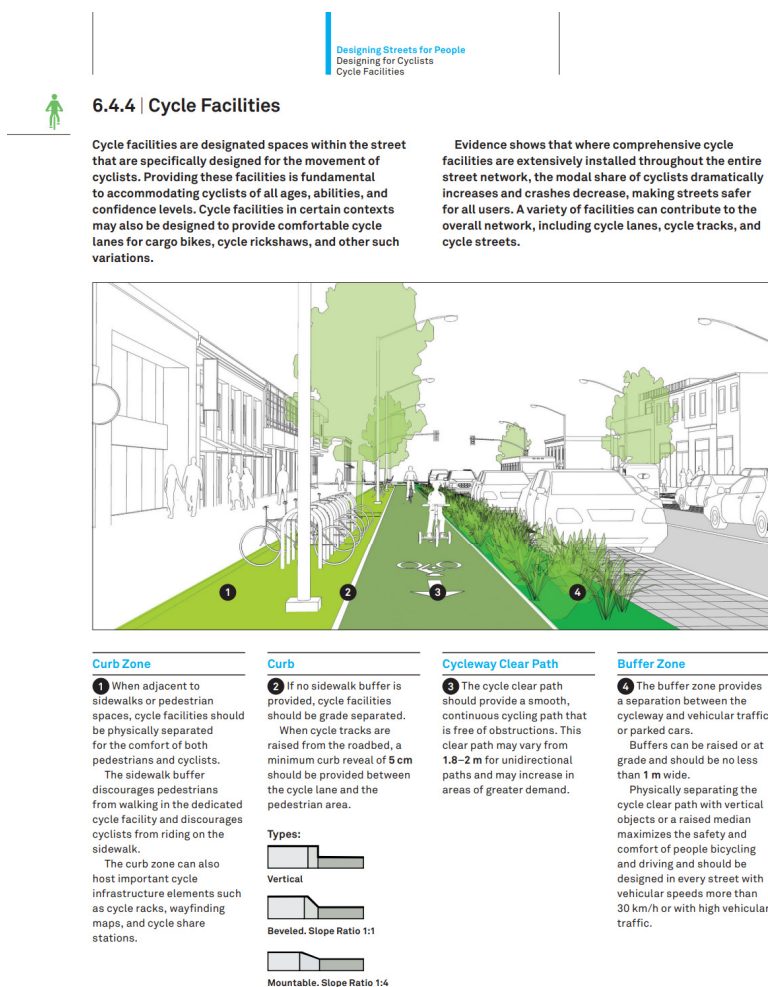
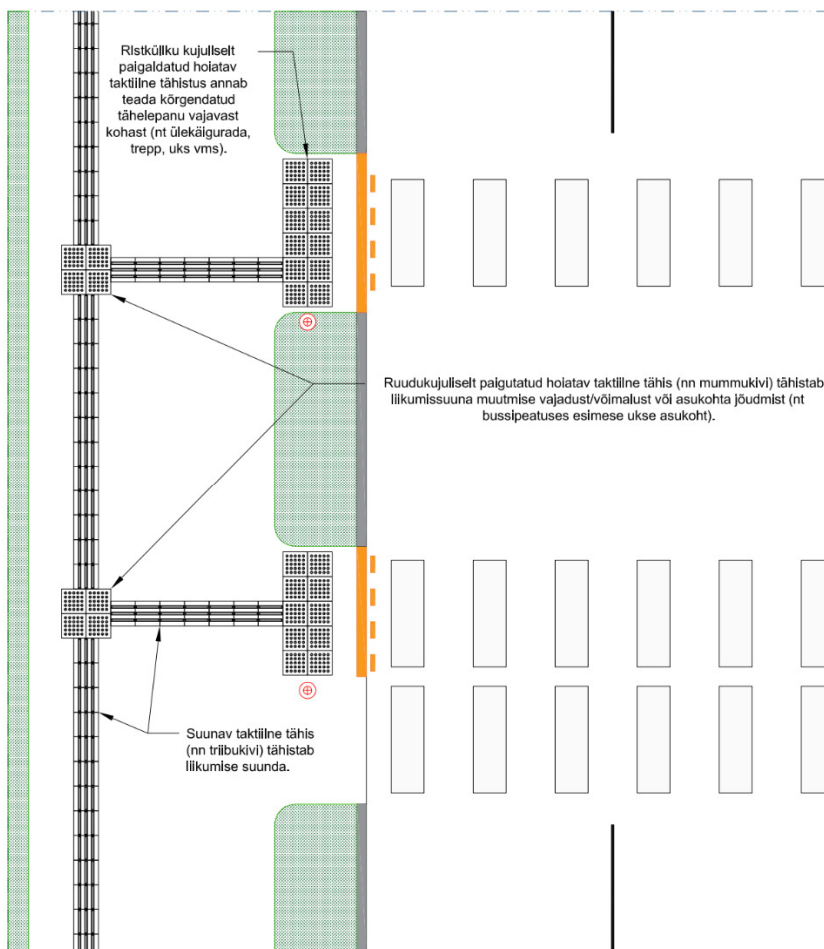


1. Arvestada Tallinna arengustrateegia 2035 eesmärkidega sh sõbraliku linnaruumi peatükis toodud põhimõtetega: <https://strateegia.tallinn.ee/sobralik-linnaruum/lisa-1-5/>
2. Arvestada Tallinna Rattastrateegiaga 2018-2028. <https://www.tallinn.ee/est/ehitus/Tallinna-Rattastrateegia-2018-2028>.
3. Arvestada Haabersti ja Kristiine LO üldplaneeringute tingimustega (<https://www.tallinn.ee/et/ruumilooma/tallinna-ruumilooma-kompetentsikeskus>).
4. Kogu tänava lahenduse (mitte ainult haljastus) projekteerimisse kaasata maastikuarhitekt, kellel peaks olema projekteerimise protsessis juhtroll kvaliteetse ruumilise terviku tagamisel.
5. Projektkiiruseks kavandada 30-40 km/h. Tänav tüüp piirkondlik tee. Sellest sõltuvalt valida sõiduradade laiused ja pöörderaadiused st ristlõikes sõidutee mitte rohkem kui 6.5 m kokku.
6. Kavandada tänavale ühesuunalised jalgrattateed, mis on külgnevast jalgteest eraldatud nii kõrguslikult kui ka katendiga (ning osaliselt ka haljasribaga). Jalgrattatee kavandada 1,5-1,75 m laiune (kitsastes kohtades erandjuhul (parkimiskohtade kõrval min 1.25 m). See võimaldab mugavamalt aeglasemast ratturist möödumist ning rattatee talvist ja suvist eraldi hooldamist. Omavahel vahetult külgnevad jalgrattatee ja jalgteet tuleb eraldada kõrguslikult (3 - 5 cm) kaldpinnaga (1:4) äärekiviga:



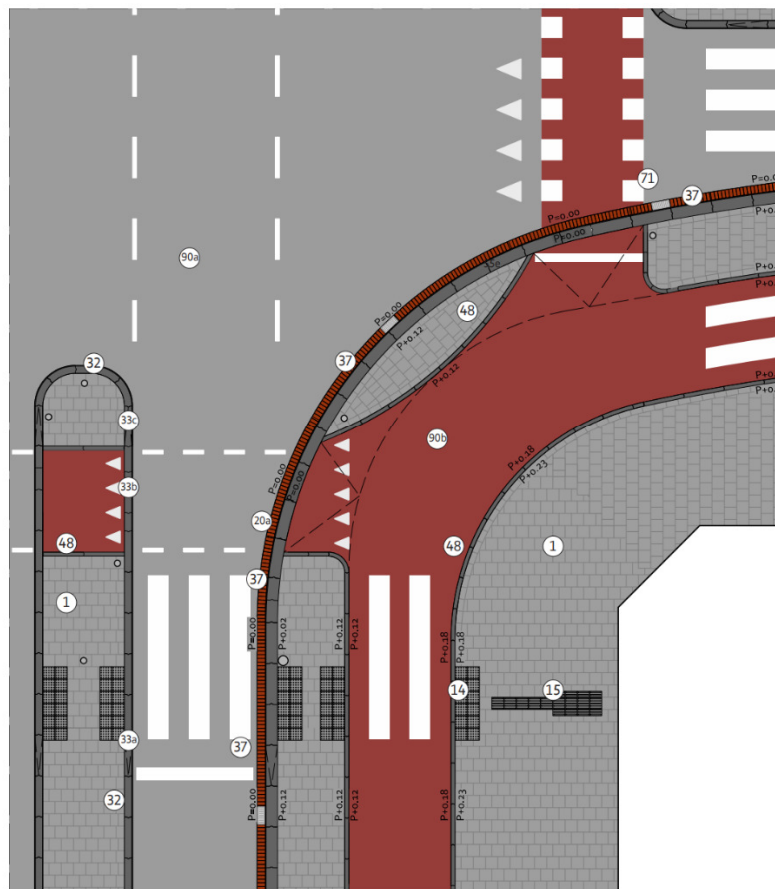
Kõrguslik eraldamine aitab paremini tajuda ja lugeda rattatee ja jalgteed omavahelist piiri. Jalgrattatee kavandada läbivalt punast pigmenti sisaldava asfaltkattega. Bussipeatuse ulatuses kavandada jalgrattatee peatuse ooteala ja jalgteega samale tasandile.

7. Jalgteed kavandada sillutatuna ning 1,75 – 2.0 m laiused (nn puhas liikumisruum kus pole takistusi). Kitsastes kohtades erandjuhul 1,5 m. Eristada jalgteedel erineva mõõtme ja siledusega sillutiskiviga nn puhas liikumisruum (sile suuremamõõtmeline sillutuskivi või -plaat) ning vahetsoonid, kus esineb erinevat liiki takistusi (postid, trepid jms) Sel juhul kasutada väiksemamõõtmelist taktiliselt eristatavat kivi (näiteks täringukivi, munakivi vms).
8. Kavandada pimedate taktilised tähised. Lähtuda Pimedate liidu juhistest (vt ka <https://pimedateliit.ee/joonised/>) jm maade vastavatest juhistest (näiteks Amsterdamis tänavate juhistest <https://drive.google.com/file/d/17VpCESmh58wzaIOLuEJgFTNHxXABPWjB/view?usp=sharing>)
Hoiatavad tähised (nn mummukivid) paigutada ülekäigurajale sõidutee ja rattatee äärde. Paigutada paralleelselt sõiduteega, suure pöörderaadiuse puhul paigutada paralleelselt äärekiviga (sel juhul lisada juurde suunav tähis, mis tagab õiges suunas tänava ületuse). Suunavat tähist pole vaja lisada eraldusribale, ohutussaarele või ootealale (va juhul kui suund vahepeal muutub). Suunav tähis peab olema ka jalgteel (selle laiuses), kus see suunab ülekäigurajale (üle rattatee ja sõidutee). Vajadusel kasutada liikumissuuna muutmise vajadust tähistavaid hoiatavaid tähiseid.



8.3.1

Kruising 50 x 50: met doorlopende band,
blokmartering binnen fietspad



Bovenaanzicht
1:100

- On oluline, et ka ristmikel on jalakäijate ja jalgratturite ruum terviklikult lahendatud ja omavahel eraldatud. Ristmikel soovitate lähtuda näiteks antud juhendis toodud lahendustest:

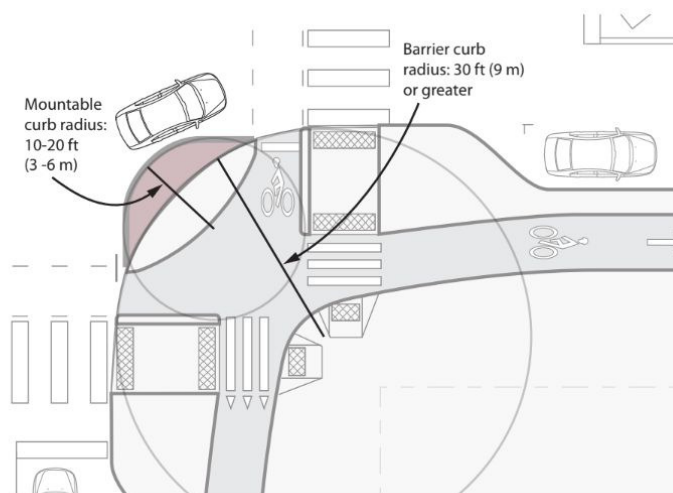
https://drive.google.com/file/d/1gykhPiy93CjwStNU5T4_sq9FsjinA4_Q/view?usp=sharing.

Rattateede ja jalgteede ristumised sõiduteega soovitate lahendada antud juhendi põhjal.

Exhibit 23

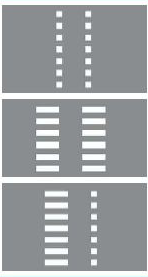
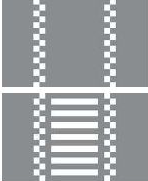
Designing for large vehicle turns and slow passenger car turning speeds

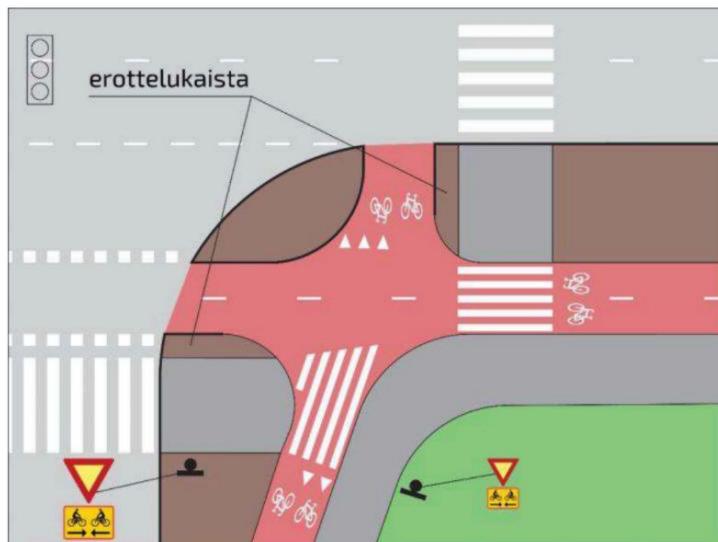
By using a mountable corner apron the design can successfully allow necessary navigation of the intersection of large vehicles while still managing the turning speed of passenger vehicles.



10. Üldjuhul võib kavandada tänava äärde vajalikul määral paralleelseid parkimiskohti. Risti parkimist võib kavandada erandjuhul (sildadele). Liigendada parkimine haljastusega 4-5 kohalisteks lõikudeks. Parkimiskohad peaksid olema vett läbilaskva katendiga (sadevee lokaalseks immutamiseks, murukivi vms).
11. Kavandada tuleb liikluse rahustamise elemente. Väiksemate tn ristmikud lahendada tõstetud ristmikena. Ristmike pöörderaadiused peavad olema võimalikult väikesed (üldjuhul 3 – 5 m), kujundada suurematele sõidukitele erandjuhul vajalik suurem pöörderaadius erineva katendiga (sillutis). Jalakäijate ja jalgratturite liikumisruumi kvaliteedi arvelt ei tohi suuremaid pöörderaadiusi kavandades kompromisse teha. Torupiirete jms kasutamine pole lubatud. Tänav tuleb selliselt (mh ohutust silmas pidades) disainida, et taoliste elementide kasutamine ei ole vajalik. Mitte kavandada kanaliseeritud parempöördeid, kus jalgratturid ja jalakäijad suunatakse tänavat ületama üle ohutussaarte ebaloomulikku trajektoori pidi. Sõidutee ületused kavandada võimalikult lühikesed ja sirged.
12. Kavandada tänavahaljastus. Kasutada elurikkust toetavaid, mitmekesiseid, mitmerindelisi, kohalike liike eelistavaid haljastuslahendusi, on oluline tänava ääres suurema võraga puude olemasolu, pakkudes varju jalgteel ja jalgrattateel liiklejale ning ning mujal tänavaruumis (sh bussipeatuses) viibijale. Säilitada Linnu teele iseloomulikud kraavid. Vajadusel rajada kraavi toestamiseks tugimüür (kõnnitee ruumi tagamiseks). Projekteerimisse kaasata maastikuarhitekt.
13. Tänavavalgustus jm tänavainventar (liiklusmärkide postid, prügikastid jne) kavandada pulbervärvituna RAL7016 toonis, inventar tohi paikneda jalakäijate ja jalgratturite liikumisruumis. Vastavalt tänavatüübile valida sobiva kõrguse ja disainiga tänavavalgustuspostid, kõnnitee ja rattatee äärde kavandada madalad valgustuspostid, nende kõrgus peaks olema kooskõlas ka konkreetse tänava laiuse ning hoonestuse kõrgusega. Vältida valgusreostuse teket. Juhul kui jalgtee ja rattatee valgustid saab kinnitada sõidutee valgustusmastide külge (madalamale) oleks see parim lahendus. Vähendada postide arvu - kombineerida ratta- ja kõnniteevalgustus sõidutee valgustusega, kombineerida liiklusmärkide poste, prügikaste, foore jne valgustuspostidega jne. Tagada eelkõige kõnniteede hea valgustus. Valgustusposti jaland paigutada võimalikult palju katendisse süvistatuna.
14. Arvestada Tallinna kliimakava eesmärkidega. Võimalusel ja antud piirkonda sobivuse korral kasutada looduspõhiseid sademevee lahendusi ning hajutada ja immutada sademevett selle tekke kohas niipalju kui võimalik. Selleks kasutada immutusribasid, nõvasid, vett läbilaskvaid kõnniteid ja parklaid jms. Need toimivad koostöös looduslike taimedega, mistõttu kaasneb sellega rohealade kujundamine, looduslik mitmekesisus ning kokkuvõttes esteetilise väärtuse suurendamine linnaruumis.
15. Jalgrattateede märgistuse osas soovitame lähtuda Soome rattateede juhendist (<https://drive.google.com/file/d/111rzly-ludKPVNc7Mn662PH7Hfu3NMHO/view?usp=sharing>):

Taulukko 33 Pyöräliikennettä koskevat tien poikkisuuntaiset tiemerkinnot.

	L1 Pysäytysviiva Pysäytysviivalla osoitetaan paikka, jota ennen ajoneuvo on liikennemerkkin tai liikennevalon mukaisesti pysäytettävä.
	L2 Väistämisviiva Väistämisviivalla voidaan tehostaa liikennemerkillä B4, B5 tai B7 osoitettua väistämisvelvollisuutta. Väistämisviivan leveys on 0,5 m ja pituus 0,6 m. Merkkien väli on 0,3–0,5 m. Pyörätiellä käytetään lyhyintä mahdollista väliä.
	L3 Suojatie Suojatie osoitetaan valkoisella tien suuntaisella juovituksella. Symbolin leveys ja merkintöjen väli on 0,5 m. Pyörätiellä merkinnän vähimmäispituus on 1 m ja symbolin leveys ja merkintöjen väli on 0,3 m.
	L4 Pyörätien jatke Pyörätien jatkeella osoitetaan pyörätieltä tulevalle polkupyöräilijälle ja mopoilijalle ajoradan ylityspaikka. Merkintää voidaan käyttää myös muissa polkupyöräilijälle ja mopoilijalle tarkoitetuissa ajoradan ylityspaikoissa. Pyörätien jatke merkitään vain, jos väistämisvelvollisuus ajorataa ylittäviä kohtaan on osoitettu liikennemerkillä B5, B6 tai B7.
	L5 Töyssy Merkinnällä osoitetaan töyssy, korotettu suojatie tai muu vastaava rakenne.



Kuva 103 Erottelukaista pyöräliikenteen ryhmitysalueen ja jalankulun odotusalueen välissä selkeyttää risteysalueen järjestelyä.

Ülekäigud märgistada ka jalgrattateedele.

16. Kavandada Linnu tee Mustamäe tee – Sõpruse pst lõigule bussiliin. Bussipeatuste kavandamisel soovitame lähtuda NACTO juhendist: <https://nacto.org/publication/transit-street-design-guide/stations-stops/>. Bussipeatused siduda sõidutee ülekäikudega nii, et soovitavalt peatuse ooteala mõlemast otsast on võimalik ülekäigule jõuda. Peatuse ootealad sillutada. Kavandada pimedatele hoiatavad ja suunavad taktilised tähised. Jalgrattatee suunata peatuse ooteala tagant läbi. Ooteala ulatuses kavandada jalgrattatee ooteala ja jalgteega samale tasandile. Märjestada sobivasse asukohta rattateele ülekäigud ootealalt jalgteele ja vastupidi liikumiseks. Mitte paigutada ülekäike vahetult ootekoja külgnevalt, selliselt varjab ootekoda rattateele astuva jalakäija ja on ohtlik ratturile. Ülekäigud paigutatakse standardiselt ooteala otstes ning ülejäänud ulatuses paigutatakse ooteala ja jalgrattatee vahele piire. Teine võimalus on ülekäike mitte märjestada ja lubada jalgrattatee ületamist kogu ooteala ulatuses. Sel juhul tuleb märjestada ratturitele eesõigus.
17. Sissesõitudel ja väiksemate tänavatega ristumistel tuleb kavandada jalgteel ja jalgrattatee sujuv jätkumine samal tasandil ja katendiga sõidutee suhtes künnisena tõstetuna. Näha jalgteel ette põhikatendist veidi eristuva lahendusega (teistsugune kivi, värvitoon, paigutus vms) sillutiskatend. Nii on sissesõidud paremini tajutavad sh nägemispuudega inimestele. Või kasutada taktiliseid tähiseid. Rattatee jätta läbiva asfaltkattega:



18. Ristuvate väiksemate tänavate sihis kavandada ülekäigukohad.
19. Sademeveed suunata kraavidesse.
20. Säilitada võimalusel olemasolevad aiaesised madalhajastusega lõigud (hekk, mururiba).

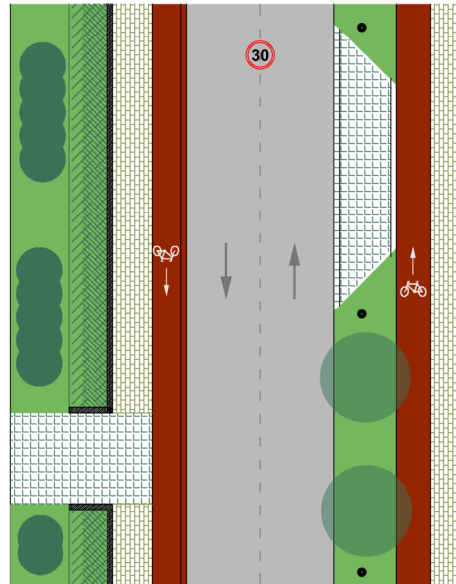
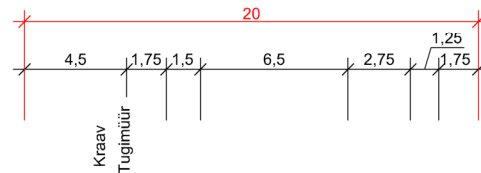
Olari Kärmas, Mihke Kõrvits, Kevin Villem

Tallinna Strateegiakeskus

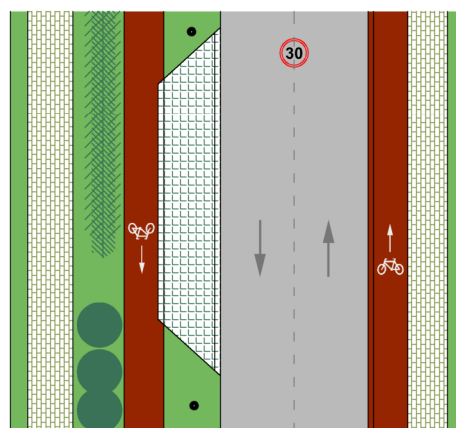
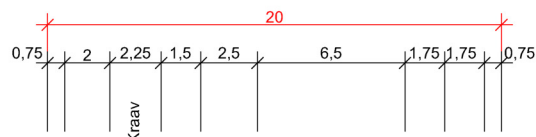
Ruumiloo kompetentsikeskus

SÕPRUSE PST - MUSTAMÄE TEE

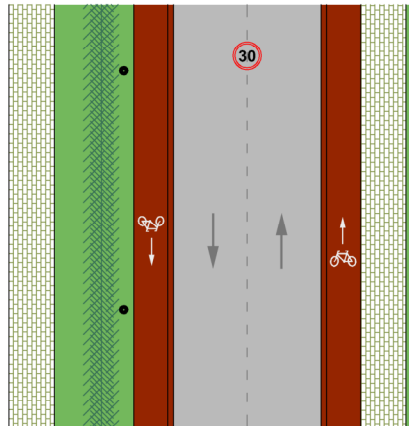
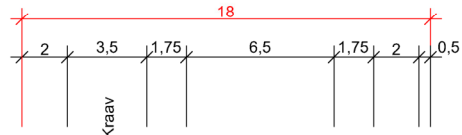
LINNU TEE



NÕMME TEE - SÕPRUSE PST



KÄO - NÕMME TEE



TONDI -KÄO

