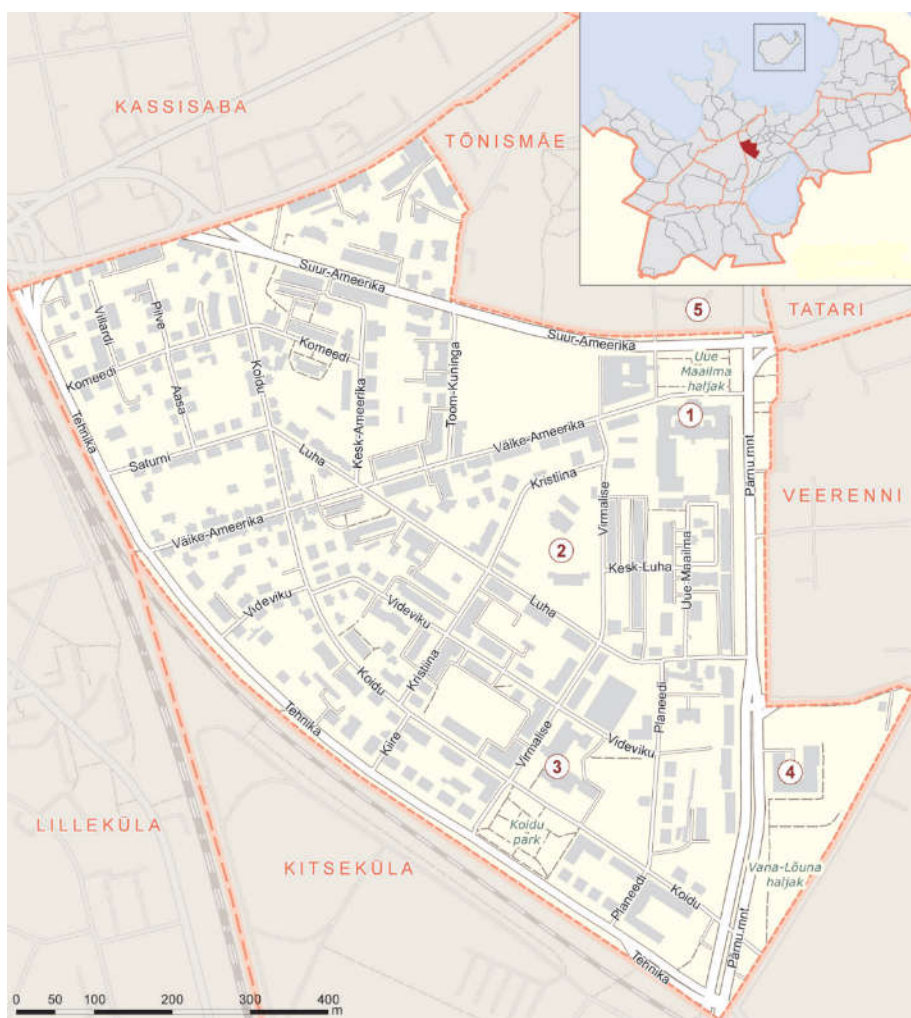


2024

# INSENERIBÜROO STRATUM

## UUE MAAILMA ASUMI LIKUVUSUURING



Töö nr 2024-T091

## Sisukord

<b>1</b>	<b>Sissejuhatus</b> .....	3
<b>2</b>	<b>Olemasolev olukord</b> .....	3
2.1	Tõmbekeskused ja liikumisteedkonnad .....	3
2.2	Liikumisvajadus .....	3
2.3	Liikluskorraldus ja kitsaskohad.....	10
2.4	Haridusasutustega seotud liiklus .....	11
2.5	Asumi teenindamine ja liiklus .....	12
2.6	Asumit läbiv transiitliiklus .....	12
2.7	Ühistransport.....	15
2.8	Parkimine.....	18
2.9	Erivajadustega liiklejate ligipääsetavus .....	20
2.10	Tänavate ristlõige .....	20
2.11	Jalgratturid, jalkäijad ja kergliikurid .....	24
2.12	Liikluse järelevalve .....	27
2.13	Liiklusohhtlikud kohad.....	27
2.14	Tänavate hooldus.....	30
<b>3</b>	<b>Liikluskeskkonna ja -korralduse muutmise ettepanekud</b> .....	31
3.1	Jalgrattateede ruumiprobleemid .....	31
3.2	Läbivliikluse probleem .....	36
3.3	Sõidukite liiklemine asumis.....	41
3.4	Sõidukite parkimine.....	44
3.5	Ligipääsetavuse tagamine .....	46
3.6	Liikumisruumi võimaldamine kõigile liiklejagruppidele .....	46
3.7	Ühendused asumis piiril .....	47
3.8	Ettepanekud ohutumaks liikluseks koolide ümber .....	47
3.9	Jalgrattaliikluse soodustamine .....	48
3.10	Ettepanek tänavate ristlõigete muutmiseks.....	49
3.11	Liiklusõnnetuste vähendamine.....	50
3.12	Liikvusruumi hooldusega seonduv teematika.....	51
Lisa 1.	Tänavate ristlõike elementide mõõdud .....	52

## 1 Sissejuhatus

Käesolev uuring on läbi viidud Tallinna Transpordiameti tellimusel.

Liikuvusuuringu eesmärgiks on kaardistada Uue Maailma asumis ning seda ümbritseva ala (mõjuala) liikuvuse hetke seis, selgitada liikuvusega seotud kitsaskohad ning pakkuda lahendused tänaste kitsaskohtade osas.

## 2 Olemasolev olukord

Uus Maailm on asum Tallinnas Keslinna linnaosas. Asum piirneb Kitseküla, Lilleküla, Kassisaba, Tõnismäe, Tatari ja Veerenni asumiga. Uue Maailma asumis pindala on 0,65 km<sup>2</sup>. Asumis peatänavaks on Pärnu ja Paldiski maanteed ühendav Koidu tänav.

Uue Maailma asum on Keslinna linnaosa kõige rahvarikkam asum. Asumis rahvaarv on aastail 2011–2019 suurenenud ja peale seda stabiliseerunud 7 400 elaniku juures (2022. aasta andmetel).

Uue Maailma miljööväärtuslik ala hõlmab Aasa ja Saturni tänava ümbrust. Uue Maailma miljööväärtuslik hoonestusala on väiksem kui asum, see paikneb Tehnika ja Luha tänava vahel ning ulatub Endla tänavast Virmalise tänavani.

Uue Maailma asumis asub mitu kooli. 1999. aastast asub Pärnu maantee 62 krundil Tallinna Kõrgem Tehnikakool, mis on aastate jooksul kandnud erinevaid nimesid. See kool sai 1992. aastal rakenduskõrgkooli õigused. 1939. aastal ehitati asumisse Tallinna Ühisgümnaasium. 1963. aastal rajati asumisse Tallinna Humanitaargümnaasium (endine Tallinna 26. Keskkool). Asumis piiril asuvad ka Tallinna Polütehnikum, Tallinna Tõnismäe Realkool ja MUBA (Tallinna Muusika- ja Balletikool).

### 2.1 Tõmbekeskused ja liikumistekonnad

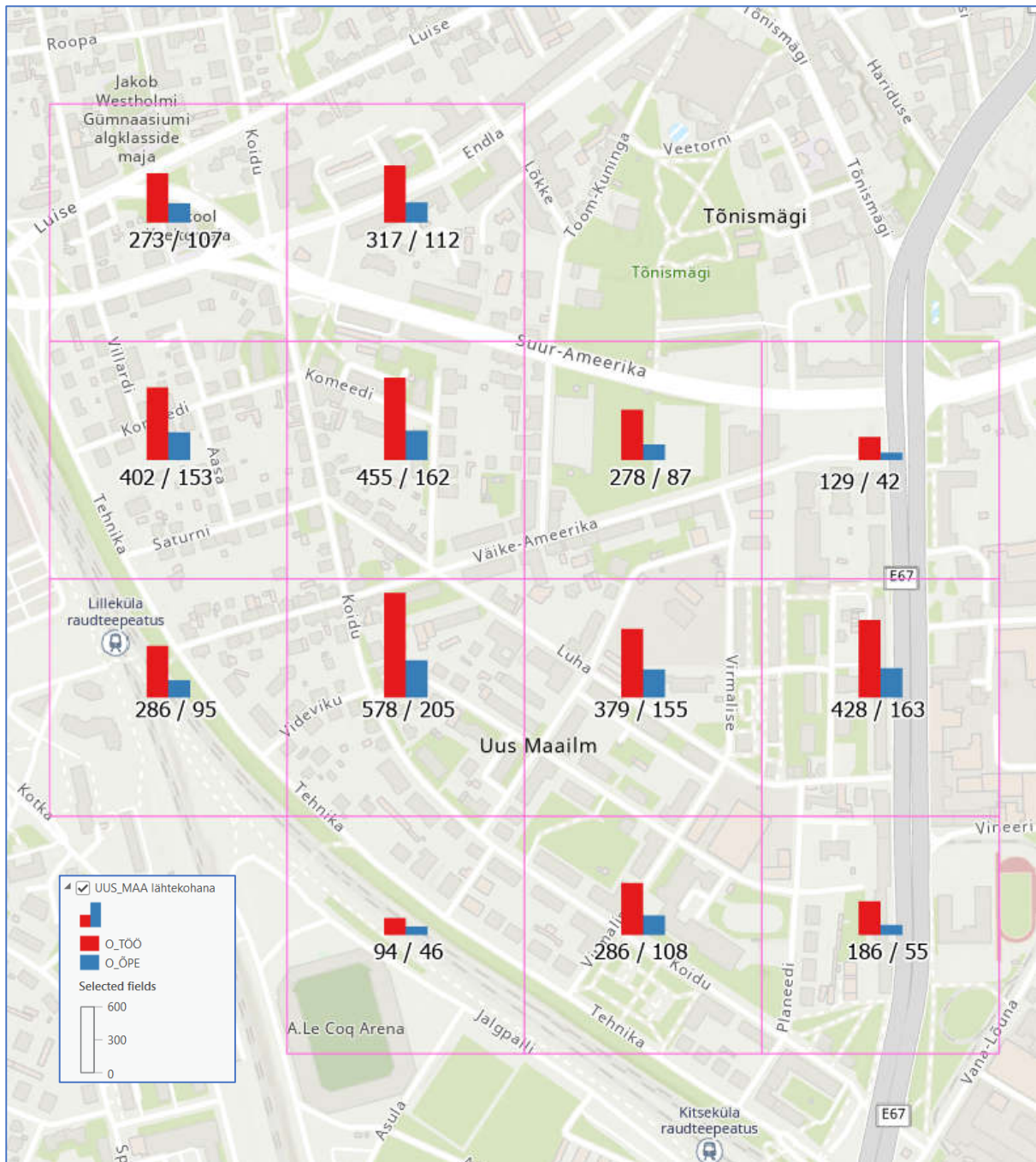
Tõmbekeskusteks Uue Maailma elanikele Uue Maailma piirkonnas ja mujalt tulijatele Uue Maailma asumis on poed, lasteaiad, kohvikud, koolid, apteegid, asutused, pargid, majutusasutused jmt. Tõmbekeskuste asukohad on näidatud lisatud skeemil (vt lisatud Joonis STR-01).

Suurematest ostukeskusetest asub läheduses Kristiine keskus, mis asub teisel pool Tehnika tänavat ja raudteed ning kus on palju erinevaid teenuseid, mis on Uue Maailma elanikele kättesaadavad.

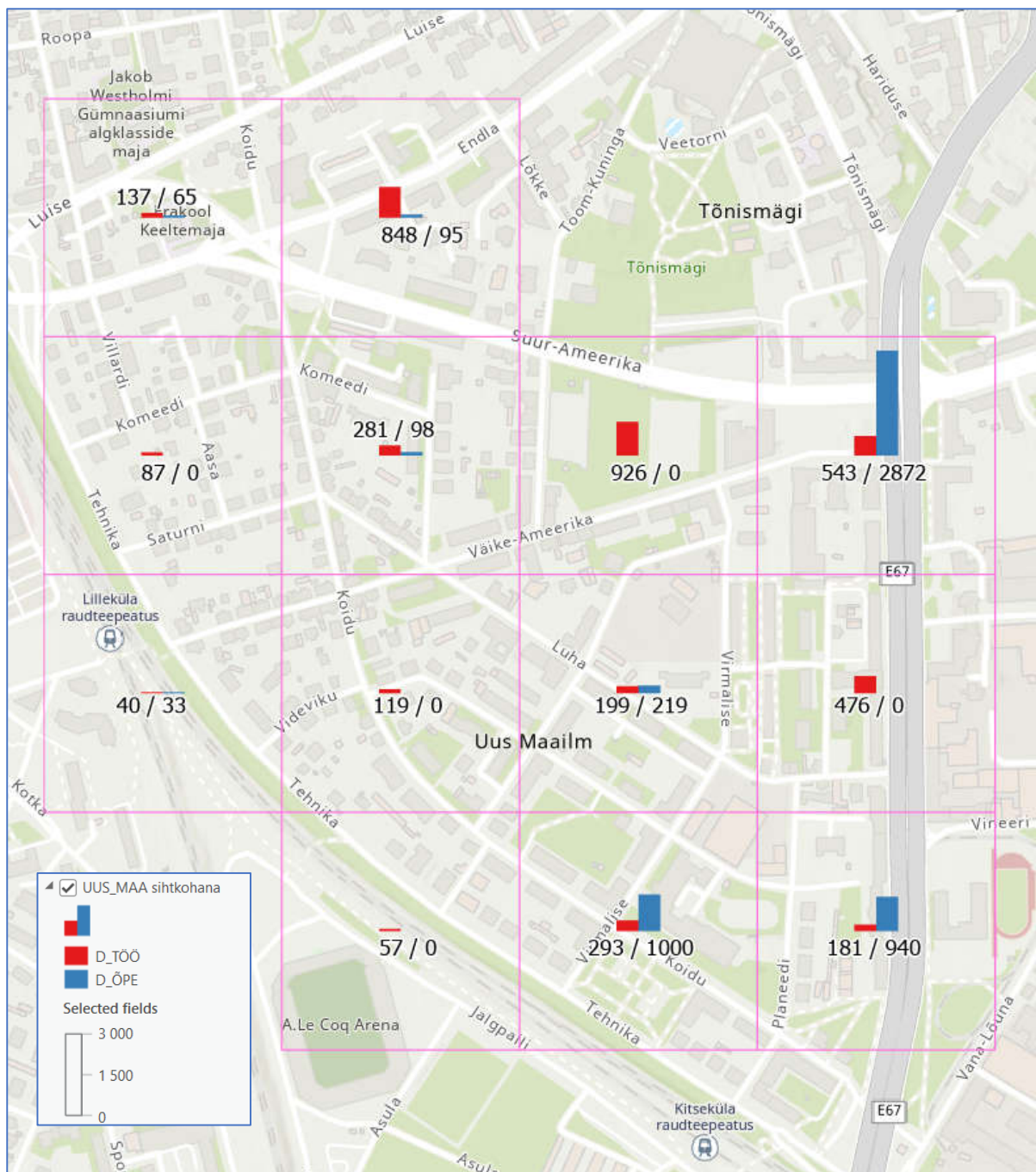
Peamisteks liikumistekondadeks on asumit läbivad tänavad, mida kasutavad nii mujalt tulijad (sh läbivliiklus) ja ka Uue Maailma elanikud.

### 2.2 Liikumisvajadus

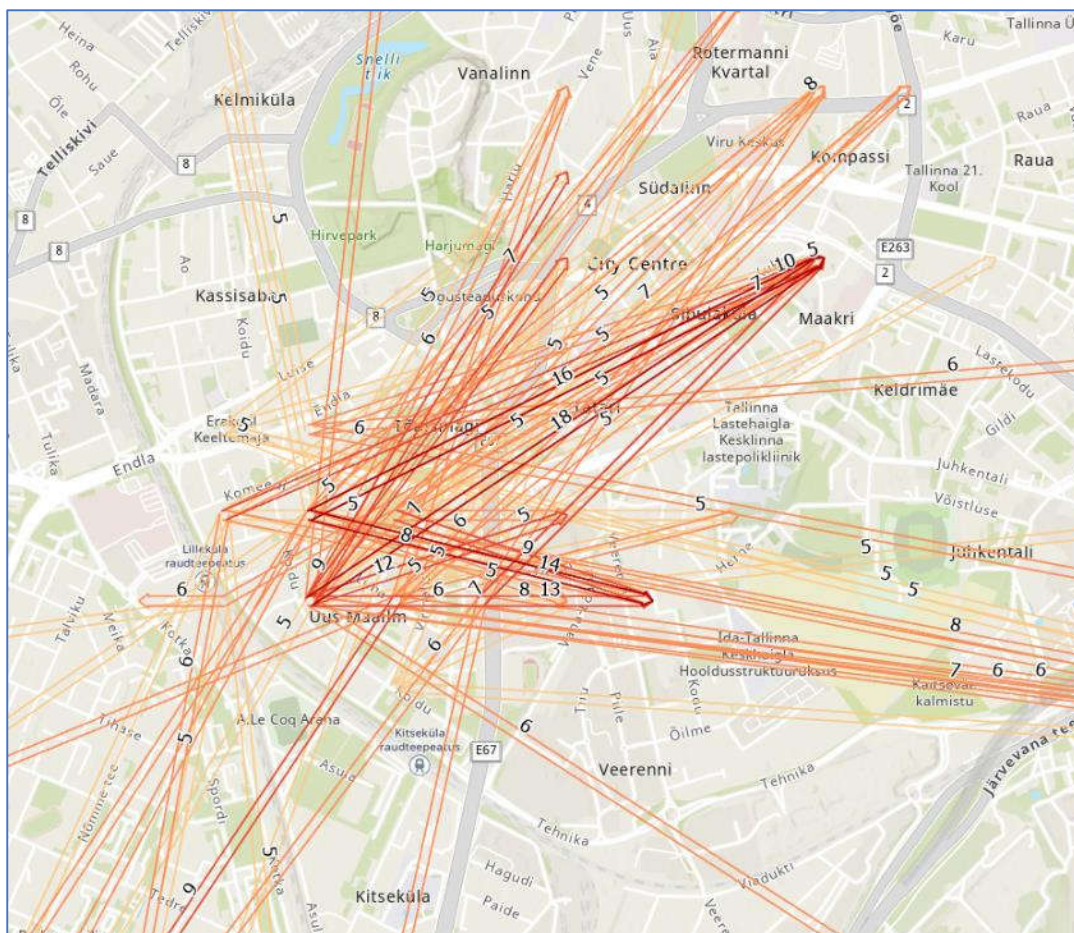
Liikumisvajaduse määramisel kasutati Statistikaameti andmeid elukohtade, töökohtade ja koolikohtade kohta. Uue Maailma asumis on suhteliselt vähe töökohti, mis põhjustab pendelrännet hommikul asumist välja ja õhtul asumisse sisse. Samas asub Uue Maailmas mitu kooli, mis toovad õpilasi piirkonda mitmelt poolt Tallinnast.



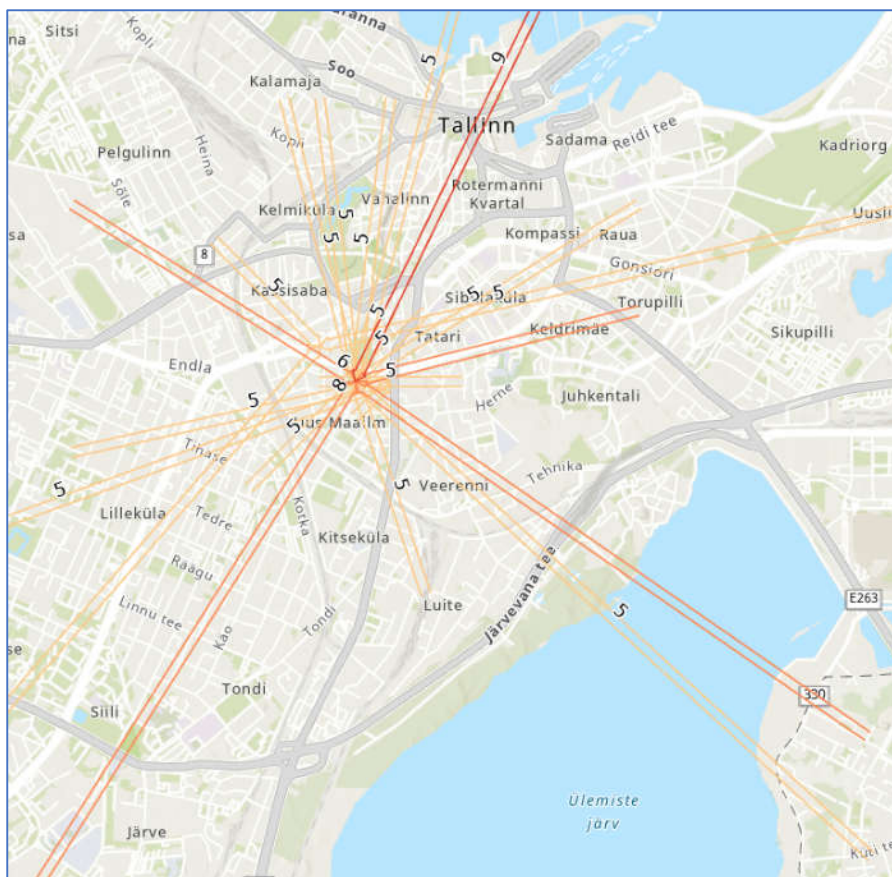
Joonis 1 Uue Maailma piirkond liikumiste lähtekohana (STAT 2020)



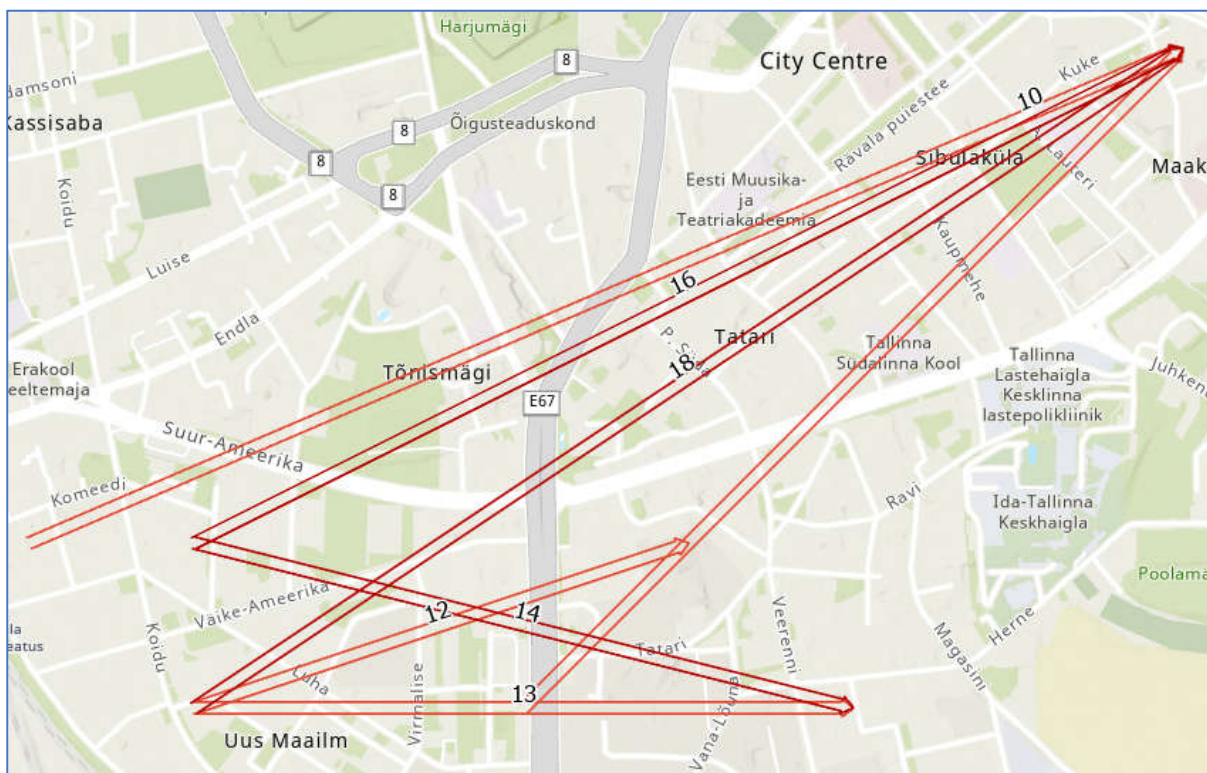
Joonis 2 Uue Maailma piirkond liikumiste sihtkohana (STAT 2020)



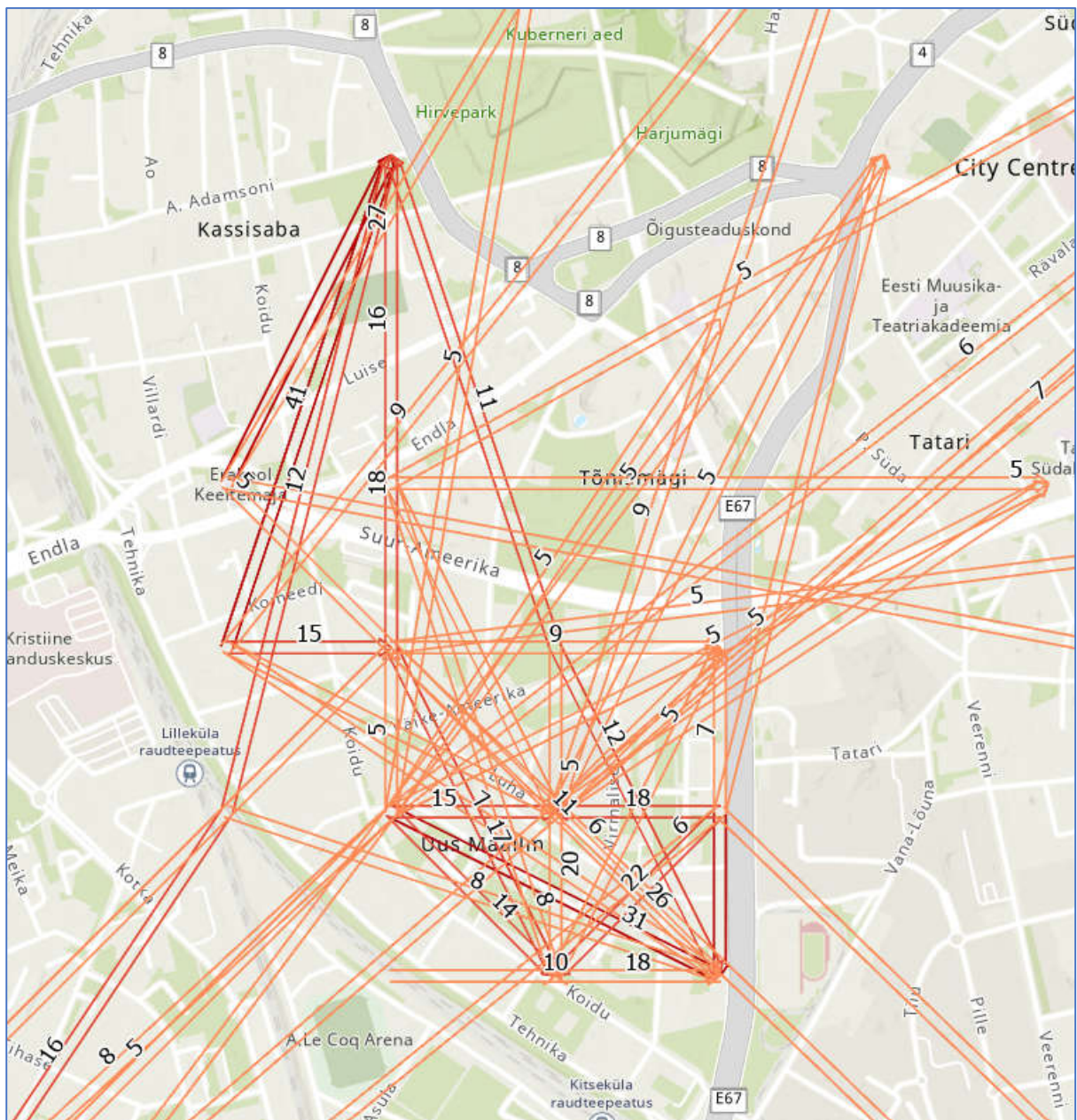
Joonis 3 Uue Maailma piirkond töölaste liikumiste lähtekohana (näidatud on seosed  $\geq 5$ )



Joonis 4 Uue Maailma piirkond töölaste liikumiste sihtkohana (näidatud on seosed  $\geq 5$ )

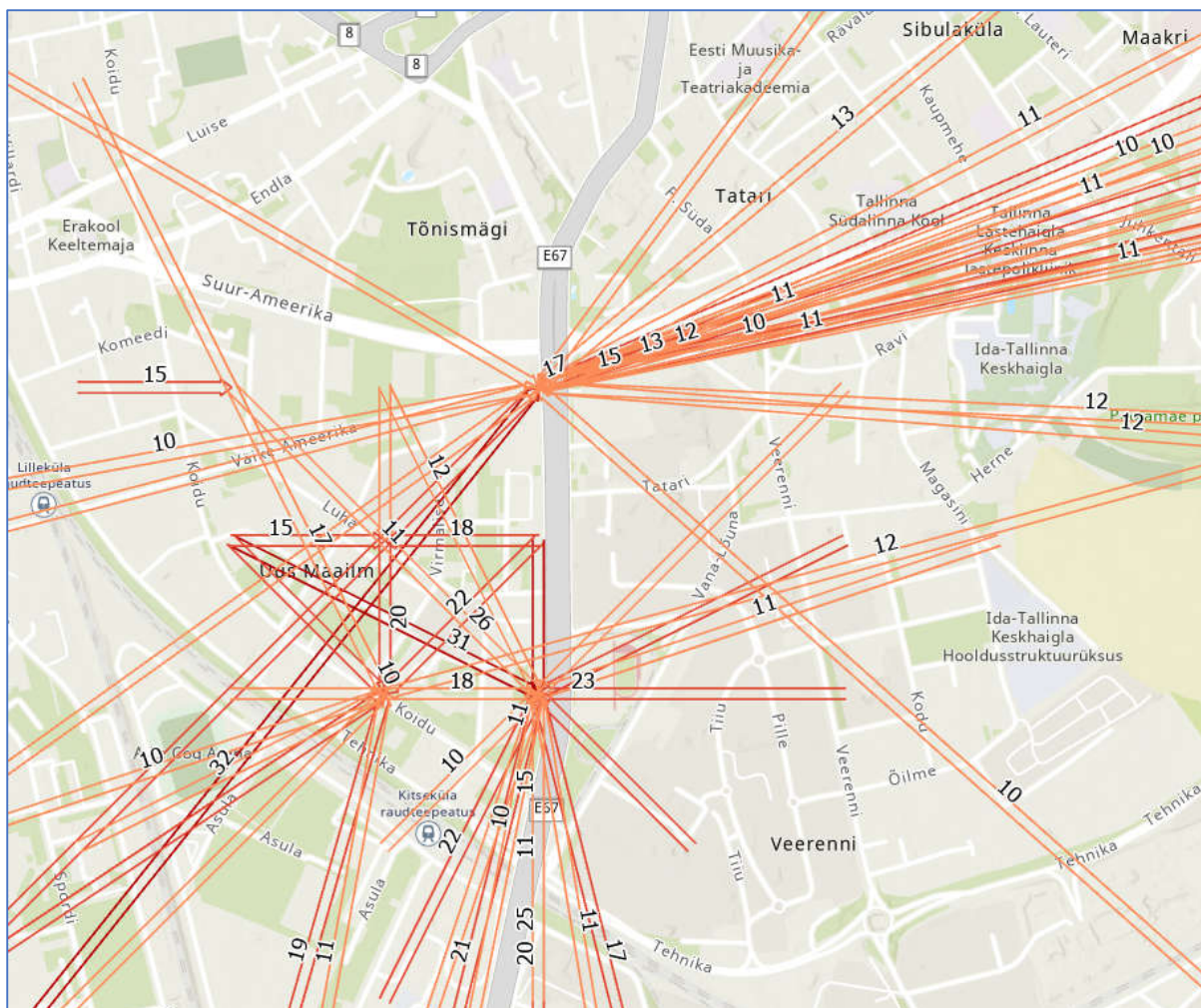


Joonis 5 Uue Maailma piirkond töölaste liikumiste lähtekohana (näidatud on seosed  $\geq 10$ )



Joonis 6 Uue Maailma piirkond õppealaste liikumiste lähtekohana (näidatud on seosed  $\geq 5$ )





Joonis 7 Uue Maailma piirkond õppealaste liikumiste sihtkohana (näidatud on seosed  $\geq 5$ )

## 2.3 Liikluskorraldus ja kitsaskohad

Uue Maailma tänavatel kehtib 30 km/h piirkiiruse ala. Samas on mitmed tänavad suhteliselt laiad ja sirged, kus kiirused võivad ületada kehtestatut. Tänavate liigid, suunalisus, eesõigus ristmikel, parkimiskeelud ja kiirus on toodud lisatud joonistel STR-01 ja STR-02.

Uue Maailma asum asub Tallinna linna oluliste liikluse tuiksoonte keskel. Need tuiksooned – Pärnu mnt, Suur-Ameerika, Endla ja Tehnika tänav – on linna liikluse jaoks olulised magistraalid erinevate linnaosade ja suures plaanis ka linnajagude vahel. Lisaks piirneb Uue Maailma asum ka Tehnika tänava kõrval asuva raudteega. Need magistraaltänavad ja raudtee moodustavadki Uue Maailma asumis suurimad liikluse takistused. Lõikumised ja liitumised nende tänavate ja raudteega määratlevad suures osas ka Uue Maailma asumis liiklust. Neist tuleneb piiratud välja- ja sissepääsude arv Uue Maailma asumisse ning tiptundidel, kui magistraalidel on liiklust rohkelt, otsitakse kiiremat läbipääsu Uue Maailma tänavate kaudu. Magistraalidest väljapoole jäävad Uue Maailma Lõkke tänava poolne osa ning Vana-Lõuna haljak koos Tallinna Ühisgümnaasiumiga. Nende piirkondade ühendus Uue Maailmaga on ka magistraalide tõttu nõrgem suurema osa Uue Maailma asumiga.

### Kergliiklus

Jalakäijatele ja jalgratturitele põhjustavad ümbritsevad magistraalid tõsise barjääri, kuna magistraale saab ületada vaid teatud üksikutes kohtades ning tee ületus ei ole suure mootorsõidukite liikluse tõttu ohutu.

Üldised takistused jalakäijatele Uue Maailma asumis tänavatel:

- Kitsad kõnniteed (näiteks Kristiina ja Pilve tänav).
- Kõnniteede puudumine (näiteks Kristiina tänav).
- Tõkked kõnniteel – pargitud autod, pargitud elektrilised tõukerattad, hoonete trepid, valgustuspostid ja ajutised liikluskorraldusvahendid.
- Puuduvad ülekäigurajad.
- Kõrged äärekivid ülekäiguradade juures, mis raskendavad tee ületamist.

Üldised takistused jalgratturitele Uue Maailma asumis tänavatel:

- Puuduvad jalgrattateed ja rajad. Jalgratturite jaoks on oluline, et suurema liiklusega tänavatel oleksid olemas eraldatud ja ohutud jalgrattateed.
- Puuduvad või ebamugavad ühendused teiste teedega. Puudub ühendus Endla tänava jalgrattaraja ja Suur-Ameerika tn jalgrattatee vahel, samuti ei ole mugavat ühendust Tehnika tänava ja Pärnu mnt viaduktil asuvate jalgrattaradade vahel.
- Liiklusmärkide ja teekatemärgiste puudumine ja/või ebamäärasus: Selge ja arusaadav liikluskorraldus aitab jalgratturitel liikuda ohutult.

### Ühistransport

Ühistranspordi osas võib olulisimaks kitsaskohaks lugeda ühistranspordi peatustele juurdepääsetavust. Ühistranspordi peatused asuvad Uue Maailma asumit ümbritsevatel tänavatel, mis ühistranspordi kasutajatele on ajaliselt hästi kättesaadavad, kuid peatusesse jõudmiseks tuleb ületada magistraaltänav või üks sõidusuund sellel.

## Mootorsõidukid

Mootorsõidukite jaoks on ümbritsevad magistraalid samuti takistuseks, sest ristmike arv on piiratud, seda just Pärnu mnt ja Suur-Ameerika tänaval ning Endla tänavale saabki vaid teiste magistraalide kaudu. Lisaks on tänavatel liiklus tihe ning Uue Maailma elanikud peavad autodega liikudes läbima suure sagedusega liikluse ja arvestama magistraalidel sagedaste liiklusseisakutega. Tehnika tänaval on ristmikke rohkem, kuid sealgi on liiklustihedus suur ning seisakud sagedased.

Üldised takistused autojuhtidele Uue Maailma asumi tänavatel:

- Nähtavus ristmikel. Mitmetel ristmikel (näiteks Virmalise – Luha) on rajatised ristmikule niivõrd lähedal, et nähtavuskaugus ei ole piisav.
- Kitsad tänavad, mis võivad raskendada möödasõitu ja põhjustada seisakuid.
- Täis pargitud tänavalõigud – tänavad võivad olla raskelt läbitavad kuna näiteks kahe-suunalisel tänaval on ruumi vaid ühe sõiduki laius. Näiteks Luha tänav.
- Ühesuunalised tänavad võivad põhjustada võõrastele segadust orienteerumisel ning põhjustada sellega asjatut ringisõitmist.
- Tihe liiklus. Eriti tiptundidel põhjustab läbivliiklus Uue Maailma asumis viivitusi ja stressi ka kohalikele, kes liiguvad sõiduautoga.

## 2.4 Haridusasutustega seotud liiklus

Koolid lähtekohana on toodud joonisel Joonis 6 ja Uue Maailma asum sihtkohana kooli liikluses on toodud joonisel Joonis 7.

Uue Maailma 984-st õpilastest u pooled käivad lähedal asuvates koolides nagu Tallinna Humanitaargümnaasium, Tallinna Ühisgümnaasium ja Tallinna Tõnismäe Reaalkool ning veidi eemal asuvas Jakob Westholmi Gümnaasiumis, mis asub Uue Maailma asumist keskmiselt 1 km kaugusel. See tähendab, et õpilased saavad kooli minna jalgsi või rattaga.

Koolide juures on loodud parkimisvõimalused jalgratastele ja tõukeratastele, mida kasutatakse ka suhteliselt usinalt. Tallinna Humanitaargümnaasiumil on 26 ratta ja 40 tõukeratta parkimise võimalus, mis tippajal on 80 % hõivatud ning Tallinna Ühisgümnaasiumil on u 100 ratta ja tõukeratta parkimiskohta, kus vaatluse põhjal oli pärast tundide algust u 30 sõiduriista. Koolide juurde jalgrattaga või tõukerattaga tulemine ei ole õpilasele küllalt mugav ja turvaline, sest puuduvad eraldiasuvad jalgrattateed ja olemasolevad võimalused ei ole piisavalt ohutud ja mugavad. Tallinna Humanitaargümnaasiumisse jalgratta või tõukerattaga tulijatel on kooli juures puudu mugavast võimalusest pääseda parkimiskohtadele ligidale, sest teel on lühike trepp või tõkkepuu ja kõrge äärekivi. Tallinna Ühisgümnaasiumisse jalgratta või tõukerattaga tulijatel on peamiseks takistuseks kas suur ristmik kooli kõrval või kõrgete äärekividega kergliiklusteed.

Tallinna Humanitaargümnaasiumisse tuuakse paljud lapsed autoga ning lastakse sõidukist välja Koidu tänaval. Kuna seal on ka peasissekäik ja ülekäigurada on olukord küllalt ohtlik, sest osa õpilasi kasutavad samal ajal ülekäigurada. Tallinna Ühisgümnaasiumisse tuuakse õpilasi autoga vähem, kuid põhjuseks võib olla see, et kooli lähedal ei ole mootorsõidukitele mugavat parkimiskohta ja lapsed lastakse autost välja koolist kaugemal, näiteks Vana-Lõuna tänaval. Vineeri tänaval asuvad parkimiskohad on kasutatavad vaid ühelt poolt lähenevatele mootorsõidukitele.

## 2.5 Asumi teenindamine ja liiklus

Uue Maailma asumis teenindamisel on samad takistused, mis mootorsõidukite ja ka teiste sõidukite liikluses üldiselt. Oluline takistus siinkohal on juurdepääsude arv piirkonnale.

Päästeameti sõnade kohaselt on Uue Maailma asumis probleemidena võimalik välja tuua kitsad tänavad ja kehva parkimiskorralduse ning ajutise liikluse ümberkorraldamise tagajärjel tekkivad ummikud, mis kahandavad õnnetustele reageerimise kiirust.

Oluline Uue Maailma elanikele seoses piirkonna teenindamisega päästesõidukite poolt on tagatud vaba ligipääs kõikidele hoonetele igal ajal päästeautodele (sh kiirabi). Tänavate laiuse ja parkimiskohtade planeerimisel tuleb arvestada, et päästeautod läbi pääseks, sh öösel, kui inimesed on kodus ning parkimiskohad rohkem hõivatud.

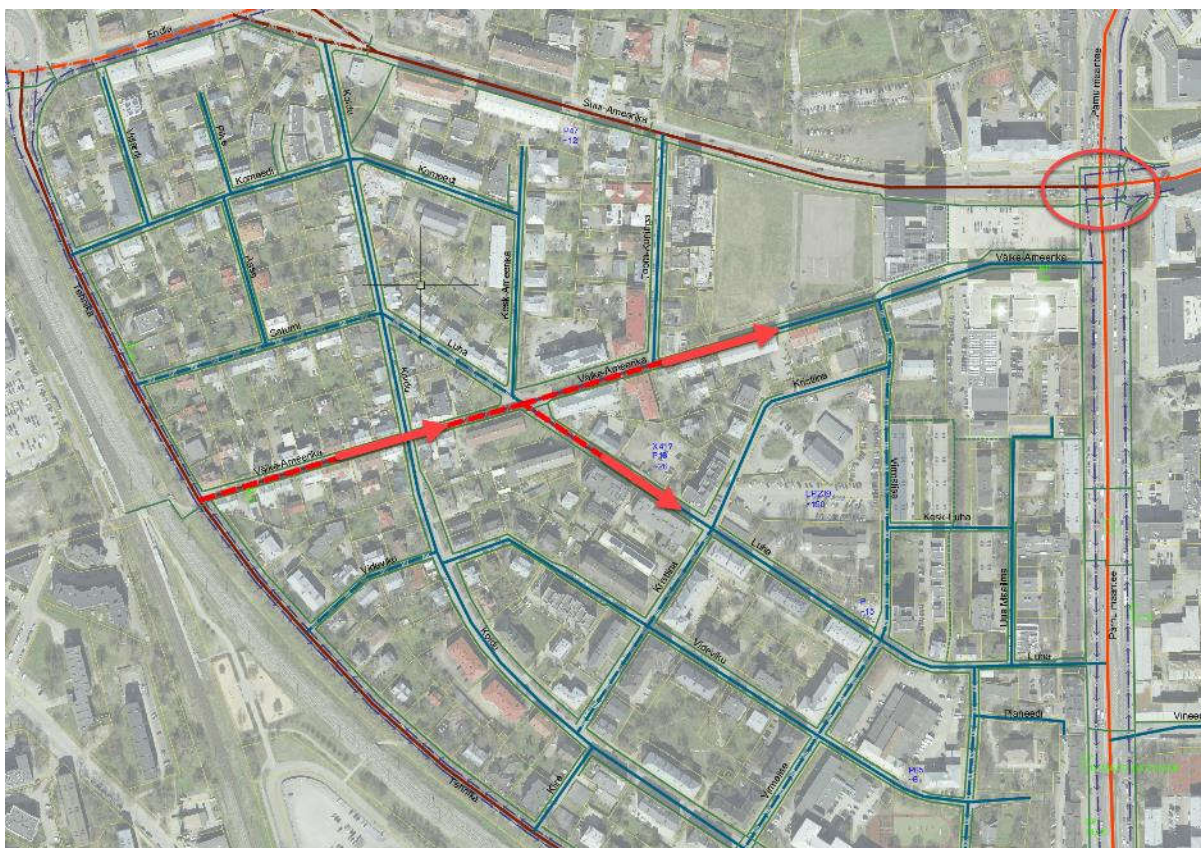
## 2.6 Asumit läbiv transiitliiklus

Uue maailma alal on kolm peamist mootorsõidukite transiitliikluse marsruuti, millest ainult üks, siintoodud nimekirjas kolmas, on põhimõtteliselt aktsepteeritava iseloomuga.

### 1. Koidu tn transiit

Tegemist on lihtsalt Tehnika tn (Endla ristmiku) ootejärjekorrast möödasõitmisega ja Saturni või Komeedi tn kaudu järjekorrale vahele pressimisega. Koidu tänavale sõitmine sõltub ootejärjekorra pikkusest, kas Kiire või Virmalise tn kaudu või ka juba Koidu tn lõpust Vana-Lõuna tänavalt. Koidu tänavas transiitliiklus on nähtus, mida tegelikult ei tohiks olla.

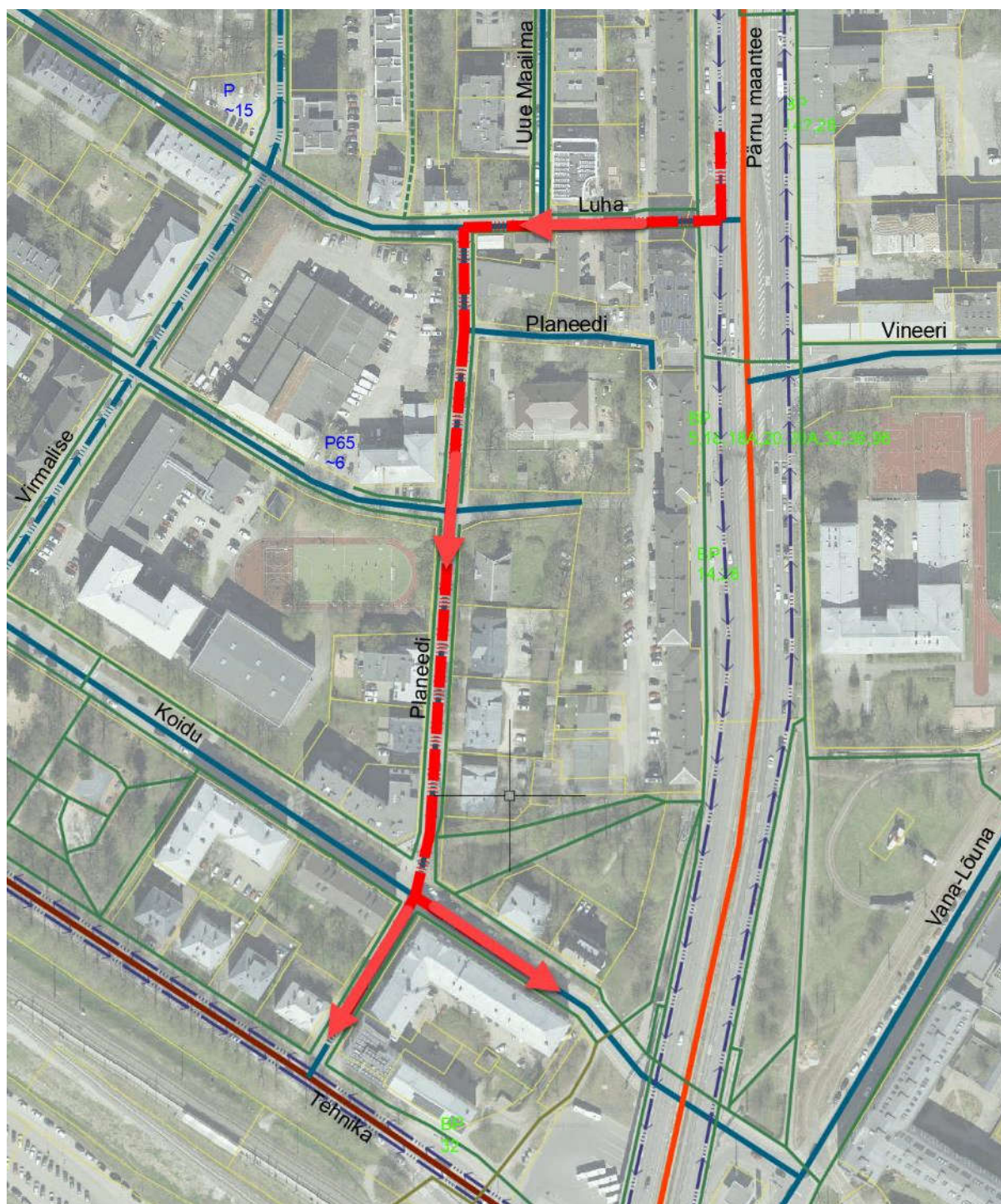




Joonis 9 Väike-Ameerika tänava transiit

### 3. Pärnu mnt - Tehnika tn suunaline transiit

Pärnu maanteelt Tehnika ja/või Vana-Lõuna tänavatele jõudmiseks on vajalik sõita marsruudil Luha – Planeedi/Koidu või ligikaudu 2 km võrra pikema teekonnaga alternatiivina kasutada tagasipööret teisel pool Pärnu mnt viadukti ja Vineeri tänavat. Pärnu mnt – Tehnika suunalisele transiidile ei ole Uue Maailma alal ka teist alternatiivi.

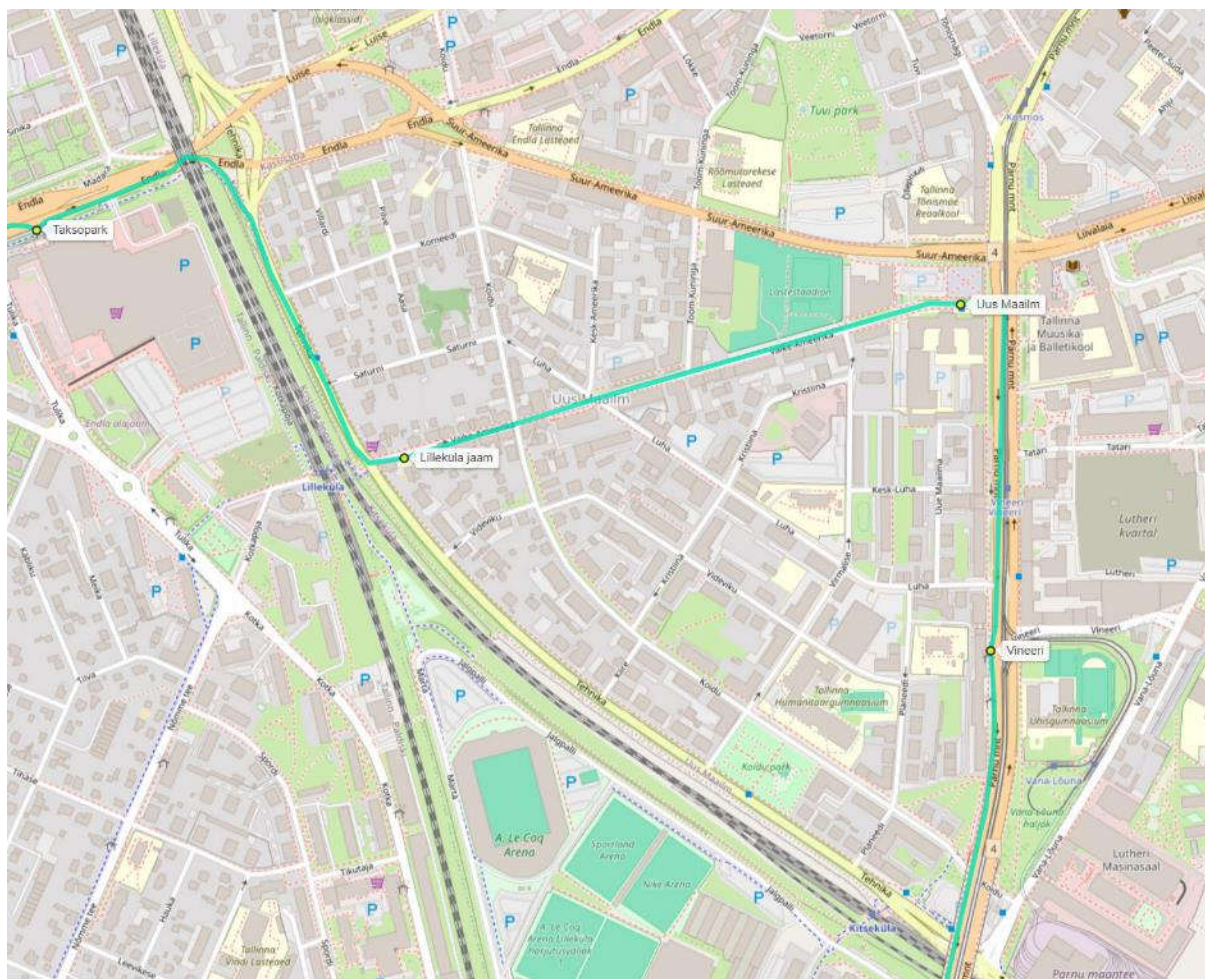


Joonis 10 Pärnu mnt - Tehnika tn suunaline transiit

## 2.7 Ühistransport

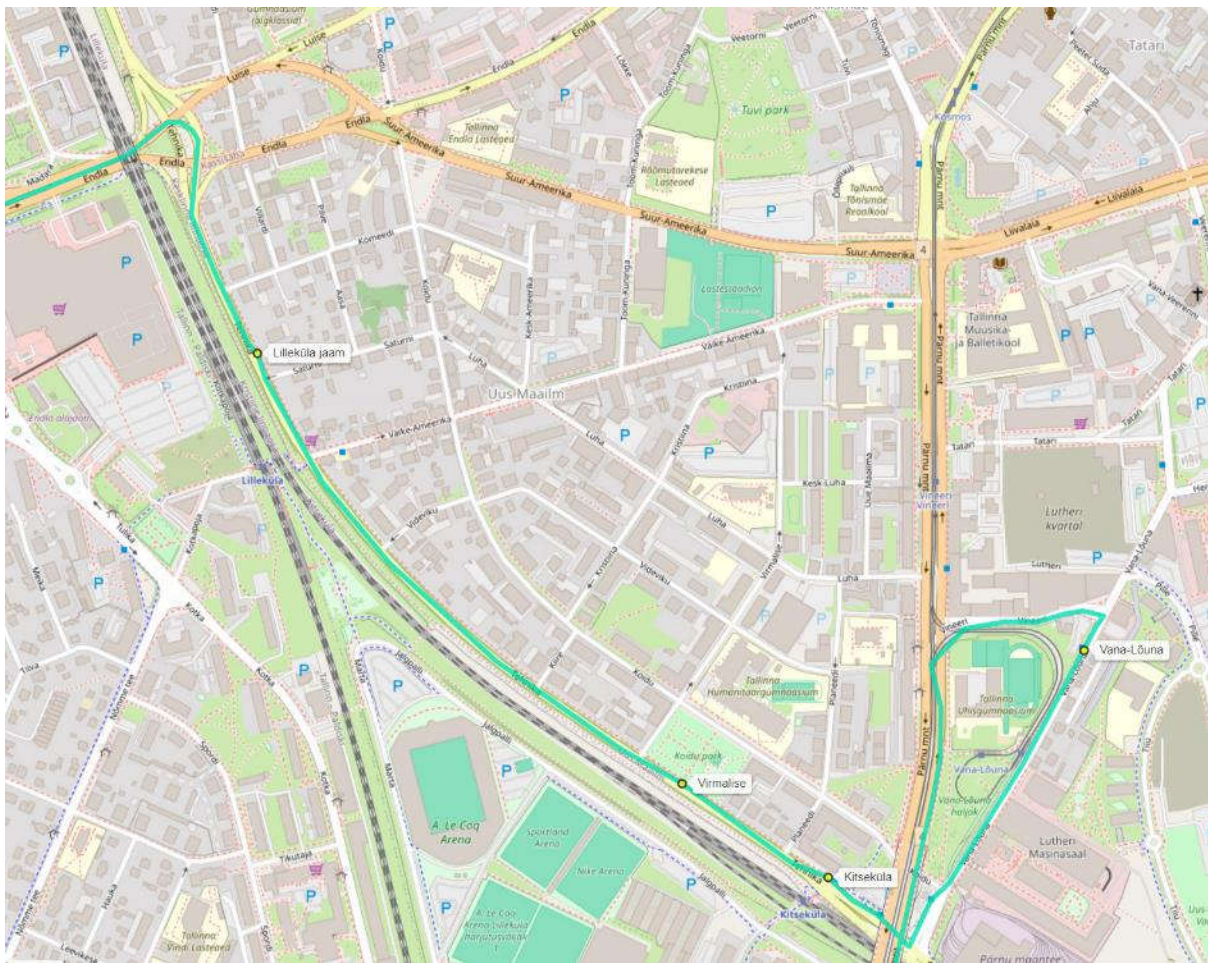
Ühistranspordi liinid kulgevad suures osas asumi piiril: Endla tänaval bussid nr 16, 21, 21B, 23, 24, 35, 42, 54, 67, troll nr 3, ööbussid nr 91, 92, Pärnu maanteel trammid nr 3, 4, 5, bussid nr 5, 14, 18, 18A, 20, 20A, 28, 36, ööbuss nr 96 ning Suur-Ameerika tänaval buss nr 25.

Asumit läbib ühes suunas bussiliin nr 32.



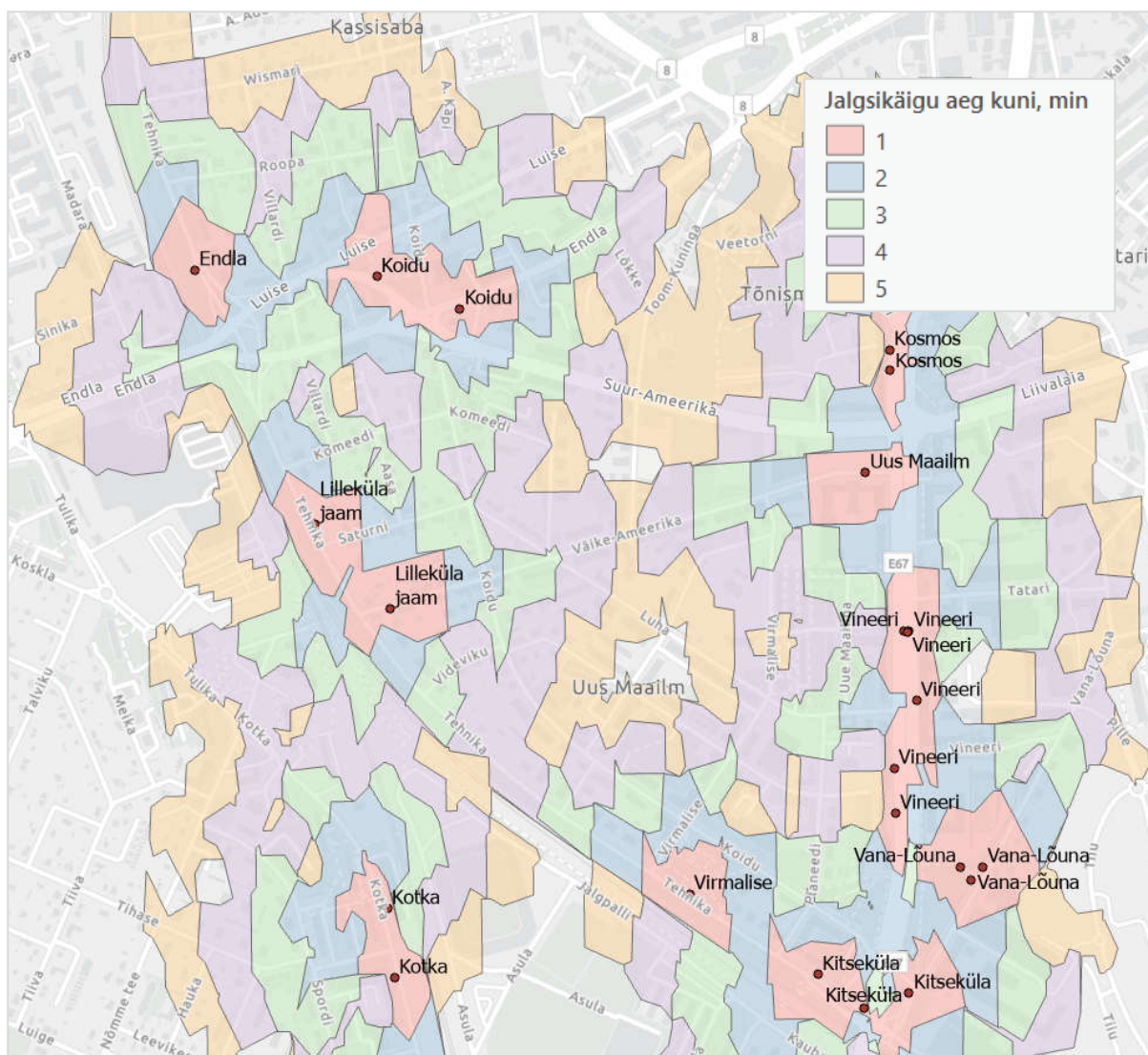
Joonis 11 Liin nr 32 suund Kopli - Männiku





Joonis 12 Liin nr 32 suund Männiku – Kopli

Asumi ala on heas ühistranspordi teeninduspiirkonnas. Selle iseloomustamiseks on järgneval joonisel toodud jalgsikäigu ajad lähimasse ühistranspordi peatusesse. Piirkonnas on üksikud alad, kust peatusesse minekuks kulub rohkem kui 5 minutit.



Joonis 13 Ühistranspordi jalgsikäigu pinnad

Uue Maailma Seltsi sõnul ei ole asumit läbiv bussiliin kohalikele elanikele meeltemööda ning samas ei ole ka hädavajadust liini läbiviimiseks asumist. Viimase toetuseks on asjaolu, et läbiva liini peatused asuvad asumi piiri lähistel ning nende kasutus on suhteliselt madal – peatuses Lilleküla jaam alla 1 väljumise ja 1,3 sisenemist ühe busi kohta ning peatuses Uus Maailm alla 1 sisenemise kahe busi kohta ja 3,5 väljumist busi kohta. Negatiivseks on bussiliini asumi läbimisel ka asjaolu, et neil tänavatel, mida liin kasutab on teistsugused ehituslikud nõuded, mis oma olemuselt ei lähe kokku kergliiklust soosiva liikluskeskkonnaga.

## 2.8 Parkimine

### Mootorsõidukid

Uus Maailm asub Tallinna Kesklinna parkimisalal, kus tänaval parkimine on E-R 07:00-19:00 ja L 08:00-15:00 tasuline, muul ajal tasuta.

Asumi piirides on fikseeritud u 2800 olemasolevat parkimiskohta, millest avalikke parklakohti on 800 ja era parkimiskohti hoovides ja majade ümbruses, kus on piiratud juurdepääs, on u 2000. Lisaks on tänavatel parkimine mitmel pool lubatud, kus sõidukid saavad liiklusseadusele vastavalt parkida.

Sellele infole tuginedes võib öelda, et parkimisvõimalusi on Uue Maailma asumis piisavalt kui arvestada elanike arvu.

Kohapealne vaatlus ei tuvastanud märkimisväärset parkimisvõimaluste puudust päevasel ega ka õhtusel ajal, kui kohalikud elanikud peaksid kodus olema. On tänavalõike, kus tänava ääres on parkivaid sõidukeid palju, seda just korterelamute lähedal. Kitsamad võimalused on eraomandis olevates hoovides parkimisel, kus sõidukid on pargitud kohtadesse, mis ei vasta nõuetekohasele parkimisruumile.

Üheks probleemseks kohaks on Luha tänava kortermajade juures tänaval parkimine. Nimelt on seal sõidutee suhteliselt kitsas ning parkimine häirib kahe-suunalist liiklust. Seda peamiselt ka seetõttu, et liiklussagedus on lõigul suhteliselt suur, kuna tegemist on ka asumit läbiva marsruudi tänavaga.

### Jalgrataste parkimisvõimalused

Jalgrataste elektroonilisi parklaid Uue Maailma asumis ei ole, kuid rataste parkimiseks on kohad olemas koolide, kaupluste, mõningate äride juures. Jalgrataste parkimiskohad on näidatud lisatud joonisel STR-02.

### Parkimistaristu liiklusohutus

Parkimistaristu probleemiks tänavatel on teiste liiklejate nähtavus. Parkivad sõidukid varjavad teisi liiklejaid ristmikel ning teeületuskohtades. Probleem väljendub selgelt asjaolus, et parkimiskohad ja parkimise ruum tänava ääres on kavandatud ristmikeni välja, jätmata tõstetud nähtavusalasid. On ka ristmikke, kus on märgistusega rajatud nähtavusalad ristmiku ja parkimiskohtade vahel, kuid need ei taksita füüsiliselt parkimist ning vajadusel pargitakse need kohad ka täis.



Joonis 14 Kavandatud nähtavusala, mis pargitakse tihtilugu täis.

Liiklusohutusele mõjuvad negatiivselt parkimiskohad, mis on tee või tänavaga nurga all, mitte piki tänavat. Parkivad sõidukid peavad parkimiskohale ja sealt ära manööverdama, mis tagurpidi manööverdades on ohtlikum mööduvale liiklusele ning nähtavus lähenevatele teisele liiklejatele on manöövri sooritajal halvem. Sellised kohad asuvad näiteks Kristiina tn-I Luha tn ristmiku kõrval Luha tn 19 hoone ees, Videviku tn 4 ja Kesk-Ameerika 7 juures. Lisa ohtu valmistab olukord kui parkivate sõidukite tagant käivad läbi ka jalakäijad (nt Komeedi tn 5 juures Koidu tn pool).

## 2.9 Erivajadustega liiklejate ligipääsetavus

Uue Maailma piirkonnas ei ole pööratud tähelepanu erivajadustega liiklejate ligipääsetavusele. Mitmel pool on täitmata määruse „Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele, (Ettevõtlus- ja infotehnoloogiaministri 29.05.2018 vastuvõetu määrus nr 28) nõuded.

Erivajadustega liiklejate ligipääsetavus on suuresti sarnane jalakäijate liiklemisvõimaluste ja takistustega. Konkreetsemalt võib lisaks välja tuua järgmised takistused:

- Ebatasane kõnnitee kate, mis raskendab juurdepääsetavust erivajadusega liiklejatele.
- Kõrged äärekivid tee ületamisel. Ülekäiguraja üleminek sõiduteelt kergliiklusteele peab olema sujuv, ilma järskude ja teravate servadeta.
- Kõnniteedele ulatuvad hoonete eenduvad osad (trepid, varikatused jms), mis takistavad kõnnitee kasutamist ning takistavad otseselt liikumist.
- Kõnnitee kalded sõidutee poole, mis raskendavad piki kõnniteed liikumist.
- Kergliiklusteedel puudub ülekäiguraja algust ja lõppu tähistav hoiatava kombatava, teekattest erinevat tooni reljeefne teekattematerjal.

## 2.10 Tänavate ristlõige

Olemasolevas olukorras Uue Maailma alal tänavate liigitus EVS 843 mõistes puudub. Tallinna Linnavalitsuse määruse „Tallinna teede liigid“ lisa 1 järgi on kõik Uue Maailma ala sisemised tänavad kõrvaltänavad. Uue Maailma perimeetril on tänavate klassid olemas (tabelis punase taustaga, magistraaltänavad).

Tabel 1 Tänavate liigitus

Tänav	Tänavalõigu		1-magistraal	2. alamliik	3. alamliik
	algus	lõpp	2-juurdepääs		
Aasa			2	1	2
Endla	Toompuiestee	Tehnika	1	2	2
Endla	Kibuvitsa	Paldiski	1	2	2
Endla	Tehnika	Kibuvitsa	1	2	3
Kesk-Ameerika			2	1	2
Kesk-Luha			2	1	5
Kiire			2	1	2
Koidu			2	1	2
Komeedi			2	1	2
Kristiina			2	1	2
Luha			2	1	2
Pilve			2	1	2
Planeedi			2	1	2
Pärnu mnt	Viru väljak	Kohila	1	2	1
Saturni			2	1	2
Suur-Ameerika			1	3	1
Tehnika			1	3	1
Toom-Kuninga			2	1	5
Uue Maailma			2	1	2
Vana-Lõuna			2	1	1
Videviku			2	1	2
Villardi	Endla	Komeedi	2	1	2
Vineeri			2	1	1
Virmalise			2	1	2
Väike-Ameerika			2	1	1

2. alamliigi numbrid:

**1 MAGISTRAAL**  
 1-kiirtee  
 2-põhitänav  
 3-jaotustänav

**2 JUURDEPÄÄS**  
 1-kõrvaltänav  
 2-veotänav  
 3-kvartalisene tee  
 4-jalgtänav  
 5-jalgtee

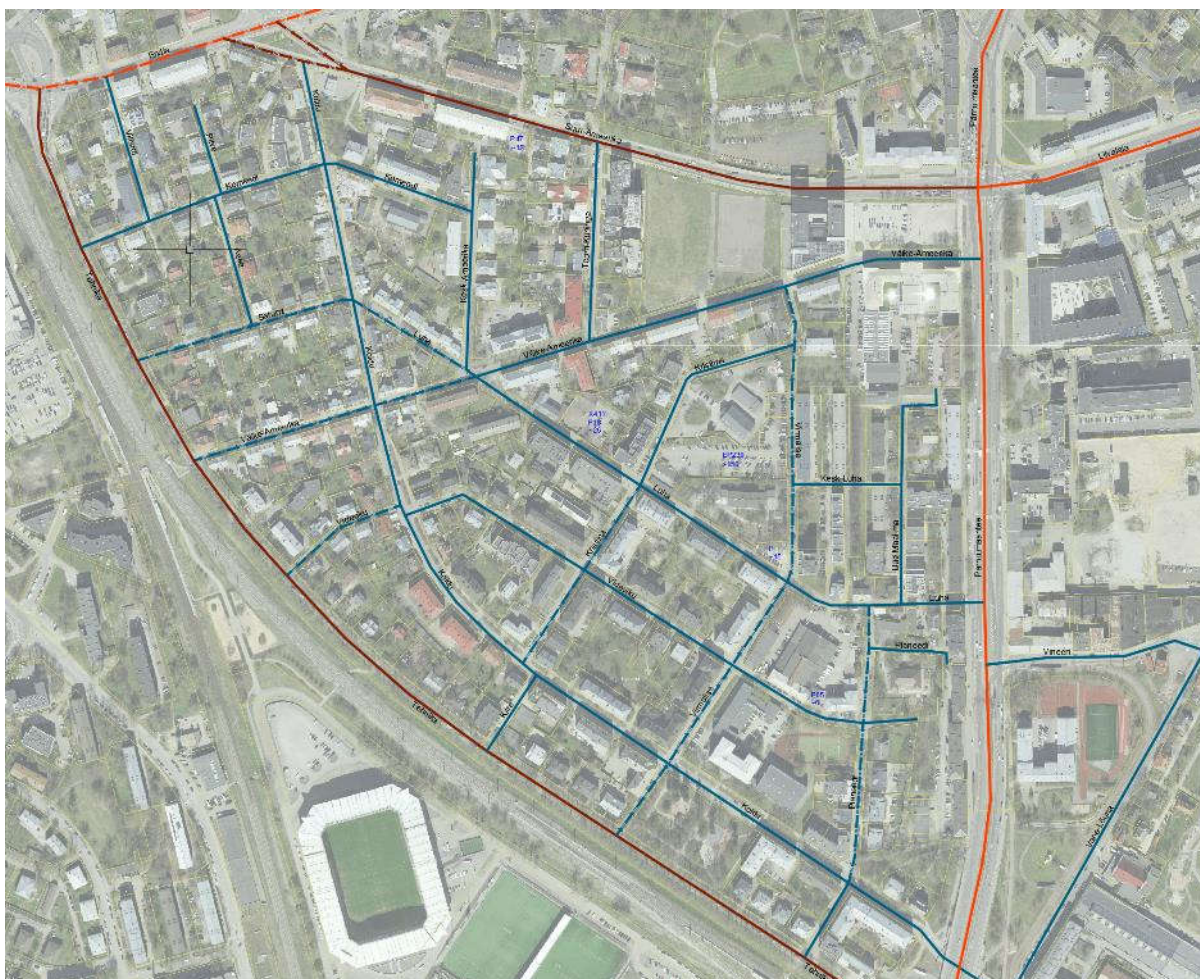
Uue Maailma siseselt on erinevus tänavade liikide numeratsiooni 3. alamliigi osas, kus:

- **tähisega 1 on üle 5m laiune sõidutee, mida kasutab ühistransport;**
- **tähisega 2 on üle 5m laiune sõidutee, ühistransport puudub, kahepoole kõnnitee;**
- tähisega 3 on üle 5m laiune sõidutee, ühepoolne kõnnitee;
- tähisega 4 on üle 5m laiune sõidutee, kõnniteed puuduvad;
- **tähisega 5 on kuni 5m laiune sõidutee, ääres asuvad kõnniteed;**
- tähisega 6 on kuni 5m laiune sõidutee, kõnniteed puuduvad.
- tähisega 7 on Vanalinna tänavad.

Uue Maailma kõrvaltänavad on kas 1, 2 või 5 alamliigiga.

Tabel 2 Uue Maailma asumi tänavate andmed (mõõdetud kaardilt)

Tänav	Teemaa laius		Sõidutee laius		KL tee laius	
	min	max	min	max	min	max
Aasa	8,75	9,25	5,00	5,00	1,00	1,50
Kesk-Ameerika	10,00	13,00	6,00	6,00	1,50	2,00
Kesk-Luha	3,75	9,00	3,00	4,50	0,75	1,50
Kiire	10,00	10,50	6,00	6,00	1,00	1,50
Koidu	12,00	20,00	7,00	9,00	1,00	3,00
Komeedi	9,50	15,00	5,50	7,75	1,00	3,00
Kristiina	9,75	19,00	4,00	6,50	0,00	2,00
Luha	8,50	15,00	5,50	7,00	0,75	2,50
Pilve	7,00	9,00	4,50	5,50	0,50	1,50
Planeedi	9,00	12,75	3,50	6,50	1,00	2,50
Saturni	9,50	14,00	6,00	6,00	1,00	1,00
Toom-Kuninga	12,50	15,50	7,00	7,25	1,00	2,50
Uue Maailma	7,50	8,00	5,00	5,00	1,00	1,50
Vana-Lõuna	22,00	>30	7,50	7,50	1,00	3,00
Videviku	15,50	7,50	4,50	8,00	1,00	1,50
Villardi	10,50	10,50	6,50	6,50	1,00	3,00
Vineeri	21,00	29,00	7,50	7,50	1,00	1,00
Virmalise	7,00	14,25	6,00	6,50	1,00	4,50
Väike-Ameerika	10,00	20,00	6,50	9,50	1,00	3,50



Joonis 15 Uue Maailma tänavate liigitus ja liiklussuunad

Tabel 3 Väljavõte EVS 843:2016 Linnatänavad kõrvaltänavate omaduste ja parameetrite kohta

Projektkiirus km/h	30 (H-hea)	40 (R-rahuldav)	50 (E-erandlik)
Sõiduradade arv	2		
Liiklussagedus a/ööp	200 kuni 1000		
Liiklussagedus a/h	30 kuni 150		
Ühistranspordiliin	erandina		
Ühistranspordi peatused	erandina (soovitavalt liivakella tüüpi)		
Pikisuunaline kergliiklus	esineb (kõik liiklejad võivad olla ühisel liiklusruumis)		
Raskete veokite liiklus	erandina		
Linna läbiv autoliiklus	ei esine		
Linnasisene autoliiklus	erandina		
Ligipääs valdustele	sage		
Peatumine / parkimine	esineb		
Kõrvaltänav ristlõige (sõidutee laius, m)	5,0	5,5	6,0
Arvutuslikud autod	SA+SA (sõiduauto + sõiduauto)		
Rahuldab ka koosseisu	SA+VB (sõiduauto + väikebuss), VA(AB)+JR (veoauto/buss + jalgratas)		
Tänavamaa piir, m	7 (H)	6m (R)	5m (E)

(NB! olemasoleva tänava rekonstrueerimisel soovituslikud)

Tuginedes EVS toodud tänavaliikidele, ei saa Uue Maailma kõiki tänavaid käsitleda samasugustena. Näiteks Väike-Ameerika ja Videviku tänavad ei ole samasuguse funktsiooniga.

Kergliiklusteed (kõnniteed) katkevad või puuduvad lõiguti:

- Kristiina tn
- Virmalise tn (vasakul pool)
- Planeedi tn (paremal pool)
- Kiire tn (paremal pool)

Tänava äärsete kõnniteede peamine probleem on lokaalsed takistused – tänavavalgustuspostid, elektrikapid, renditõuksid ja ajutisena ka oskamatult pargitud autod.

Jalgratta- ja jalgteed on ainukesena Koidu ja Tehnika tn vahelisel lõigul Pärnu mnt viadukti juures. Ülejäänud Uue Maailma alal on tänavad äärsed kõnniteed, mille laius varieerub 0,75-3,5 m vahel.

## 2.11 Jalgratturid, jalakäijad ja kergliikurid

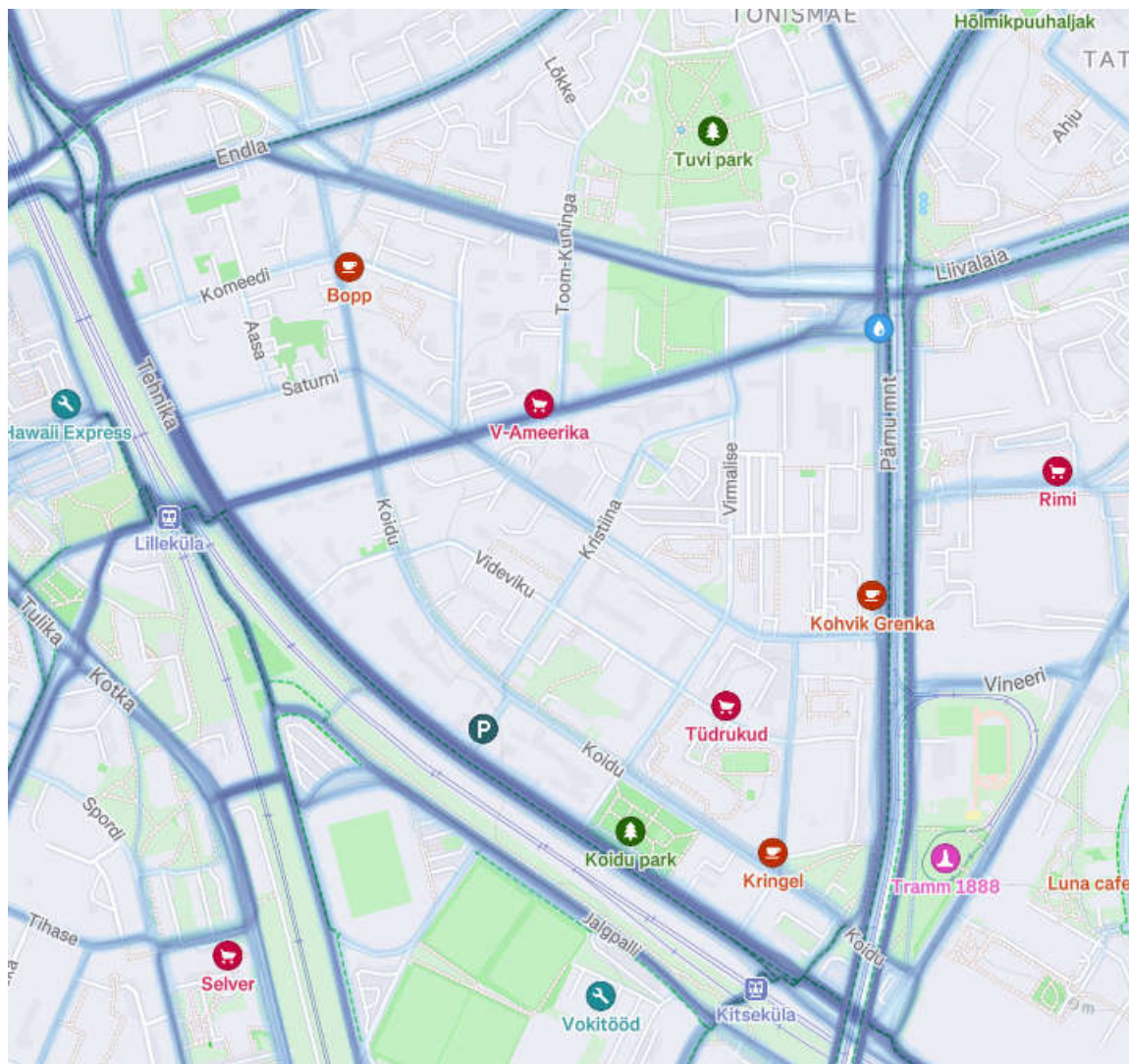
Jalgratturite peamised liikumisteed Uue Maailma asumis hõlmavad kõiki tänavaid, mis on nõlvivad. St tänavad, mis võimaldavad asumist välja, asumisse sisse või läbi sõita. Oluliselt suurema jalgratturite liikluskoormusega on Väike-Ameerika tänav, mis ühendab Liivalaia tänavat ja Lilleküla tunneli suuna. Selgemalt eristuvad lõiguti ka Koidu tänav ning Luha tänav. Oluliselt suurem on jalgratturite sagedus aga seotud ülepääsudega raudteest seoses Endla tänav, Lilleküla tunneli ja Kitseküla peatuse ületuskohaga (vt Joonis 16).

Jalakäijate liiklus on tänavate lõikes sarnane jalgratturite omaga, kuid siin tuleb rohkem esile ka Koidu tänav ning teisi tänavaid kasutatakse ühtlasemalt (vt Joonis 17).

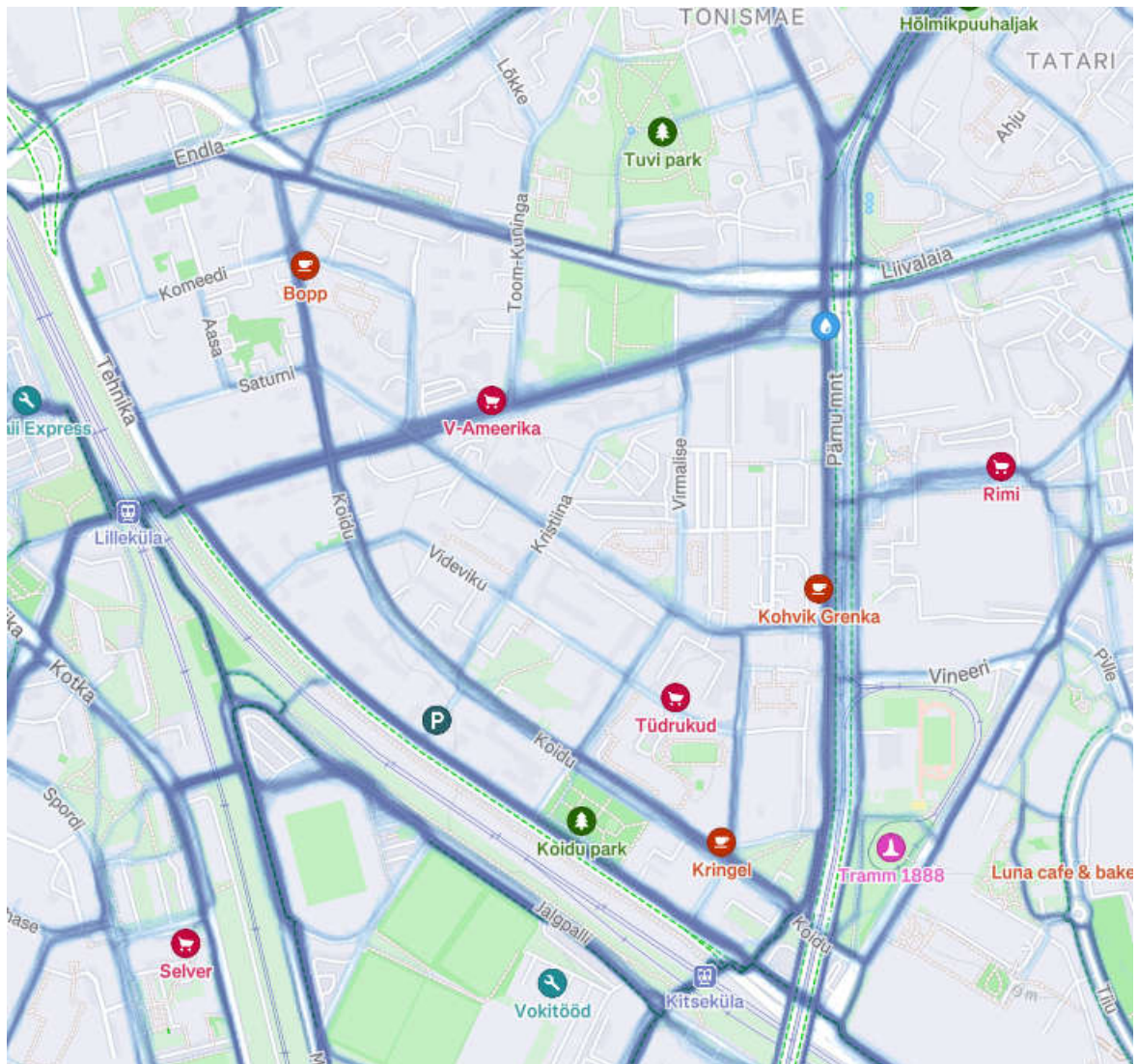
Strava keskkonna joonistel on kujutatud jalgrattasõidu ja jalgsi käimise aktiivsus, kus tumedama joonega on lõigud, kus liiklejaid on liikunud rohkem. Kuna Strava keskkonda kasutatakse sportimisel ja aktiivsel liikumisel, siis Strava ei kirjelda kogu liikumist, kuid selle andmetest saab heita esmase pilgu sellele, kus liiklejad tegelikult liiguvad.

Joonisel Joonis 18 on kujutatud kergliiklejate potentsiaali vastavalt tõmbepunktidele ja elukohtadele. Tegemist on Transpordiameti poolt välja töötatud potentsiaali mudeliga, mis ei anna tegelikke vaid võimalikke liikumisi ja nende mahtu. Mudelist nähtub, et see annab Väike-Ameerika ja Koidu tänavas osas suhteliselt kõrge kasutuse kogu tänav pikkuses. Teiste tänavate osas on aga siiski ebareaalne, et mõningaid lõike ei kasutata praktiliselt üldse. Seega väiksemate mahtude puhul ei pruugi potentsiaali mudel veel usaldusväärset tulemust anda.

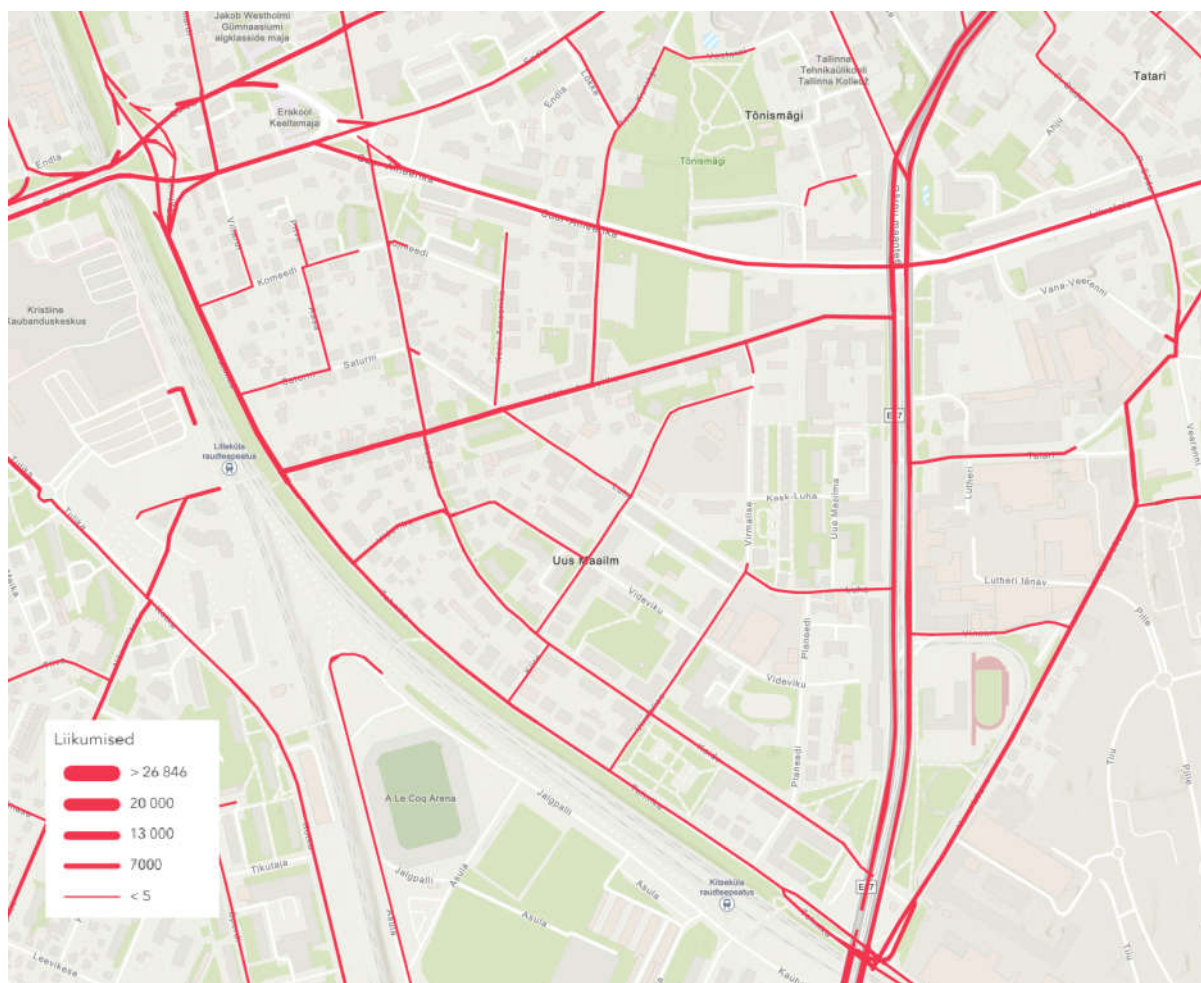




Joonis 16 Jalgrattaga sõitude "heatmap" (allikas Strava)



Joonis 17 Jalgsikäigu "heatmap" (allikas Strava)



Joonis 18 Kergliikluse potentsiaal (Allikas: Transpordiameti Kergliikluse mudel)

Kergliikurite tarvis on Uue Maailma asumis tänavale joonitud viis tõukerattaparklat. Kõik nad asuvad asumi põhja osas. Kergliikurite peamised liiklusteekonnad ühtivad suuresti jalakäijate ja mitte jalgratturite omadega. Kuigi sihtpunktid ja lähtepunktid on sarnased võib siiski eeldada, et tõukerattaid kasutavad pigem jalakäijad oma teekonna kiiremaks läbimiseks.

## 2.12 Liikluse järelevalve

Politsei- ja Piirivalveameti andmeil on Uue Maailma asumist saadud teateid sõidukiiruse ületamise kohta Koidu tänaval. Tehnika tänava seisakute korral tiptundidel püüavad juhid neid vältida kasutades Koidu tänavat. Samuti on tulnud teateid vastassuunas sõitmiste kohta Koidu tänavaga külgnevatel tänavatel.

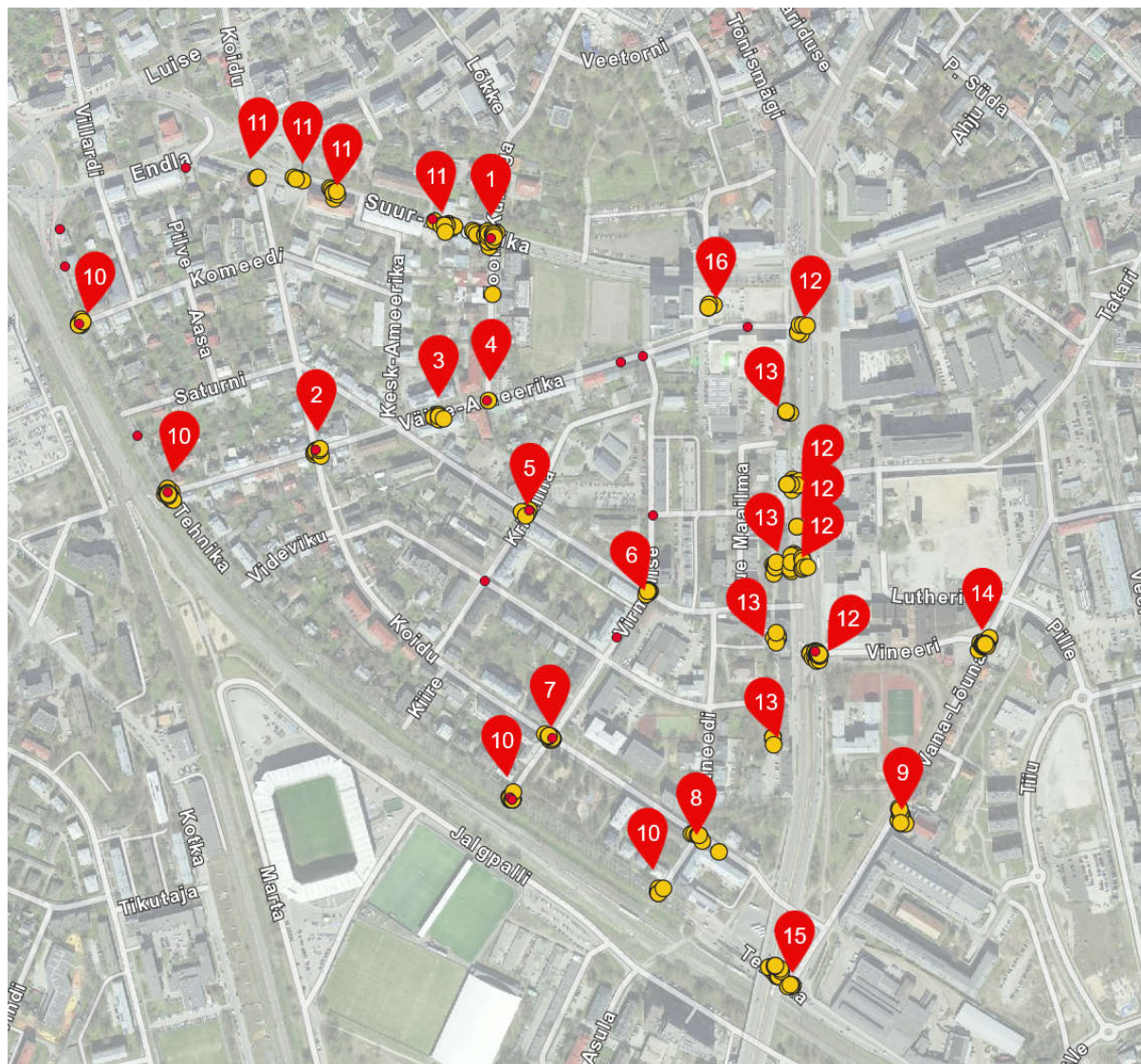
Teateid on tulnud ka Suur-Ameerika – Koidu tn ristmikult, kus juhtidel meeldib sooritada keelatud pöört Kristiine keskuse poole tanklast väljumisel, ohustades sellega jalakäijaid. Lisaks on täheldatud, et Tehnika tänaval, kus liigub palju kergliiklejad on teed kitsad ja hämaral ajal pimedad.

## 2.13 Liiklusohhtlikud kohad

Viimase viie aasta jooksul on Uue Maailma asumis ja selle piiril Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmetel toimunud u 1000 liiklusõnnetust. Neist 23-s sai inimene kannatada, ülejäänud olid nn plekimõlkimised.

Liiklusohlike kohtadena kasutati analüüsil kohti, kus viie aasta jooksul on toimunud 5 või rohkem kokkupõrget 20 m suurusel alal.

Järgneval joonisel on toodud liiklusõnnetuste koondumiskohad (kollased ringid) ja inimvigastusega lõppenud kokkupõrked (punased ringid).



Joonis 19 Liiklusõnnetuste koondumiskohad ja inimvigastustega kokkupõrked (2019 - 2024 ka)

Vigastatutega liiklusõnnetused on üle piirkonna jaotunud kaootiliselt ning paistavad olevat suhteliselt juhuslikud. Seega ei ole pelgalt nende õnnetuste pealt võimalik konkreetseid järeldusi teha.

Siiski võib üldistavalt öelda, et 7 inimest sai viga tagant otsasõitutes (Tehnika ja Suur-Ameerika tänaval), mis on tüüpilised ristmike, fooride ja seisakutega seotud kokkupõrked. Kuus isikut said vigastada kokkupõrgetes ristuvatel teel liiklejaga (Endal tn-l ning Kristiina tn ja Virmalise tn erinevatel ristmikel), mis viitab suuremale kiirusele või juhuslikkusele, aga siiski näitab, et ristmikel võivad toimuda raskemate tagajärgedega kokkupõrked.

Viga on saanud ka kaks jalgratturit, üks Tehnika tänaval, ja teine Väike-Ameerika ja Koidu tänava ristmikul. Tehnika tänaval on suur mootorsõidukite liiklus ning liigub ka piisavalt jalgrattureid ning

kokkupõrke on suhteliselt suur. Väike-Ameerika ja Koidu tänava ristmik on halva nähtavusega ja kiirused võivad olla suured.

Jalakäijatele on toimunud 8 otsasõitu – Pärnu mnt ületamisel Vineeri tn juures, Tehnika tänava ristmikel Virmalise ja Väike-Ameerika tänavatega ning Väike-Ameerika tn ülekäiguradadel ja ristmikul. Need õnnetused viitavad ristmike ja teeületuskohtade ohtlikkusele.

Tabel 4 Liiklusõnnetuste koondumiskohad Uue Maailma asumis

Jrk	Liiklusohalik koht	Peamine liiklusõnnetuse liik	Võimalik põhjus
1	Suur-Ameerika – Toom-Kuninga ristmik	Kokkupõrge ristaval teel liikujaga ja tagant otsasõit.	Põhjuseks võib olla ristmiku mitmed eri aspektid – reguleeritud ülekäigurada, Toom-Kuninga tänavalt välja pööramine, halb nähtavus ja väljasõit tõusul. Kõige rohkem ebamäärasust tekitab Toom-Kuninga tänavalt pööre Suur-Ameerika tänavale.
2	Väike-Ameerika – Koidu ristmik	Kokkupõrge ristaval teel liiklejaga.	Peamiseks põhjuseks võib pidada halba nähtavust ja suhteliselt suuri kiirusi.
3	Väike-Ameerika tn 8 ees	Parkimisega seotud kokkupõrked.	Kuna Väike-Ameerika tn 6, 8 ja 19 asuvad mitmed kauplused ja teenindustevõtted, siis on rohkem lühiajalisi parkimisi ning kokkupõrkeid seetõttu ka rohkem.
4	Väike-Ameerika – Toom-Kuninga	Kokkupõrge ristaval teel liiklejaga.	Halb nähtavus, lai ristmik, parkivad sõidukid ristmikule lähedal.
5	Kristiina – Luha ristmik	Kokkupõrge ristaval teel liiklejaga.	Parkivad sõidukid ristmikule lähedal, halb nähtavus, suured kiirused.
6	Luha – Virmalise ristmik	Kokkupõrge ristaval teel liiklejaga.	Halb nähtavus, suured kiirused.
7	Virmalise – Koidu ristmik	Kokkupõrge ristaval teel liiklejaga.	Halb nähtavus, suured kiirused, parkivad sõidukid ristmikule lähedal, lai ristmik, visuaalse keskkonnaga mitte kokkusobiv liikluskorraldus.
8	Planeedi – Koidu ristmik	Kokkupõrge ristaval teel liiklejaga.	Suured kiirused, parkivad sõidukid ristmikule lähedal, lai ristmik, visuaalse keskkonnaga mitte kokkusobiv liikluskorraldus.
9	Vana-Lõuna 37 hoone ees	Tee või teerajatise kahjustamine ja ehitise või rajatise kahjustamine.	Parkimiskohad tänava rajatiste kõrval juhi jaoks ebamugavas asukohas, manööverdamine üle kõnnitee ja tagurdamine sõiduteel.
10	Tehnika tänava ristmikud	Tagant otsasõit.	Ummikud, kus liikleja ei pane tähele ees oleva sõiduki peatumist ja vasakpöörded. Vasakpööraja peatub sõidurajal vastassuunaliikluse läbi laskmiseks ning tagant tulijad ei pane tähele peatunud sõidukit ja ehk ei oska seda ka oodata. Tehnika tänaval on ka rohkem kui mujal otsasõite jalakäijatele ja jalgratturitele. Põhjuseks võib olla halb nähtavus ristmikel. Piiratud nähtavus Tehnika tänavale pööramisel võib kutsuda esile ohtlikku käitumist ning kokkupõrkeid.

11	Suur-Ameerika tänava koondumiskohad	Tagant otsasõit.	Seotud fooride ja ummikutega, kus liikleja ei pane tähele, et ees olev sõiduk peatub.
12	Pärnu mnt koondumiskohad	Tagant otsasõit.	Seotud peamiselt fooridega, kus peamiseks õnnetuse liigiks on tagant otsasõidud. See on fooride puhul tüüpiline õnnetuse liik.
13	Asumi hoovialad	Parkimisega seotud kokkupõrked.	Kitsad olud.
14	Vineeri – Vana-Lõuna	Tagant otsasõit.	Fooride ees peatunud sõidukile otsasõit on tüüpiline foorid juures toimuvate õnnetuste liik.
15	Tehnika – Vana-Lõuna	Kokkupõrge ristuvaal teel liiklejaga ja tagant otsasõit.	Ristmik on tihti umbes ning vasakpöördel on raske hinnata teise liikleja liikumist.
16	Ministeeriumite ühishoone parkla	Parkimisega seotud kokkupõrked.	Parkimisel ollakse hooletu ja ei panda tähele teisi sõidukeid või tänava rajatiseid.

## 2.14 Tänavate hooldus

Uue Maailma asumis tänavate hoolduse probleemid on sarnased teiste piirkondadega ja on üldised:

- Parkivad ja „uinuma“ jäänud sõidukid;
- Osade sõidukiomanike soovimatus koostööks ning ajutise liikluskorralduse eiramine;
- Vahetusläheduses lumeladustusalade puudumine;
- Märkimisväärne transiitliikluse osakaal kvartalisestel tänavatel;
- Kõnniteedelt lume lükkamine sõiduteele ning vastupidine toimetamine;
- Kõnniteede hooldamise ebaühtlane kvaliteet.

### 3 Liikluskeskkonna ja -korralduse muutmise ettepanekud

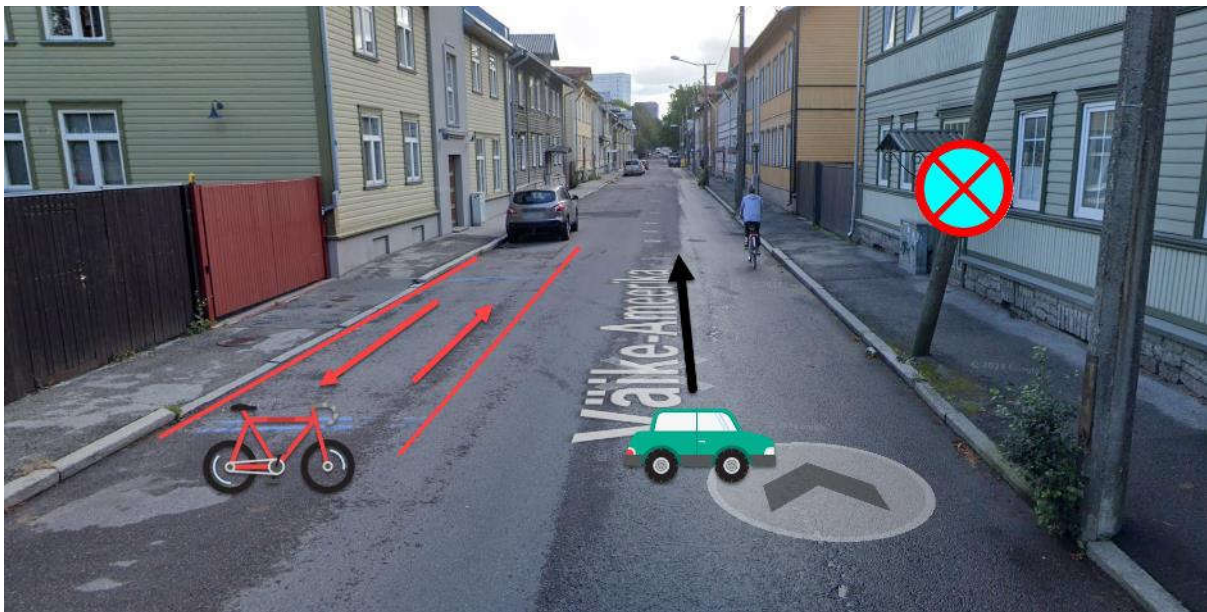
#### 3.1 Jalgrattateede ruumiprobleemid

Tallinna Jalgrattastrateegias ei ole Väike-Ameerika tänaval jalgrattateede põhivõrgu osa. Uudistes on aga see ühendus põhivõrguna olnud.

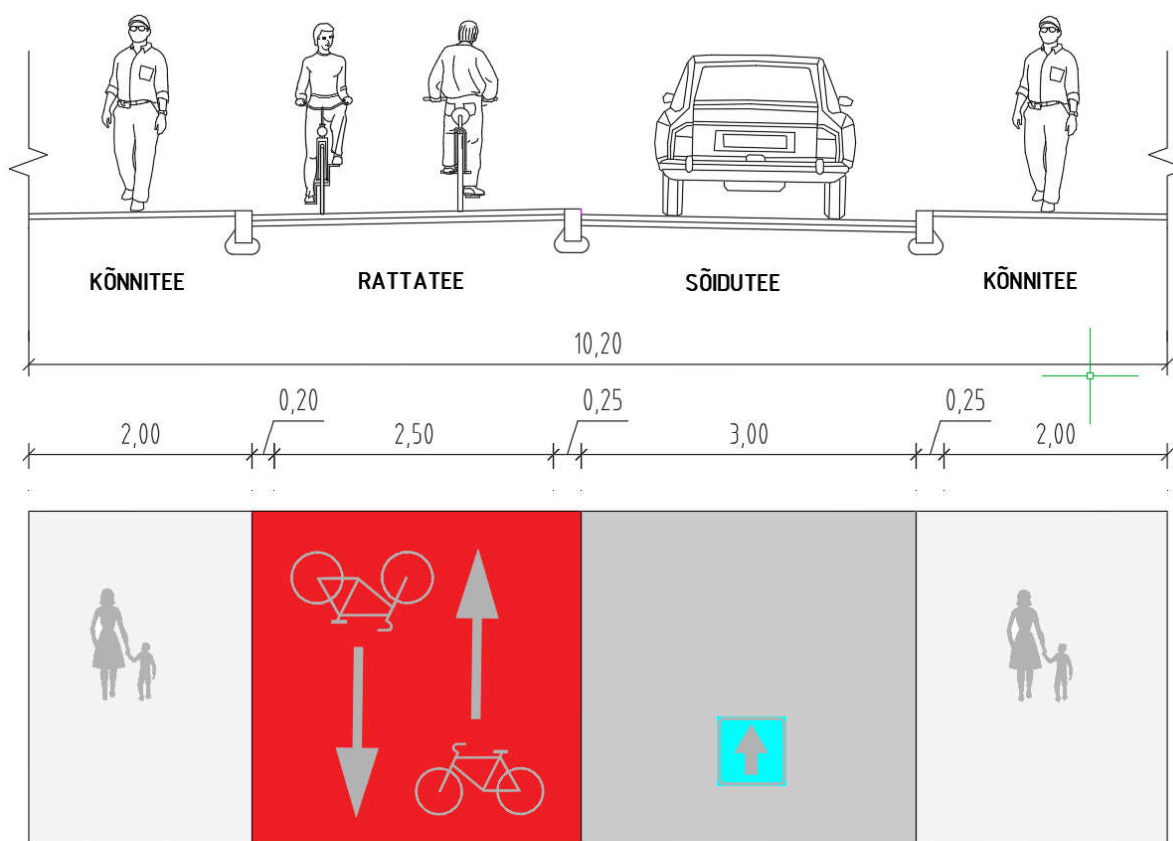
#### Väike-Ameerika jalgrattatee lahedus

##### Lõik Tehnika – Luha

Sõidukite liiklus on ühesuunaline. Kahesuunaline jalgrattatee on tee vasakus servas, tänava äärne parkimine tuleb lõigul keelata.



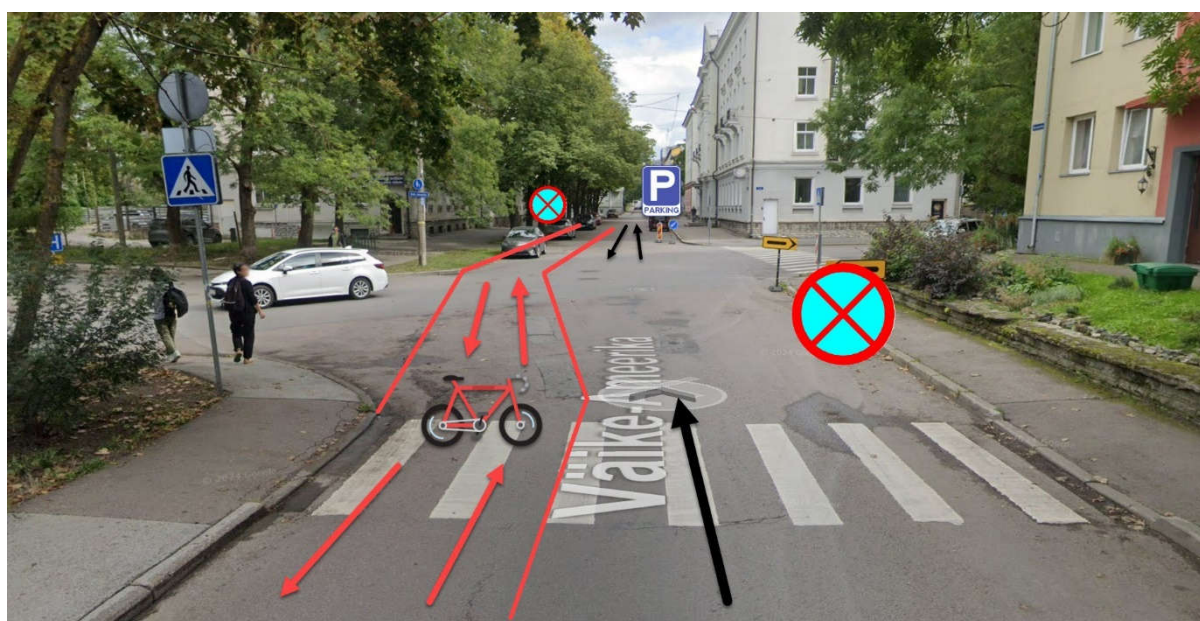
Joonis 20 Väike-Ameerika tn lõigu Tehnika - Luha illustratsioon



Joonis 21 Väike-Ameerika tn lõigu Tehnika - Luha ristlõike skeem

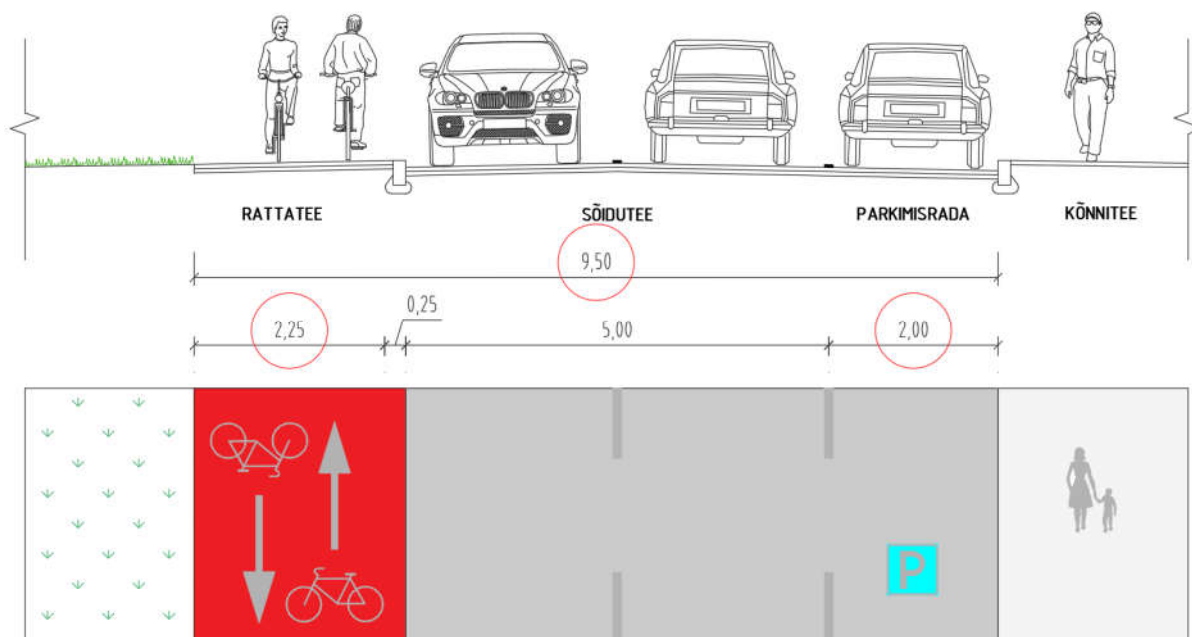
## Luha – Toom-Kuninga

Sõidukite liiklus on kahe-suunaline. Kahe-suunaline jalgrattatee on tee vasakus servas. Ühel pool tänavat on võimalik rajada parkimise võimalus.



Joonis 22 Väike-Ameerika tn lõigu Luha - Toom-Kuninga illustratsioon

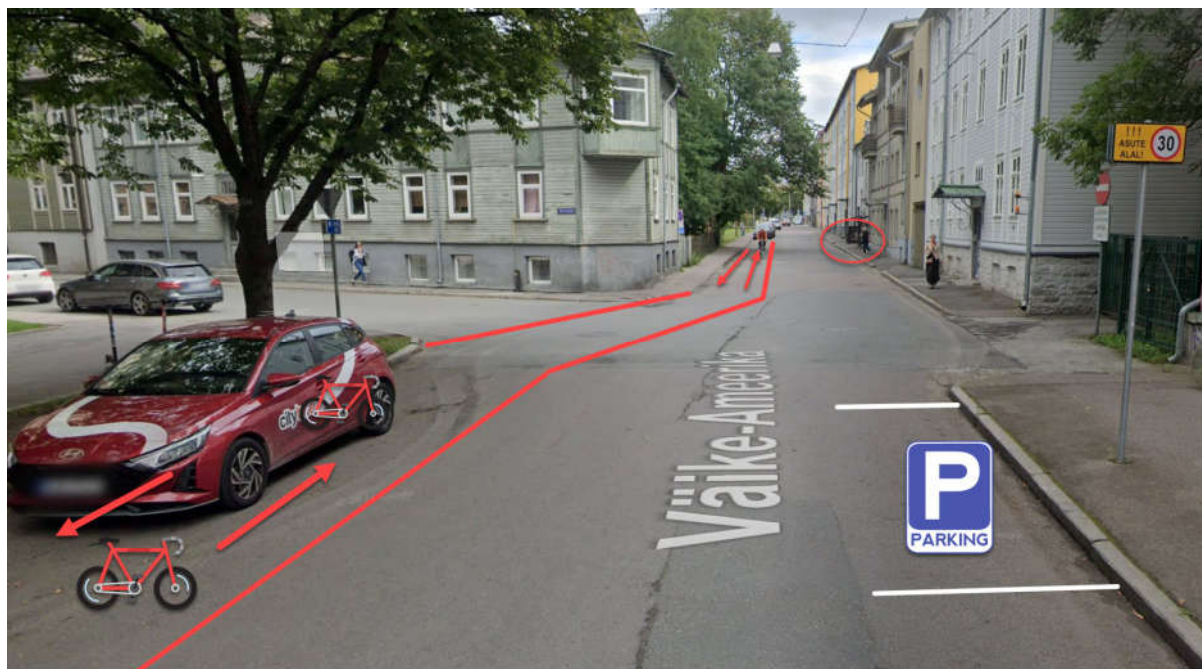




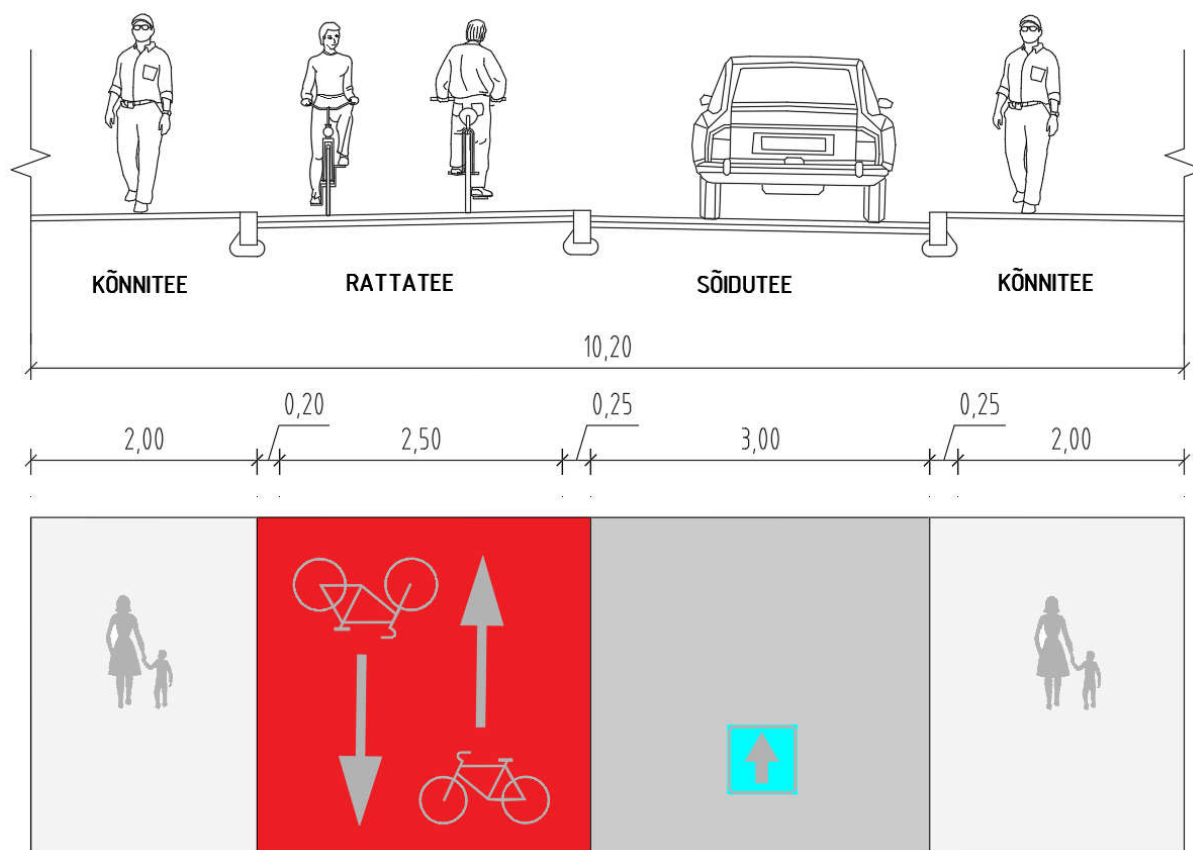
Joonis 23 Väike-Ameerika tn lõigu Luha - Toom-Kuninga ristlõike skeem

### Toom-Kuninga tn 25 kinnistuga külgneva lõigu probleem

Teemaa laius antud lõigul on 10,5 meetrit. Olemasolevat kõnniteed paremal pool tuleb Väike-Ameerika tn 11 juures laiendada, kuna soklikorrusele viivate treppide tõttu on jalgte realselt kasutatav osa alla 1,0 meetri lai.



Joonis 24 Väike-Ameerika tn lõigu Toom-Kuninga tn 25 kinnistuga külgneva lõigu illustratsioon



Joonis 25 Väike-Ameerika tn Toom-Kuninga tn 25 kinnistuga külgneva lõigu ristlõike skeem

Kahesuunalise liikluse tagamiseks (ristlõikes sõiduauto ja sõiduauto) on vajalik tänava laius 5,0 meetrit (2,5 m + 2,5 m). Kui vasakpoolne kõnnitee jätta olemasoleva laiusega 1,5 meetrit ning paremal pool laiendada kõnniteed treppide juures 2,5 meetrit, jääb vaba ruumi 1,5 meetrit. See ei ole piisav kahesuunalise jalgrattaraja tegemiseks.

Jalgrattatee rajamiseks on vajalik kas:

- A) muuta liiklus lõigul ühesuunaliseks (5,0 m-st vabaneb 1,5 meetrit) – eelistatud variant;
- B) täiendava maa-ala hankimine (läbi Toom-Kuninga 25 DP).

Ühesuunaline lõik muudaks otseselt juurdepääsu võimalusi järgnevatele kinnistutele:

- Toom-Kuninga tn 25;
- Väike-Ameerika 11;
- Väike-Ameerika 13.

Kaudsemalt muutuks kogu Uue Maailma liikluskorraldus, kuna Virmalise tänavalt ei oleks enam mõtet vasakpöört teha ning seega on kohustuslik sõidusuund Pärnu maantee linnast väljuvale suunale. Leevendavaks meetmeks on Virmalise tn lõigu Väike-Ameerika tn – Kristiina tn muutmine kahesuunaliseks (kaovad ca' 5 tänava äärset parkimiskohta). See võimaldab juurdepääsu Väike-Ameerika/Virmalise/Kristiina tn marsruudil. NB! Virmalise ja Kristiina tn vahel asub ka Uue Maailma kõige suurema mahuga detailplaneering!

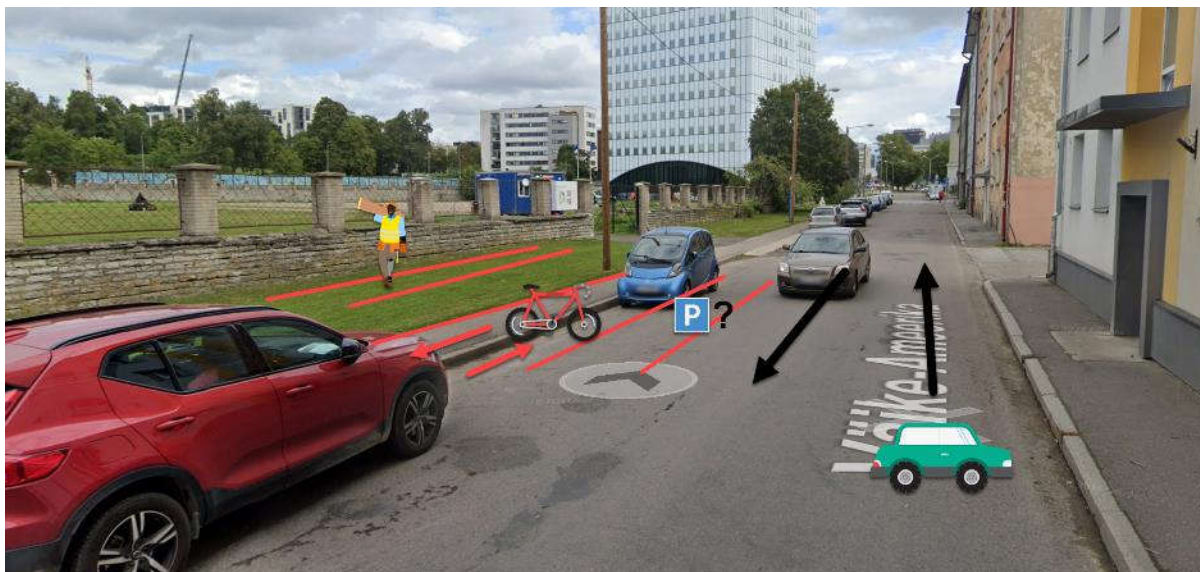
### Lõik Toom-Kuninga tn 25 – Virmalise – TKT esine väljak

Suur-Ameerika tn 3 // Väike-Ameerika tn 4 detailplaneeringuga on ette nähtud vasakpoolne jalgteed nihutada kinnistu piirile, so. olemasoleva aia äärde.

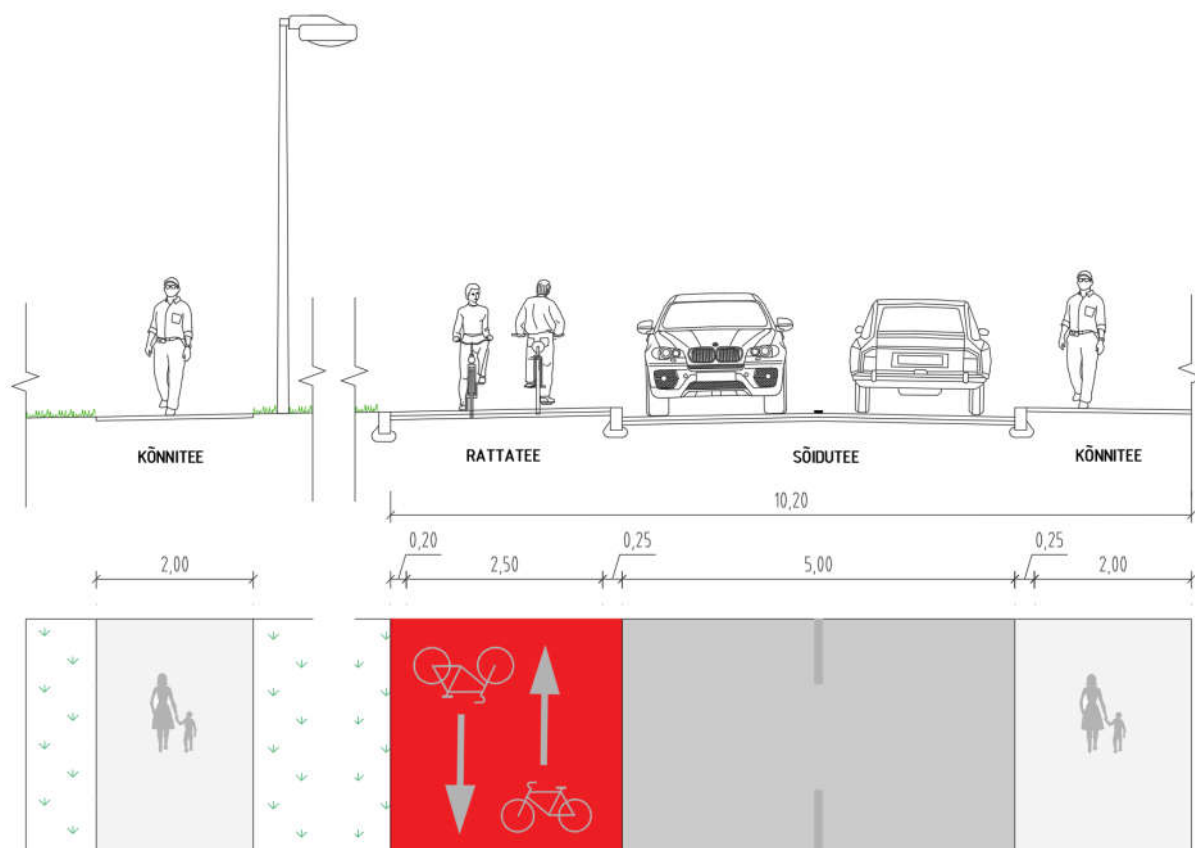
Seega on lõigu lahendamiseks kaks varianti:

A) kahesuunaline jalgrattatee rajada olemasoleva vasakpoolse jalgteed ja parkimiskohtade kohale – eelistatud variant (pildil);

B) rajada kahesuunaline jalgrattatee uue jalgteed kõrvale – see tähendaks olemasolevate parkimiskohtade säilitamist kuid mururiba kadumist.



Joonis 26 Väike-Ameerika tn lõigu Toom-Kuninga tn 25 – Virmalise – TKT esine väljak illustratsioon



Joonis 27 Väike-Ameerika tn lõigu Toom-Kuninga tn 25 – Virmalise – TKT esine väljak ristlõike skeem

Eelistatud variandi puhul ei saa ilma täpsema projekteerimiseta öelda, kas tänava äärne parkimine vasakul pool tänava ääres on võimalik säilitada või mitte. Parkimiskoha üldine laius on 2,5 meetrit kuid jalgratta tee pool peab kindlasti olema 0,5 m turvariba (sõiduki ukse avamise ruum).

## 3.2 Läbivliikluse probleem

### Ühistransport

Asumit läbiva bussiliini nr 32 negatiivse mõju vähendamiseks asumis oleks mõttekas suunta bussiliini asumist välja. Liini asumist ümber suunamiseks on kaks võimalust: põhja poolt Endla tn ja Suur-Ameerika tn kaudu või lõuna poolt Tehnika, Vana-Lõuna ja Vineeri tn-te kaudu.

Esimese variandi puhul ei ole lihtne leida peatuste kohti, mis toimiks Uue Maailma elanike jaoks ning seega kaoks liinilt kaks peatust. Teise variandi puhul liiguks buss samu tänavaid pidi, mida kasutab ka vastassuuna buss ning see hõlbustaks ühistranspordi kasutajatel bussiliinides orienteerumist. Teise variandi poolt räägib ka asjaolu, et Suur-Ameerika tänavale on hiljuti lisandunud bussiliin 25, mis teenindab ka Uue Maailma põhja osas olevaid kasutajaid, kes seni on kasutanud peatust Uus Maailm.

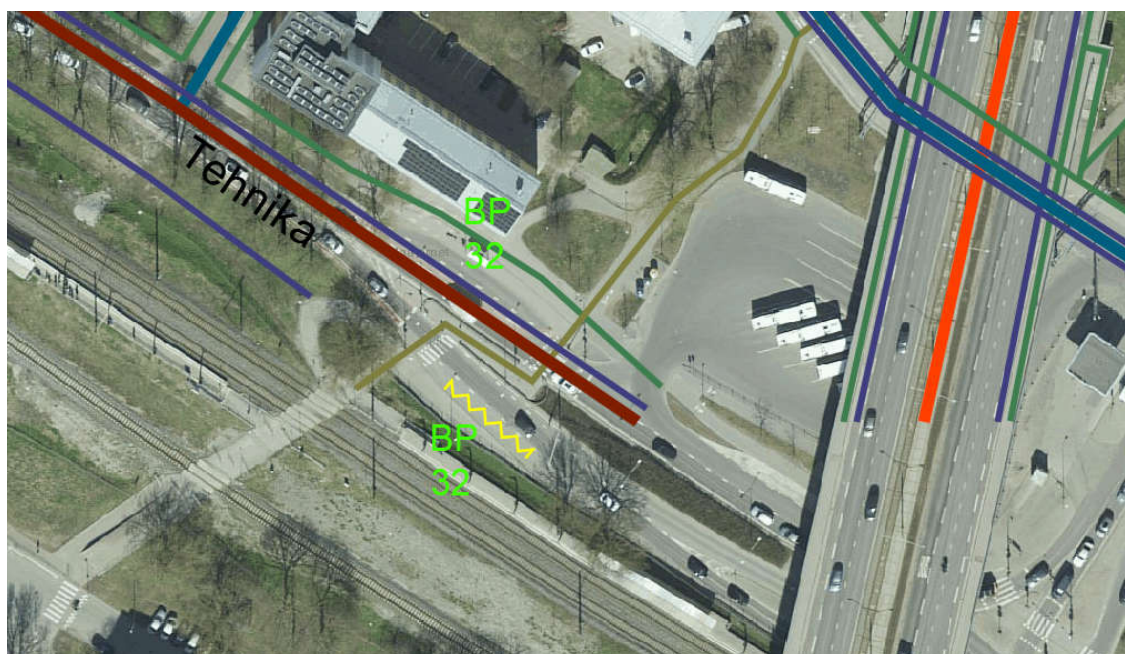
Teise variandi toimimiseks asumi jaoks on vaja muuta peatuste Lilleküla jaam ja Uus Maailm asukohti. Peatuse Lilleküla jaam tuleks ümber paigutada Lilleküla raudteejaama kergliikluse tunneli lähedusse Tehnika tänaval Väike-Ameerika tänava otsas. Peatus Uus Maailm kaoks ära kuid lisanduks uus peatus kavandatuna Tehnika tänavale Pärnu mnt viadukti alla Kitseküla rongipeatuse kõrvale, kus hetkel on juba peatuse ruum olemas. Olemasolev Vineeri peatus (11303-1) tuleks asendada Vineeri peatusega (11304-1), mida praegu kasutavad bussiliinid 14 ja 28. Seda põhjusel, et Vineeri tänavast Pärnu maanteele pöörates ei saa buss peatuda praeguses Vineeri peatuses vaid saaks, sarnaselt liinile nr 28, peatuda ristmikust viadukti pool asuvas peatuses.

Lilleküla jaama uus peatuse asukoht ei ole kaugel olemasolevast peatuse asukohast ning võimaldab ühistranspordi kasutajatel mugavamalt suunduda kergliikluse tunnelisse. Bussipeatuse täpne asukoht Tehnika tänaval tuleks määrata projekteerimise käigus arvestades olemasolevaid täpsemaid piiranguid ja võimalusi. Soovitusena on näidatud bussipeatuse asukoha piirkond Väike-Ameerika tänava otsas Tehnika tänaval (vt Joonis 28).



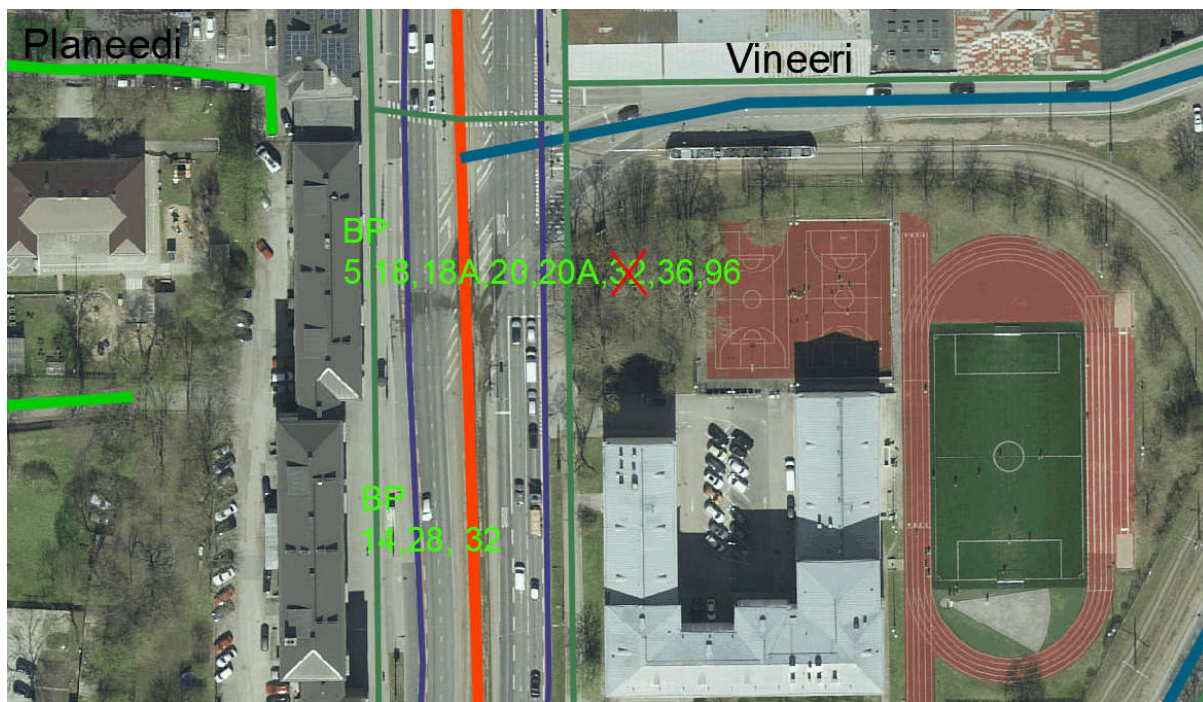
Joonis 28 Peatuse Lilleküla jaam uus asukoht

Uus Kitseküla peatus asuks Kitseküla raudtee peatuse läheduses sõidutee laiendil (vt Joonis 29).



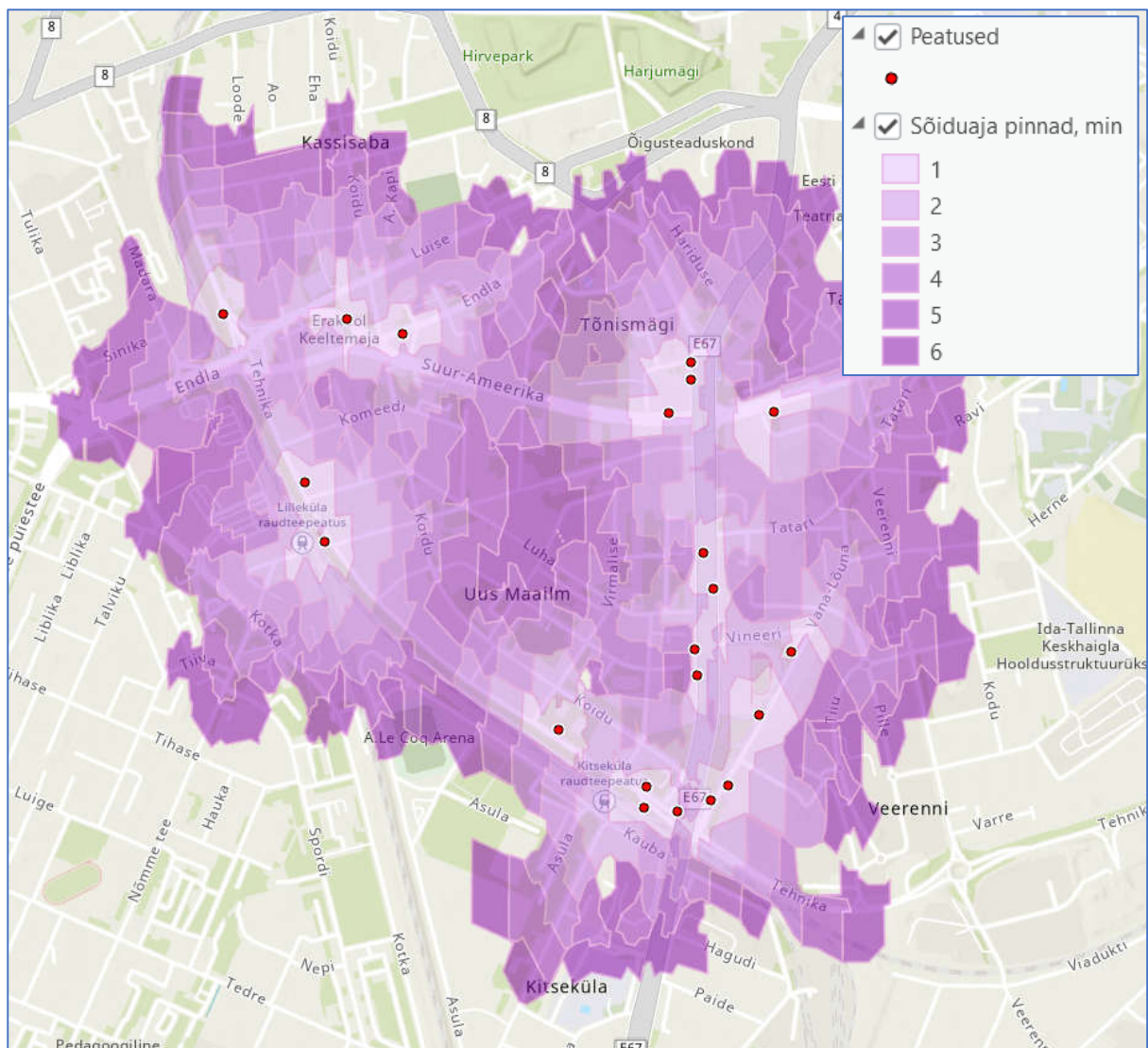
Joonis 29 Peatuse Kitseküla asukoht

Vineeri peatuse asukoha muutus oleks vaid mõnikümmend meetrit (vt Joonis 30).



Joonis 30 Peatuse Vineeri uus asukoht

Liini muutmise ega ei kaasne Uue Maailma elanikele olulist muutust ühistranspordi kättesaadavuses, sest piirkonna lähistel on piisavalt ühistranspordi peatusi ning käiguajad peatustesse ei muutu oluliselt (vt Joonis 31). Väiksel osal elanikest pikeneb teekond ühistranspordi peatusesse 1 minuti võrra so 6 minutini.

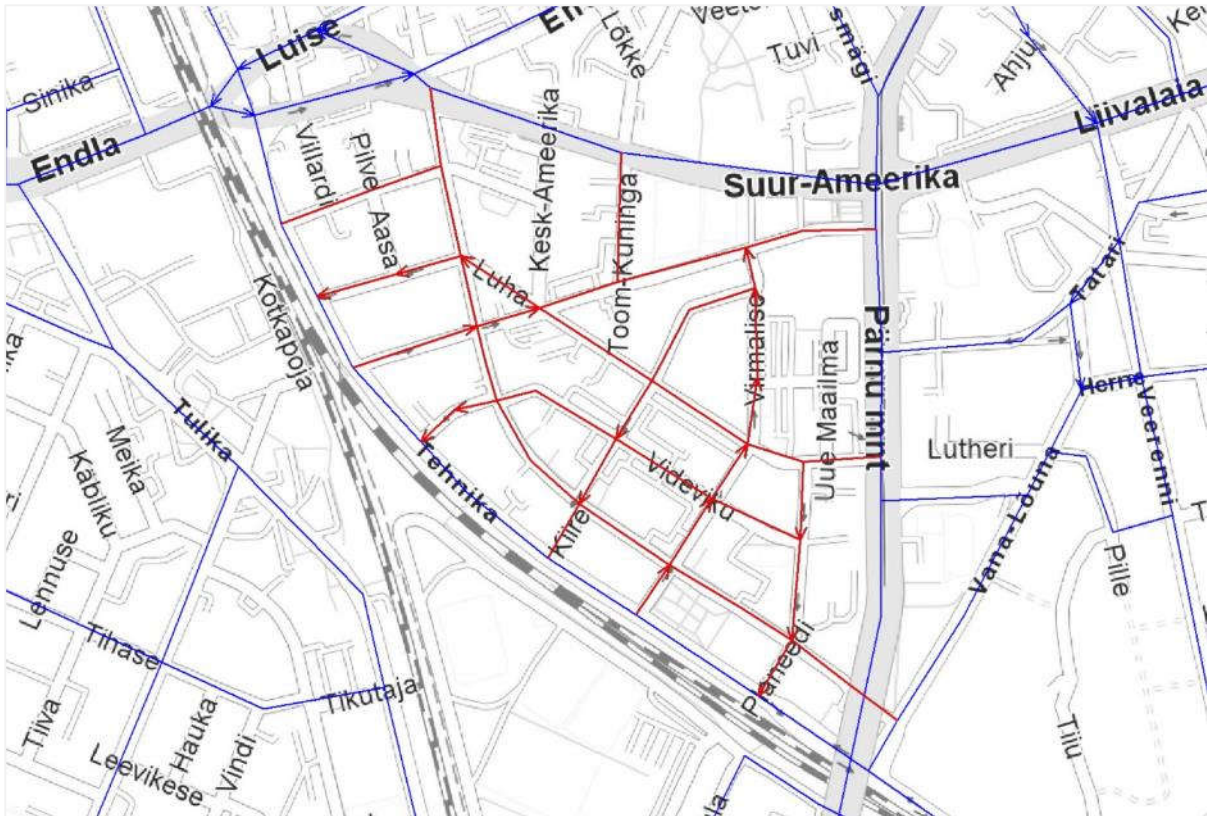


Joonis 31 Ühistranspordi jalgsikäigu pinnad uue liinivõrgu korral.

Peatuste uued asukohad on näidatud ka lisatud joonisel STR-03.

### Mootorsõidukid

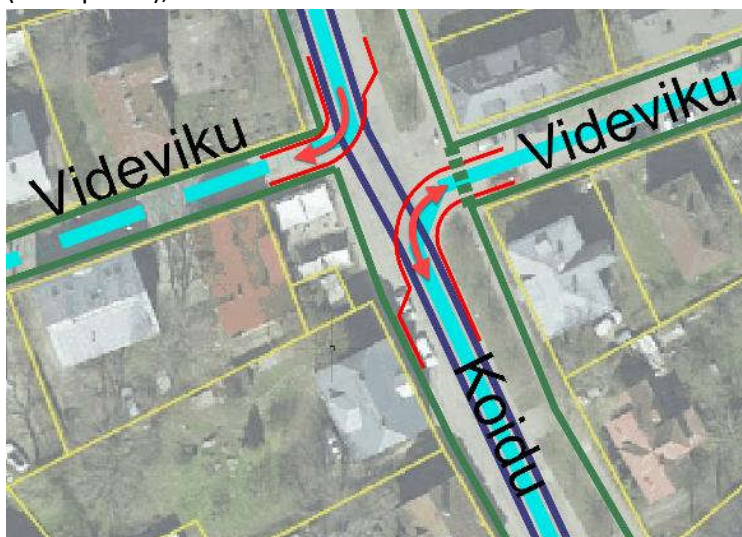
Stratum OÜ poolt väljatöötatud Tallinna strateegilise tasandi liikluse mudeliga saab hinnata Uue Maailma asumis tänavavõrgu muudatuste paneku variandi üldiseid parameetreid – summaarset läbisõitu, ajakulu ja keskmist ühenduskiirust. Kasutatud liikluse mudel on autoliiklust kajastav mudel hommikuse ja õhtuse tipptunni kohta.



Joonis 32 Uue Maailma ala Tallinna liikluse mudelis, olemasolev olukord

Võrdlus on tehtud olemasoleva tänavavõrgu ja lahendusvariantide V1 ja V1a baasil, mis sisaldavad järgmisi muudatusi (vt ka lisatud joonis STR-03):

- Variandis V1 on Koidu tänaval Videviku tn ristmikul diagonaalsulg, sõita saab Koidu tn -> Videviku tn suundadel (mõlemad on parempöörde) ning ühel Videviku -> Koidu tn suunal (vasakpööre);



Joonis 33 Videviku ja Koidu tänavate ristmiku diagonaalsulg

Variandis V1a diagonaalsulgu ei ole, kasutatud on arhitektuurikonkursi võidutöö lahendust (väljak sõidukite läbipääsuga).

- Koidu tänavale Saturni – Väike-Ameerika on ühesuunaline suunaga Vana-Lõuna tn poole;
- Väike-Ameerika tänaval on uus ühesuunaline lõik suunaga Pärnu mnt poole Toom-Kuninga tn 25 kinnistu juures;



- Virmalise tänava lõik Väike-Ameerika – Kristiina tn on kahesuunaline.

Tabel 5 Olemasoleva olukorra, variandi V1 ja V1a võrdlus

Uus Maailm sisetänavad	Summaarne läbisõit tänavatel	Summaarne ajakulu (sisaldab ooteaegasisid ristmikel)	Keskmine ühenduskiirus
	[auto-km]	[tundi]	[km/tunnis]
Hommikune tipptund, olemasolev (OLOL)	514,1	25,1	20,5
Õhtune tipptund, olemasolev (OLOL)	521,4	27,3	19,1
Hommikune tipptund, variant V1 Koidu läbilõikamine	435,3	21,3	20,4
Õhtune tipptund, variant V1 Koidu läbilõikamine	463,8	24,9	18,6
Muutus OLOL-V1, hommikune tipptund	-15,3%	-15,1%	-0,2%
Muutus OLOL-V1, õhtune tipptund	-11,0%	-8,8%	-2,5%
Hommikune tipptund, variant V1a Koidu väljak	518,1	26,0	19,9
Õhtune tipptund, variant V1a Koidu väljak	504,7	27	18,7
Muutus OLOL-V1a, hommikune tipptund	0,8%	3,5%	-2,6%
Muutus OLOL-V1a, õhtune tipptund	-3,2%	-1,1%	-2,1%

Variantide V1 ja V1a näitajate võrdlusel on näha, et Koidu tn diagonaalsulg (variant V1) vähendab Uue Maailma ala sisetänavate autoliiklust 9-15 %, hommikusel tippajal rohkem, õhtusel vähem. Koidu tn väljaku variandis (variant V1a) Uue Maailma siseliikluse suurenemine kuni 3,5 % hommikusel tippajal ning vähenemine 1-3 % õhtusel tippajal. Variandis V1a jääb Koidu tn otsesuunale väljakut läbima mõlemal tipptunnil ligikaudu 200-250 a/h liiklusvoog, mis ei ole transiitliiklus, vaid Uue Maailmaga seotud kohalik liiklus.

Uue Maailma sisetänavate ristmike teenindustasemed jäävad nii olemasolevas olukorras kui ka mõlemas lahendusvariandis (V1 ja V1a) vahemikku A-C, mis tähendab head teenindustaset (A ja B) ning rahuldavat (C).

Kokkuvõtvalt saab öelda, et jõulisemad meetmed nagu Koidu tn diagonaalsulg annavad suurema autoliiklust vähendava tulemuse, läbipääsu säilimisel Koidu tn – Virmalise tn väljakul on siseliikluse vähenemine väiksem.

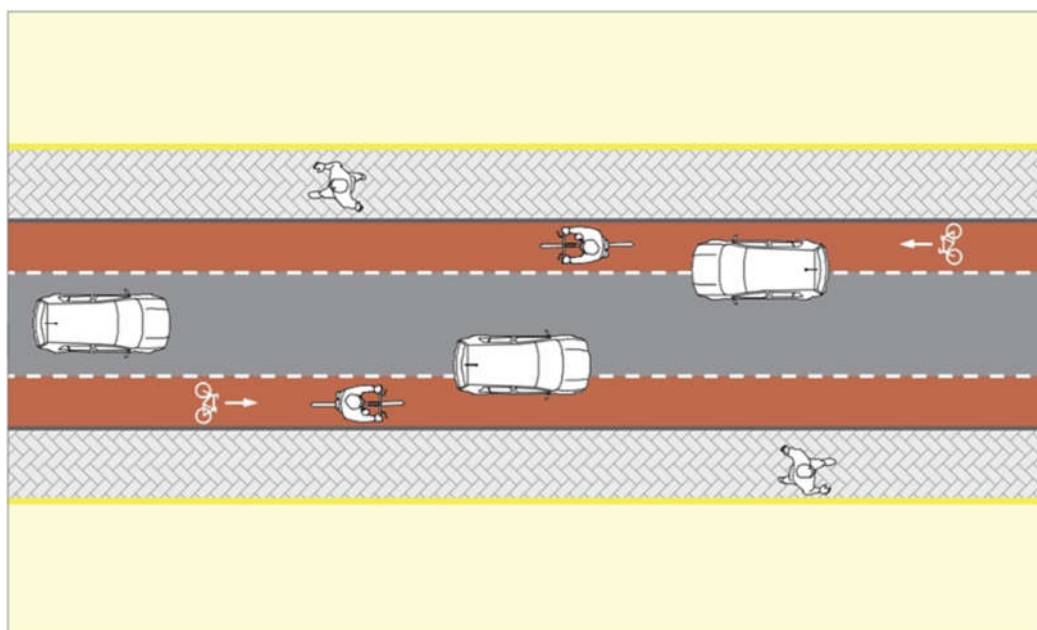
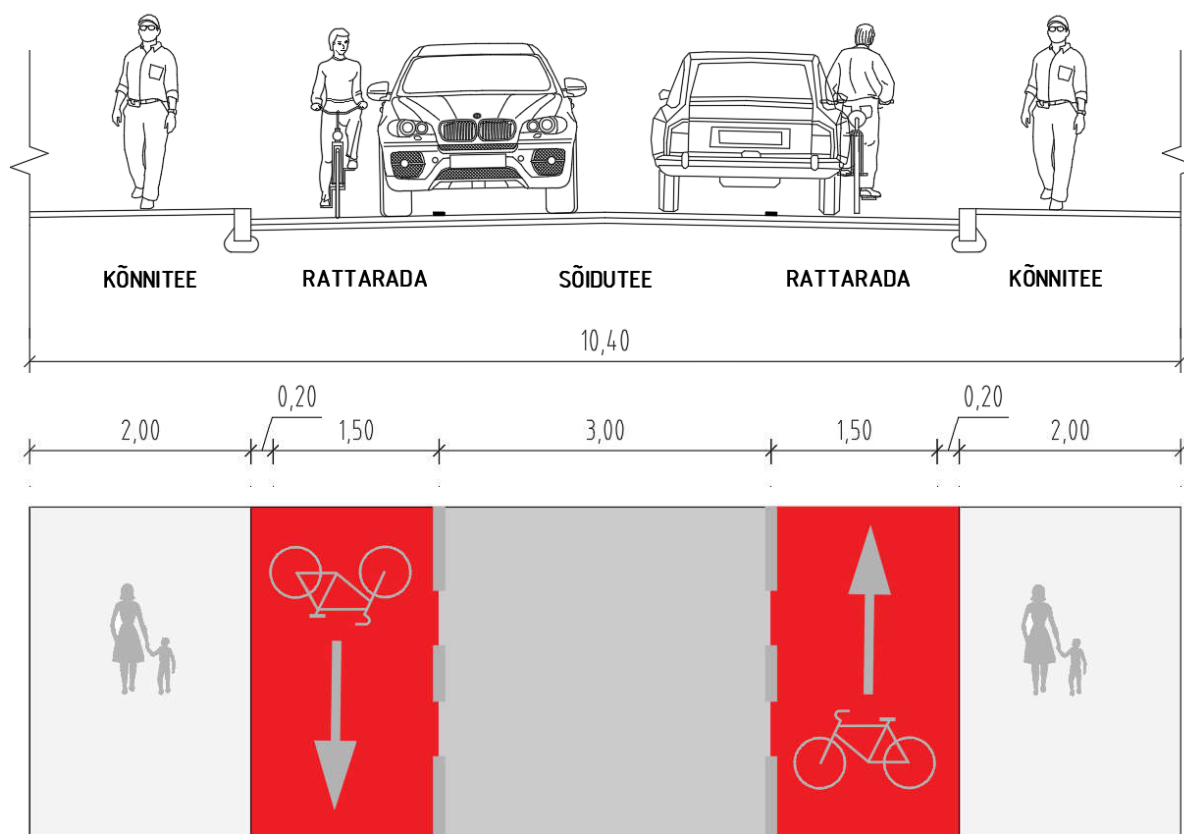
### 3.3 Sõidukite liiklemine asumis

#### Luha tänav

Jalgratta liikluse analüüsist selgus, et jalgratturid kasutavad rohkem ka Luha tänavat lõigus Pärnu mnt – Väike-Ameerika. Sellel tänavalõigul ei ole praeguse liikluskorralduse puhul võimalik jalgratta taristut rajada kuna tänav on selleks liiga kitsas. On selge, et tänava maa ei võimalda olemasolevas ruumis mahutada rattataristut, kahesuunalist liiklust, parkimisrada ja kõnniteid.

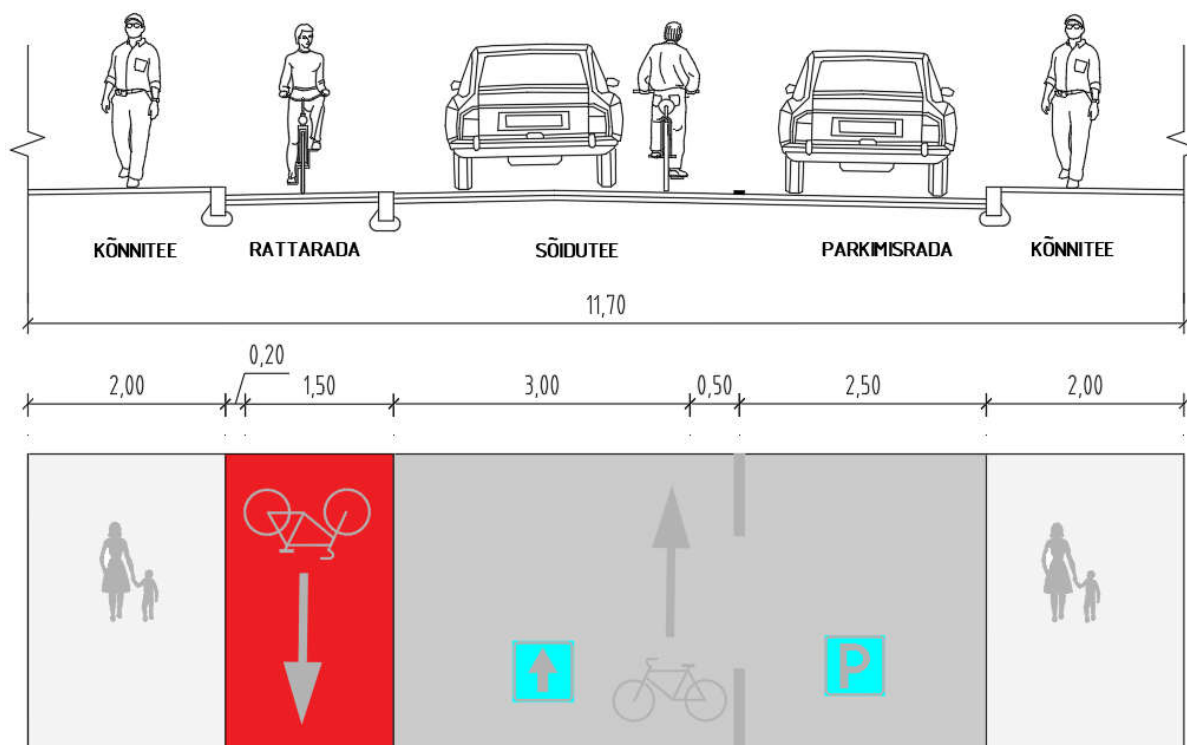
Eelistades kergliiklust tuleb esile kaks võimalikku varianti sõltuvalt sellest, millest loobuda, kas parkimisrajast või kahesuunalisest autoliiklusest.

Parkimisrajast loobumisel saaks rajada rattataristu ning olemasolev üldine liikluskorraldus jääks kehtima. Variandi puuduseks on see, et korterelamute juures ei ole alternatiive parkimiskohtadele (lõigus Kristiina – Väike-Ameerika), mis paneb parkimise surve alla kõrvalasuvad tänavad. Teiseks miinuseks selle variandi puhul on mootorsõidukite liikluse soodustamine, mis võib suurendada läbivliiklust Luha tänaval ning samuti sõidukiirusi ja sellega koos ka suurendada liiklusohu. Võimalikuks ristlõike lahenduseks võiks olla nn 2-1 lahendus (vt Joonis 34).



Joonis 34 Ristlõige 2-1 lahendus

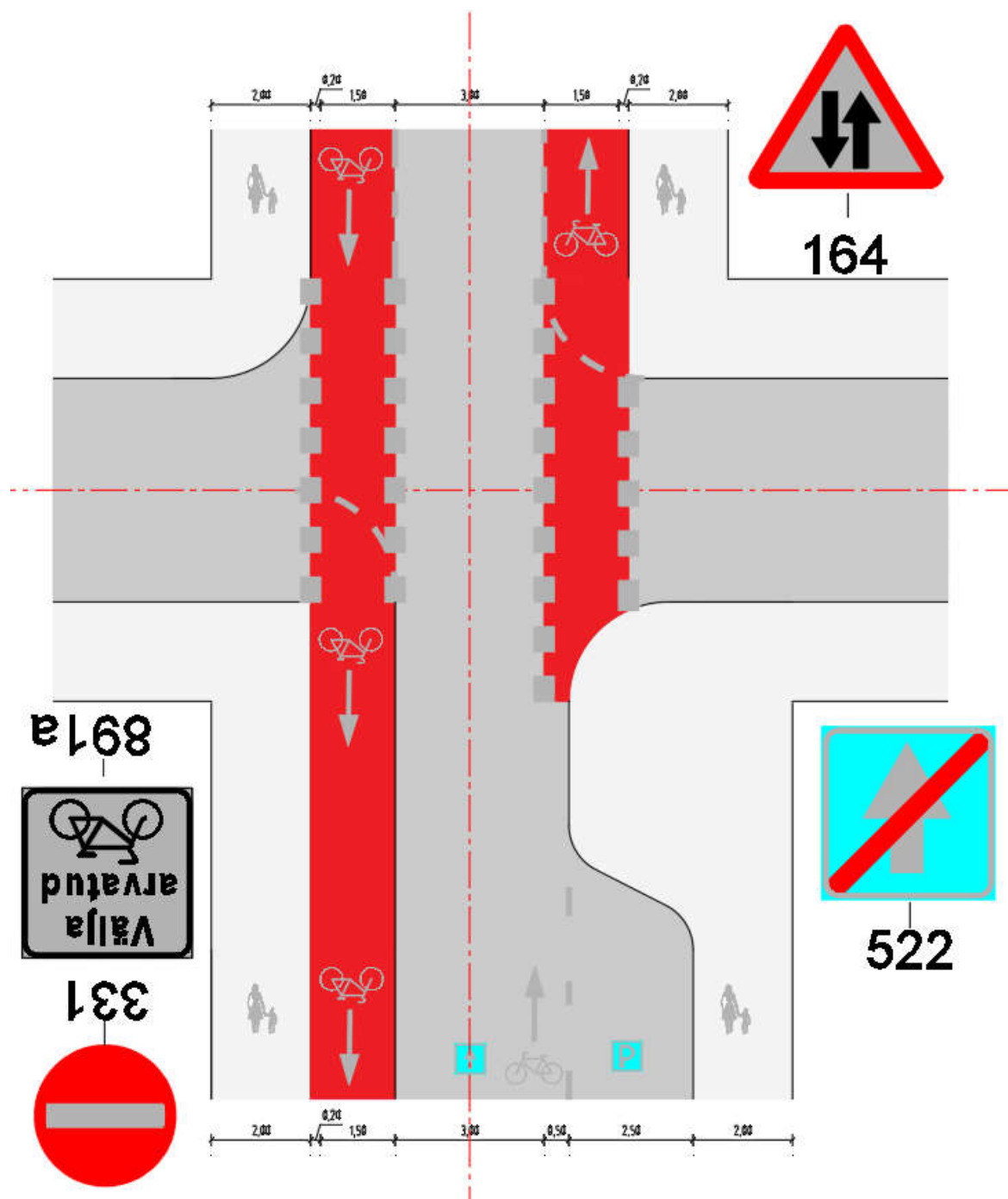
Teise variandina oleks võimalik loobuda kahe-suunalisest autode liikluses, mis tähendab, et sõidukitele jääks ühesuunalise raja ruum. Parkimine säiliks ning rajada saaks vastassuunalise jalgrattaraja, pärisuunaline jalgrattaliiklus kulgeks mootorsõidukitega ühes ruumis (vt Joonis 35). Selle variandi miinuseks on juurdepääsu marsruutide muutumine ning, rakendades kogu lõigul, tuleks juurdepääsude tagamiseks muuta ka kõrvalasuvate tänavate liikluskorraldust ühesuunalisest kahe-suunaliseks.



Joonis 35 Rattarajaga ühesuunalise tänava lahendus

Lahenduseks oleks Luha tänaval kasutada erinevates lõikudes erinevat lahendust: esimest varianti lõigul Pärnu mnt – Kristiina ja teist varianti lõigul Kristiina – Väike-Ameerika. Lõigul Virralise – Kristiina on parkimise vajadus tänaval väiksem, sest ruum on piisavalt majade hoovides ning parkimise kaotamine ei mõjutaks väga oluliselt kõrvaltänavaid. Lõigul Kristiina – Väike-Ameerika ühesuunaline liiklus Väike-Ameerika tänavast Kristiina tn suunas vähendaks Luha tänava läbivat liiklust Pärnu mnt suunast. Lõigul Pärnu mnt – Planeedi tn tuleks siiski ruumi nappuse tõttu 2-1 ristlõike jalgrattaraja ja sõiduraja laiust vähendada minimaalseks st kokku 5 m (1,25+2,5+1,25).

Põhimõtteline skemaatiline üleminek ristmikul ühelt ristlõikelt teisele on toodud joonisel Joonis 36.



Joonis 36 Põhimõtteline üleminek ristmikul ühelt ristlõikelt teisele

### 3.4 Sõidukite parkimine

Liiklusohutuse parandamiseks seoses parkimisega tuleks parkimise ruum tänava ääres lõpetada füüsilise tõstetud saarega enne ristmikku või ülekäigurada vähemalt 5 m (vt Joonis 37).

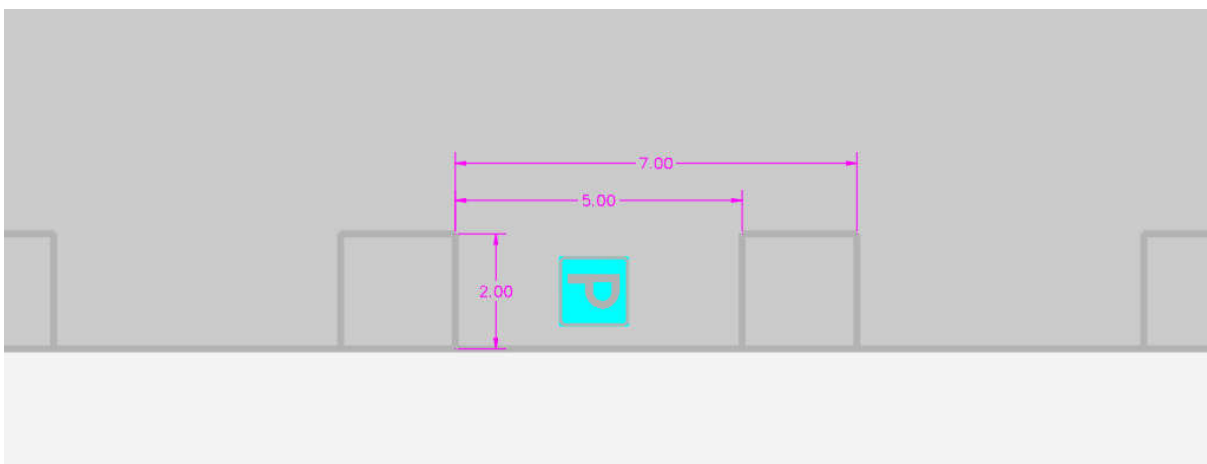


Joonis 37 Parkimist taksitav ja nähtavust tagav ristmiku kitsendus. (Allikas: <https://www.trafficchoices.co.uk/traffic-schemes>)

Likvideerida tuleks parkimiskohad, mis on tee või tänavaga nurga all, mitte piki tänavat ning kus ei ole piisavalt ohutut manööverdamise ruumi. Samuti tuleb likvideerida parkimiskohad, kus manööverdamise alas liiguvad kergliiklejad.

Parkimise mugavuse ja ohutuse parandamiseks tuleks tänaväärsed parkimiskohad kavandada pikkusega 6 m, mis tagab mugavama ja ohutuma parkimiskohale manööverdamise.

Ruumi kitsikuse korral, juhul kui parkimine on mõeldud vaid sõidautodele, on soovitatav tänaväärse parkimiskoha laiuseks kavandada 2 m. Sel juhul peaks parkimiskohtade sammuks olema 6,5 kuni 7 m, et tagada parkimiskohale manööverdamise mugavus. Samas tuleks märgistada parkimiskohtade vahele ala, mis tuleb hoida parkimisel vaba (vt Joonis 38).



Joonis 38 Parkimiskoha soovituslikud mõõtmed kitsastes oludes

Parkimiskohtade tähistamist lühiajaliseks parkimiseks võiks kaaluda kaupluste ja teiste äride juures, kuid nende arv võiks olla suhteliselt väike, et mitte rajada parkimiskohti, mis seisaksid tühjana äride kinni oleku ajal.

Parkimine seostub ka õuealadega, kus tohib parkida vaid selleks tähistatud kohas. Sellega seoses tuleks õuealad kujundada selliselt, et parkimiskohad oleksid konkreetsed ja ruumi piisavalt manööverdamiseks ning parkimiseks. Peatumine ja parkimine õueala muul osal keelata selgelt ja arusaadavalt.

### 3.5 Ligipääsetavuse tagamine

Eakate ja lastega perede ligipääsetavuse tagamiseks tuleks:

- Tagada kõnniteede ja kergliiklusteede katete tasasus;
- Hoonete ja kruntide juurdepääsudel tuleb tagada kõnniteede kulgemine samas tasapinnas eelistades kergliiklejat. See vähendab kõnniteede kaldeid ning lihtsustab ka vaegliikleja liikumist.
- Ülekäigurajad paigaldada ristmike nendele harudele, milleni kõnniteed kulgevad.
- Teeületustel takistuseks olevad äärekivid lasta alla, mis lihtsustab jalakäijate liikumist, eriti eakate, lastega perede ja erivajadustega liiklejate liikumist. Ülekäiguradade ülemineku sõiduteelt kergliiklusteele peab olema sujuv, ilma järskude ja teravate servadeta;
- Tagada kõnniteede piisav vaba laius.

Erivajadustega liiklejate juurdepääsetavuse tagamiseks tuleks rakendada määruse „Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele,“ (Ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri 29.05.2018 vastuvõetu määrus nr 28) nõudeid.

Erivajadustega liiklejate ligipääsetavuse parandamiseks tuleks lisaks eelnevale:

- Ülekäiguradadel kasutada ülekäiguraja algust ja lõppu tähistavat hoiatavat kombatavat, teekattest erinevat tooni, reljeefset teekattematerjal (näiteks nn mummukivi).

### 3.6 Liikumisruumi võimaldamine kõigile liiklejagruppidele

Mugava liikuvuse tagamiseks kõigile liiklejagruppidele tuleks Uue Maailma asumis, selle olemuse põhjal, lähtuda kergliiklejatest, seejärel tagada juurdepääs ja läbipääs mootorsõidukitele. Olulisele kohale tuleb seada liiklusohutus ning seda vähemkaitstud liikleja seisukohast.

Kergliiklejate liikuvuse võimaldamiseks ja mugavuse ning ohutuse tagamiseks tuleks:

- Tagada kõnniteede, kergliiklusteede piisav laius, takistuste puudumine ja katte tasasus.
- Rajada kõnniteed kohtadesse, kus need praegu puuduvad.
- Luua ohutud teeületusvõimalused ristmikele ja kohtadesse kus need on loogiliseks jätkuks kergliiklusteedele.
- Jalgratturitele rajada jalgrattateed ja rajad tänavatele, kus neid liigub rohkem.
- Rajada ühendused teiste rattataristu võrgu teedega. Ühendada Endla tänava jalgrattarada Suur-Ameerika tn jalgrattateega. Luua ühendus Tehnika tänava ja Pärnu mnt viadukti jalgrattaradade vahel.

Mootorsõidukite juurdepääsude võimaldamiseks ja ohutuse tagamiseks kõikidele liiklejagruppidele tuleks:

- Tänavavõrgu ja juurdepääsude loogilisuse tagamine, mis vähendab väärkasutust ning eksimusi.
- Tänavaristlõike ja liikluskorralduse selgus, mis soodustab mootorsõidukijuhtide reeglitest kinnipidamist liikluskäitumises.
- Tagada piisav nähtavus ristmikel.

### 3.7 Ühendused asumi piiril

Ratta ja jalgsi liikumise suurimateks takistusteks olevad Uue Maailma asumit ümbritsevad magistraatänavad ja raudtee piiravad liikumist Uue Maailma ja teiste naaber asumite vahel. Üldiselt on ühendused üle magistraalide piisavad arvestades teisel pool magistraale asuvate sihtpunktidega.

Rohealade puuduse vaates tuleks leida paremaid võimalusi ühendamiseks Uue Maailma piirkonda Tuvi pargiga, mis asub teisel pool Suur-Ameerika tänavat. Võimalused selleks ei ole küll head, sest see vajaks otsemat juurdepääsu ka Suur-Ameerika 3 kinnistu lähistelt ning teeületus võiks paremal juhul olla eritasandiline kui samatasandiline. Praegusel juhul on Tuvi park kättesaadav vaid marginaalsele osale Uue Maailma elanikest.

Teiseks kohaks, kus ühendus Uue Maailma asumist väljapoole võiks olla mugavam ja, kaardile vaadates, ka loogilisem on Tehnika tänava ja raudtee ületus olemasolevate ühenduste, so Kitseküla raudteeületuse ja Lilleküla tunneli (Väike-Ameerika tn otsas), vahel. Praegusel hetkel on raudtee alt olemas küll kitsas läbipääs, mis ei ole aga sobiva lahendusega jalakäijate- ja rattaliikluse jaoks. Loogilise jätkuna võiks kavandata läbipääs asuda Kiire tn ja Virmalise tn vahelises lõigus, mis asuks teiste läbipääsude vahel ning visuaalselt võiks olla mugavam asukoht Uue Maailma elanikele. Samas ei ole teisel pool raudteed igapäevaste liikumiste sihtkohta ning antud läbipääs teenindaks peamiselt Uue Maailma elanikke, sest kaugemalt tulijatele ei pruugi läbi Uue Maailma asumi liikumine olla kõige intuiitsem marsruut.

Antud läbipääsu paremaks toimimiseks tuleks kindlasti rajada ka teine läbipääs teise, Kotka tänava äärsel, raudteetammi alt. Sellisel juhul tekiks mugavam ühendus Lilleküla asumiga, kuhu hetkel viib raudteede vaheliselt alalt samuti jalakäijate ja ratturite liikluseks mitte piisav läbipääs (Kotka nt 3a kõrval). Selle läbipääsu asukoht võiks olla Tikutaja ja Koovitaja tn vahelisel alal, et liiklejal oleks marsruut loogilisem ja viiks ka tõmbepunktide juurde, milleks on Kotka tn ääres asuv kauplus ja tervise asutus. Samas rohkem olulisi igapäevase liikumise tõmbepunkte jällegi lähiümbruses ei ole.

Vaadates olemasolevate liikumiste mahtu Strava keskkonnas raudtee läbipääsudel, siis jääb silma, et Tehnika tänava äärsel kitsa läbipääsu kasutus on võrreldes Kitseküla ja Lilleküla läbipääsudega ligikaudu kümnendik. See näitab, et Uue Maailma asumist on kasutusnõudlus olemas, kuigi raske on hinnata selle mahtu adekvaatselt kuna läbipääsu kvaliteet on väga halb.

Soovituslikult võiks öelda, et Uue Maailma jalakäijate ja jalgratturite ühenduse parendamiseks Lilleküla asumi suunal tuleks renoveerida mõlemad olemasolevad läbipääsud raudteeharude all või rajada uued paremasse asukohta. Eelnevalt tuleks täpsemalt analüüsida liikluse nõudlust, et määrata tunnelite võimalik kasutatavus.

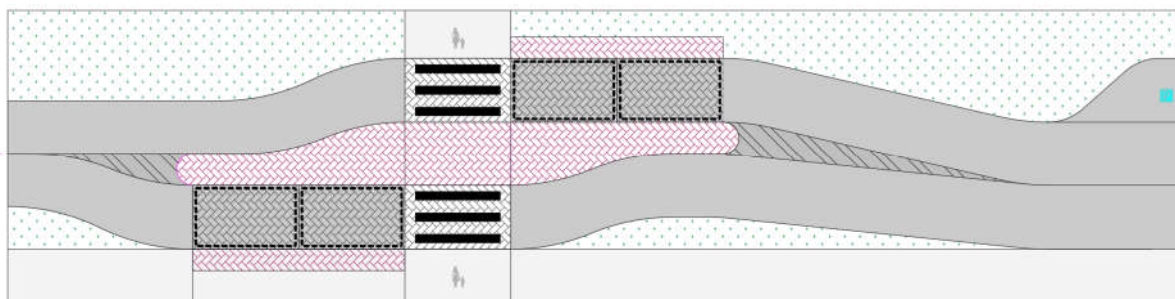
### 3.8 Ettepanekud ohutumaks liikluseks koolide ümber

Koolide ümbruse liikluse ohutumaks muutmisel on oluline vähendada mootorsõidukite arvu kooli juures. Selleks tuleb õpilastele luua mugavad ja turvalised võimalused kooli jõuda ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga. Jalgrattaga tulijatele ohutuma keskkonna ja mugavamate võimaluste loomine kooli territooriumile pääsuks ning seal ratta parkimiseks tuleb kõrvaldada jalgrattaliikluse takistused. Selleks tuleb lasta alla kooli viivate jalgratta-, kergliiklusteede ja kõnniteede äärekivid, luua võimalused teel olevatest treppidest mugavalt üles saada, luua mugavad võimalused rataste parklale juurdepääsuks.

Tallinna Humanitaargümnaasiumi ees kooli alguse ajal toimuva sõidukite ja õpilaste lõikuva liikumise ohutuse parendamiseks tuleks kooli esine Koidu tänava lõik ümber korraldada. Ohutust parandab

oluliselt Koidu tänava tänavaruumi arhitektuurivõistluse võidutöö „Kohalik“ välja pakutud lahendus, mis laiendab kooli esise tänava väljakuks ning seob kooli ja pargi üheks avalikuks ruumiks.

Oluline kooli esise lahenduse osas on, et ei oleks eraldi parkimiskohti ülekäiguraja vahetus läheduses ning teeületus oleks üheselt mõistetav ning ohutu. Parkivad sõidukid takistavad nähtavust ülekäigurajale ja samas soovitakse just kooli ees oma laps autost välja lasta. Tulemuseks on suhteliselt kaootiline liiklus, kus põimuvad teed ületavad jalakäijad, mööda sõitvad mootorsõidukid ja lapsed maha panevad peatuvad sõidukid. Alternatiivse lahendusena Koidu tänava võidutöö lahenduse kõrvale näeme, et kooli esine ülekäigurada oleks lahendatud kombineerituna laste maha panemise alaga. Selline lahendus tagaks ohutuma tee ületuse ning ka vajaduse ning ohutuse laste maha panemiseks kooli lähedal. Skemaatiline lahendus on toodud joonisel Joonis 39. Lahenduse idee on luua Koidu tänavale sõidurajale laste maha panemise peatuskohad ülekäiguraja ette, samas eraldades sõidusuunad nii, et sõidukist väljumine oleks ohutu. Vastavad maha panemise kohad tuleks tähistada visuaalselt ning esialgu ka varustada selgitavate märkidega peatuskohtade funktsioonist. Muul, kooli toomise tippaja välisel ajal toimiks lahendus rahustatud lahendusega ülekäigurajana.



Joonis 39 Tallinna Humanitaargümnaasiumi esise ülekäiguraja põhimõtteline lahendus skeem

Tallinna Ühisgümnaasiumi osas oleks otstarbekas muuta ohutumaks juba praegu olemasolevad lahendused: ülekäigurada Vana-Lõuna tänaval Pagaripoiste ees ja ohutu jalakäijate juurdepääs kooli suunas parkimiskohtade juurest Vineeri tänava ääres. Lähitulevikus on juba kavas rajada ülekäigurada üle Koidu tänava piki Vana-Lõuna tänavat vahetult nende tänavate ristmikul Uue Maailma poolisel harul.

Vana-Lõuna tänaval Pagaripoiste ees olev ülekäigurada, mida tõenäoliselt hakatakse rohkem kasutama kui nn Baltika kvartali arendused valmis saavad, tuleks ohutumaks ehitada füüsiliste saarte rajamisega minimeerides teeületuse pikkust.

Vineeri tänava ääres asuvate parkimiskohtade juurest tuleks kavandada ohutu ja mugav jalakäijate juurdepääs kooli suunas üle trammitee nii, et jalakäijad ei peaks kasutama sõiduteed kooli ja ristmiku suunas liikumiseks.

### 3.9 Jalgrattaliikluse soodustamine

Jalgratate parkimisvõimalusi sh turvalisi elektroonilisi parkimisvõimalusi tuleks juurde luua, et soodustada jalgratate kasutamist. Parkimiskohtade vajadus on kindlasti äride, korterelamute, koolide jmt juures.

Jalgrattaristu on ette nähtud vaid tänavatele, kus on ratturite potentsiaal kõige suurem. Need tänavad on: juba pragu suhteliselt palju kasutatud Väike-Ameerika tänav ja Koidu tänav. Lisaks on rattataristu mõeldud ka Luha tänavale, mis ühendab Pärnu maantee ületuskohti Uue Maailma asumiga ning võimaldab otsemat teed piirkonna läbimiseks näiteks Kristiine keskuse suunas.



### 3.10 Ettepanek tänavate ristlõigete muutmiseks

Ristlõigete määramisel on lähtunud juurdepääsude ristlõigetest vastavalt standardist EVS 843-2016 Linnatänavad, et tagada kõikide liiklejate liikumisvõimalused ning kujundada Uue Maailma asumit tänavad rohkem funktsioonipõhisena kergliiklejate kesksedeks. Asumi sisetänavad on jaotatud kvartalisesteks tänavateks ja kõrvaltänavateks vastavalt nende funktsioonile ja liiklejate kasutusele. Kuna Uue Maailma asumis asuvad mitmed ärid, mis toovad kliente asumisse ka väljastpoolt asumit, siis ei ole laialt kasutatud segaliiklust nagu see esineb õuealadel. Üldiselt on kõnniteed mõeldud eraldatuna sõiduteest. Jalgrattur on kavandatud üldiselt liiklema sõiduteel välja arvatud need tänavad, kus jalgratturite liiklussagedus ja nõudlus on suurem ning kus on ka suurem mootorsõidukite liiklus nagu Koidu tn, Väike-Ameerika ja Luha tn.

Tänavate ristlõike elementide laiused on arvestatud selliselt, et sõidutee laius ja parkimisraja laius on antud maksimaalse väärtusena ning jalgratta- ja jalgteede, jalgrattateede ja kõnniteede laiused minimaalse väärtusena. See tähendab, et võimalusel võivad viimased olla laiemad või seda ruumi saab kasutada näiteks rohealadeks. Tänavate detailsemal kavandamisel tuleb ristlõikel täpsed laiused projekteerida keskkonnale vastavalt.

Ristlõike põhielementide väärtused:

Kahesuunalise sõidutee laius: kvartalisene tänav 4,5 m ja kõrvaltänav 5 m;

Ühesuunalise sõidutee laius: 3 m;

Kõnnitee laius: 2 m (kitsastes oludes 1,5 m);

Jalgratta- ja jalgteede laius: 3 m;

Rattatee laius: 2,5 m;

Rattaraja laius: 1,5 m;

Sõidukite parkimisraja laius: 2,5 m;

Ohutusriba laius parkimisraja ja rattateede vahel: 0,75 m;

Ohutusriba laius parkimisraja ja sõiduraja vahel ühesuunalisel tänaval: 0,5 m.

Piirkiirused kõrvaltänavatel on 30 km/h ja kvartalisestel tänavatel 20 km/h vastavalt standardile EVS 843-2016 Linnatänavad.

Asumi piiril asuvad Vineeri ja Vana-Lõuna tänav on liigitatud kui kohalikud jaotustänavad, sest selline liigitus vastab kõige paremini nende tänavate kasutusele ning olemasolevale ristlõikele. Siiski on nad erinevad jalgratta kasutuse poolest, kus Vana-Lõuna potentsiaal on Vineeri tänavast omast, Transpordiameti kergliikluse seire mudeli põhjal, üle 4 korra suurem. Seetõttu on ettepanek näha ette Vana-Lõuna tänavale jalgratta tee ning üks parkimise rada kahe asemel. Kuna mõlemat teed kasutab ka ühistransport, siis on oluline säilitada sõidutee piisav laius.

Olemasolevad õuealade tänavad jäävad sama liigitusega. Koos lisanduvate õuealadega tuleks need võimalikult palju kujundada õuealadena. See tähendab, et tegemist on segaliiklusega, piirkiirus on 20 km/h, parkimine vaid selleks tähistatud kohtades jms.

Soovitatud ristlõigete tabel on toodud lisa 1. Lisan toodud tabelis kasutatavad lühendid:

KvST – kvartalisene tänav;

- KT – kõrvaltänav;  
 KJT – kohalik jaotustänav;  
 JRJT – jalgratta- ja jalgtee.

Tänavate ohutuse tagamiseks on elamu piirkondades tõhusaks vahendiks rahustamisvõtete kasutamine. Uue Maailma asumis oleksid tõhusaimad rahustamisvõtted tõstetud ristmike ja teeületuskohtades kasutamine. Samuti suurendaks ohutust ristmike kujundamine kitsamaks.

Tänavate kitsamates lõikudes, kus tüüpristlõge ei mahu olemasolevasse ruumi ära võib vähendada ristlõike parameetreid eelistades säilitada jalakäijatele ja jalgratturitele mõeldud laiusi.



Joonis 40 Näide kitsaks viidud tõstetud ristmikust

### 3.11 Liiklusõnnetuste vähendamine

Liiklusõnnetuste vähendamiseks tuleb liikluskeskkond viia liiklejale arusaadavaks ning kujundada see selliselt, et liikleja ei eksiks reeglite vastu ning ta teab, mida temalt oodatakse. Tuleks tagada vajalikud nähtavused, piirkiirusest kinnipidamine ja piisav ruum eri liiki liiklejatele.

Meetmed, mida saaks rakendada ohutuse parandamiseks:

- Ülekäiguradadel tuleks kergliikleja teeületus viia minimaalseks (st sõidutee võimalikult kitsaks), tagada nähtavused, kasutada tõstetud ülekäigurada ning sujuvaid üleminekuid kõnniteelt sõiduteele.
- Ristmikel tuleks ristmiku ala viia minimaalseks, mis parandab nähtavust, vähendab kiirust ning teeb ristmiku ületamise lühemaks ja ohutumaks nii kergliiklejatele kui ka sõidukijuhtidele. Parkimine tuleks viia ristmikest eemale tõstetud saarte abil (vt Joonis 37 ja Joonis 40).
- Hoovides ja parklates tuleks tagada piisav parkimise ning manööverdamise ruum.

- Tänavatel, mis on sirged ja kus ületatakse tihti kiirust tuleks kasutada erinevaid liikluse rahustamise võtteid. Nendeks on näiteks tõstetud ristmikud ja ülekäigurajad, kitsam tänava ristlõige, kivisillutisega ebatasasem teekate jms.
- Suur-Ameerika – Toom-Kuninga tänava ristmikul oleks üheks võimaluseks ristmik lahendada täis fooriga, mis reguleeriks ka väljasõitu Toom-Kuninga tänavalt. See lihtsustaks Toom-Kuninga tänavalt Tehnika tänavale pööramise ja kõrvaldaks praegu valitseva ebakindluse ja riskivalt ohtlikud manöövrid. Lahendust tuleks eelnevalt põhjalikumalt analüüsida tehtavate muudatuste valguses, mis vähendavad läbivat liiklust Uue Maailma asumist ja ka liikluse ümberjagunemist.

### 3.12 Liikuvusruumi hooldusega seonduv temaatika

Uue Maailma asumi tänavate hoolduse tagamisel tuleks rakendada samu meetmeid, mis mujal asumiteski, kuna probleemid on sarnased.

Ohutuse ja liikuvuse tagamiseks tuleks teehooldust viia läbi regulaarselt ning järjepidevalt. Tõhusaks hoolduseks tuleb hooldusel kasutada tänava laiusele ja hoolduse iseloomule vastavaid masinaid. Sobivate masinate kasutamine vähendab otseseid hoolduskulusid ja tee elementide kahjustamist.

Talihooldusel on oluline sõidutee, aga olulisem veel kõnniteede puhastus jääst ja lumest ning rattateede hooldus. Lume koristusel Uue Maailma kitsaste tänavate tõttu tuleks koristatud lumi asumist ära vedada ladustamiskohta. Alternatiivina võiks kaaluda igale tänavale lume ladustamise koht. Näiteks hooajaline parkimiskoht, mis soovitatavalt ei asuks ristmike või juurdepääsude lähedal, sest seal võivad lumevallid varjata jalakäijaid ja ristuvatel teel liiklejaid.

Oluline on ka sademevee äravoolu tagamine, et ei tekiks suuri lompe, seda nii sõiduteel kui ka kõnni- ja kergliiklusteel ning ülekäigukohtades.

Koostas:

Stratum OÜ

Tarmo Sulger

Harri Rõuk

Reigo Ude

Lisatud joonised:

Joonis STR-01 Olemasolev liikluskorraldus. Sihtpunktid.

Joonis STR-02 Olemasolev olukord. Tänavate liigid. Ühissõidukite peatused ja üldkasutatavad parklad.

Joonis STR-03 Ettepanekud – tänavate liigitus. Tänavate liigid, ühissõidukite peatused ja liikluskorraldus.

## Lisa 1. Tänavate ristlõike elementide mõõdud

Tänav	Tänavaliik	Sõidutee	Kõnnitee/JRJT	Rattatee/-rada	Parkimisrada	Ohutusriba JR	Sõiduraja ohutusriba	Kahe-suunalise tee laius	Ühesuunalise tee laius	Märkus
Aasa	KvST	4,5	2					8,5		
Kesk-Ameerika	KvST	4,5	2					8,5		
Kesk-Luha	Õueala									Kujundada õuealana.
Kiire	KT	5	2					9		
Koidu	KT									Vastavalt arhitektuurikonkursi tööle „Kohalik“
Komeedi	KT	5	2					9		
Kristiina	KT	5	2					9		
Kristiina (Luha - Koidu)	KT	3	2		2,5		0,5		10	Ühesuunaline.
Luha	KT	3	2	1,5			1	11		Kitsaimas kohas vähendatud kõnnitee laiuslega (1,5 m) ja kitsama sõiduteega.
Luha (Virmalise - Koidu)	KT	3	2	1,5 (ühel pool)	2,5	0,5	0,2		11,9	Ühesuunaline. Vastassuunaline rattarada eraldatud pärisuunas ühiselt sõiduteel.
Lökke	KT	5	2					9		
Pilve	KvST	4,5	2					8,5		
Planeedi	KT	3	2		2,5				9,5	Ühesuunaline.
Saturni	KT	3	2		2,5				9,5	Ühesuunaline.
Toom-Kuninga	KT	5	2		2,5			11,5		
Toom-Kuninga (Suur-Ameerika – Lökke)	KvST	4,5	1,5					7,5		Kitsaimas kohas vähendatud kõnnitee laiuslega (1,5 m).
Uue Maailma	Õueala									Kujundada õuealana.
Vana-Lõuna	KJT	6	2	2,5	2,5	0,75	0,5	14,75		Kõnnitee ühel pool
Videviku	KvST	4,5	2		2,5			11		
Videviku (Koidu - Tehnika)	KvST	3	2		2,5				9,5	Ühesuunaline.
Villardi	KvST	4,5	2					8,5		
Vineeri	KJT	6	2				0,5	9		Kõnnitee ühel pool teed.
Virmalise (Väike-Ameerika – Kristiina)	KT	5	2				0,5	9,5		
Virmalise (Kristiina – Luha)	KT	3	2		2,5				9,5	Ühesuunaline.
Virmalise (Luha – Koidu)	KT	3	2		2,5		0,5		10	Ühesuunaline.
Virmalise (Koidu – Tehnika)	KT	3	2		2,5		0,5		8	Ühesuunaline. Kõnnitee ühel pool teed.
Väike-Ameerika	KT	5	2	2,5		0,5		12		
Väike-Ameerika (Tehnika – Luha ja Toom-Kuninga – Väike-Ameerika 9)	KT	3	2	2,5		0,5			10	Ühesuunaline.