõikude kaupa (algandmed)**

**Lõik number:** 1

**Algus ja lõpp:** Sõpruse sild – Ihaste tee

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Teenindusettevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 83% punktidest. Sellega saab antud tänavalõik kõrgeima klassifikatsioon 1. Antud tänavalõigul asub Eedeni kaubanduskeskus, mida külastab päevas väga palju inimesi.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Sõidutee ületuskohtades on olemas fooridega reguleeritud ülekäigurajad. Foorid on helisignaaliga ning tee ületamiseks on piisavalt aega. Ristmikul on olemas ohutussaared. Iga foori juures on olemas foorinupud, taimer puudub.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaares istumisvõimalused puuduvad. Hoonetest asub sellel teelõigul vaid Eedeni kaubanduskeskus, mille parkla asub hoone ja kergliiklustee vahel. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Eedeni kaubanduskeskuse varjualuses parklas. Tänavalõigul puid ja põõsaid ei ole. Kergliiklustee on valgustatud eraldi kõrgete valgustitega. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänavaares, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu teelõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Eedeni keskuse juures on suur jalgrattaparkla.

Sõidutee ületuskohtades on olemas fooridega reguleeritud ületusrajad. Ristmikul on olemas ohutussaared ning tee ületamiseks on piisavalt aega. Iga foori juures on olemas foorinupud, taimer puudub.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonetest asub sellel tänavalõigul vaid Eedeni kaubanduskeskus, mille parkla asub hoone ja kergliiklustee vahel. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Eedeni kaubanduskeskuse varjualuses parklas. Tänavalõigul puid ja põõsaid ei ole. Kergliiklustee on valgustatud eraldi kõrgete valgustitega. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänavaares, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Suunaviidad puuduvad.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on vaatamata kergelt sisse sõidetud soontele tee kvaliteet hea. Nii teemärgistus kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Valgusfooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörderajad. Lõigul olev ainuke parkla on Eedeni kaubanduskeskuse juures ja sinna on juurdepääs hea. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad puuduvad.

### **Märkused**

Ootekoja juures on tihedal ühistranspordi kasutamise ajal raske mööda pääseda, sest bussi ootavad inimesed ummistavad tee.

**Lõik number:** 2

**Algus ja lõpp:** Sõpruse sild – Ihaste tee ristmik

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Korruselamute maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 89% punktidest. Selle järgi saab antud tänavalõik kõrgeima klassifikatsiooni 1. Antud tänavalõigul asuvad korterelamud.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Sõidutee ületuskohtades on olemas fooridega reguleeritud ülekäigurajad. Foorid on helisignaaliga ning tee ületamiseks on piisavalt aega. Ristmikul on olemas ohutussaared. Iga foori juures on olemas foorinupud, taimer puudub.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänaava ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks kõrghaljastus. Kergliiklustee on valgustatud eraldi kõrgete valgustitega. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänaava ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Jalgrattaparklad puuduvad.

Sõidutee ületuskohtades on olemas fooridega reguleeritud ületusrajad. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Ristmikul on olemas ohutussaared. Iga foori juures on olemas foorinupud, taimer puudub.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonete ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks kõrghaljastus. Kergliiklustee on valgustatud eraldi kõrgete valgustitega. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänaava ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Suunaviidad puuduvad.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgistus kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöönderajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, on olemas suunaviidad.

**Lõik number:** 3

**Algus ja lõpp:** Ihaste tee – Luha tänav

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Teenindusettevõtete maa (tee servast eemal Ühiskondlike hoonete maa)

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 80% punktidest. Selle järgi saab antud tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asub Ehituse ABC kaubanduskeskus, mida külastab päevas palju inimesi. Samuti asub sellel lõigul Statoili tankla.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid takistuseks on üksik tänavapost. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekatemärgised puuduvad.

Sõidutee ületuskohtades on olemas fooridega reguleeritud ülekäigurajad. Foorid on helisignaaliga ning tee ületamiseks on piisavalt aega. Ristmikul on olemas ohutussaared. Üle Kalda tee viiva foori juures on olemas foorinupud, üle Luha tänava viival fooril foorinupud ja helisignaali puuduvad, taimer puudub.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaaäres istumisvõimalused puuduvad. Hoonetest asub sellel tänavalõigul vaid Ehituse ABC kaubanduskeskus, mille parkla asub hoone ja kergliiklustee vahel. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Ehituse ABC varjualuses. Tänavalõigul on haljastuseks noored okaspuud. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänava ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas välja arvatud pöörderaja osas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid takistuseks on üksik tänavapost. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Ehituse ABC juures on jalgrattaparkla.

Sõidutee ületuskohtades on olemas fooridega reguleeritud ületusrajad. Ristmikul on olemas ohutussaared ning tee ületamiseks on piisavalt aega. Üle Kalda tee viiva foori juures on olemas foorinupud ning helisignaali, üle Luha tänava viival fooril foorinupud ja helisignaali puuduvad, taimer puudub.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonetest asub sellel tänavalõigul vaid Ehituse ABC kaubanduskeskus, mille parkla asub hoone ja kergliiklustee vahel. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Ehituse ABC varjualuses. Tänavalõigul on haljastuseks noored okaspuud. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänava ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Suunaviidad pole vajalikud.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul bussipeatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teemärgistus kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Tänavalõigul on olemas vajalikud eraldi pöördetrajad. Lõigul on kaks parklat. Ehituse ABC kaubanduskeskuse juures ja Statoili tankla juures. Mõlemasse parklasse on juurdepääs hea. Sõiduteel on hea valgustus, ning on olemas suunaviidad.

### **Märkused**

See, et kergliiklusteel pole eraldi valgustust ei pruugi probleem olla, sest sõidutee valgus jõuab hästi ka kergliiklusteele.

**Lõik number:** 4

**Algus ja lõpp:** Ihaste tee ristmik – Luha tänava ristmik

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Korruselamute maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 85% punktidest. Selle järgi saab antud tänavalõik klassifikatsiooni 1. Antud tänavalõigu ääres asub kaks korterelamumaja.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Sõidutee ületuskohtades on olemas fooridega reguleeritud ülekäigurajad. Foorid on helisignaaliga ning tee ületamiseks piisavalt aega. Ristmikul on olemas ohutussaared. Iga foori juures on olemas foorinupud, taimer puudub.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänav ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoone ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastiku olude eest varju pole. Tänavalõigul on kõrghaljastus. Kergliiklustee on valgustatud eraldi kõrgete valgustitega. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänava ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas korralik kergliiklustee, piisavalt lai ning hea teekatte kvaliteediga. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Jalgrattaparklad puuduvad.

Sõidutee ületuskohtades on olemas fooridega reguleeritud ületusrajad. Ristmikul on olemas ohutussaared ning tee ületamiseks on piisavalt aega. Iga foori juures on olemas foorinupud, taimer puudub.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoone ja kergliiklustee vahel parklaid pole. Ilmastiku olude eest varju pole. Tänavalõigul on kõrghaljastus. Kergliiklustee on valgustatud eraldi kõrgete valgustitega. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänava ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Suunaviidad pole vajalikud.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul ühistranspordi peatused puuduvad.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teemärgistus kui ka liiklusemärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörded. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, on olemas suunaviidad.

**Lõik number:** 5

**Algus ja lõpp:** Luha tänav – Kaunase puiestee

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Teenindusettevõtete maa, tänavajoonest eemal segahoonestusala

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 85% punktidest. Selle järgi saab antud tänavalõik klassifikatsiooni 1. Antud tänavalõigul asub Catwees OÜ Tartu keskus, suur parkla ning hooldamata niit.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati konarlik ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on neli ületusrada, millest kaks on reguleeritud fooriga. Fooriga reguleeritud ületusradadel on ka helisignaalid, taimerid puuduvad. On olemas ohutussaared. Ühel fooril üle Kalda tee süttib jalakäijale roheline tuli ainult pärast nupu vajutamist. Roheline tuli süttib kohe nupu vajutamise järel. Tee ületamiseks ei ole piisavalt aega. Teisel fooril süttib roheline tuli automaatselt vastavalt tsüklile, kuid on olemas ka foorinupp. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Ülejäänud kaks ületusrada ei ole fooriga reguleeritud, kuid on hästi tähistatud nii liiklusmärkide, kui teekattemärgisega. Kõigil ületusradadel on ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaares istumisvõimalused puuduvad. Hoonetest asub sellel tänavalõigul vaid Honda Catwees OÜ keskus, mille parkla asub hoone ja kergliiklustee vahel. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Honda Catwees OÜ varjualuses. Tänavalõigul on haljastuseks Honda Catwees OÜ ees värskest istutatud puud. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänavaares, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, piisavalt lai, kuid teekate on kohati konarlik ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Honda Catwees OÜ keskuse ees asub jalgrattaparkla.

Antud tänavalõigul on neli ületusrada, millest kaks on reguleeritud fooriga. Fooriga reguleeritud ületusradadel taimerid puudub. On olemas ohutussaared. Ühel fooril üle Kalda tee süttib roheline tuli ainult pärast nupu vajutamist. Roheline tuli süttib kohe nupu vajutamise järel. Tee ületamiseks ei ole piisavalt aega. Teisel fooril süttib roheline tuli automaatselt vastavalt tsüklile, kuid on olemas ka foorinupp. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Ülejäänud kaks ületusrada ei ole fooriga reguleeritud, kuid on hästi tähistatud nii liiklusmärkide, kui teekattemärgistega. Kõigil ületusradadel on ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonetest asub sellel tänavalõigul vaid Honda Catwees OÜ keskus, mille parkla asub hoone ja kergliiklustee vahel. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Honda Catwees OÜ varjualuses. Tänavalõigul on haljastuseks Honda Catwees OÜ ees värskest istutatud puud. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänavaares, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Suunaviidad pole vajalikud.



### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Valgusfooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöörderajad. Antud teelõigul on mitmeid pääse parklatesse. Kõik pääsud on head. Sõiduteel on olemas valgustus ning suunaviidad.

### **Märkused**

Niit ja parkla tekitavad ebameeldiva ruumi

**Lõik number:** 6

**Algus ja lõpp:** Luha tänav – Kaunase pst

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Segahoonestusala, teest eemal korruselamute maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 77% punktidest. Selle järgi saab antud tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud tänavalõigul asub neli korterelamumaja, millest ühel on alumisel korrusel mitmed kauplused. Samuti asub selle hoone juures Alexela tankla.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, see ei ole kogu lõigu ulatuses piisavalt lai ning teekate on kohati konarlik ning pragunenud. Kohati on raske aru, kust kergliiklustee jätkub ja mil moel peab liikuma, et jõuda kas ülekäigurajale või bussipeatusesse. Osa kergliiklusteest kulgeb mööda sõidutee äärt, aga osa sellest on viidud korteremajade ette ja sealt ilmub jälle tänava äärde, kuid üleminekud pole piisavalt sujuvad. Mõned valgustuspostid on pandud kergliiklustee keskele, mis takistavad liiklemist. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on neli ületusrada, millest kaks on reguleeritud fooriga. Fooriga reguleeritud ületusradadel on ka helisignaalid, taimerid puuduvad. On olemas ohutussaared. Ühel fooril üle Kalda tee süttib jalakäijale roheline tuli ainult pärast nupu vajutamist. Roheline tuli süttib kohe nupu vajutamise järel. Tee ületamiseks ei ole piisavalt aega. Teisel fooril süttib roheline tuli automaatselt vastavalt tsüklile, kuid on olemas ka foorinupp. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Ülejäänud kaks ületusrada ei ole fooriga reguleeritud, kuid on hästi tähistatud nii liiklusmärkide, kui teekattemärgistega. Olemas on ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänavaares istumisvõimalused puuduvad. Hoonetest asub sellel tänavalõigul neli korterelamumaja. Mõned parklad asuvad kergliiklustee ja hoone vahel. Ilmastikuolude eest varju pole. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Puhverala kõnnitee ja hoone vahel on olemas. Sõidutee ja kergliiklustee vahel valdavas osas puhverala puudub.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, see ei ole kogu lõigu ulatuses piisavalt lai ning teekate on kohati konarlik ning pragunenud. Kohati on raske aru, kust kergliiklustee jätkub ja mil moel peab liikuma, et jõuda kas ülekäigurajale või bussipeatusesse. Osa kergliiklusteest kulgeb mööda sõidutee äärt, aga osa sellest on viidud korteremajade ette ja sealt ilmub jälle tänava äärde, kuid üleminekud pole piisavalt sujuvad. Mõned valgustuspostid on pandud kergliiklustee keskele, mis takistavad liiklemist. Kogu teelõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on neli ületusrada, millest kaks on reguleeritud fooriga. Fooriga reguleeritud ületusradadel taimerid puuduvad. On olemas ohutussaared. Ühel fooril üle Kalda tee süttib roheline tuli ainult pärast nupu vajutamist. Roheline tuli süttib kohe nupu vajutamise järel. Tee ületamiseks ei ole piisavalt aega. Teisel fooril süttib roheline tuli automaatselt vastavalt tsüklile, kuid on olemas ka foorinupp. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Ülejäänud kaks ületusrada ei ole valgusfooriga reguleeritud, kuid on hästi tähistatud nii liiklusmärkide, kui ka teekattemärgistega. Kõigil ületusradadel on ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonetest asub sellel tänavalõigul neli korterelamumaja, millest ükski pole ehitatud fassaadiga tänava äärde. Mõned parklad asuvad kergliiklustee ja hoone vahel. Ilmastikuolude eest varju pole. Kuna tänavavalgustuspostid on pandud kergliiklusteest tahapoole, siis langeb valgus ka sõidutee ääres olevatele kergliiklustee lõikudele. Tänavalõigul on haljastuseks suured puud. Puhverala kõnnitee ja hoone vahel on olemas. Suunaviidad pole vajalikud.

#### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

#### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul tee kvaliteet hea. Nii teemärgistus kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördetajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, olemas on suunaviidad.

**Lõik number:** 7

**Algus ja lõpp:** Kaunase pst ristmik – Mõisavahe ring

**Tee pool:** Jõepoolne

**Maakasutus:** Teenindustevõtete maa

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 84% punktidest. Selle järgi saab antud tänavalõik klassifikatsiooni 1. Antud tänavalõigul asub Annelinna kaubanduskeskus ja õppesõiduplats.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, see ei ole kogu lõigu ulatuses piisavalt lai ning teekate on kohati konarlik ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on olemas kaks ülekäigurada, mõlemad reguleeritud fooriga. Mõlemal ülekäigurajal süttib roheline tuli pärast nupu vajutamist. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Mõlemal ülekäigurajal on foorid helisignaaliga, kuid puudub taimer. Olemas on ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Täna ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoonetest asub sellel tänavalõigul Annelinna kaubanduskeskus, mille parkla asub hoone ja kergliiklustee vahel. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Annelinna kaubanduse sissepääsu varjualuses. Haljastuseks on üksikud põõsad ja mõned keskmise suurusega puud. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned täna ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, see ei ole kogu lõigu ulatuses piisavalt lai ning teekate on kohati konarlik ning pragunenud. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt ning takistused puuduvad. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad. Annelinna keskuse ees asub jalgratta parkla.

Antud tänavalõigul on olemas kaks ülekäigurada, mõlemad reguleeritud fooriga. Mõlemal ülekäigurajal süttib roheline tuli pärast nupu vajutamist. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Mõlemal ülekäigurajal puudub taimer. Olemas on ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonetest asub sellel tänavalõigul Annelinna kaubanduskeskus, mille parkla asub hoone ja kergliiklustee vahel. Ilmastiku olude eest on võimalik varju saada Annelinna kaubanduse sissepääsu varjualuses. Haljastuseks on üksikud põõsad ja mõned keskmise suurusega puud. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned täna ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Suunaviidad puuduvad.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

**Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pööderajad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad puuduvad.

**Märkused**

Maxima kaupluse juures oleva ülekäiguraja juures peavad jalakäijad pärast nupu vajutamist liiga kaua rohelist tuld ootama.

**Lõik number:** 8

**Algus ja lõpp:** Kaunase pst – Mõisavahe

**Tee pool:** Jõest eemal

**Maakasutus:** Teenindusettevõtete maa, segahoonestusala. Teest eemal korruselamumaa.

### **Üldine**

Antud tänavalõik sai hindamise käigus 78% punktidest. Selle järgi saab antud tänavalõik klassifikatsiooni 2. Antud teelõigul asub Kaks korterelamut ning Maxima kauplus.

### **Jalakäijad**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, tee laius pole kogu lõigu ulatuses piisav ning teekatte kvaliteet on halb, asfalt on tugevalt mõranenud ning ebatasane. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid on takistusi. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele üle tee serva, mis on raskendavaks ratastooli kasutajatele. Nägemispuudega inimestele mõeldud reljeefsed teekattemärgised puuduvad.

Antud tänavalõigul on olemas kaks ülekäigurada, mõlemad reguleeritud fooriga. Mõlemal ülekäigurajal süttib jalakäijatele roheline tuli pärast nupu vajutamist. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Mõlemal ülekäigurajal on foorid helisignaaliga, kuid puudub taimer. Olemas on ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Tänav ääres istumisvõimalused puuduvad. Hoonetest asub sellel tänavalõigul kaks korterelamut ja Maxima kauplus, mille parkla asub hoone ja kergliiklustee vahel. Ilmastiku olude eest varju pole. Haljastuseks on suured puud. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänav ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Sõidutee ja kergliiklustee vahel on puhverala poole lõigu ulatuses olemas.

### **Jalgratturid**

Sellel tänavalõigul on olemas kergliiklustee, see ei ole kogu lõigu ulatuses piisavalt lai ning teekatte kvaliteet on halb, asfalt on tugevalt mõranenud ning ebatasane. Kergliiklustee kulgeb loogiliselt, kuid on takistusi. Kogu tänavalõigul on sõiduteega ristumisel äärekivid alla lastud. Mõned neist on alla lastud korralikult tee tasemele. Mõned äärekivid ulatuvad vaatamata alla laskmisele tee serva, mis teeb rattaga neist üle sõitmise ebamugavaks. Jalgrattaparklad puuduvad.

Antud tänavalõigul on olemas kaks ülekäigurada, mõlemad reguleeritud fooriga. Mõlemal ülekäigurajal süttib roheline tuli pärast nupu vajutamist. Tee ületamiseks on piisavalt aega. Mõlemal ülekäigurajal puudub taimer. Olemas on ohutussaared.

Antud tänavalõigul on kiiruse piirang 50 km/h. Hoonetest asub sellel tänavalõigul kaks korterelamut ja Maxima kauplus, mille parkla asub hoone ja kergliiklustee vahel. Ilmastiku olude eest varju pole. Haljastuseks on suured puud. Kergliiklusteel eraldi valgustus puudub. Kuna antud tänavalõigul ei asu hooned tänav ääres, pole puhverala kergliiklustee ja hoone vahel vajalik. Suunaviidad puuduvad.

### **Ühistranspordi kasutajad**

Antud tänavalõigul on üks bussipeatus, kus on olemas bussitasku. Bussipeatuses on olemas vastav märgistus ning informatsioon bussi graafikute ja marsruutide kohta. Peatuses on ootekoda ja pingid. Bussipeatus on valgustatud ning seal on olemas prügikast.

### **Mootorsõidukite kasutajad**

Antud tänavalõigul on tee kvaliteet hea. Nii teekattemärgised kui ka liiklusmärgid on hästi nähtavad ja asjakohased. Fooride ajastus on hea. Teelõigul on olemas vajalikud eraldi pöördelad. Lõigul on hea juurdepääs parklatesse. Sõiduteel on hea valgustus, suunaviidad pole vajalikud.

### **Märkused**

Puudega ääristatud kergliiklustee ossa sõiduteed valgustav valgus ei jõua, mistõttu on seal väga pime.

Ootekoda on paigutatud kergliiklusteele nii, et kui bussi oodates on liiga palju inimesi, või inimesed sisenevad või väljuvad bussist, siis see takistab nii jalgsi kui rattaga liikumist.