



LIIKLUSOHUTUSE AUDITEERIMINE KOGUDUSE DETAILPLANEERINGU ALA

Audiitorid:

Indrek Oden
(kutsetunnistus nr 156006, tase 8)

Andri Veskimets
(kutsetunnistus nr 155642, tase 7)

Aruanne on koostatud Rapla Vallavalitsuse tellimusel

Tallinn 2024

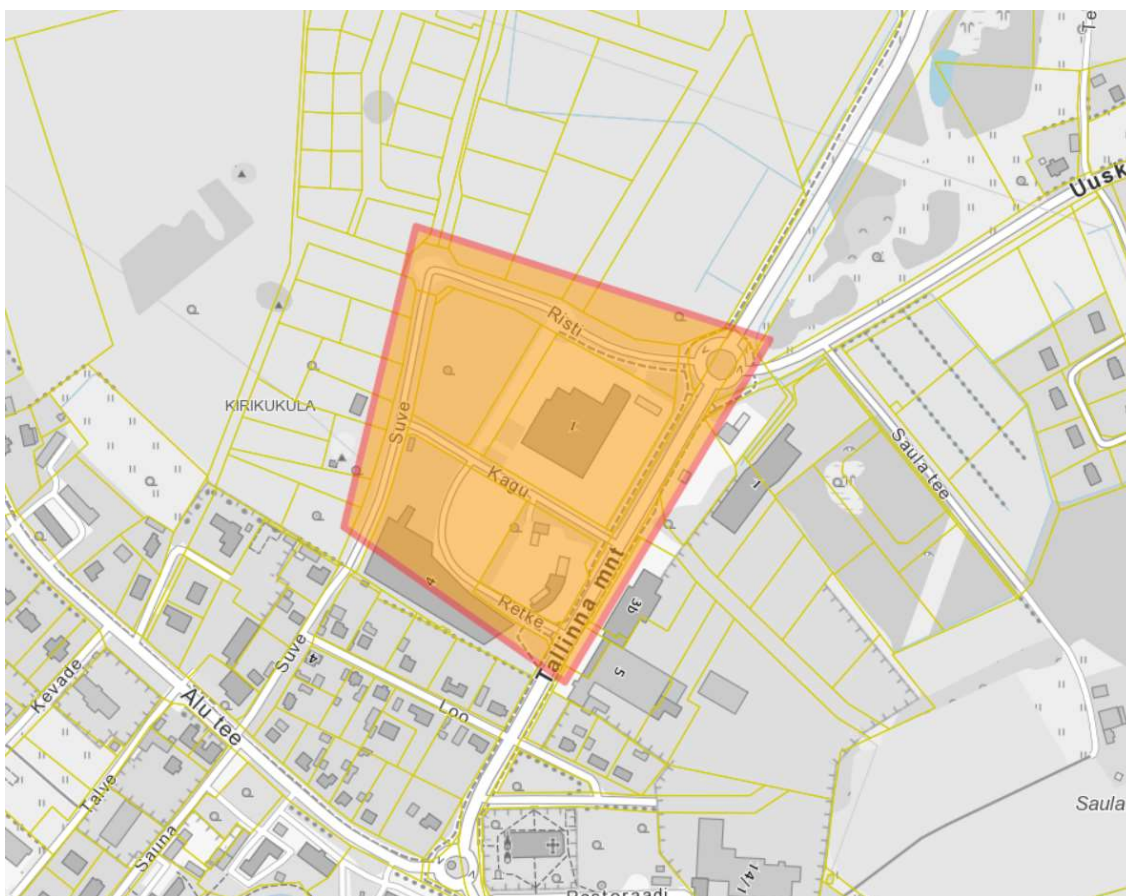
Sisukord

1	Sissejuhatus.....	3
2	Olemasolev olukord.....	4
2.1	Liiklusõnnetuste statistika.....	5
3	Seotud planeeringud.....	6
3.1	Üldplaneering.....	6
3.1.1	Rapla valla üldplaneering (kehtiv).....	6
3.1.2	Koostatav Rapla valla üldplaneering.....	7
3.2	Detailplaneeringud.....	8
3.2.1	Koguduse detailplaneering (kehtestatud).....	8
3.2.2	Põhjakeskuse detailplaneering (kehtestatud).....	9
3.2.3	Tallinna mnt 2 detailplaneering (algatatud).....	9
3.2.4	Sügise ja Suve tänavate elamuala detailplaneering (kehtestatud).....	9
3.2.5	Sügise ja Suve elamuala detailplaneering (algatatud).....	10
3.2.6	Linda tn ja Tuuslari tn detailplaneering (kehtestatud).....	10
4	Olemasoleva ning planeeritud teedevõrgu analüüs.....	11
4.1	Funktsionaalne hierarhia.....	13
4.2	Liikluskorralduse selgus.....	14
4.2.1	Tallinna maantee.....	14
4.2.2	Risti tn 1 kinnistu ning ümbritsev teedevõrk.....	15
4.2.3	Tallinna mnt 4 kinnistu ning ümbritsev teedevõrk.....	18
4.2.4	Tallinna mnt 2 kinnistu ning ümbritsev teedevõrk.....	19
4.3	Kergliiklusteede võrgustik.....	20
4.3.1	Kergliiklejate liikumise soovitud suunad.....	20
4.3.2	Konfliktipunktid.....	22
5	Tuvastatud probleemid, arvamused probleemide lahenduste osas.....	24
6	Kokkuvõte.....	39
7	Audiitori kinnitus.....	41

1 Sissejuhatus

Käesolev audit on koostatud Rapla Vallavalitsuse tellimusel. Auditi koostamisel on aluseks võetud tellija poolt väljastatud tehniline kirjeldus, piirkonna kehtiv ning koostatav üldplaneering ning alal kehtivad ning koostatavad detailplaneeringud.

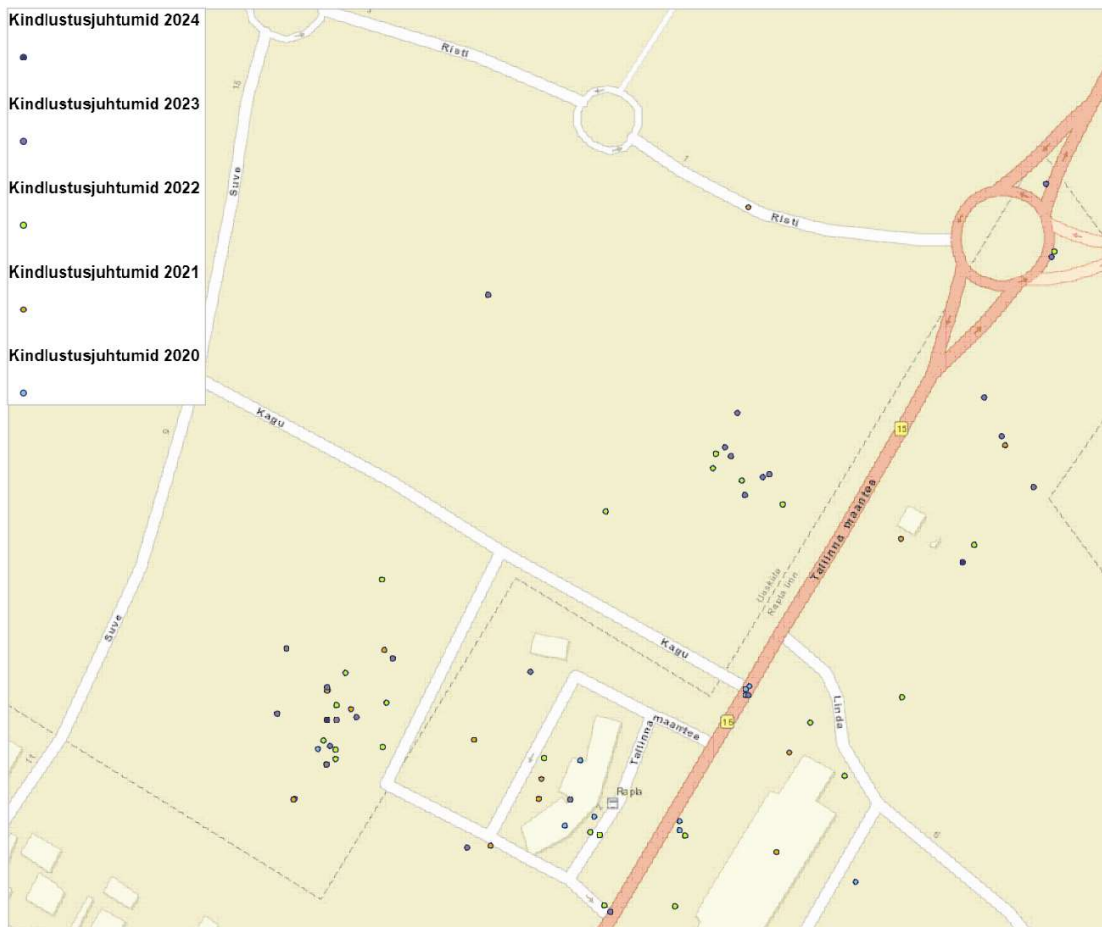
Auditi eesmärk on analüüsida Rapla linnas ja Uuskülas Suve, Risti, Kagu, Retke ning Tallinna maanteega piirneva ala liikluskorraldust, võttes arvesse tänaseks päevaks välja kujunenud olukorda ning planeeringute realiseerumisest tingitud perspektiivset olukorda. Analüüsi põhjal tuleb välja tuua võimalikud riskikohad ning hinnata nende tagajärge arvestades kõigi võimalike tee kasutajatega. Analüüsi tulemusel kujundatakse piirkonna liikluskorralduse lahendamise lähteseisukohad ja kavandatakse vajadusel muudatused varem detailplaneeringute või projekteerimistingimustega antud ehitusõigusesse.



Joonis 1. Auditeeritav piirkond. Väljavõte Maa-ameti kaardirakendusest.

2.1 Liiklusõnnetuste statistika

Järgnevalt on esitatud väljavõte Eesti Liikluskindlustuse Fondi liiklusõnnetuste kaardist auditeeritava ala ulatuses:



Joonis 3. Liiklusõnnetused perioodil 2020-2024 auditeeritaval alal

Jooniselt 3 nähtub, et suurem osa liiklusõnnetustest on koondunud kaubanduskeskuste parklate alale. Tegemist on peamiselt parkimisega seotud liiklusõnnetustega, kus asjakahjud on väikesed (kuni 1000 eurot). Parkimisega seotud liiklusõnnetusi on hulgaliselt juhtunud ka bussijaamahoone ümbruses, kus selle esiküljel on ette nähtud sõiduautode parkla, kuid ka selle tagumisel küljel, kus on lisaks parkimisega seotud liiklusõnnetusele toimunud ka üks suurema asjakahjuga kokkupõrge (4000 eurot). Antud asukohas liiguvad läbisegi nii tanklat läbiv liiklus kui ka bussijaama suunduvad bussid, mis suurendab võimalust raskemate tagajärgedega liiklusõnnetusteks.

Lisaks parklaõnnetustele joonistuvad välja ka problemaatilised ristmikud Tallinna maanteel. Viimase nelja aasta jooksul on kaks korda peateel liiklejaga kokku põrgatud Retke tänava ristmikul, sama palju Tallinna mnt 3b kinnistu mahasõidul ning korra Kagu tänava ristmikul, seejuures ulatus asjakahju 6000 euroni, mis viitab küllaltki raskele avariile. Ülejäänud kolm avariid Kagu tänava ristmikul on LKF andmetel seotud reastumise või kõrvalekaldumisega, mis viitab liikluskorralduse ebaselgusele ning sõiduradade rohkusele.

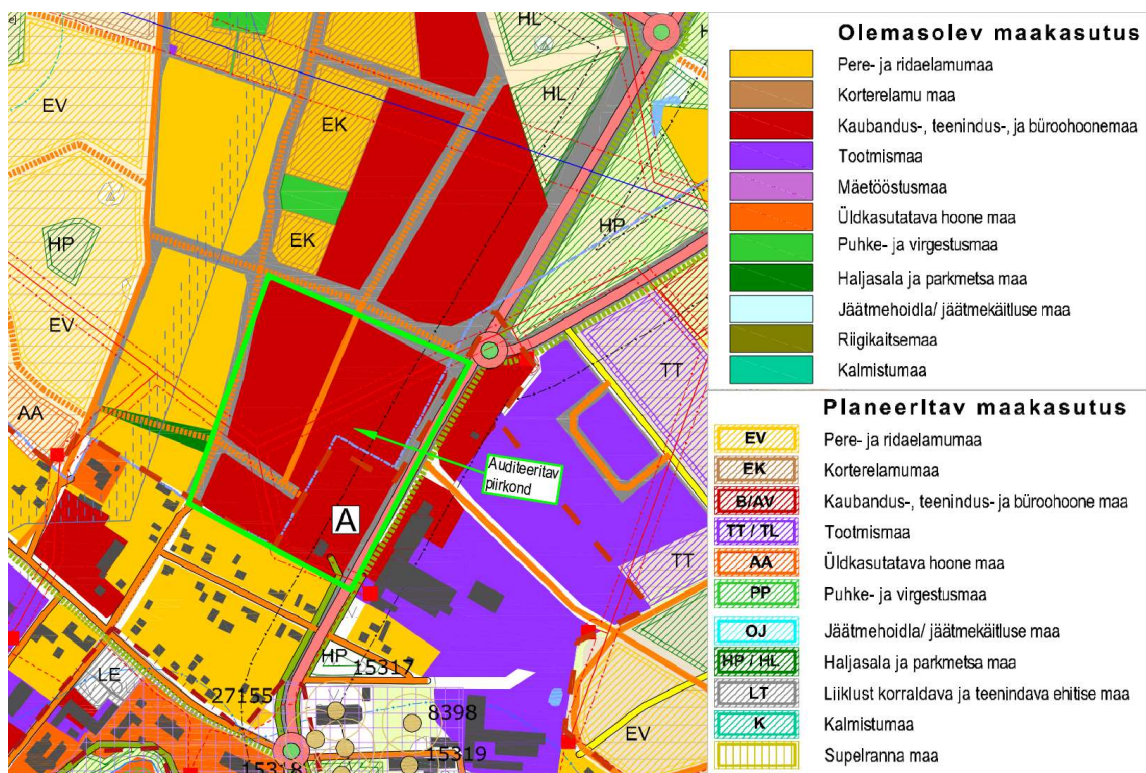
3 Seotud planeeringud

Järgnevalt on analüüsitud erinevaid auditeeritava alaga seotud planeeringuid, mis annab ettekujutuse piirkonna maakasutuse ning teedevõrgu kujunemisest ning võimaldab hinnata, milliseks võib see kujuneda tulevikus.

3.1 Üldplaneering

3.1.1 Rapla valla üldplaneering (kehtiv)

Rapla valla üldplaneering on kehtestatud Rapla Vallavolikogu 01.03.2011 otsusega nr 6. Antud üldplaneering kehtib kuni uue, kogu ühinenud omavalitsuse territooriumi hõlmava üldplaneeringu kehtestamiseni (vt jaotis 2.1.2). Väljavõte üldplaneeringust on esitatud alloleval väljavõttel:

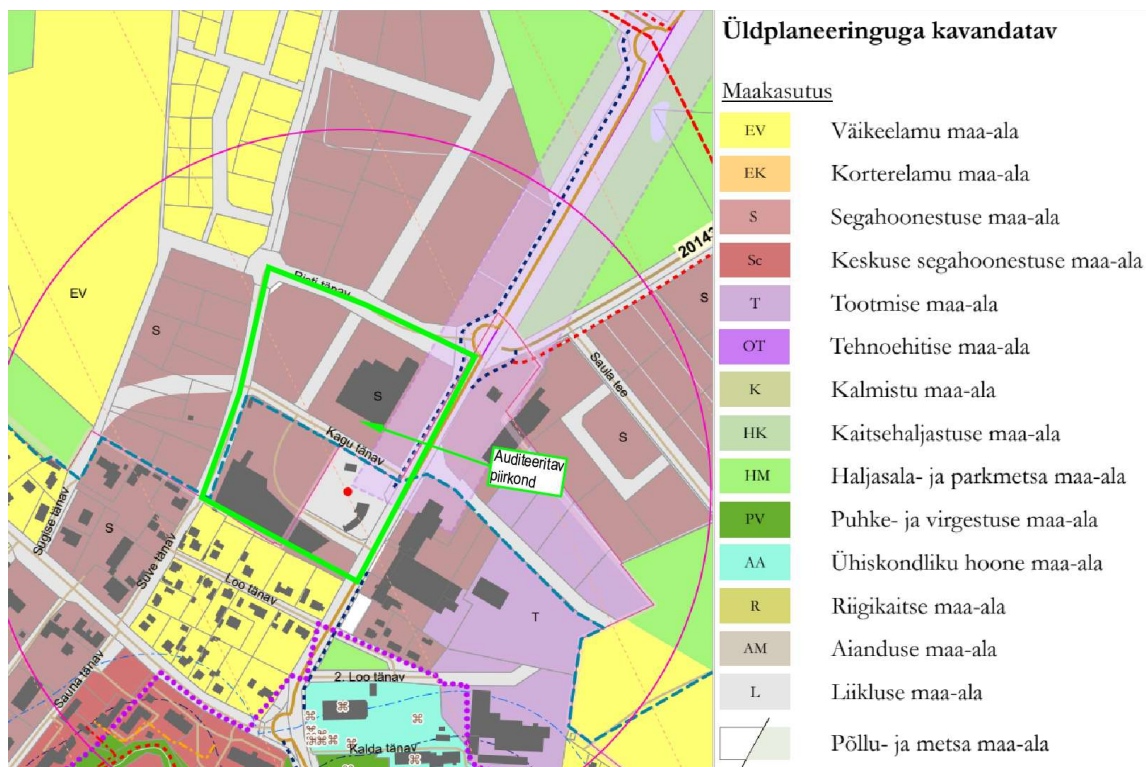


Joonis 4. Väljavõte kehtivast üldplaneeringust auditeeritava ala piirkonnas

Jooniselt 4 nähtub, et auditeeritav ala jääb üldplaneeringu kohaselt kogu ulatuses kaubandus-, teenindus- ja büroohonemaale. Auditeeritava ala taha jäävad nii olemasolevad kui ka planeeritud pere- ja ridaelamumaad. Teisele poole Tallinna maanteed jäävad peamiselt olemasolevad ning planeeritud tootmismaad ning osaliselt ka kaubandus-, teenindus- ja büroohonemaad vahetult riigitee lähedusse.

3.1.2 Koostatav Rapla valla üldplaneering

Auditi koostamise hetkeks on koostamisel uus üldplaneering, mis hõlmab uut, kogu ühinenud omavalituse (Rapla ja Kehtna vald) territooriumi. Uue üldplaneeringu puhul on koostajate sõnul üle vaadatud planeeringu poolt seatud eesmärgid ning on seatud tingimused piirkonna jätkusuutlikkuse ning elujõulisuse hoidmiseks. Väljavõtte koostatavast üldplaneeringust on esitatud alloleval väljavõttel:

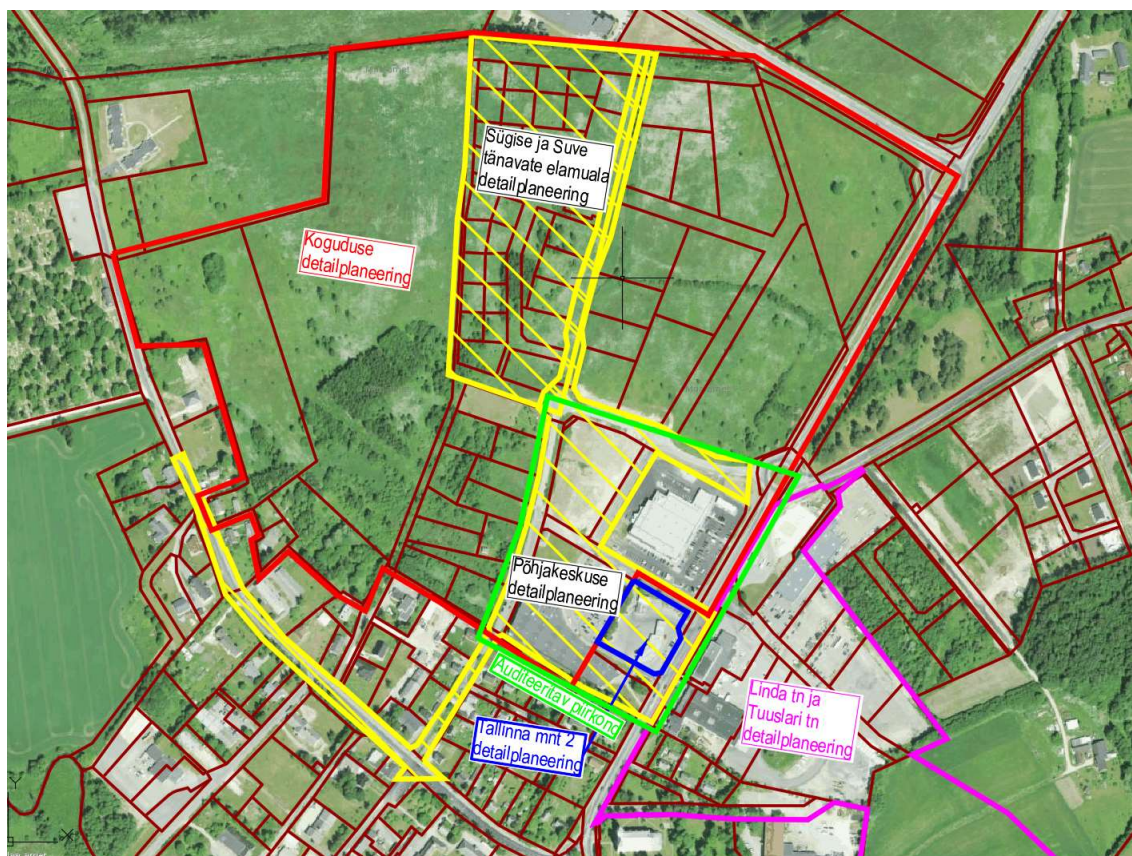


Joonis 5. Väljavõtte koostatavast üldplaneeringust auditeeritava ala piirkonnas

Jooniselt 5 nähtub, et auditeeritav ala on määratud segahoonestusega maa-alaks, mis vastavalt planeeringu seletuskirjale kujutab endast ala, mis koondab enda alla segafunktsioonina piirkonna toimimise jaoks olulised funktsioonid: äri-, elamu-, üldkasutatavate hoonete, valitsus-, kultuuri- ja meelelahutusasutuste maa-alad. Segahoonestusalal võib olla ka keskkonda mittehäiriv väiketootmine, kui see on seotud kaubanduse või teenindusega samas asukohas. Sellest järeldub, et vastavalt üldplaneeringu eskisiile on auditeeritavale piirkonnale kavas anda täiendavaid funktsioone. Lisaks on võrreldes kehtiva üldplaneeringuga kavas osaliselt muuta auditeeritava ala tagused maade funktsioon pere- ja ridaelamumaadest samuti segahoonestusega maa-alaks.

3.2 Detailplaneeringud

Joonisel 6 on esitatud auditeeritava ala piirkonda jäävad detailplaneeringud, mida on lähemalt käsitletud käesoleva peatüki alajaotistes.



Joonis 6. Auditeeritav ala ning selle piirkonda jäävad detailplaneeringud

3.2.1 Koguduse detailplaneering (kehtestatud)

Koguduse detailplaneering (täpne nimetus „Koguduse, Väljamäe, Jaanilda ja Kopli maaüksuste, nendega piirnevate reformimata riigimaade ning osaliselt riigimaanteed T15 Tallinn-Rapla-Türi ja T0141 Rapla-Varbola maantee maaüksusi hõlmav detailplaneering“) on kehtestatud 26. juunil 2008.

Detailplaneeringu koostamise eesmärk oli sellega hõlmatud alal ühiskondlike hoonete maa, elamumaa kruntide, ärimaa kruntide ja haljasala maa moodustamine, teemaa määramine juurdepääsude rajamiseks, kinnistutele ehitusõiguse seadmine, parkimise ning liikluskorralduse määramine.

Antud detailplaneeringu teedevõrgu lahenduse puhul on lähtutud OÜ Liiklusbüroo poolt (töö nr 803/04S) „Uusküla küla detailplaneeringu liikluskemi hinnang“, mis hõlmas liiklussageduste analüüsi ja läbilaskevõime kontrollarvutusi. Tuginedes sel ajal hinnatud tugimaantee perspektiivsele liiklussagedusele 7000 autot ööpäevas, sai riigiteede nr 15 ning kahe planeeringuala juurdepääsuteede ristumisele (riigitee nr 20141 ning tänane Risti tänav) ette nähtud ringristmikud, mis on tänaseks päevaks välja ehitatud.

3.2.2 Põhjakeskuse detailplaneering (kehtestatud)

25. augustil 2011 kehtestati Põhjakeskuse detailplaneering, mis muutis osaliselt kehtestatud Koguduse detailplaneeringut – ette oli nähtud krundipiiride muutmine kaubanduskeskuse (tänapane Rappeli keskus) rajamiseks ning uue teekoridori loomiseks (tänapane Risti põiktänav), et juhtida kaubanduskeskuse liiklus eemale Suve tänavast, mis oli Koguduse detailplaneeringu kohaselt kavandatud elamumaadele juurdepääsu tagamiseks. Lisaks nähti ette täiendav ühesuunaline ühendus Tallinna maanteelt (tänapane Kagu tänav). Ette nähti ka kaubanduskeskuse parkla ühendus bussijaama väljasõiduga, millest sai tänapane Retke tänav.

Põhjakeskuse detailplaneeringuala liikluskorraldusliku lahenduse aluseks oli Liikluslahendus OÜ poolt koostatud liikluse prognoos ning liikluskorralduse eskiislahendus (töö nr 0311/23-1). Vastavalt eskiislahendusele olid Kagu ning Retke tänavad ette nähtud ühesuunalistena, nagu need on ka tänapäeval olemasolevas olukorras ning juurdepääs bussijaama- ning tanklaalale oli ette nähtud Kagu tänavalt. Retke tänavalt bussijaamaalale oli juurdepääs keelatud ning Retke tänavalt olid vasakpöörded vajadusel lubatud ainult kellaajaliselt. Arvestatud oli ka võimalusega, et Retke tänavalt keelatakse vasakpöörded üleüldse, sh ka bussidele ning selle tarbeks oli Kagu tänava mahasõit bussijaama- ning tanklaalale ette nähtud laiemana, et tagada busside vasakpöörde Kagu tänavale. Bussijaama- ning tanklaala mahasõidust, mis jääb Retke ning Kagu tänavate vahele, olid ette nähtud ainult väljasõidud.

3.2.3 Tallinna mnt 2 detailplaneering (algatatud)

Põhjakeskuse detailplaneeringu muutmiseks algatati 28. aprillil 2017 Tallinna mnt 2 detailplaneering. Antud detailplaneeringuga oli Tallinna mnt 2 krundile ette nähtud kuni nelja hoone ehitamine, sh olemasoleva bussijaamahoone säilitamine/rekonstrueerimine või uue bussijaamahoone rajamine ning olemasoleva pesula laiendamine.

Antud planeeringuga ei olnud ette nähtud muudatusi olemasolevasse, tänapäevaseks hetkeks välja kujunenud liikluskorralduslikku lahendusse. Planeeringu koostamine takerdus vaidlustesse Transpordiametiga liikluskorralduse küsimustes.

3.2.4 Sügise ja Suve tänavate elamuala detailplaneering (kehtestatud)

Sügise ja Suve tänavate elamuala detailplaneering kehtestati 28. septembril 2017. aastal. Detailplaneeringu eesmärgiks oli seoses nõudlusega väiksemate elamukruntide järele kehtiva Koguduse detailplaneeringu alal hoonestusala määramine alal, kuhu olid varasemalt ette nähtud kuni kolmekorruselised kortermajade krundid.

Planeeringuga ei olnud ette nähtud põhimõttelisi liikluskorralduslikke muudatusi võrreldes kehtiva planeeringuga – säilitati varasemalt kavandatud teedevõrgustik, kavandati vaid uus kvartalisisene tänav juurdepääsuks loodavatele üksikelamukruntidele.

Detailplaneering oli valla üldplaneeringut muutev muuhulgas ka hoonestustiheduse osas, mis oli põhjendatud planeeringuala paiknemisega Rapla keskosa vahetus naabruses, kus suur hulk teenuseid on kättesaadavad jalgsikäigu kaugusel: kaubanduskeskused, bussijaam, kirik, haigla.

Detailplaneeringu koostajate sõnul aitab suurema tihedusega hoonestus kujundada kompaktsemat väikelinna keskosa ning vältida valglinnastumise vaevusi.

3.2.5 Sügise ja Suve elamuala detailplaneering (algatatud)

Sügise ja Suve tänavate elamuala detailplaneeringu muutmiseks algatati 27. aprillil 2023 detailplaneering, mille eesmärk on loobuda kehtiva detailplaneeringuga kavandatud 12 kortermajast ning kavandada planeeringualale vaid 30 üksikelamust koosnev terviklik asum. Vastavalt algatatud detailplaneeringule on muudetud kvatalisisesse tänava paiknemist ning ära on jäetud Põhja ja Sügise tänava väljaarendamine käesoleva detailplaneeringu raames.

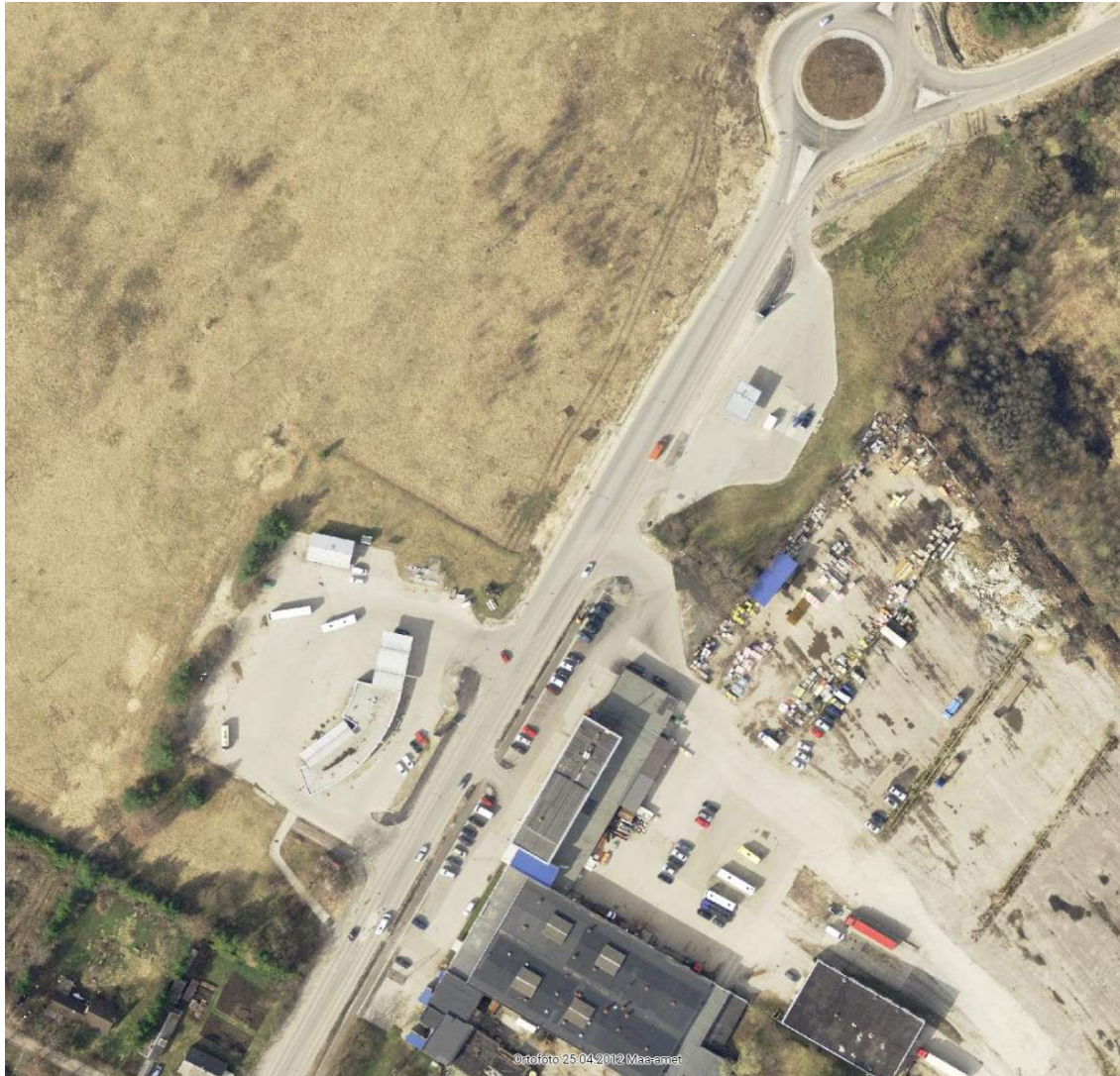
3.2.6 Linda tn ja Tuuslari tn detailplaneering (kehtestatud)

Planeeringu eesmärgiks oli Loo tänava, Kalda tänava, Olevi tänava ja Tallinna maantee vahelisele maa-alale Linda ja Tuuslari tänava teemaa määramine ning nendega piirnevate maade kinnistuteks jaotamine.

Tänavavõrgu planeerimisel oli arvestatud Rapla linna üldplaneeringuga, juurdepääs arendusalale oli ette nähtud Tallinna maanteelt uue tänava näol (Linda tänav), mis küll tänaseks pole veel realiseerunud, kuid teekoridor selleks on ette nähtud.

4 Olemasoleva ning planeeritud teedevõrgu analüüs

Olemasoleva teedevõrgu analüüsimiseks on järgnevalt välja toodud võrdluspilt auditeeritavast piirkonnast 2012. ning 2024. aastal. Joonisel 7 on kujutatud auditeeritav ala 2012. aastal ning joonisel 8 auditeeritav ala 2023. aastal.



Joonis 7. Auditeeritav ala 2012. aastal. Maa-amet



Joonis 8. Auditeeritav ala 2023. aastal. Maa-amet

Kahte ortofotot võrreldes on näha, et 11 aastaga on Tallinna maantee serva rajatud rohkelt erinevate funktsioonidega tõmbekeskuseid, lisaks lähiümbrusse suurel hulgal elamumaid, nagu aruande jaotises 2 kirjeldatud. Koos kõigi tõmbekeskustega on lisandunud ka täiendavaid juurdepääsuteid, mis koos asjaoluga, et Tallinna maantee liikluskorralduslik lahendus sisuliselt muutunud ei ole, on loonud vaadeldavale alale liikluskorralduslikult väga keerulised olud. Aruande jaotises 3.1.2 välja toodud uue üldplaneeringu kavandi kohaselt nähakse auditeeritava piirkonna ümbrusse ette varasemast rohkem segahoonestust, mis võimaldab tekkinud olukorral veelgi süvendada.

Roadplan OÜ on 2021. aastal koostanud töö „Riigitee nr 15 Tallinn-Rapla-Türi km 46,987-47,436 eskiis ning liiklusuuring“, millega analüüsiti käsitletaval lõigul Tallinna maantee liikluskorraldust ning esitati ettepanekud piirkonna liikluskorralduslike probleemide lahendamiseks. Kuivõrd antud Tallinna maantee lõik jääb ka käesoleva tööga auditeeritavasse alasse, on seda osaliselt käsitletud ka käesolevas aruandes, sest üks peamisi põhjuseid piirkonna liikluskorralduse problemaatilisuses peitub just riigimaantee lahenduses ning suures konfliktipunktide hulgas riigitee sellega liidetud juurdepääsuteede vahel.

Järgnevalt on analüüsitud olemasolevat ning planeeritud teedevõrku eri aspektidest ning eri liiklejagruppidest lähtuvalt. Analüüsi tulemusena on jaotises 5 välja toodud kõik tuvastatud riskid.

4.1 Funktsionaalne hierarhia

Tallinna maantee kvalifitseerub oma funktsioonilt asulasiseseks jaotusmagistraaliks, mis on Rapla linna läbiva liikluse seisukohalt üks olulisemaid tänavaid ning põhimagistraalide puudumise tõttu ka kõrgeimal hierarhilisel tasemel paiknev tänav. Vastavalt EVS 843:2016 „Linnatänavad“ on sellise tänav funktsioon peaaesjalikult läbiva liikluse tagamine ning juurdepääsud kõrvalasuvatele aladele peaksid olema tagatud läbi magistraaliga ühendatud jaotustänavate. Vastavalt moodsamale hollandlaste käsitlusele ([SWOV Institute for Road Safety Research](#) poolt välja toodud kestliku ohutu tee printsiipidest lähtuvalt) peaksid tänavad olema monofunktsionaalsed, mille kohaselt ei tohiks Tallinna maantee juurdepääsufunktsiooni üldse omada, sest läbiva liikluse ning juurdepääsu erineva huvi ning iseloomu tõttu tähendab see konflikti ning avariiriski. Auditeeritaval alal leidub Tallinna maantee lõigul aga kolm juurdepääsu järgnevatele kinnistutele (vt ka joonis 9).

1. Tallinna mnt 2 (bussijaama- ning tankla kinnistu)
2. Tallinna mnt 3b
3. Tallinna mnt 1 (Neste tankla)



Joonis 9. Juurdepääsud kinnistutele auditeeritava ala ulatuses Tallinna maanteel

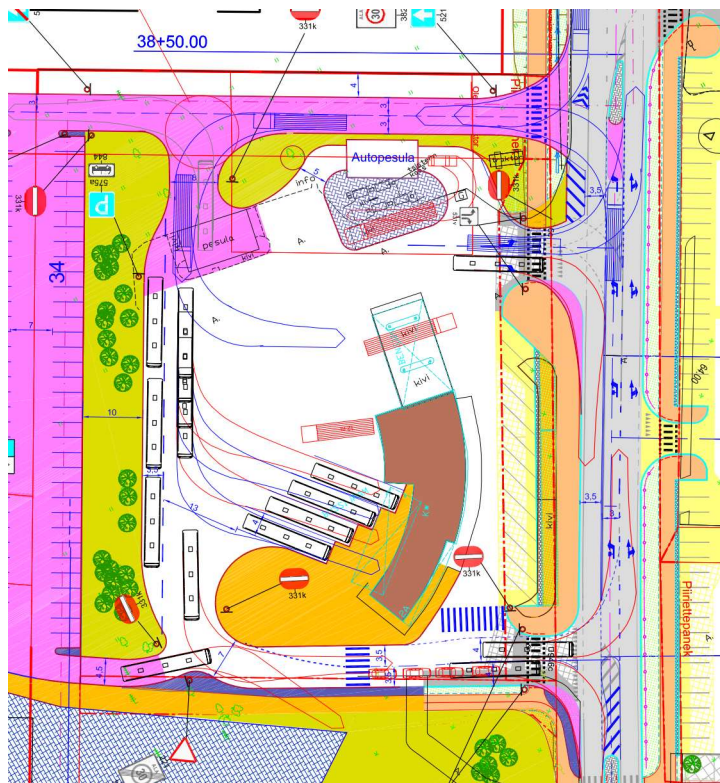
Funktsionaalsele hierarhia põhimõtetele vastavalt peaksid antud juurdepääsud olema lahendatud magistraaltänavaga ühendatud jaotustänavate, st Kagu ning perspektiivse Linda tänava kaudu.

4.2 Liikluskorralduse selgus

Ohutu liikluskeskkonna üks eeldustest on võimalikult „standardne“ ning osapooltele lihtsasti arusaadav liikluskorralduslik lahendus. Enamik liiklusõnnetusi on seotud inimlike eksimustega ning seetõttu on oluline, et liikluskeskkond oleks ettearvatav ning üllatustevaba. See tähendab, et ka liiklejate valikuvõimalused peavad olema minimeeritud, et lihtsustada otsuste vastu võtmist.

4.2.1 Tallinna maantee

Auditeeritava piirkonna teedevõrgu kronoloogilist kujunemist hinnates võib öelda, et tänastele probleemidele Tallinna maantee puhul, eelkõige liikluskorraldusliku ebaselguse osas laoti vundament pärast Põhjakeskuse detailplaneeringu realiseerumist aastal 2013, mil nähti ette Kagu tänav, jättes seejuures realiseerimata detailplaneeringus ette nähtud liikluskorralduslikud muudatused Tallinna mnt 2 kinnistu juurdepääsude osas (vt joonis 10), mis suuresti Kagu tänava vajaduse üleüldse tingisid. Vastavalt joonisel 10 nähtule oli tänasest põhilisest Tallinna mnt 2 kinnistu juurdepääsust Tallinna maanteel ette nähtud vaid väljasõidud ning Kinnistu juurdepääs pidi olema ette nähtud Kagu tänavalt, nähes ette olemasoleva pesula uude asukohta rajamise.



Joonis 10. Põhjakeskuse detailplaneeringuga ette nähtud liikluskorraldus Tallinna mnt 2 kinnistul

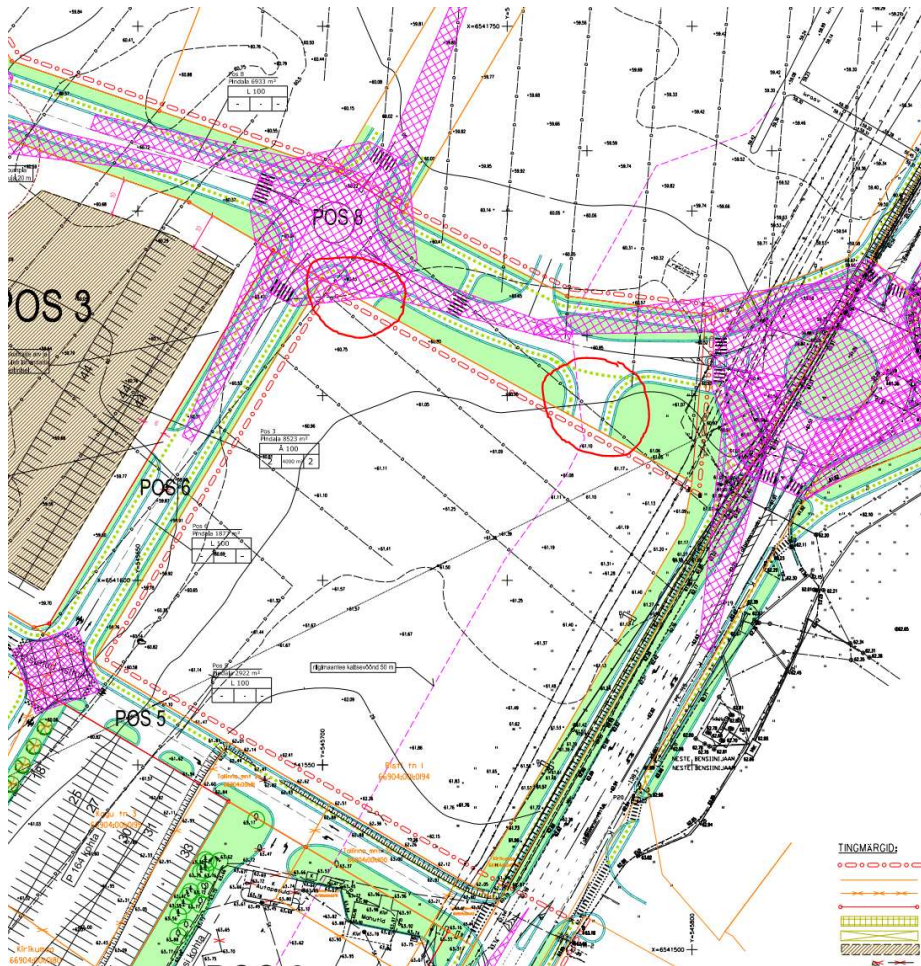
Detailplaneeringu realiseerumise järgselt Tallinna mnt 2 kinnistu juurdepääsude lahendust ei muudetud, põhilisele juurdepääsule jäid nii sisse- kui ka väljasõidud vastavalt varasemale olukorrale, kuid vahetult selle kõrvale nähti ette Kagu tänav, mis tekitas väga tiheda liiklusega Tallinna maanteele kaks lähestikku paiknevat ristmikku (vastavalt ERC Konsultatsiooni OÜ liiklusuuringu aruande nr ERC/10/2021 kohaselt on Tallinna maanteele aastaks 2043 prognoositud 9500 autot ööpäevas). Seejuures tekib Linda tn realiseerudes sarnane olukord ka teisele poole teed eeldusel, et Neste tankla juurdepääsu asukohta ei muudeta.

Olukorras, kus oli teada, et Tallinna mnt 2 kinnistu liikluskorraldust, kas kinnistuomaniku vastuseisu või mõnel muul põhjusel muuta ei õnnestu, oleks olnud variandiks Kagu tänava rajamine, vähemalt mingis ulatuses ära jätta. Juurdepääs kaubanduskeskustele oleks olnud tagatud Risti põiktänavalt, sarnasel põhimõttel nagu see oli ette nähtud Koguduse detailplaneeringuga, kuid siiski eemale viidud Suve tänavast, mille peamine eesmärk on elamuvaladele juurdepääsu tagamine.

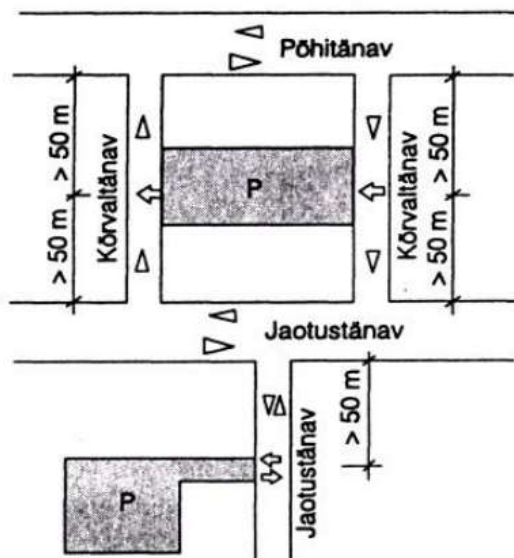
4.2.2 Risti tn 1 kinnistu ning ümbritsev teedevõrk

Kagu tänava lisandumine kohalikku teedevõrku andis võimaluse lisaks Rappeli kaubanduskeskuse mugavamale juurdepääsule anda sealtkaudu juurdepääsud ka Risti tn 1 kinnistu kaubanduskeskusele. Põhjakeskuse detailplaneering seejuures Kagu tänavalt ühtegi juurdepääsu Risti tn 1 kinnistule ette ei näinud – juurdepääsud olid ette nähtud Risti tänavalt sarnaselt Koguduse detailplaneeringus sätestatule. Samuti ei ole Risti tn 1 kinnistu juurdepääse käsitletud Põhjakeskuse detailplaneeringu lisana kaasas olnud liikluskorralduse eskiislahenduses. Kahtlemata on kaubanduskeskusele mugavam läheneda pigem Kagu tänava, kui Risti tänava suunalt ning selliselt on planeeritud ka Risti tn 1 kinnistuisene liikluslahendus – poe parkla asub just Kagu tänava poolsel küljel ning tankla- ja teenindava liikluse juurdepääsud on lahendatud Risti tänava poolsel küljel. Sellest tulenevalt on Kagu tänav olulise juurdepääsufunktsiooniga kummalegi kaubanduskeskusele ning suure kaasneva liiklussagedusega võimendab negatiivset mõju, mis tekib jaotises 4.2.1 kirjeldatud kahest lähestikku paiknevast ristmikust. Lisaks kahele kaubanduskeskusele hakkab Kagu tänav omama olulist funktsiooni ka kaubanduskeskuse tagustele aladele juurdepääsu tagamises, mida pole veel tänaseks realiseeritud, kuid milleks on tingimused juba täna tekitatud (tühi ärimaa Risti tn 3 kinnistul ning suuremahulised elamuarendused kaubanduskeskuste taga) või ollakse tekitamas (segahoonestusega maa-alad vastavalt koostatavale üldplaneeringule).

Teine Kagu tänavat puudutav probleem on seotud selle mahasõitude rohkuse ning nende asukohtadega. Vastavalt detailplaneeringu lahendusele oli antud kinnistule ette nähtud 2 juurdepääsu (vt joonis 11), kuid täna on neid seal lausa 6 (1 Risti tänaval, 3 Risti põiktänaval ning 2 Kagu tänaval, vt ka joonis 13). Risti tn 1 kinnistule on rajatud ~150 kohaline parkla. Vastavalt EVS 843:2016 „Linnatänavad“ p 9.2.4 (5) piisab kuni 250 parkimiskohaga parklas ühest sisse-väljasõidust. Puhtalt kaubanduskeskuse tarbeks on Kagu tn poolsele kinnistu küljele rajatud aga kolm juurdepääsu, millest kõik asuvad lähimale ristmikule lähemal kui 50 m. Vastavalt eelnimetatud standardile peab parkla liitumine tänavavõrguga jääma vähemalt 50 m kaugusele ristmikust (vt joonis 12):

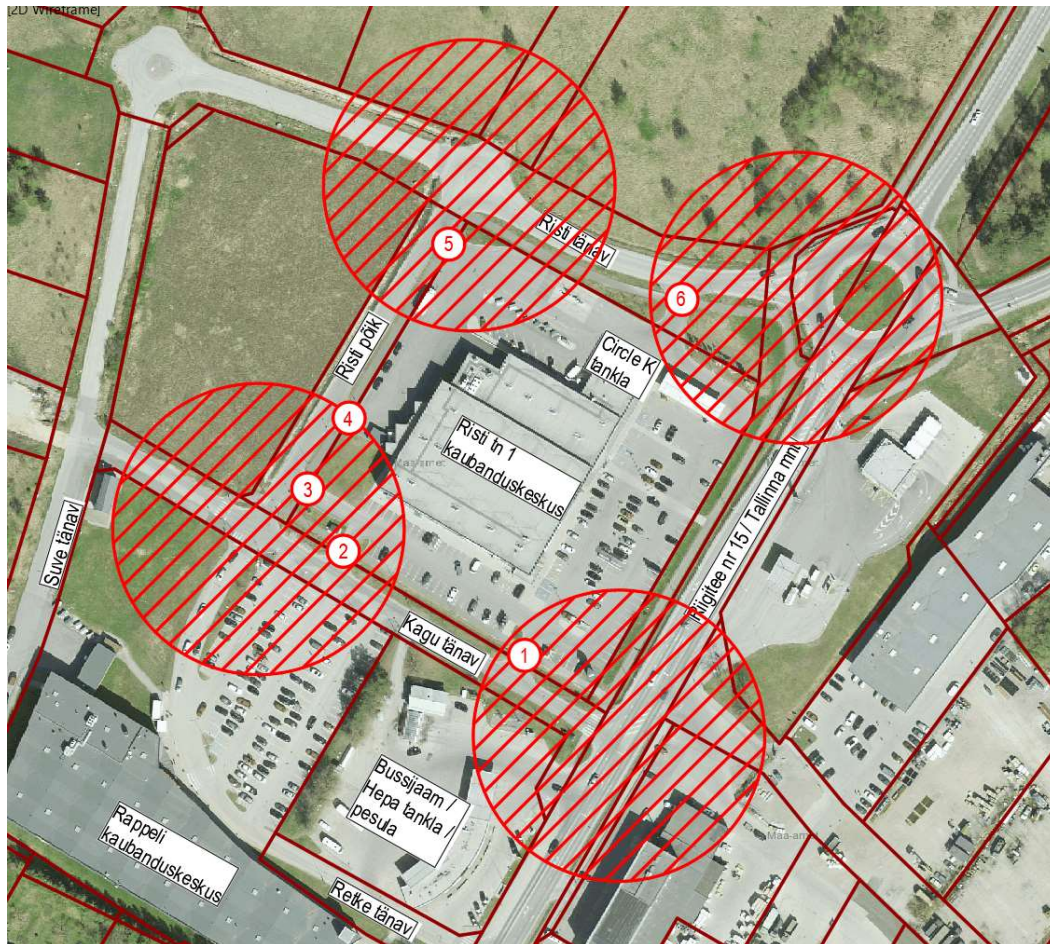


Joonis 11. Risti tn 1 kinnistu juurdepääsud vastavalt Põhjakeskuse detailplaneeringule



Joonis 12. Parkla liitumine tänavavõrguga (EVS 843:2016 joonis 9.3)

Joonisel 13 on nummerdatult välja toodud Risti tn 1 kinnistu juurdepääsud ning punase viirutusega on esitatud alad, kuhu standardile tuginedes mahasõite rajada ei tohiks.



Joonis 13. Risti tn 1 kinnistu mahasõidud

Mööndustega võib öelda, et ainult üks Risti tn 1 kinnistu juurdepääs asub standardile tuginedes sobivas asukohas – see on teenindava transpordi sissesõiduks mõeldud mahasõit Risti põiktänaval (mahasõit nr 4). Kokkuvõtvalt – Risti tn 1 kinnistu tarbeks on rajatud rohkem mahasõite kui oli ette nähtud ning kui neid vaja oli, seejuures on nende asukoht ebasobiv.

On oluline ära märkida, et ka joonisel 11 esitatud detailplaneeringu kohased mahasõitude asukohad Risti tn 1 kinnistule on ebasobivad. Ringristmiku poolne mahasõit peaks asuma ringristmikust kaugemal ning teine mahasõit peaks olema lahendatud Risti põiktänavalt, kuid kindlasti piisavale kaugusele ristmikust.

Eriti ebasobivaks võibki seetõttu pidada mahasõitude nr 3 ning 5 asukohti, mille ühendused on ette nähtud vahetult ristmike lähedusse. Mahasõitu nr 5 kasutavad seejuures ka veokite tanklasse saabuvad või väljuvad veokid, mis mahasõidu asukohast tulenevalt peavad sooritama U-pöörde üle kolme (kaks neist perspektiivsed) ülekäiguraja, mis arvestades elumupiirkonna lähedust ning ülekäigurada kasutatavate inimeste hulka, kes ei pruugi suuta hinnata veoki haagise liikumistrajektoori, on äärmiselt ohtlik.

4.2.3 Tallinna mnt 4 kinnistu ning ümbritsev teedevõrk

Tallinna mnt 4 kinnistul asub Põhjakeskuse detailplaneeringuga kavandatud Rappeli kaubanduskeskus. Nagu ka Risti tn 1 kaubanduskeskuse puhul, on selle põhiline juurdepääs kavandatud Kagu tänavalt, kuid teoreetiliselt on see tagatud ka Risti põiktäna kaudu. Tulenevalt Kagu täna ühesuunalisusest, on Rappeli keskuse peamine väljasõit ette nähtud Retke tänavalt. Parkla peamine, poe eest läbi suunduv läbisõidutee moodustab ühenduse Kagu täna ning Retke täna vahel, mistõttu tuleb seda käsitleda osana Retke tänavast.

Rappeli keskuse parklast on ette nähtud iga parkimiskohtade vahelise läbisõidutee otseühendus Kagu tänavaga, moodustades Retke ja Kagu täna ristmiku vahetusse lähedusse juurdepääsudest läbipõimunud ala, tekitades selliselt märkimisväärset ebaselgust ning konfliktirohkust Kagu tänaval liiklejate ning kaubanduskeskuse küllastajate vahel. Lisaks on problemaatiline ka teine pool parklast, kus need samad parkimiskohtade vahelised läbisõiduteed avanevad ka poe eest läbi suunduvale läbisõiduteele ehk sisuliselt Retke tänavale. Retke täna puhul tuleb arvestada, et tänases olukorras ei toimi see enam kõigest Rappeli keskuse väljasõiduna, nagu see oli detailplaneeringu realiseerumise järgselt. Antud ühenduste kasutavad Kagu täna ühesuunalisusest tingituna ka kõrvalasuva kaubanduskeskuse küllastajad ning täiendavate arenduste realiseerudes kasvab selle koormus veelgi. Seetõttu on liiklusohutuse seisukohalt oluline, et üle vaadataks ka parkla lahendus. Tänaases olukorras on problemaatilisem osa parklast selle põhjapoolsem parkimisrida, mille hoonepoolsete parkimiskohtade manööverdusruum ulatub läbisõiduteele, samuti on probleemne lõikumisnurk täna ning parkimiskohtade läbisõidutee vahel, mis on suurusjärgus 30 kraadi, kuid vastavalt EVS 843:2016 p 7.2.7 (2) peaks olema vähemalt 70 kraadi. Eelpool välja toodud probleemid on kujutatud joonisel 14, kus viirutuste kattumisalaga on kujutatud Retke täna ning parkimiskohtade manööverdusalade konfliktiala, samuti joonistub sealt välja kahe teekoridori väike lõikumisnurk. Lisaks on ära nummerdatud parkimiskohtade vahelised läbisõiduteed, mis otse Kagu tänavale avaneda ei tohiks. Rappeli kaubanduskeskuse parklaga seoses välja toodud probleemid ilmestavad ka käesoleva seletuskirja jaotises 2.1 joonisel 3 välja toodud sealset rohket kindlustusjuhtumite hulka.



Joonis 14. Rappeli kaubanduskeskuse parkla

4.2.4 Tallinna mnt 2 kinnistu ning ümbritsev teedevõrk

Tallinna mnt 2 kinnistul asub bussijaam ning Hepa tankla koos pesulaga. Antud kinnistu väljasõitu puudutavat ning sellega kaasnevat mõju Tallinna maanteele on osaliselt käsitletud käesoleva aruande jaotises 4.2.1.

Tallinna mnt 2 kinnistu suurimaks probleemiks on funktsioonide rohkus (bussijaam, tankla ning pesula) ning puuduv läbimõeldud liikluskorraldus, mis eri eesmärgil kinnistule sattuvaid liiklejaid eraldaks. Seetõttu on segamini paisatud tanklasse suunduvad ning tankurisaarte ümbruses manööverdavad sõidukid, bussijaama suunduvad bussid ning pesulasse suunduvad ning sealt välja liikuvad, samuti pesulajärjekorras ootavad sõidukid ning lisaks ka jalakäijad.

Kinnistult on võimalik välja pääseda igast küljest – nii otse Tallinna maanteele, mida on varasemalt käsitletud, Retke tänavale ning lisaks on ette nähtud ka ühesuunaline ühendus Kagu tänavaga.

4.3 Kergliiklusteede võrgustik

Arvestades auditeeritava ala tagusele alale ette nähtud elamuarendusi ning sellega kaasnevat kergliiklejate hulga märkismisväärsset suurenemist võrreldes olemasoleva olukorraga, tuleb auditeeritava ala teedevõrgu analüüsimisel hinnata piirkonna kergliiklejate liikumise soovijooni ning võrrelda seda väljaehitatud ning perspektiivse kergliiklusteede võrguga. Alloleval joonisel 15 on esitatud auditeeritava ala olemasolevad kergliiklusteed/kõnniteed kollase värviga; tänasel hetkel puuduolevad, kuid kehtivate detailplaneeringutega ette nähtud kõnniteed sinise värviga ning punase värviga soovitud liikumisteed, mida vajadusega pole detailplaneeringutes arvestatud, kuid mis optimaalseid liikumisteid silmas pidades vajalikud on.



Joonis 15. Auditeeritava ala kergliiklusteede võrgustik

4.3.1 Kergliiklejate liikumise soovitud suunad

Esimene probleem seoses auditeeritava ala kergliiklusteedega seisneb asjaolus, et tagamata on väga oluline kergliiklustee ühendus piki Kagu tänavat. Risti tn 1 kaubanduskeskuse väljaehitamisele on selle kinnistu Kagu tänava poolsele küljele küll kõnnitee ette nähtud, kuid see on rajatud kõigest 2,0 m laiusena, mis EVS 843:2016 tabelile 8.1 kohaselt vastab jalgtee

ristlõikele, mille ristlõikesse mahub kuni kaks jalakäijat. Lisaks on vahetult kõnnitee kõrval ette nähtud sõidukite parkimine, millest tulenevalt võib kõnnitee laius olla reaalses oludes veelgi kitsam. See tähendab, et arvestamata on nii jalgratturite kui ka kergliikurite kasutajatega, kes kõnnitee ristlõikesse ära ei mahu ning ka jalakäijatega, kes seetõttu kõnniteed kasutades ennast ohustatuna tunnevad. Ometi peab antud kõnnitee teenindama nii kaubanduskeskustest kui ka nende taha kavandatud elamu- ning võimalikest ärimaadest tekkivat kergliiklust. Seetõttu on joonisele 15 kantud punase joonega kergliiklustee ettepanek, mis oleks loogiline jätk Kagu tänava lõpuossa välja ehitatud ~4,0 m laiusele kergliiklusteele (vt allolev joonis 16).



Joonis 16. Kagu tänavale rajatud kergliiklustee ning selle võimalik jätk

Kagu tänava kergliiklusteeühendusega seondub ka teine probleem olemasoleva kergliiklusteevõrgustikuga ning jalakäijate soovitud liikumise suunaga - ülekäiguraja puudumine Tallinna maanteel Kagu tänava sihis. Olemasoleval juhul asuvad auditeeritava alal Tallinna maantee lõigul ülekäigurajad Retke ning Risti tänavate ristmike piirkondades ning nende omavaheline kaugus on 250 m. Nende vahele jääb Kagu tänava ristmik ning hulk kergliiklejaid, kes teed ületada soovivad. Selline olukord toob endaga kaasa teeületused kohas, kus see liiklussagedusest ning teeületuse laiusest tulenevalt ohtlik on. Selline teeületus oleks liiklusseaduse kohaselt seejuures lubatud, sest §24 lg 2 kohaselt võib jalakäija teed ületada, kui ülekäigurada jääb ületatavast kohast kaugemale kui 100 meetrit ning tingimusel, et sõidutee

ületamisega ei tekitata liiklusohu. Kirjeldatud olukord on aga kergliiklejate hulka ning liiklussagedusi arvestades lubamatu.

Lisaks on auditeeritavas alas tagamata jalkäijate turvaline juurdepääs bussijaama alalt ümbritsevatele kergliiklusteedele. Põhjakeskuse detailplaneeringuga (vt joonis 10) olid ette nähtud ühendused nii Tallinna mnt kui ka Retke tänavaga, kuid seoses Tallinna mnt 2 kinnistule ehitustööde mitte ulatumisega tekitati olukord, kus jalkäija peab suurenenud liiklussageduse tingimustes teed ületama puudulikult tähistatud ülekäiguradadel (vt joonis 17).

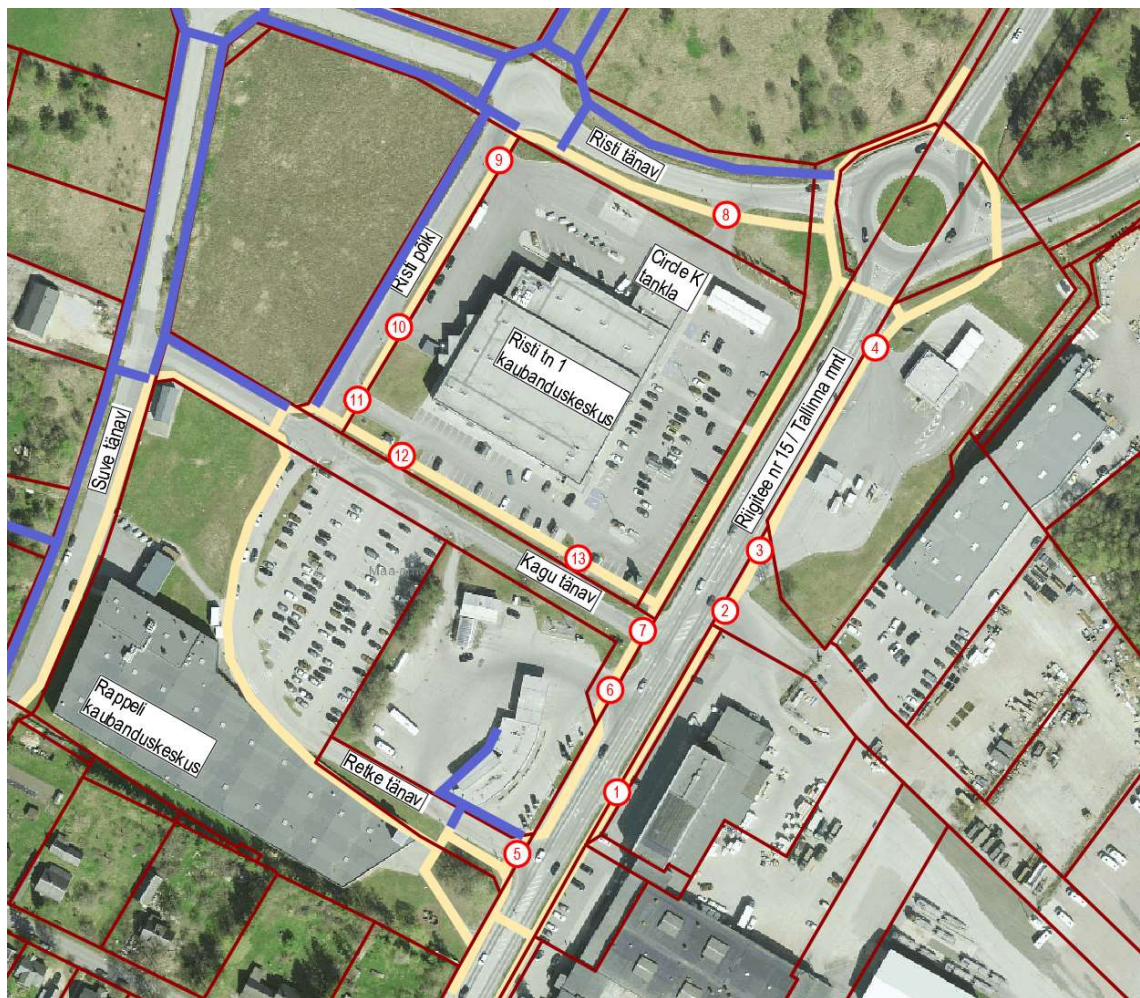


Joonis 17. Puudulikult tähistatud ülekäigurada ning kõnniteede puudumine bussijaama piirkonnas

4.3.2 Konfliktipunktid

Järgmine probleem auditeeritava ala kergliiklusteede võrgustikuga seisneb konfliktipunktide suures hulgas, mis on tingitud suurest hulgast erinevate mahasõitudega ristumisest. Mahasõitude rohkearvulisust nii Tallinna maanteel kui ka kõrvaltänavatel ning nende ebaõnnestunud paigutust on käesolevas aruandes varasemalt käsitletud, kuid suurim oht selle juures on see, et liiklusohutikus kohas manöövrit teostav sõidukijuht (Tallinna maantee näide) võib väga mitmele asjaolule keskendudes teed ületava kergliikleja tähelepanuta jätta. Seetõttu on eeskätt oluline konfliktipunktide (mahasõitude) vähendamine ning kohtades, kus on ette nähtud teeületused, kergliiklejatele võimalikult ohutu teeületuse tagamine, st nähtavuse tagamine, kergliiklejale teandmise kohustuse rõhutamine ning kiiruste vähendamine.

Alloleval joonisel 18 on kujutatud kõik mahasõitudest tingitud kergliiklejate ning sõidukite vahelised konfliktialad auditeeritaval alal.



Joonis 18. Mahasõitudest tingitud kergliiklejate ning sõidukite vahelised konfliktid auditeeritaval alal.

5 Tuvastatud probleemid, arvamused probleemide lahenduste osas

Järgnevalt on konkreetselt välja toodud analüüsi käigus tuvastatud probleemid ning esitatud neile võimalikud lahendused.

Riski tasemete määramisel on lähtutud käesolevas tabelis toodust. Iga tuvastatud probleemi osas on hinnatud selle riski taset ning esitatud detailsem riski sisu kirjeldus.


TÖENÄOSUS	KOOD	TAGAJÄRG / RISKI TASE			
		Varakahju	Vigastatu (kerge)	Vigastatu (raske)	Hukkunu
		A	B	C	D
> 1 1 aasta jooksul	1	4	8	12	16
1 1...4 aasta jooksul	2	3	6	9	12
1 5...10 aasta jooksul	3	2	4	6	8
< 1 10 aasta jooksul	4	1	2	3	4


MADAL	KESKMINE	KÕRGE	VÄGA KÕRGE
-------	----------	-------	------------

Probleem nr:	1.	Asukoht:	Tallinna mnt 3b kinnistu mahasõit
Probleemi kirjeldus:	Vasakpöörde Tallinna maanteele on liikluskorralduslikult keelatud, aga füüsiliselt takistamata, mistõttu ei pruugita sellest kinni pidada.		
Risk:	B2/6		
Riski selgitus:	Vasakpöörde manööver sooritatakse üle kahe sõiduraja. Tiheda peateeliikluse tingimustes võib juht sooritada ohtliku manöövri, jättes seejuures tähelepanuta teed ületava kergliikleja. Oht küljelt sisse sõitmisele ning peateel äkkpidurdades oht tagant sissesõiduks.		



Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	1. Sulgeda Tallinna mnt 3b kinnistu mahasõit, tagada juurdepääs perspektiivselt Linda tänavalt. 2. Näha ette füüsiline takistus (eraldusriba, kummipostid) vasakpöörde takistamiseks.
Risk:	1. puudub 2. A3/2
Riski selgitus:	Esimesel juhul mahasõidu puudumise tõttu risk puudub. Teisel juhul on risk parempöörde näol madal.

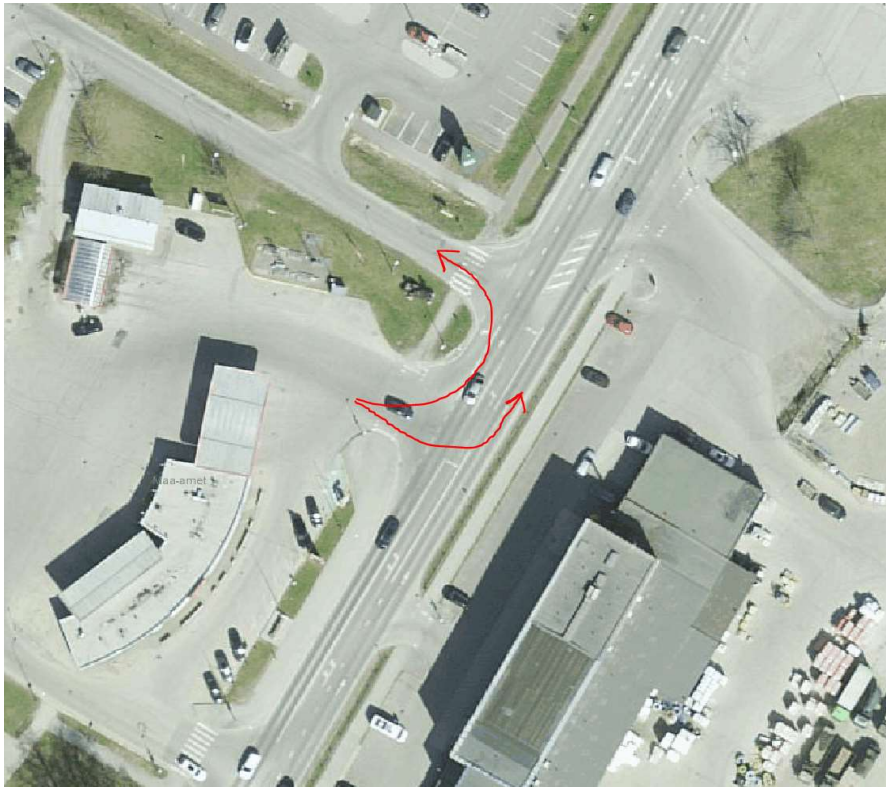
Probleem nr:	2.	Asukoht:	Vasakpööre Tallinna maanteelt Tallinna mnt 2 kinnistule ning Kagu tänavale
Probleemi kirjeldus:	Ühelt vasakpöörderajalt on ette nähtud juurdepääs kahele erinevale kinnistule, mõlema pöörde kasutatavus on väga sagedane.		
Risk:	B2/6		
Riski selgitus:	Tallinna mnt 2 kinnistule pööret ootav sõiduk takistab teist sõidukit, kes soovib sooritada vasakpööret Kagu tänavale. Mööda põigates tekib üle pidevjoone liikudes oht ette keerata taganttulevale otsesuunas liikuvale sõidukile. Lisaks varjab Kagu tänavale vasakpööret ootav sõiduk Tallinna mnt 2 kinnistule pöörava sõiduki nähtavust. Kuna suur osa sõidukijuhi tähelepanust läheb keerulise liikluskemi tõttu teiste sõidukijuhtide märkamisele, võib tähelepanuta jääda teed ületav kergliikleja, kellele mõlemad manöövri sooritajad teed peavad andma.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Näha ette sissesõidu sulgemine Tallinna mnt 2 kinnistule või Kagu tänavale, et vasakpööre oleks võimalik sooritada ainult ühele teele.		
Risk:	A2/3		
Riski selgitus:	Ristmikul oleks tagatud selgesti tajutav liikluskorraldus ühe vasakpöörde näol ühelt vasakpöörderajalt.		

Probleem nr:	3.	Asukoht:	Vasakpööre Tallinna maanteelt Tallinna mnt 1 kinnistule ning perspektiivsele Linda tänavale
Probleemi kirjeldus:	Ühelt vasakpöörderajalt on ette nähtud juurdepääs kahele erinevale kinnistule. Analoogne probleemile 2, kuid liiklussagedused on väiksemad.		
Risk:	B3/4		
Riski selgitus:	Tallinna mnt 1 kinnistule pöoret ootav sõiduk takistab teist sõidukit, kes soovib sooritada vasakpöoret Linda tänavale. Mööda põigates tekib üle pidevjoone liikudes oht ette keerata taganttulevale otsesuunas liikuvale sõidukile. Lisaks varjab Linda tänavale vasakpöoret ootav sõiduk Tallinna mnt 1 kinnistule pöörava sõiduki nähtavust. Kuna suur osa sõidukijuhi tähelepanust läheb keerulise liikluskemmi tõttu teiste sõidukijuhtide märkamisele, võib tähelepanuta jääda teed ületav kergliikleja, kellele mõlemad manöövri sooritajad teed peavad andma.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Linda tänava rajamisel näha ette Tallinna mnt 1 juurdepääs Linda tänavalt ning olemasolev sissesõit Tallinna maanteelt sulgeda.		
Risk:	A2/3		
Riski selgitus:	Ristmikul oleks tagatud selgesti tajutav liikluskorraldus ühe vasakpöörde näol ühelt vasakpöörderajalt.		

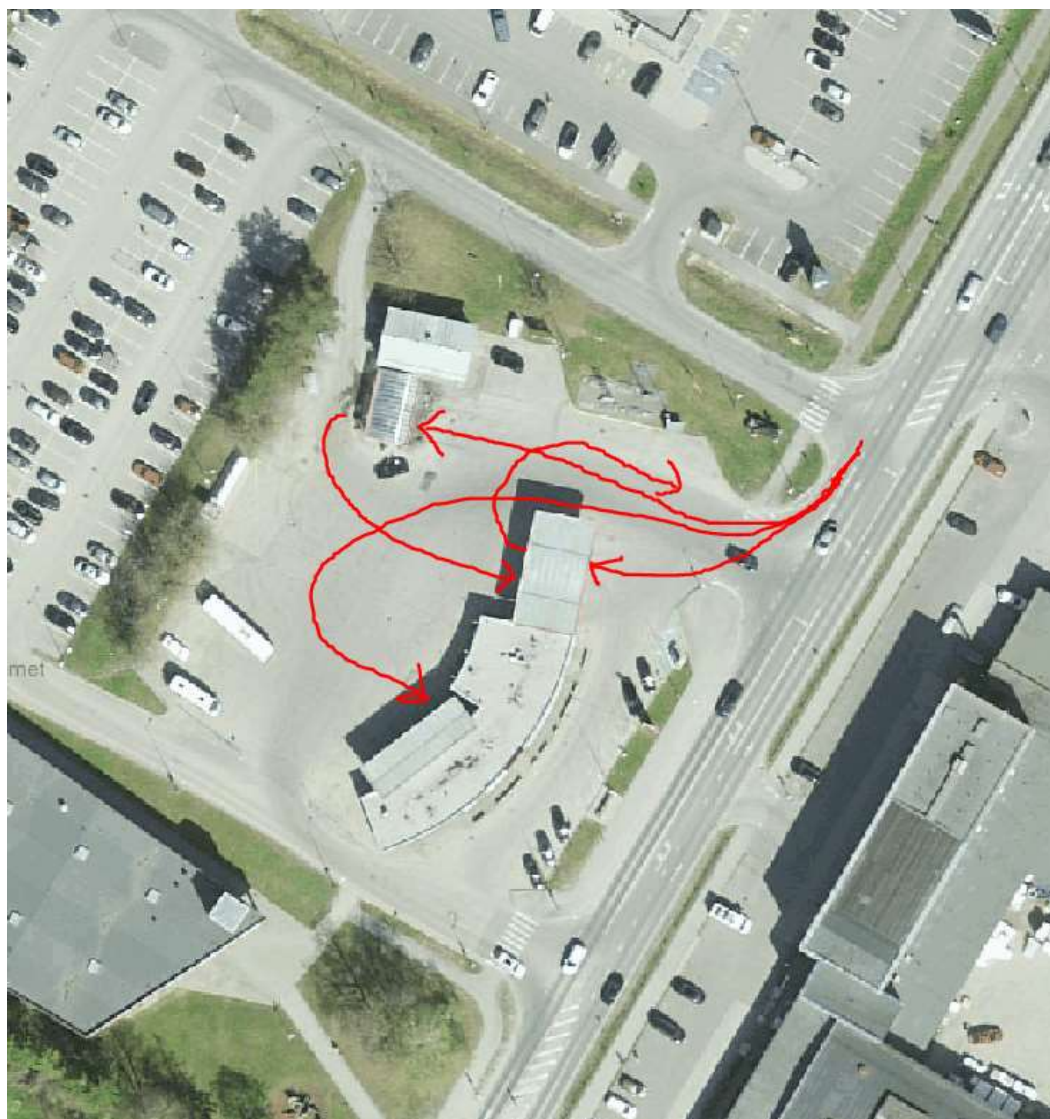
Probleem nr:	4.	Asukoht:	Parempööre Tallinna maanteelt Kagu tänavale ning Tallinna mnt 2b kinnistule
Probleemi kirjeldus:	Parempöörded Kagu tänavale ning Tallinna mnt 2 kinnistule on kavandatud ühelt parempöörderajalt.		
Risk:	B3/4		
Riski selgitus:	Kagu tänavale parempööret sooritav sõiduk peab pöördel andma teed kergliiklejale, mida tehes jääb ta takistama taganttulijat, kes soovib sooritada parempööret Tallinna mnt 2 kinnistule. Eesolijast mööda põigates on oht ette keerata otsesuunas liikuvale taganttulijale. Riski ilmestab rohke reastumistega seotud liiklusõnnetuste arv antud asukohas.		



Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Näha ette sissesõidu sulgemine Tallinna mnt 2 kinnistule või Kagu tänavale, et parempööre oleks võimalik sooritada ainult ühele teele.
Risk:	A3/2
Riski selgitus:	Ristmikul oleks tagatud selgesti tajutav liikluskorraldus ühe parempöörde näol ühelt parempöörderajalt.

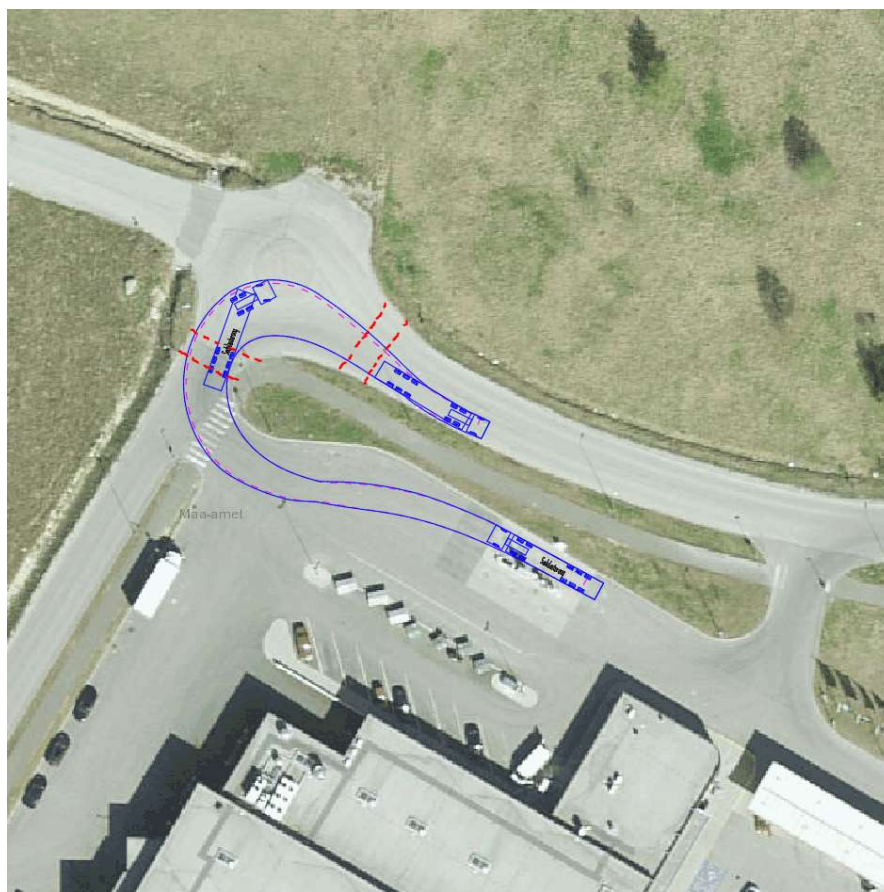
Probleem nr:	5.	Asukoht:	Vasakpööre Tallinna mnt 2 kinnistult Tallinna maanteele ning Kagu tänavale
Probleemi kirjeldus:	Vasakpööre Tallinna maanteele on lubatud, kuid see tuleb sooritada üle kolme sõiduraja. Vasakpöörde sooritamisel Kagu tänavale on oht laupkokkupõrkeks.		
Risk:	C2/9		
Riski selgitus:	<p>Vasakpöörde manööver Tallinna maanteele sooritatakse üle kolme sõiduraja, mis on juba iseenesest ohtlik, kuid tiheda peateeliikluse puhul seda enam. Lisaks takistavad vasakpöörde nähtavust Tallinna maantee parempöörderajal sõitvad või kergliiklejatele teed andvad sõidukid. Oht küljelt sisse sõitmisele ning peateel äkkpidurdades oht tagant sissesõiduks.</p> <p>Vasakpöörde manöövri Kagu tänavale kehtivad eelpool loetletud ohud, kuid selle manöövriga kaasneb oht „lõikamiseks“ ning sellest tulenevalt tekib oht laupkokkupõrkeks. Kuna antud manöövrit sooritatakse kiirustades, on oht Kagu tänavat ületavat kergliiklejat ei märgata.</p>		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sulgeda Tallinna mnt 2 kinnistu mahasõit Tallinna maanteelt 2. Keelata Tallinna mnt 2 kinnistult väljasõidud. 		
Risk:	Puudub		
Riski selgitus:	Nii mahasõidu sulgemisel kui ka väljasõitude keelamisel antud manöövrist tingitud risk puuduks.		

Probleem nr:	6.	Asukoht:	Tallinna mnt 2 kinnistuisene liiklus
Probleemi kirjeldus:	Kinnistul liiguvad läbisegi bussid ning tanklat ja pesulat kasutavad ning teenindavad sõidukid ning ka jalakäijad.		
Risk:	A1/4		
Riski selgitus:	Tiheda liiklusega platsil on oht teiste sõidukite vahel manööverdades piiratud nähtavuse ning kaootilise liikluse tingimustes tähelepanuta jätta kaasliiklejad, sh bussid ning ka jalakäijad.		



Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Mõelda läbi kinnistuisene liikluskorraldus ning see vastavalt tähistada, vältimaks konflikte eri otstarbel kinnistul liiklevaid sõidukeid.
Risk:	A2/3
Riski selgitus:	Läbimõeldud ning tähistatud liikluskorralduse puhul on oht konfliktideks väiksem.

Probleem nr:	7.	Asukoht:	Veokite 180-kraadine pööre Risti tn 1 kinnistult Risti tänavale
Probleemi kirjeldus:	Tankimisalalt väljuv veok sooritab kinnistult väljudes 180-kraadise pöörde nii, et selle pimedasse nurka jääb perspektiivses olukorras kolm ülekäigurada		
Risk:	D3/8		
Riski selgitus:	Elamupiirkonna vahetu lähedusega seonduvalt kasutatakse piirkonna kergliiklusteid intensiivselt, muuhulgas ka laste poolt, kes ei pruugi adekvaatselt hinnata veoki ning eelkõige selle haagise liikumistrajektoori. Veokijuht ei pruugi kergliiklejat märgata, sest joonisel esitatud pöördel satub kergliikleja juhi jaoks pimenurka. Oht jääda veoki alla.		

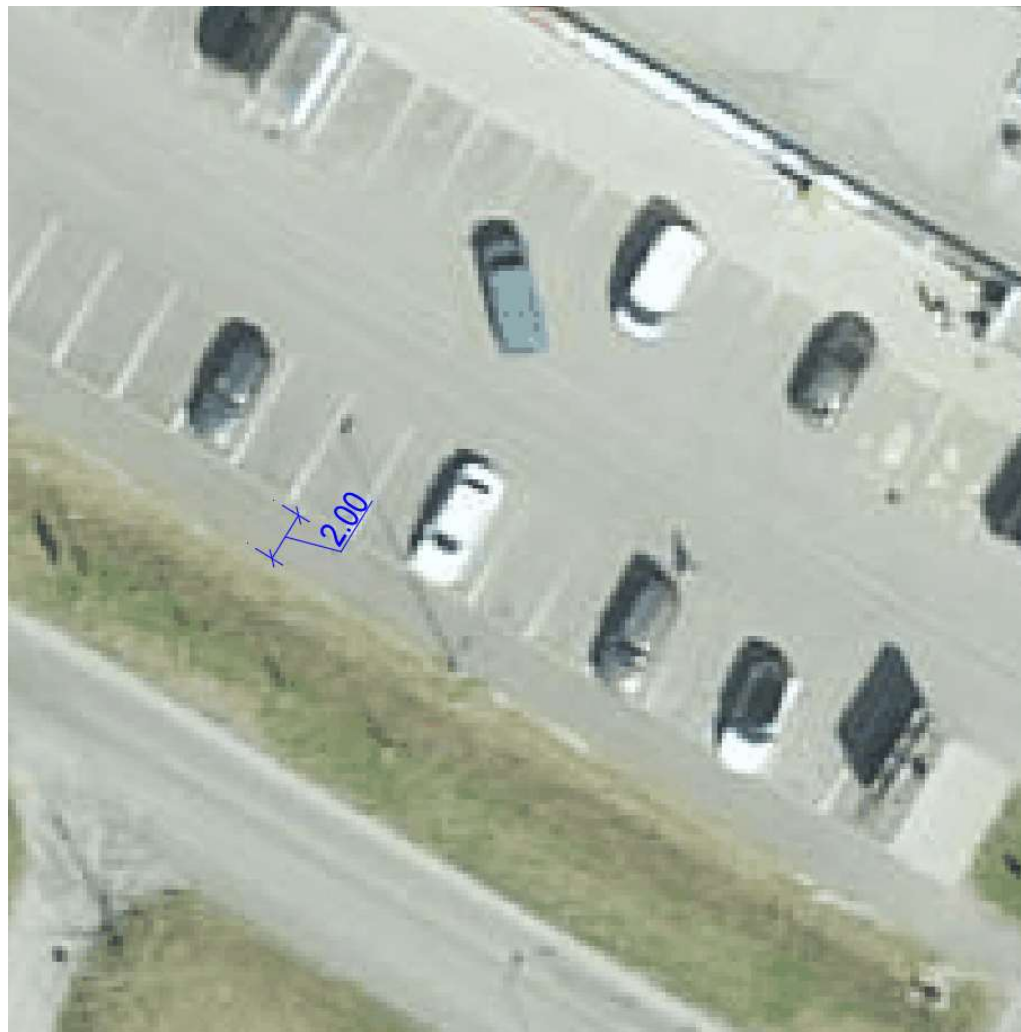


Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Kuna kinnistule on ette nähtud liiga palju mahasõite, tuleks probleemne mahasõit sulgeda ning veokitele näha kinnistunurgas ette piisav ruum ümber pööramiseks, et väljuda Risti tänavale avaneva mahasõidu kaudu.
Risk:	A4/1
Riski selgitus:	Mahasõidu sulgemisel ning tagades veokite manööverdamise ette alas, kus segavad faktorid puuduvad, loob ohutuma liikluskeskkonna.

Probleem nr:	8.	Asukoht:	Tallinna mnt 4 (Rappeli keskuse) parkla
Probleemi kirjeldus:	Parkla juurdepääsutee (Retke tänava) ning parkimisraja läbisõidutee terav lõikumisnurk ning parkimiskohtade manööverdusala lõikumine parkla juurdepääsuteega		
Risk:	B3/4		
Riski selgitus:	Teravast lõikumisnurgast tingituna on nähtavustingimused puudulikud – esimeselt parkimisrajalt väljudes (sinine viirutus) võib märkamatuks jääda Kagu tänava suunalt parklasse suunduv sõiduk (punane viirutus). Lisaks, kahe viirutuse kattuvusalal, kus parkimiskohtade manööverdusala lõikub parkla juurdepääsuteega on oht, et parkimiskohalt tagurdatakse ette parkla juurdepääsuteel liiklejale. Oht küljelt või tagant sissesõiduks.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Esimese parkimisraja otsast likvideerida 3 parkimiskohta, mille manööverdusala juurdepääsuteele ulatub. Rajada eraldussaar, mis suunab esimesest parkimisreast väljujad juurdepääsutee suhtes risti, mis tagab parema nähtavuse.		
Risk:	A3/2		
Riski selgitus:	Paremad nähtavustingimused ning ootamatute manöövrite puudumine loob ohutuma liikluskeskkonna.		

Probleem nr:	9.	Asukoht:	Tallinna mnt 2 kinnistu vasakpööre Retke tee
Probleemi kirjeldus:	Bussijaama esiselt parkimiselalt Retke teele vasakpöoret sooritades on bussijaama hoone tõttu nähtavus piiratud.		
Risk:	B3/4		
Riski selgitus:	Piiratud nähtavusest tulenevalt on oht ette keerata bussijaamast väljuvatele bussidele ning Rappeli kaubanduskeskuse parklast tulijatele.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Nähtavustingimisi parandaks bussijaama hoone ümber kergliiklusteede rajamine nii, nagu see oli ette nähtud Põhjakeskuse detailplaneeringus. Bussijaama hoonest kaugemale välja ulatuv äärekiviga eraldatud kergliiklustee suunaks bussijaama hoone tagant tulevad sõidukid hoonest piisavale kaugusele, et vasakpöörajate nähtavus tagatud oleks.		
Risk:	A3/2		
Riski selgitus:	Paremad nähtavustingimused loovad ohutuma liikluskeskkonna.		

Probleem nr:	10.	Asukoht:	Kagu tänava äärne kõnnitee
Probleemi kirjeldus:	Rajatud kõnnitee on liiga kitsas, et funktsioneerida kaubanduskeskuste tagusele alale kavandatud elamu- ja ärimaid Tallinna maanteega ühendava kergliiklusteena		
Risk:	B3/4		
Riski selgitus:	2,0 m laiune kõnnitee ei vasta jalgratturite ega kergliikuritel sõitjate vajadustele, kes ei mahu kitsast kõnniteed jalakäijatega jagama. Oht eeskätt jalakäijatele ning ka ratturitele-kergliikuritele, kes on olukorrast tingituna sunnitud liiklema sõiduteel.		



Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Näha ette piisava laiusega kergliiklustee teisele poole Kagu tänavat, mis arvestaks kergliiklustee kasutajatega või laiendada olemasolevat. Kergliiklustee teisele poole teed rajamine toetab asjaolu, et Kagu tee lõpuossa on osaliselt piisava laiusega kergliiklustee juba välja ehitatud.
Risk:	A3/2
Riski selgitus:	Piisava laiusega kergliiklustee mahutab kõik kergliiklustee kasutajad, sh jalakäijad ning jalgratturid, kes ei ole sunnitud ruumipuuduse tõttu leidma alternatiivseid liikumisteid

Probleem nr:	11.	Asukoht:	Kagu tänava äärsed Risti tn 1 kinnistu mahasõidud
Probleemi kirjeldus:	Risti tn 1 kaubanduskeskuse mahasõitudel on nähtavus kergliiklusteele puudulik. Lisaks puudub ülekäiguraja valgustus.		
Risk:	B2/6		
Riski selgitus:	Kagu tänava kaubanduskeskuse poolsele küljele on ette nähtud kõnnitee, mis ühendab perspektiivseid elamualasid Tallinna maanteega. Antud lõigule jääb kaks mahasõitu, kus tingimused on analoogsed – nähtavuskolmnurka on rajatud alajaamad ning puudub erivalgustus. Sellest tulenevalt on parklast väljuval suunal nähtavus kõnniteele piiratud.		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Olukorda levendaks probleemis nr 10 kirjeldatud kergliiklustee rajamine teisele poole Kagu tänavat, mis suunaks jalgratturid jm kiiremad liiklejad teisele poole tänavat, kus nähtavustingimused on tagatud. Lisaks levendaks puudulikku nähtavust sõiduteele künniste rajamine, mis tagab ristumiskohal väiksemad sõidukiiruseid ning kahtlemata on ristumiskohal oluline piisav valgustus, mis on erivalgustuse näol tagatud kõigil ülejäänutel kinnistu mahasõitudel.		
Risk:	B4/2		
Riski selgitus:	Paremad nähtavustingimused loovad ohutuma liikluskeskkonna.		

Probleem nr:	12.	Asukoht:	Kagu tänava ja Tallinna maantee ristmik
Probleemi kirjeldus:	Tallinna maantee ülekäiguraja puudumine Kagu tänava sihis		
Risk:	D3/8		
Riski selgitus:	Arenduste realiseerudes suureneb auditeeritaval alal märkimisväärselt kergliiklejate hulk ning see tingib vajaduse täiendava ülekäiguraja rajamiseks Tallinna maanteele, sest lähimad ülekäigurajad Retke ning Risti tänavate ristmikel jäävad üksteisest 250 m kaugusele (alloleval joonisel olemasolevad ülekäigurajad tähistatud roheline värviga, puuduolev ülekäiguraja asukoht punasega). Ülekäiguraja puudumine soodustab tee ületamist selleks mitte ette nähtud kohas. Arvestades Tallinna maantee liiklussagedust ning teeületuse laiust, on tegemist väga ohtliku olukorraga.		



Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Olenevalt Kagu tänava äärsest olemasoleva kergliiklustee laiendamisest või uue rajamisest ning olenevalt Tallinna maantee äärsete juurdepääsude võimalikust sulgemisest vaadata üle Tallinna maantee liikluskorraldus ning näha ette ülekäigurada Kagu tänava piirkonda.
Risk:	A3/2
Riski selgitus:	Ülekäigurada tagab ohutud tingimused tee ületamiseks

Probleem nr:	13.	Asukoht:	Bussijaam
Probleemi kirjeldus:	Jalakäijate liikumisteede puudumine bussijaamaalalt ümbritsevatele kergliiklusteedele		
Risk:	B3/4		
Riski selgitus:	Bussijaama piirkonnas puuduvad jalgteed, mistõttu jagavad bussijaama suunduvad või sealt lahkuvad jalakäijad sisuliselt sama ruumi sõidukitega ning peavad teed ületama puudulikult tähistatud ning eikusagile viivatel ülekäiguradadel (bussijaama hoonet ümbritsev sillutisriba ei ole nõuetekohane kõnnitee).		
			
Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Vastavalt probleemis 9 kirjeldatule tuleb välja ehitada Põhjakeskuse detailplaneeringuga ette nähtud bussijaama hoone ümbruse kergliiklusteed, mis parandab eelpool kirjeldatud vasakpöörde nähtavustingimusi, kuid lisaks tagab ka kergliiklejate ohutu juurdepääsu Retke tee ning Tallinna maantee äärsetele kergliiklusteedele.		
Risk:	A4/1		
Riski selgitus:	Muust liiklusest eraldatud kergliiklusteed koos nõuetekohaselt tähistatud ülekäiguradadega loob ohutud tingimused kergliiklejatega liikumiseks.		

Probleem nr:	14.	Asukoht:	Kogu auditeeritav ala
Probleemi kirjeldus:	Üldine! Auditeeritava ala kinnistute rohked mahasõidud.		
Risk:	B2/6		
Riski selgitus:	Mahasõitude tarbetult suur hulk		



Audiitori arvamus probleemi lahenduse osas:	Mahasõitude likvideerimine kohtades, kus need vajalikud pole. Käesoleva auditi probleem nr 7 puhul on käsitletud ülaloleva joonise mahasõitu nr 9, mille likvideerimine on audiitori hinnangul vajalik. Samuti on tarbetu mahasõit nr 11, mis asub ristmikule liiga lähedal ning selle funktsiooni täidab ka mahasõit nr 12. Tallinna maantee äärseid mahasõite on aruandes käsitletud – võimalusel asendada juurdepääsud ligipääsuga kõrvaltänavatelt.
Risk:	A3/2
Riski selgitus:	Mahasõitude piisav hulk ning läbimõeldud asukohad tagavad liikluskorralduse selguse ning konfliktipunktide vähenemisega ka kõigi liikluse osapoolte suurema ohutuse.

6 Kokkuvõte

Vastavalt aruandes välja toodule saab öelda, et auditeeritava ala probleemid saavad alguse Tallinna maantee ebaselgest ning konfliktirohkkest liikluskorraldusest. Lähtuvalt aruande jaotises 4.1 käsitletud funktsionaalse hierarhia põhimõtetele peavad joonisel 9 kujutatud Tallinna maantee äärsed kinnistu juurdepääsud olema lahendatud magistraaltänavaga ühendatud jaotustänavate kaudu, st Kagu ning perspektiivse Linda tänavate kaudu. Vastasel juhul säilivad lähestikku paiknevad ristmikud Tallinna mnt 2 kinnistu juurdepääsu ning Kagu tänava näol ning perspektiivis Linda tänava ning Tallinna mnt 1 kinnistu juurdepääsu näol.

Kuivõrd sellist käsitlust on Roadplan OÜ aastal 2021 koostatud eskiislahenduse koostamisel välja pakkunud ning vastavalt käesoleva töö tehnilises kirjelduses välja toodule seda maaomanike vastuseisust lähtuvalt ellu viia ei kavatseta, on oluline ära märkida, et tänaseks päevaks väljakujunenud liikluskorralduslik lahendus on vastuolus kehtiva detailplaneeringu lahendusega. Selle kohaselt oli Kagu tänava realiseerimise eelduseks sellelt tanklaalale kahesuunalise juurdepääsu rajamine ning Tallinna maanteelt sissesõidu keelamine.

Alternatiiviks Tallinna mnt 2 kinnistu mahasõidu sulgemisele või sellelt sooritavate manöövrivate vähendamisele on Kagu tänava Tallinna maantee poolse otsa sulgemine. Tallinna mnt 2 kinnistu juurdepääsu säilitamine koos kõigi täna lubatud manöövrivatega poleks kooskõlas funktsionaalse hierarhia põhimõtetega, kuid Kagu tänava osaline sulgemine võimaldaks maandada lähestikku paiknevatest ristmiketest tulenevaid riske. Selline lahendus oleks kooskõlas Koguduse detailplaneeringu lahendusega, millega oli auditeeritaval alal asuvate ärimaade juurdepääs algselt ette nähtud Risti tänavalt. Seejuures oleks Risti põiktänava kaudu kaubanduskeskuste liiklus eemale viidud Suve tänavast, mille funktsioon on elamualadele juurdepääsu tagamine.

Kuna Tallinna mnt 2 kinnistult vasakpööre Tallinna maanteele on audiitori hinnangul siiski ohtlik (vt probleem nr 5), siis tuleks ohutu liikluslahenduse tagamiseks kaaluda järgmisi kombinatsiooni eri lahendustest:

- Lähtuda Põhjakeskuse detailplaneeringu järgsest lahendusest, kuid keelata vasakpööre tanklaalalt Tallinna maanteele.
- Tallinna mnt 2 kinnistu juurdepääsule jätta vaid sissesõidu funktsioon ning Kagu tänav vajalikus pikkuses sulgeda (Kagu tänava sulgemisel võib kaaluda ka väljuva parempöörde säilitamist tanklaalalt).

Teise lahendusvariandi puhul tuleks sulgeda ka tanklaplatsi tänane kitsas ühendustee Kagu tänavaga, kui ei õnnestu seda laiendada ning lahendada konflikti pesulast tingitud liiklusega, sest seda ühendust hakataks kasutama Tallinna maanteelt kaubanduskeskuste juurde pääsemiseks. Kinnistu väljasõit oleks tagatud Retke tänava kaudu. Ohutuse tagamiseks tuleb kinnistuisene liikluskorraldus lahendada selliselt, et busside ning tanklat kasutatavate sõidukite liiklus oleks läbi mõeldud ning võimalusel üksteisest eraldatud.

Kui alternatiivsete väljasõitude võimalus tankla- ning bussijaama kinnistul puuduks, tuleb sellise lahenduse puhul hinnata Tallinna maantee ning Retke tänava ristmiku läbilaskvust, et ei

halveneks eeskätt busside võimalused vasak- ning parempöördeks. Lihtristmiku ebapiisava läbilaskvuse tagamiseks tuleb kaaluda järgmiseid variante:

- Ristmiku liikluskoormuse vähendamine, likvideerides Rappeli keskuse parkla ning tanklaplatsi omavahelise ühenduse – kaubanduskeskuste liiklus hakkaks täielikult toimuma Risti ning Risti põiktänavat pidi ning Retke tänava ristmik teenindaks ainult Tallinna mnt 2 kinnistusest liiklust
- Foorristmiku kavandamine

Vajalik on ka jalgteehenduste tagamine bussijaamaalalt Retke tänavale ning Tallinna maanteele vastavalt Põhjakeskuse detailplaneeringus esitatule.

Igal juhul tuleb ellu viidavast lahendusest tulenevalt üle vaadata Tallinna maantee liikluskorralduslik lahendus – võimalusel vähendada sõiduradade arvu, näha vajadusel ette füüsilised takistused keelatud manöövrite vältimiseks ning näha ette ülekäigurada vastavalt jaotises 4.3.1 välja toodule.

Lähtuvalt Kagu tänava säilitamise perspektiivist tuleb hinnata Kagu tn äärsete mahasõitude – nii Risti tn 1 kaubanduskeskuse kui ka Rappeli keskuse mahasõitude vajalikkust. Samuti tuleb silmas pidada asjaolu, et kas jaotises 4.3.1 välja toodud puuduliku laiusega kergliiklustee probleem lahendatakse olemasoleva laiendamise või uue kergliiklustee rajamisega teisele poole teed. Uue rajamise kasuks räägib asjaolu, et Kagu tänava otsa on samale teeküljele piisava laiusega kergliiklustee juba rajatud ning olemasoleva kõnnitee teeületuste puhul on nähtavus rajatud alajaamade tõttu piiratud. Uue kergliiklustee puhul tuleks sulgeda Rappeli kaubanduskeskuse parkimisridade avanemised Kagu tänavale ning keskmiste parkimisridade puhul tuleks iga rea otsast kaotada 3 parkimiskohta läbisõiduvõimaluse tekitamiseks (vt joonis 18).



Joonis 18. Kergliiklustee rajamine ning Rappeli kaubanduskeskuse parkla juurdepääsude sulgemine Kagu tänavalt.

Võimalusel tuleb üle vaadata ka Risti tänavale ning Risti põiktänavale rajatud mahasõitude asukohad ning võimalusel korrigeerida nende asukohti.

7 Audiitori kinnitus

Käesoleva liiklusohutusauditi koostanud audiitorid kinnitavad, et läbi viidud audit on sõltumatu ning objektiivne.