

Tallinna tänavaruumi juhend



Tallinna tänavaruumi juhend on koostatud Tallinna Linnaplaneerimise Ameti, Tallinna Keskkonna- ja kommunaaliameti ja Tallinna Transpordiameti koostöös.

2025

Tänavaruumi juhendi kontakt:
Ann Kristiin Entson
arhitekt-linnaplaneerija
peaarhitekti büroo
Tallinna Linnaplaneerimise Amet

Fotode autor: Paco Ulman

Sisukord

1. Sissejuhatus	5
Juhendi eesmärk ja kasutajad	6
Seosed teiste dokumentidega	6
Tänavatüübid, liiklus ja kohaväärtus	7
Tänavate funktsioonid	8
Terminid	8
2. Tänavaruumi kavandamise põhimõtted	11
Üldpõhimõtted	12
Ruumiosad	13
Kitsad lahendused ja prioriteedid	14
Jalakäijate ruum	14
Jalgrattateed	14
Ühistranspordipeatused	14
Kooliteed	14
Parkimine ja peatumine	14
Katendid	15
Haljastus	15
Sademevesi	15
Maa-alused kommunikatsioonid	15
Seosed hoonetega	15
3. Tänavatüübid	17
Tänavatüüpide kaart	18
Tänavatüüpide kirjeldused	21
Kohalik tee	22
Kohalik tänav	24
Kohalik koht	26
Piirkondlik tee	28
Piirkondlik tänav	30
Piirkondlik koht	32
Ülelinnaline tee	34
Ülelinnaline tänav	36
Ülelinnaline koht	38

1. Sissejuhatus



1. Sissejuhatus

Juhendi eesmärk ja kasutajad

Tallinna tänavaruumi juhendis kirjeldatakse põhimõtteid, millest **Tallinna tänavaid kavandades ja projekteerides lähtuda. Juhendi eesmärk on parandada Tallinna elanike elukvaliteeti, luues tervist toetava kvaliteetse elukeskkonna.** Tänavaruumi juhend toetab ja täpsustab Tallinna arengustrateegiat ning panustab selle elluviimisse. Juhendi kasutajad on peamiselt tänavate ja avaliku ruumi projekteerijad (arhitektid, maastikuarhitektid, insenerid, disainerid) ja teised linnaorganisatsioonid töötavad spetsialistid. Juhendi kasutajal on vaja mõningaid valdkondlikke eelteadmisi.

Seosed teiste dokumentidega

Tallinna arengustrateegia „**Tallinn 2035**“ käsitleb mitmes strateegilises sihis tänavaid ja avalikku ruumi. Strateegilises sihis „**Sõbralik linnaruum**“ on linnatänavat ja linnaruumi kirjeldatud järgmiselt: „Linnatänav ei ole üksnes liikumistee, vaid ka meeldiv ja mitmekülgseid võimalusi pakkuv keskkond. Hästi kujundatud ruum vähendab kihutamist ja muud teistesse hoolimatut suhtumist.

Tallinna tänavaid kujundatakse nende kohaväärtuse järgi, mis arvestab tänavaruumi iseloomu – olulisust jalakäijatele, ratturitele ja ühistranspordile ning autoliikluse ohutut korraldamist. Avalikus linnaruumis on võimalik leida meeldivaid kohti peatumiseks, ajaveetmiseks ja isegi töötamiseks.

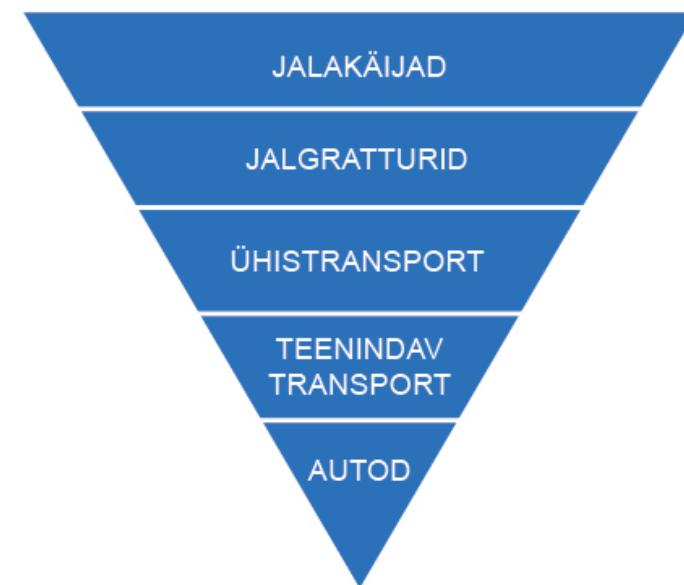
Linnas on liikumiseks mitmeid teid ja viise, mis pakuvad igapäevastele käikudele vaheldust, annavad võimaluse avastada linnas uusi kohti ja kohata inimesi. Olulisematel magistraalidel on korraldatud mugav, kiire ja tiheda graafikuga ühistransport. Mida kohalikum on tänav, seda rahulikumana on see kujundatud. Eri liiki tänavatel kehtivad jalgsi ja rattaga liikumise, ühissõidukite läbilaskevõime ning teede hoolduse kohta erinevad nõuded. Jalakäijatele olulisi kõnniteid ja rattateede põhivõrku hooldatakse esmajärjekorras.“

Arengustrateegia sihtide saavutamisse liikuvuse valdkonnas panustab „Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava“. Selles on kirjeldatud Tallinna üheksat tänavatüüpi, mille jätkutööna ongi koostatud Tallinna tänavaruumi juhend.

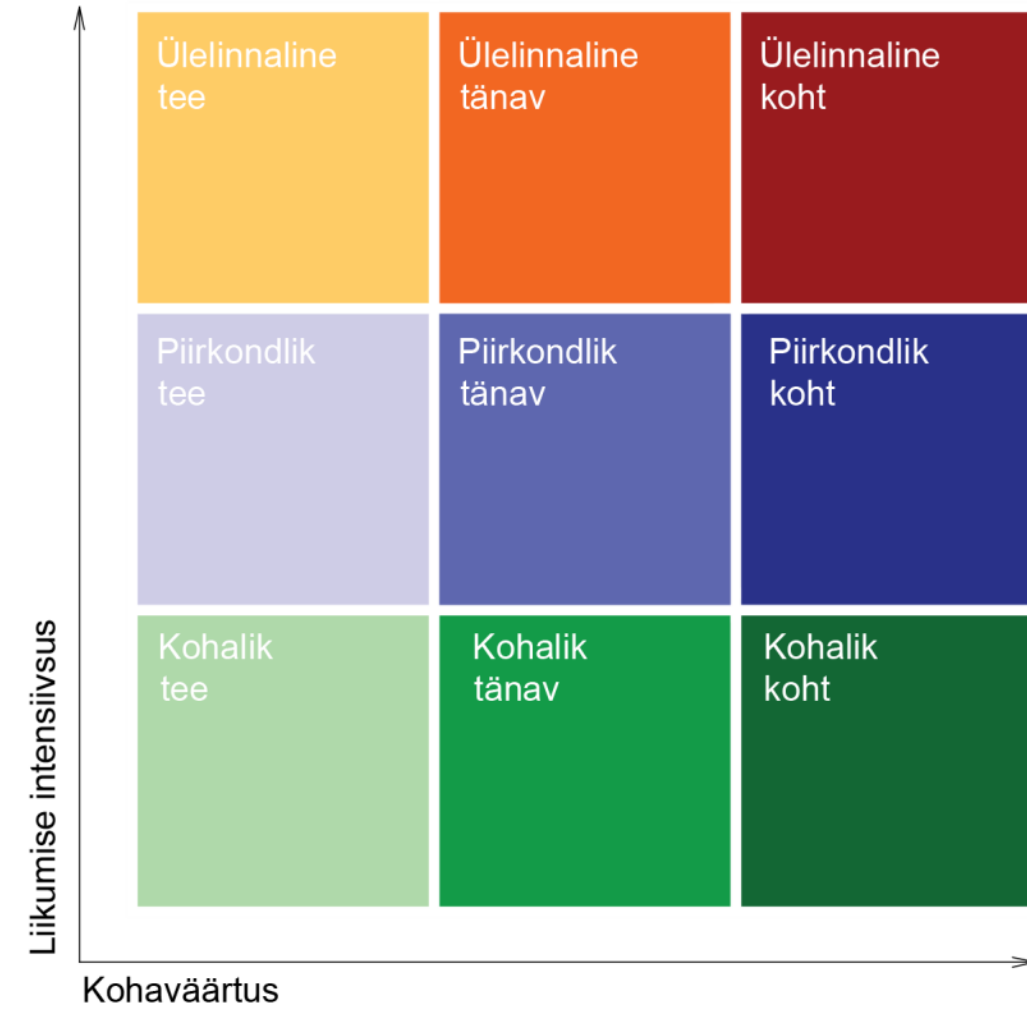
Laiemalt kirjeldab tänavaruumi kvaliteeti tänavaruumi giid ehk kvaliteetse ruumi põhimõtteid rakendava tänavaruumi teejuht. Selles esitatakse tänavaruumi näidislahendused ning ruumiloo protsesside – planeerimise, projekteerimise, ehituse ja halduse – korraldamise juhised. Tänavaruumi giid on standardi EVS 843:2016 „Linnatänavad“ koostamist toetav eeltöö.

Tallinna tänavaruumi kavandades tuleb lähtuda järgmistest dokumentidest:

- [Tallinna arengustrateegia „Tallinn 2035“](#)
- [Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava](#)
- [Tallinna rattastrateegia 2018-2027](#)
- [Tallinna kliimakava](#)
- Tänavaruumi giid
- EVS 843:2016 „Linnatänavad“



Joonis 1. Liiklejarühmade hierarhia



Joonis 2. Üheksa tänavatüübi jaotus kohaväärtuse ja liikumise intensiivsuse põhjal

Tänavatüübid, liiklus ja kohaväärtus

Tallinna tänavaruumi juhend lähtub Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kavast, kus on Tallinna tänavad jaotatud üheksasse tänavatüüpi kahe väärtuse alusel:

Liikumise intensiivsus

See väljendab tänaval liiklejate hulka, võttes arvesse kõiki liiklejarühmi. Mida rohkem liigub tänaval jalakäijaid, rattureid, ühissõidukeid ja muid sõidukeid, seda suurem on liikumise intensiivsus.

Kohaväärtus ehk väärtuslikud kohad

Avaliku ruumi kohad muudab väärtuslikumaks ehk nende kohaväärtus oleneb mitmest tegurist.

1. Sotsiaalne väärtus

- Koht, kus inimesed kogunevad, suhtlevad ja tunnevad end turvaliselt (nt linnaväljak, park, mänguväljak).
- Mitmekesise kasutusega ruum, mis toetab eri vanuserühmi ja kultuuritaustu.

2. Kultuuriline ja ajalooline väärtus

- Paik, millel on ajalooline tähendus või mis on seotud kohaliku identiteedi ja pärandiga (nt vanalinn, mälestusmärk, muuseum).
- Koht, kus toimuvad traditsioonilised sündmused või festivalid.

3. Kasutajate kogemus ja emotsionaalne seotus

- Koht, millega inimesed tunnevad isiklikku sidet või mis tekitab positiivseid emotsioone.
- Ruum, kus inimesed tahavad viibida ja kuhu nad üha tagasi tulevad.

Käesolev juhend keskendub eeskätt tänavaruumi kohaväärtusele ja kvaliteedile, näiteks mitmekesisusele, elukeskkonda toetavatele funktsioonidele ja haljastusele.

Tänavate funktsioonid

Igal tänaval on hulk funktsioone, millele tuleb tänavaruumi kavandades tähelepanu pöörata. Kuigi funktsioonide esinemine ei sõltu tänavatüübist, on suurema kohaväärtusega tänaval üldiselt rohkem eri funktsioone.

Tänavate funktsioonid võib jagada kolme kategooriasse:

- liikuvus: transpordivajadus, universaalne disain (ligipääsetavus) ja ohutus
- kvaliteet: keskkonna disain ja funktsioonid, haljastus, tegevused tänav ümbruses
- kliima: sademeveesüsteemid, maa-alused tehnovõrgud ja valgustus

Tänava kavandamisel tuleb kaaluda järgmisi funktsioonidega seotud asjaolusid.

Liikuvus

- Kes on tänav kasutajad? Kas kkeegi neist on tänaval esmatähtis?
- Kellel on vaja tänavale ligipääsu? Kas ligipääs on tagatud?
- Kas tänaval on võimalik peatuda või parkida?
- Kas ka erivajadusega kasutajad saavad tänaval liikuda?
- Kas see on koolitänav? Kas lastel on tänaval ohutu?
- Kas liikumiskiirus vastab kasutajate hulgale ja sihtkohtade arvule?

Kvaliteet

- Milliseid tegevusi peale liikumise tänavaruumi võimaldab?
- Kas liikumisruum on kompaktne?
- Kas tänaval on küllaldaselt haljastust?
- Milline on tänav eripära ja väärtus, mida hoida?

Kliima

- Kas tänavaruum toetab säästvaid liikumisviise?
- Kuidas on tänavaruum kliimamuutustega kohandatud?
- Millised on sademeveelahendused?
- Kuidas toimub tänav talihooldus? Kas tänaval on ruumi lume kogumiseks?

Terminid

Jagatud ruum – ala, kus puudub liiklejarühmade liikumist ja paiknemist reguleeriv tähistus. Liiklejad arvestavad nõrgima kasutaja mugavuse ja ohutusega.

Jaotatud ruum – eri liiklejarühmad jagavad ühist ruumi, kus nende paiknemine ja jaotus on tähistatud.

Kodutänav – elamupiirkonna kohalik tänav, kus on rahustatud autoliiklus, lähtutakse jalakäija vajadustest ning liikluskorraldusvahendeid kasutatakse minimaalselt.

Parkmik – ühe või paari parkimiskoha suurune rekreatsioonikoht, mis on enamasti kombineeritud haljastusega.

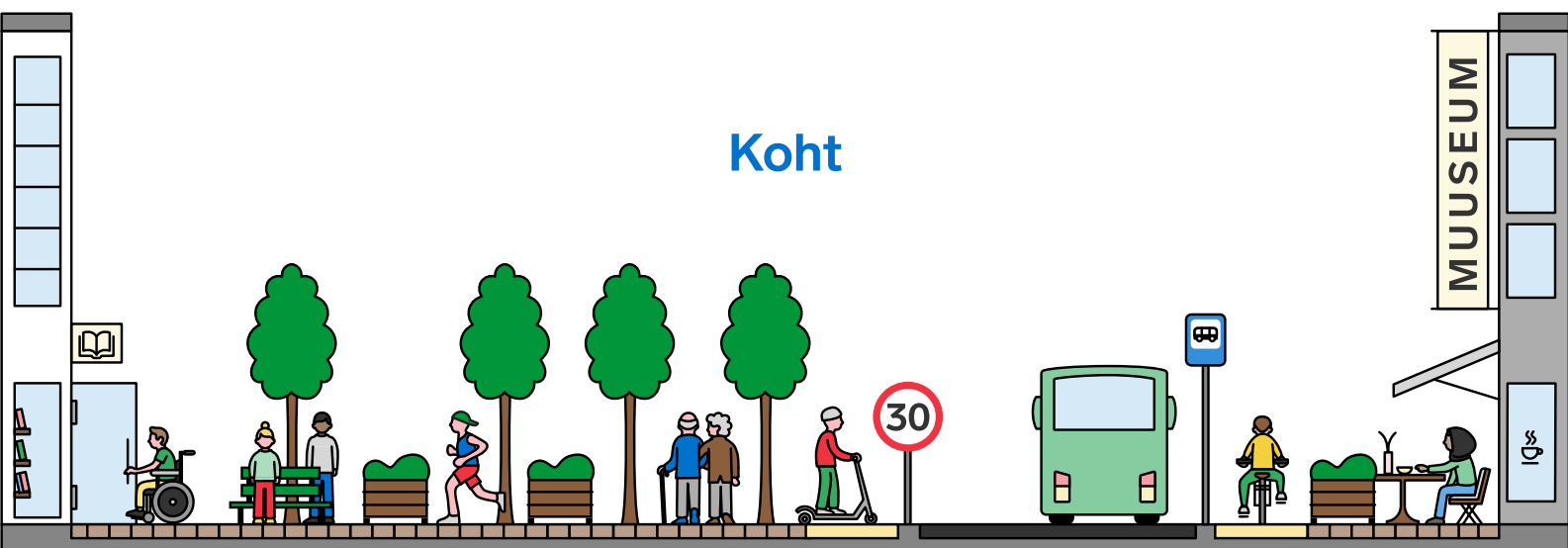
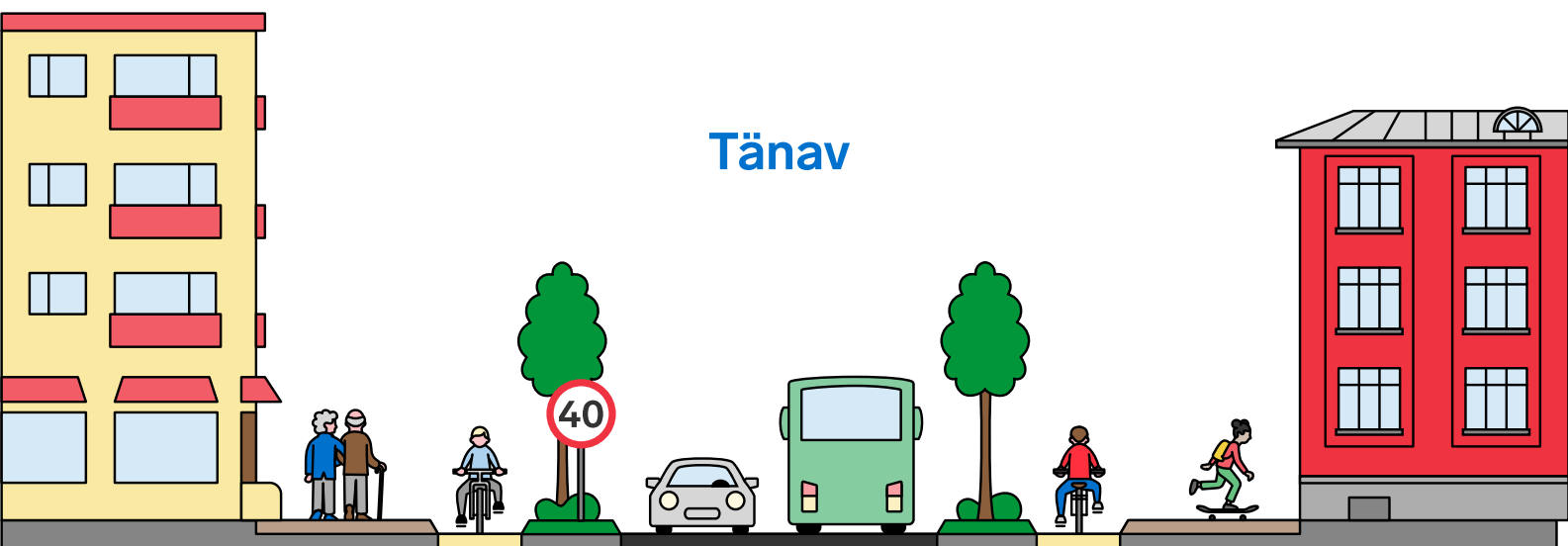
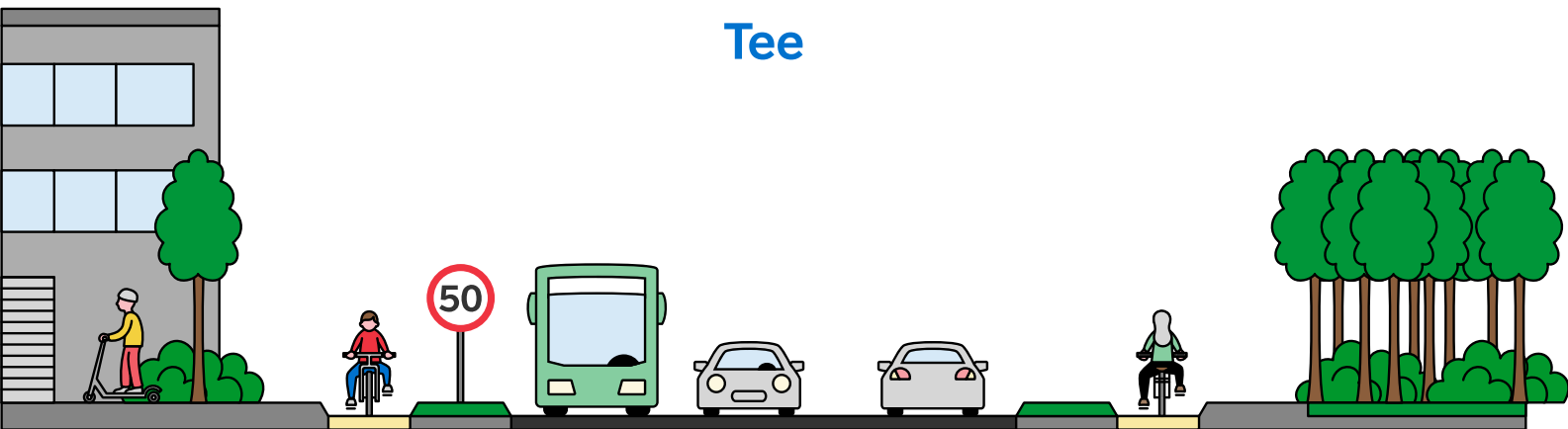
Rattatänav – tänav, kus on eesõigus jalgratturitel. Autodel on lubatud tänav ääres parkida ja autoga pääseb tänaväärsetele kinnistutele.

Taskupark – väike pargiala, mis võib paikneda näiteks tänavanurga või -laienduse ääres.

Ühistransporditänav – tänav, mida läbib ühissõidukiliin ja mille juhtfunktsioon on tõhusa ühistranspordiühenduse võimaldamine.



2. Tänavaruumi kavandamise põhimõtted



2. Tänavaruumi kavandamise põhimõtted

Üldpõhimõtted

1. Olemasoleva säilitamine

Tänavaruumi kavandama hakates tuleb esmalt lähtuda sellest, mis tänaval juba olemas on ning mida saaks säilitada või taaskasutada (olemasolev haljastus või katendid, väikevormid, valgustid vms). Olemasolev annab ruumile iseloomu ja säästab keskkonda.

2. Kompaktne ruum

Tallinna tänavate kavandamisel ja projekteerimisel lähtutakse tegelikust kiirusest. Tänavaruum kavandatakse võimalikult kompaktne, sest üledimensioneeritud tänavaruumi on kalliskas ehitada kui ka hooldada. Tänavaruumi kavandamisel tuleb liikuda hoonete esikülgedest tee kesktelje suunas, pidades silmas, et liiklusest vabaks jäävat ala saaks kasutada haljastuse ja jalakäijate viibimisruumi jaoks.

3. Eelistame säästvaid liikumisviise

Jalgsi, ratta või ühissõidukiga liikumine on Tallinnas eelistatud liikumisviisid. Sellest lähtudes tuleb ka tänavaruumi kavandades täita esmalt nende liikumisviiside ruumilised vajadused.

4. Praegusest olukorrast ainult paremaks

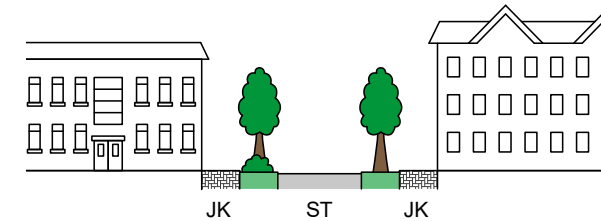
Uut tänavaruumi kavandades tuleb suurendada vett läbilaskva katendi ja varju andva haljastuse osakaalu ning eelistada kitsamaid sõiduteid.

5. Lisame rohkem haljastust

Tänavaruumi tuleb lisada võimalikult palju mitmerindelise haljastust, sealhulgas puid. Kitsastes oludes tuleb leida muid haljastusviise: põõsad, madalhaljastus, juurekaitserestiga puud, vertikaal- ja konteinerhaljastus.

Ruumiosad

KOHALIK



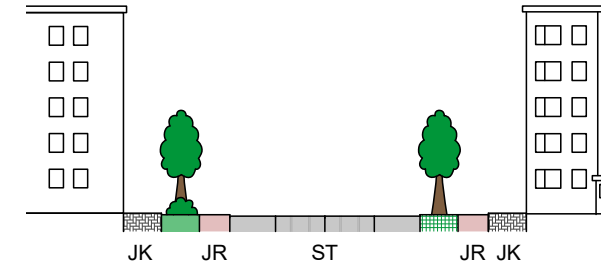
Kohalikul tänaval või teel järgitakse enamasti jagatud ruumi põhimõtet, kus liiklejarühmad ei pruugi olla üksteisest eraldatud.

Üldjuhul paiknevad sõidukid (sh ratturid) ühes ruumis. Võib kasutada ka rattatäna lahen duse t.

Kohalikul tänaval ei pruugi olla kõnniteed. Oluline on eraldatud kõnnitee olemasolu kooliteekonnal.

Haljastus paikneb üldjuhul sõidukite ja kõnnitee vahel. Haljastus võib olla vaheldumisi parkimisalade ja tänavainventariga.

PIIRKONDLIK



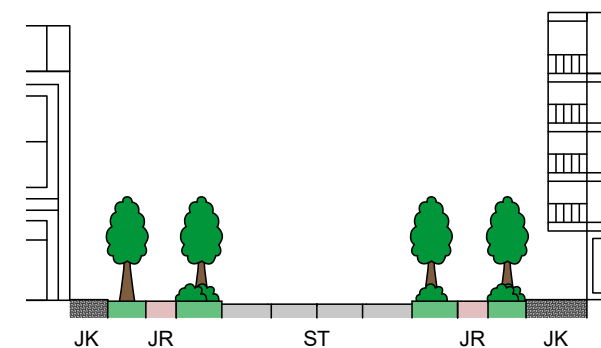
Piirkondlikul tänaval või teel on kõik liiklejarühmad üksteisest eraldatud.

Võimalusel on kõikide liiklejarühmade vahel haljaspuhvrid.

Haljasalale, mis paikneb jalakäijate ja ratturite liikumisruumi vahel, saab paigutada ka väikevorme, sh linnamööblit.

Ratta- ja sõidutee vahelist haljasalat saab kasutada osaliselt ka parkimiskohade (mh rattaparklate) rajamiseks ja lume ladustamiseks. Selles osas paiknevad ka ühissõidukipeatused.

ÜLELINNALINE



Ülelinnalisel tänaval või teel on kõik liiklejarühmad üksteisest eraldatud.

Kõikide liiklejarühmade ruumi vahel on haljaspuhvrid, v.a kitsastes oludes.

Haljasalale, mis paikneb jalakäijate ja ratturite liikumisruumi vahel, saab paigutada ka väikevorme, sh linnamööblit.

Ratta- ja sõidutee vahelist haljasalat saab kasutada osaliselt ka parkimiskohade (mh rattaparklate) rajamiseks ja lume ladustamiseks. Selles osas paiknevad ka ühissõidukipeatused.

Kitsad lahendused ja prioriteedid

Kuna tänavatel on palju funktsioone, tuleb kitsastes ruumioludes lähtuda sellest, mis on esmatähtis. Mõnda funktsiooni (näiteks liikumiskontseptsioon) peab tänav täitma kogu ulatuses (teatud liiklejarühmadele võib kehtida erandeid), teisi funktsioone võib täita osa tänavast (näiteks parkimiskohad ja kõrghaljastuse saab paigutada tänavaruumi vaheldumisi).

Kuigi soovitatav on säilitada tänava kõik funktsioonid, on igale tänavatüübile määratud kompromissikohad, millest tänavat kavandades lähtuda.

Oluline on tänava funktsioone rikastada, arvestades tänavaruumi sotsiaalseid ja keskkondlikke aspekte.

Jalakäijate ruum

Jalakäijate ruumi kavandades on oluline jälgida, et vaba liikumisruumi jääks piisavalt. Vaba liikumisruumi sisse ei saa arvestada näiteks jalakäijate ruumis paiknevaid eenduvasid treppe, avanevaid uksi ja valgustusposte. Jalakäijate ruumi peavad toetama haljastuslahendused, mis pakuvad varju, esteetilist naudingut ja puhkehetki, ning linnamööbel (pingid, prügikastid, mänguelemendid), mis aitavad nii tänavat läbida kui ka seal viibida.

Jalakäijatele on soovitatav liikumisruum ette näha hoonete fassaadide läheduses, eriti piirkonnas, kus esimestel korrustel paikneb tihedalt ärisid ja vaateaknaid. Hea on kavandada ka osaliselt katuseluseid jalakäijate alasid, mis pakuvad aasta läbi varju. Et talvisel ajal võib räästastelt kukkuda jääd, tuleb jalakäijate ruum kavandada laiem.

Tänava ületamine peab olema jalakäijatele mugav ning üldjuhul peab tänavaületusvõimalus olema kõigil jalakäijate liikumisteedel. Väiksema tänavaga ristuv kõnnitee tuleb kavandada katkematuna.

Jalgrattateed

Jalgrattatee kuulub tänavaruumi ristlõikes kokku pigem sõiduteega. Mida intensiivsema liiklusega on tänav, seda olulisem on luua puhver ratturite ja teiste sõidukite vahele. Rahulikumat tänavat võivad liiklejad ruumi jagada, kuid seejuures on eelistatud ruumi jagamine jalgrataste ja teiste sõidukite vahel. Rattateede kavandamisel tuleb lähtuda Tallinna rattastrateegiast.

Ühistranspordipeatused

Tallinnas kavandatakse ühissõidukipeatusi nii sõidutee keskele kui ka serva (sõltuvalt ühissõidukiliikluse tihedusest). Kui olemas on ühissõidukirada, peatuvad ühissõidukid üldiselt sellel.

Ühissõidukipeatuse ooteala peab võimaldama mugavalt ühissõidukit oodata. Tee keskel paiknev ooteala peab olema piisavalt lai, et tagada jalakäijate mugavus, ja kasutada tuleb suletud tagaseinaga ootekodasid. Teeäärse ühissõidukipeatuse puhul tuleb tänava disainiga selgelt eristada ooteala jalakäijate liikumisalast. Rattatee tuleb üldjuhul juhtida ootealast mööda selle tagant, et ühissõidukisse sisenemine ja sealt väljumine oleks mugav. Võimalusel liigendatakse ootealad kõrghaljastusega, et pakkuda varju.

Kooliteed

Tänavaruumi kavandamisel tuleb arvestada, kas tegu on kooliteega (õpilaste peamine tee lähimast ühissõidukipeatusest kooli). Selline tänavaruum tuleb kavandada mugavalt ja ohutult, et lapsed ja noored saaksid seal liikuda iseseisvalt.

Kooliteel on oluline selge ruumijaotus ja ohutud teeületusvõimalused, mis on arusaadavad ka noortele linnaruumis liikujatele. Kooliteel peavad olema piisavalt laiad kõnniteed, et ka nooremad liiklejad saaksid tõuke- või jalgrattaga sõita. Kooliteid võiks rikastada tegevusvõimalustega, et teekond oleks põnevam ja kutsuks aktiivselt aega veetma.

Tänavatüüpe määrates võetakse kohaväärtusena arvesse ka kooliteed, mistõttu võib saada kohalikust, piirkondlikust või ülelinnalisest teest kohalik, piirkondlik või ülelinnaline tänav.

Parkimine ja peatumine

Linnatänavatel parkimise, eeskätt lühiajalise parkimise võimaldamine toetab teenuste ligipääsetavust. Parkimiskohad on vajalikud kauba laadimiseks, takso- või sõidujagamisteenuse osutamiseks ja lihtsustavad erivajadusega inimeste liikumist.

Võimalusel kavandatakse tänavaruumi parkimiskohti, eriti rohkemate sihtkohtadega tänavatel. Parkimiskohtade disain ja ühendus kõnniteega peab võimaldama erivajadustega inimeste liikumist või näiteks käruga kaubavedu. Linnatänavatele parkimiskohtade loomisel tuleb arvestada ka elektrisõidukite laadimistaristu rajamise vajadusega. Laadimiskohtade arv määratakse kindlaks asukohtast lähtudes.

Tänavaruumi peab kavandama ka parkimisalad jalg- ja tõukeratastele. Need alad peaksid paiknema hoonete sissepääsudele võimalikult lähedal ning olema võimalusel katusega. Rataste parkimisala tuleb üldjuhul kavandada autode parkimiskohtadega samale alale, et parkimiseks ei peaks liikuma jalgrattaga kõnniteel.

Katendid

Eri ilmega katendid rikastavad tänavaruumi visuaalselt. Mida suurema kohaväärtusega ruum, seda enam tuleb asfaldi asemel kasutada sillutiskivi. Varieeruvust tuleb luua ka kohtades, kus üldjuhul kasutatakse asfaldi, näiteks kasutada sillutiskivi hoonete vundamendi ääres või postide jm tänavainventari sidumiseks.

Kus vähegi võimalik, tuleb suurendada vett läbilaskva katendi osakaalu, näiteks kasutada parkimiskohtadel killustikuvuugiga murukivi.

Katendi valikul tuleb arvestada materjali elukaare põhimõtetega ning eelistada kauakestvaid ja taaskasutatavaid materjale. Samuti tuleb arvestada, et tänava väljanägemine ei tohiks halveneda tulevaste remonttööde järel (näiteks sillutise ülesvõtmine ja uuesti ladumine ei muuda tänava ilmet erinevalt asfaldi parandamisest).

Haljastus

Tänavaruumis on oluline mitmekesine haljastus. Eesmärk on luua ökoloogiliselt vastupidavad alad, mis loovad parema elukeskkonna. Läbivalt on linnaruumis eelistatud mitmerindelised kõrg- ja madalhaljastuse (põõsad, rohttaimed) kooslused.

Tähtis on luua puuvõradega võimalikult palju varjualasid, mis aitavad leevendada soojussaarte teket ja sellest tulenevat ebamugavust.

Haljastus tuleb rajada ka kitsastes oludes, näiteks saab puid istutada juurekastidesse, kaitsta juuri restide, sillutiskivide või muu vett läbilaskva lahendusega ning luua vertikaalhaljastuslahendusi.

Sademevesi

Sademeveelahenduste kavandamisel tuleb eelistada looduspõhiseid lahendusi, võimalikult suur osa sademeveest tuleb immutada pinnasesse. Kuna valingvihmade hulk aasta-aastalt kasvab, peab tänavaruumi kavandama vihmapeenrad või viibealad.

Vältida tuleb kõnni- või rattateele lahtiste rennide paigaldamist.

Maa-alused kommunikatsioonid

Uue tänavaruumi kavandamisel tuleb tehnovõrgud projekteerida kompaktselt kesksesse koridori, mis jääb üldjuhul sõidutee alla. See võimaldab ülejäänud ruumi kavandada senisest hõlpsamini kõrghaljastust. Mitme sõiduraja korral tuleb tehnovõrgud paigutada võimalikult tee telje keskele, et tulevikus oleks tänavaruumi ümberehitamisel võimalik äärmised sõidurajad ka haljastada.

Kui tänavaruumi ümberehitamisel tehnovõrke ümber ei paigutata, tuleb leida lahendus, kuidas siiski tänavale võimalikult palju (kõrg)haljastust rajada.

Seosed hoonetega

Tänavaruumi kavandamisel on oluline jälgida tänavat ja sidumist hoonetega. Eriti tähelepanelik tuleb olla miljööväärtuslikus piirkonnas ja tänaval, mille ääres asuvad kultuuriväärtuslikud hooned. Sellise tänava rekonstrueerimisel tuleb taastada tänaväärsete hoonete ehitamise aegne tänavapinna kõrgus, et olulised arhitektuursed elemendid, nagu ukseavad, trepiastmed, soklikorruse avad ja valgmikud, säiliks ajaloolisel kujul ja kõrgusel. Miljööväärtuslikes piirkondades on oluline säilitada ja taastada vanu teekatendeid, kavandada sobivaid väikevorme ning lähtuda kohapõhistest erisustest.

Samuti tuleb jälgida, et hoonete trepid, katuselused, tänavale avanevad uksed või muud eenduvad osad ei takistaks jalakäijate liikumist. Kõnnitee kogulaiuseks tuleb arvestada vaba liikumisruumi ja eenduvate osade laiused. Lisanduvasse fassaadiäärse ruumi saab rajada näiteks haljastuse või kitsa istumispaiga.

3. Tänavatüübid



Tänavatüüpide kaart

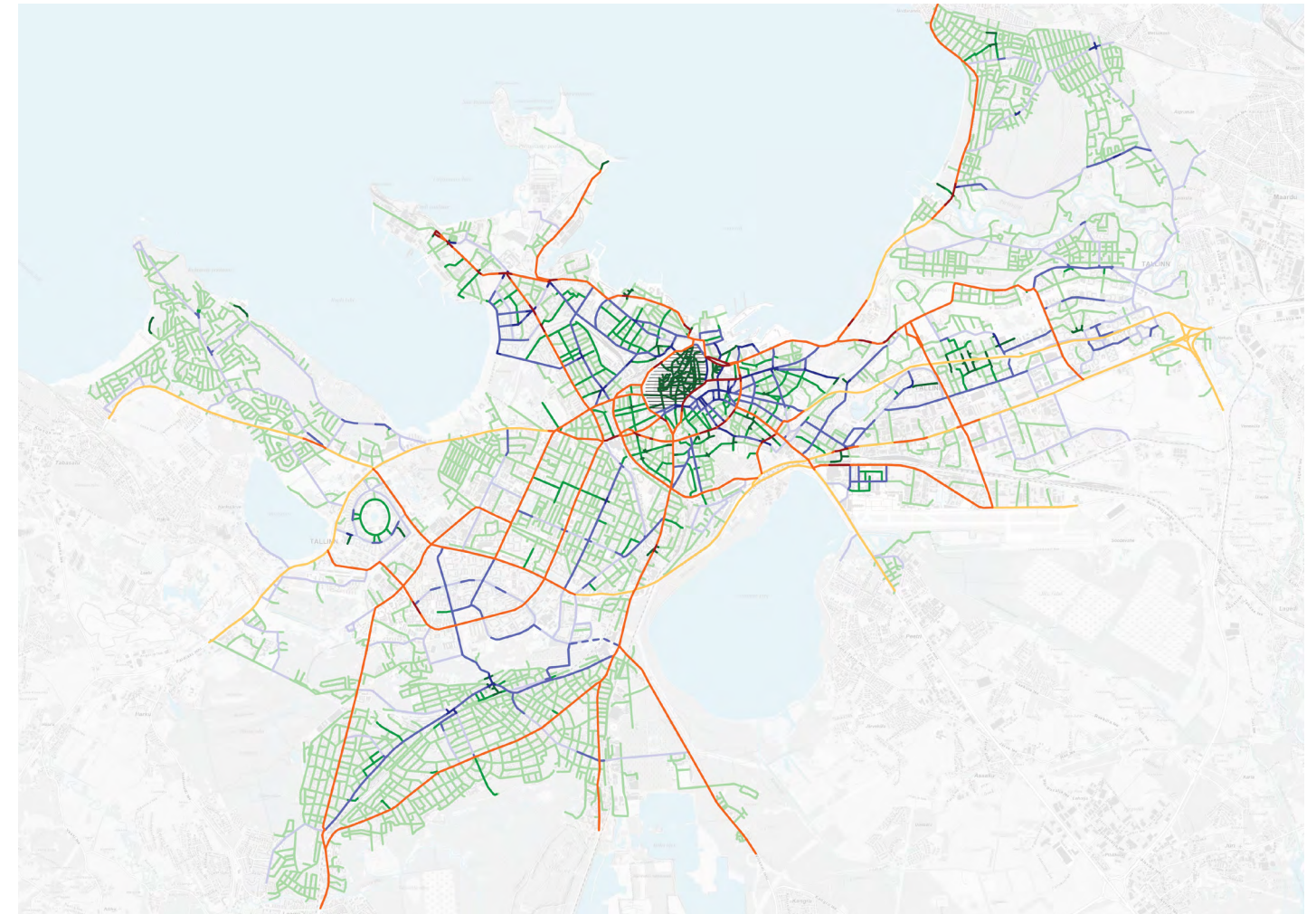
Tänavatüüpide kaardil on kujutatud kõik Tallinna tänavad, millele on liiklusintensiivsust ja kohaväärtust arvesse võttes määratud tänavatüüp. Tänavatüüp ei pruugi kogu tänava ulatuses olla sama, vaid võib lõiguti erineda, sest muutuda võib kas tänava kohaväärtus või liiklusintensiivsus.

Kaardile on kantud kõik olemasolevad tänavad. Neile on määratud tänavatüüp sellest lähtudes, milliseks soovitakse tänav kujundada. Uutele tänavatele määratakse tänavatüüp kavandi koostamise ajal. Tänavatüüpide kaarti uuendatakse vajadust mööda.

Tänavate tüüpideks jaotamisel on muu hulgas arvesse võetud ühistransporti ja kooliteekondi – kui piirkonda lisandub uus koolihoone, siis muutub kohaväärtuse muutumise tõttu ka tänavatüüp (näiteks kohalikust teest saab kohalik tänav).

Vanalinna tänavate erisusi ei ole selles dokumendis käsitletud. Need töötatakse välja vanalinna tänavate juhendis.

Tänavatüüpide kaardist on loodud [veebikaart](#).

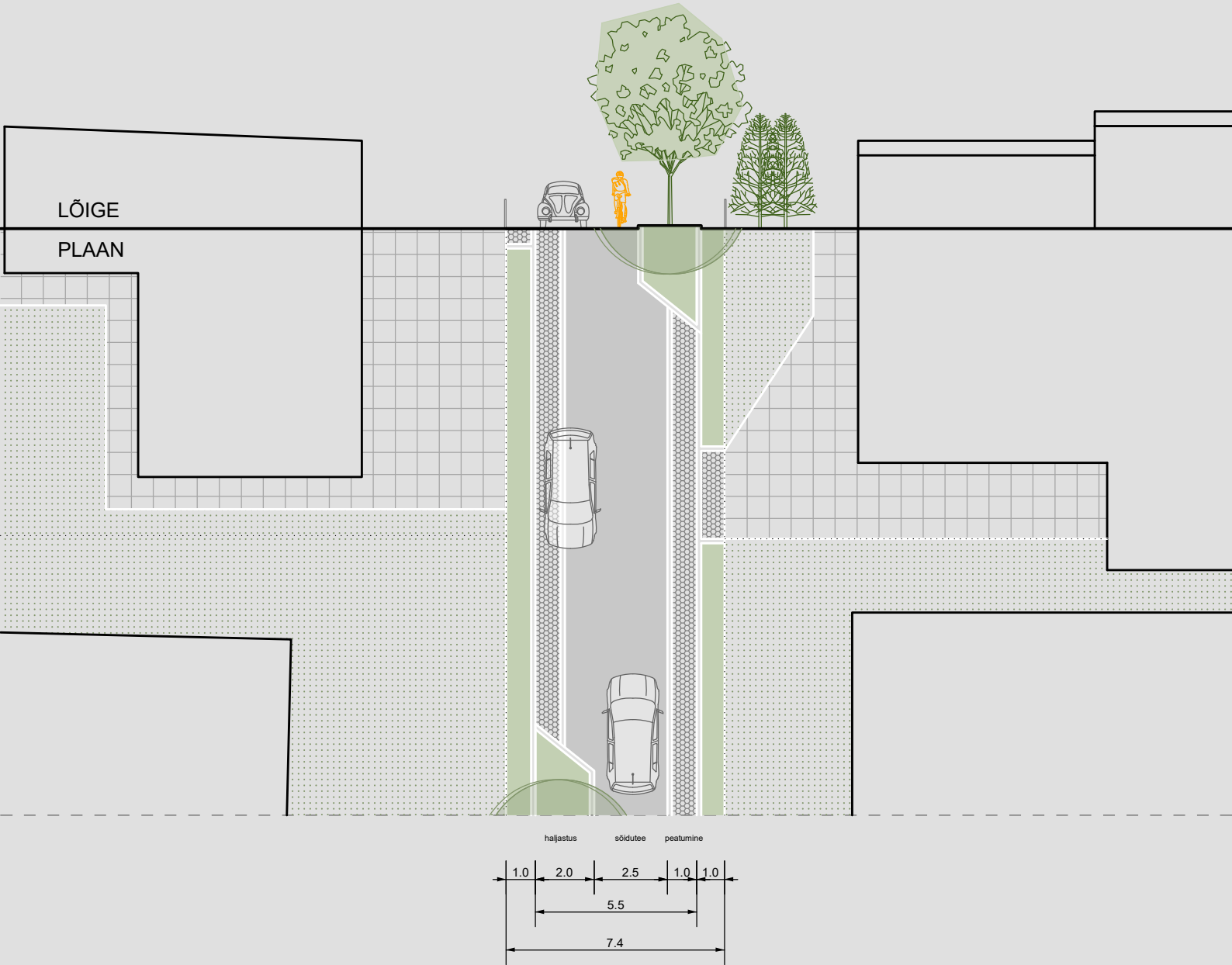
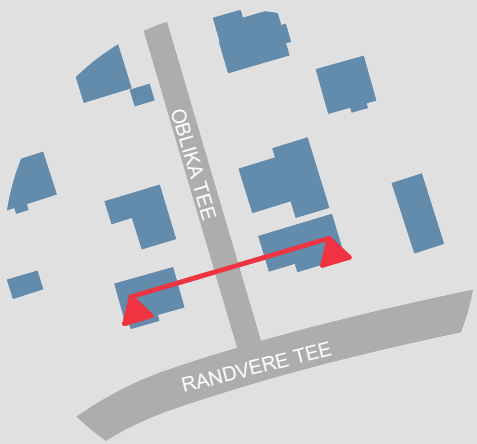


Joonis 3. Tallinna tänavatüüpide kaart

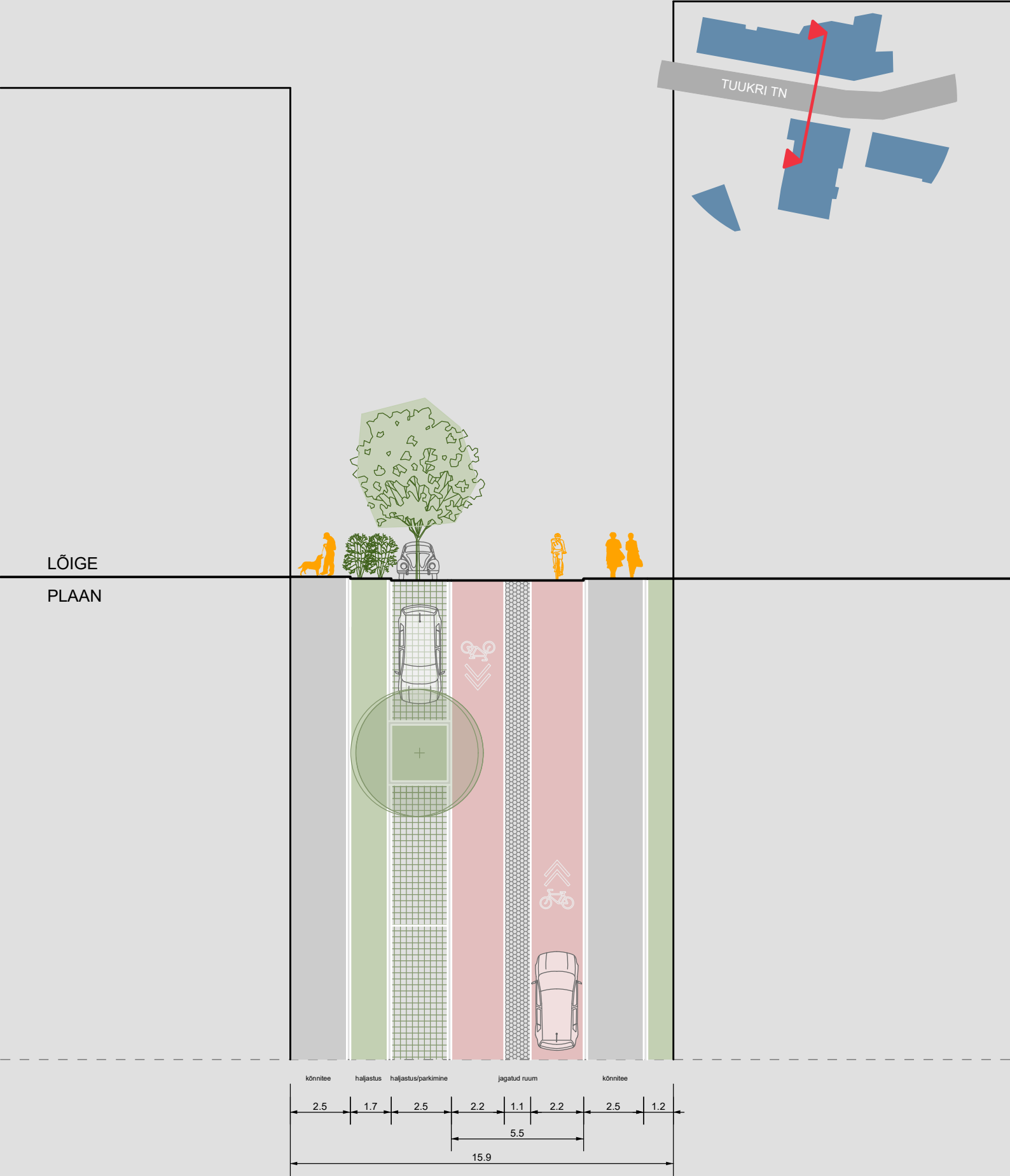
Tänavatüüpe kirjeldused



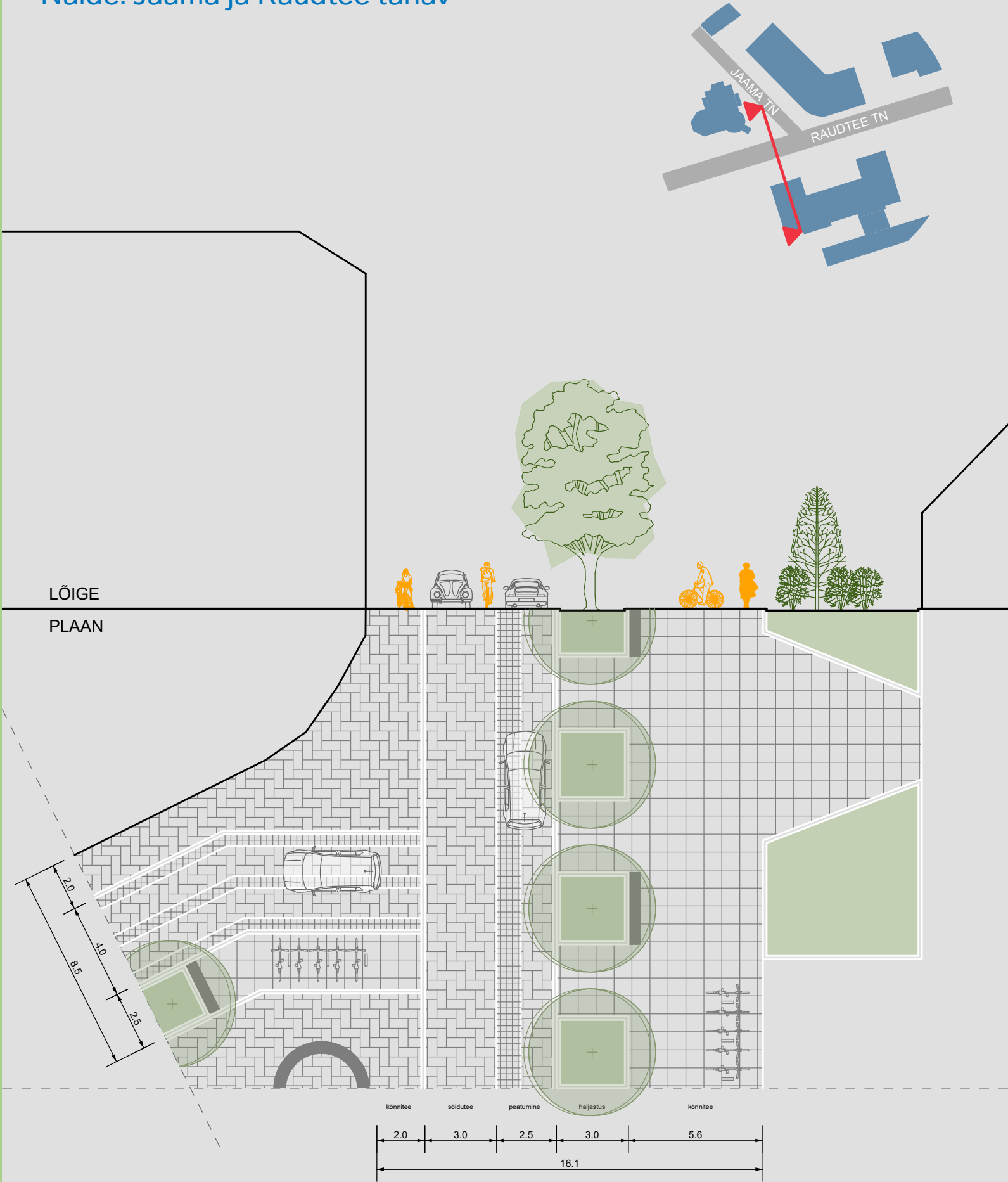
Tänavatüüp	Kohalik tee: asumisisene juurdepääsutee
Kirjeldus	Kohalik tee on mõeldud eelkõige kohalikule elanikule liiklemiseks. See on vaikne, turvaline ja kutsuv paik igapäevaliikumisteks
Kiirus	≤ 30 km/h
Projekteerija	Teedeinsener
Katendid	Võib olla kogu ulatuses asfalt, võimalusel kivistkatendiga kõnniteed või liigendused
Tänavaväli	Vaba tänavaväli
Juurdepääs kinnistule	Juurdepääsud tagatud
Tänaval parkimine	Pikiparkimine on lubatud
Rattateed	Üldiselt sõiduteega jagatud. Ühesuunalisel tänaval on ratturitele tagatud kahe-suunaline liiklemine
Äärekivi	Kõik liiklejad võivad olla samal tasapinnal. Kui liiklejad on eri tasapindadel, siis ratta- ja kõnniteed laskuvad ristmikul. Ratta- ja kõnniteed on katkematu katendiga ning mahasõidukohad ja kõrvaltänavatega ristumised on sujuvad
Tänavanurgad	Minimaalsed pöörderaadiused. Suuremad sõidukid võivad kasutada pöördel vastassuunda, vajadusel katendiga lisaraadius
Haljastus	Eelistatult kõrg- ja madalhaljastuse (põõsad, rohttaimed) kooslus, erandina ainult puud. Võimalikult palju säilitada olemasolevat kõrghaljastust (suurele puule jätta vähemalt 3 m juureruumi). Eelistatult kasutada liiklejarühmade eraldamiseks haljastust. Võimalikult suur osa sademeveest immutada pinnasesse (suunata rohealadele, vihmapiirkondadesse). Tänaval, kus sõiduteelt lendub soolapritsmeid, istutada puude kaitseks põõsaid ja rohttaimi ning eelistada soola paremini taluvaid liike. Kitsastes oludes kasutada kõrghaljastuse rajamiseks võimalusel juurekaste ja juurekaitsereste. Konsulteerida liikide valikul volitatud maastikuarhitektiga (tase 7)
Valgustus	Tänavavalgustus jalakäijatele ja ratturitele (jagatud ruumis üldvalgus), valgustatud ka ülekäigurajad
Liikluskorraldusvahendid	Postid, pollarid ja liiklusmärgid pulbervärvitud. Poste võimalikult vähe, torupiirded keelatud
Seos hoonetega	Sissepääsud avanevad kõnniteele, 1. korrusel soovitatavalt äripinnad
Pöörded	Kanaliseeritud parempööre keelatud
Liiklust rahustavad elemendid	On
Ühistransport	Ei ole
Kõnnitee laius	Kõnnitee oluline kooli- ja lasteaiateel, muul juhul ei pruugi olla. Kui on, siis min 1,75 m
Rattatee laius	Kui on, siis 1,75 m, rattarada 1,5 m
Sõidutee laius	3 m ühesuunaline või möödasõidutaskutega (lisandub 1,5 m vastassuunalisele rattarajale), 5,5 m kahe-suunaline, eraldamata sõiduradadega
Kompromissi otsimine	Sõidutee ruum, rattatee (on pigem sõidutee osas), kõnnitee (pole eraldi)
Peatused	Puuduvad
Hooldus	Vaalutusala 2 m (võib kattuda haljasalaga või osaliselt parkimiskohtadega). Kitsastes oludes puhastakse sõiduteeruum (3,5 m) ja rakendatakse jagatud ruumi põhimõtet



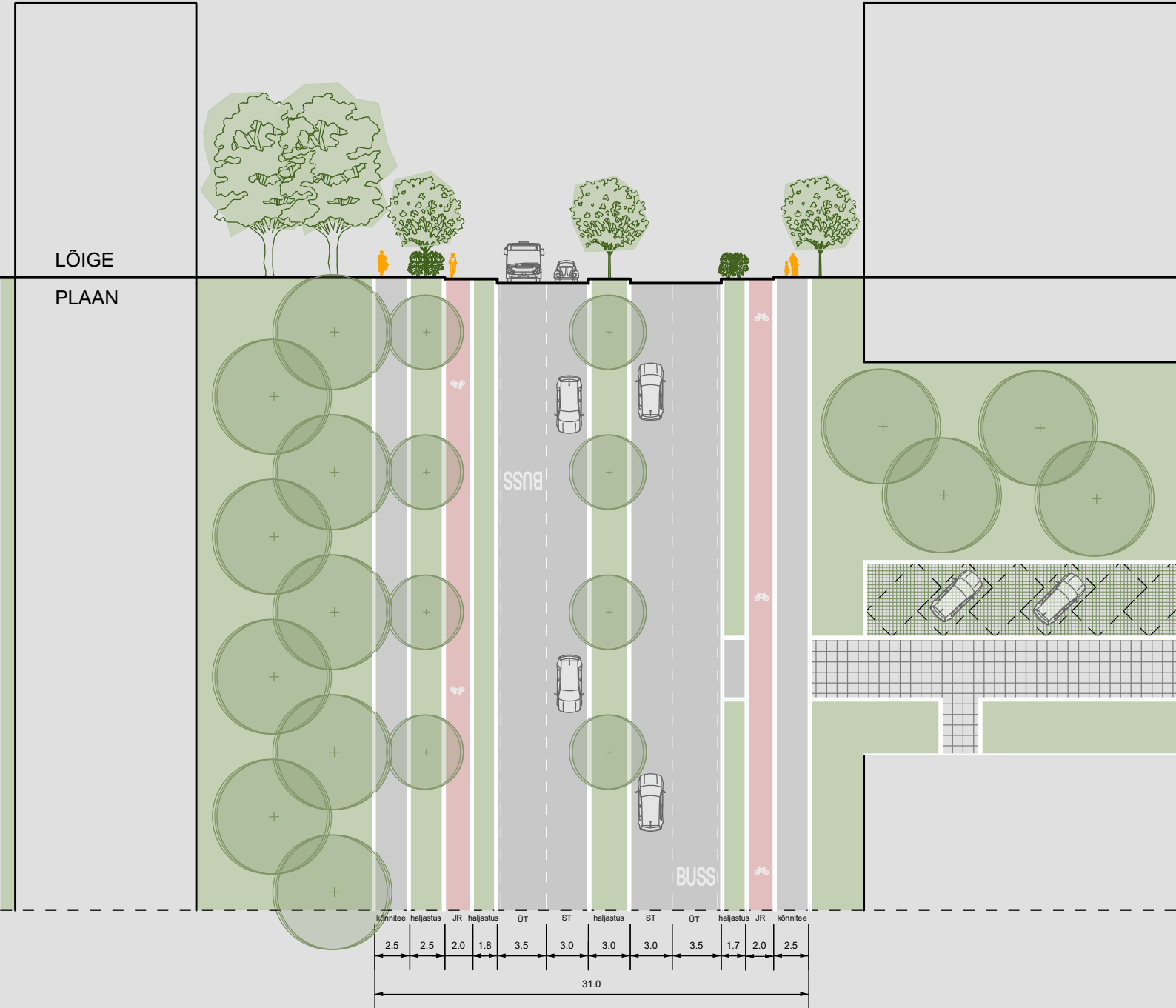
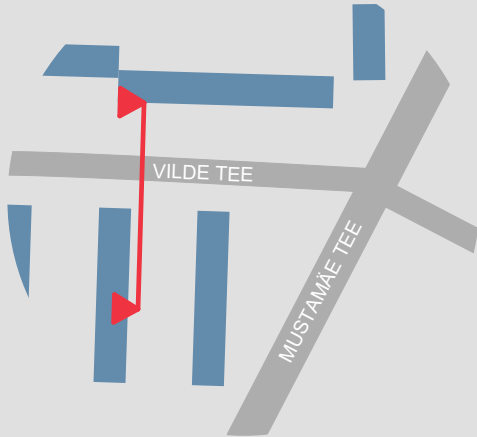
Tänavatüüp	Kohalik tänav: asumisisene juurdepääsutänav
Kirjeldus	Kohalik tänav toetab kohalikku kogukonda tugevdavaid tegevusi ja kohalikele mõeldud teenuseid, esmatähtis on jalgsi liikumine. Kohalikud tänavad paiknevad pigem suurema asustustihedusega ja korterelamutega aladel, samuti kooliteedel. Kohalikud tänavad on ka asumi peatänavad
Kiirus	≤ 30 km/h
Projekteerija	Teedeinsener + (maastiku)arhitekt
Katendid	Võimalusel kivist katendiga kõnniteed, sõidu- ja rattateed võivad olla asfaltkatendiga
Tänavaväli	Vaba tänavaväli
Juurdepääs kinnistule	Juurdepääsud tagatud
Tänaval parkimine	Pikiparkimine on lubatud
Rattateed	Üldiselt sõiduteega jagatud. Ühesuunalisel tänaval on ratturitele tagatud kahe-suunaline liiklemine (vastassuunas liikumiseks rattatee või -rada). Võib olla ka rattatänav
Äärekivi	Kõik liiklejad on eri tasapinnal. Sõidutee tõuseb ristmikul. Ratta- ja kõnniteede katend on katkematu ning üleminek mahasõitude ja kõrvaltänavate tasapinnale sujuv
Tänavanurgad	Minimaalsed pöörderaadiused, suuremad sõidukid võivad kasutada pöördel vastassuunda, vajadusel katendiga lisaraadius
Haljastus	Eelistatult kõrg- ja madalhaljastuse (põõsad, rohttaimed) kooslus, erandina ainult puud. Võimalikult palju säilitada olemasolevat kõrghaljastust (suurele puule jätta vähemalt 3 m juureruumi). Eelistatult kasutada liiklejarühmade eraldamiseks haljastust. Võimalikult suur osa sademeveest immutada pinnasesse (suunata rohealadele, vihmapiirkondadesse). Tänaval, kus sõiduteelt lendub soolapritsmeid, istutada puude kaitseks põõsaid ja rohttaimi ning eelistada soola paremini taluvaid liike. Kitsastes oludes kasutada kõrghaljastuse rajamiseks võimalusel juurekaste ja juurekaitsereste. Konsulteerida liikide valikul volitatud maastikuarhitektiga (tase 7)
Valgustus	Tänavalgustus jalakäijatele ja ratturitele (jagatud ruumis üldvalgus), valgustatud ka ülekäigud
Liikluskorraldusvahendid	Postid, pollarid ja liiklusmärgid pulbervärvitud. Poste võimalikult vähe, torupiirded keelatud
Seos hoonetega	Sissepääsud avanevad kõnniteele, üldjuhul 1. korrusel äripinnad
Pöörded	Kanaliseeritud parempööre keelatud
Liiklust rahustavad elemendid	On
Ühistransport	Ei ole
Kõnnitee laius	Üldjuhul 2,5 m, min 1,75 m. Koolitänaval piisav laius, et lapsest rattur mahuks kõnniteele
Rattatee laius	Kui on, siis 1,75 m, rattarada 1,5 m
Sõidutee laius	3 m ühesuunaline või möödasõidutaskutega (lisandub 1,5 m vastassuunalisele rattarajale), 5,5 m kahe-suunaline, eraldamata sõiduradadega
Kompromissi otsimine	Sõidutee ruum, rattatee
Peatused	Puuduvad
Hooldus	Vaalutusala 2 m (võib kattuda haljasalaga või osaliselt parkimiskohtadega). Kitsastes oludes puhastakse sõiduteeruum (3,5 m) ja jalakäijate ruum ning rakendatakse jagatud ruumi põhimõtet



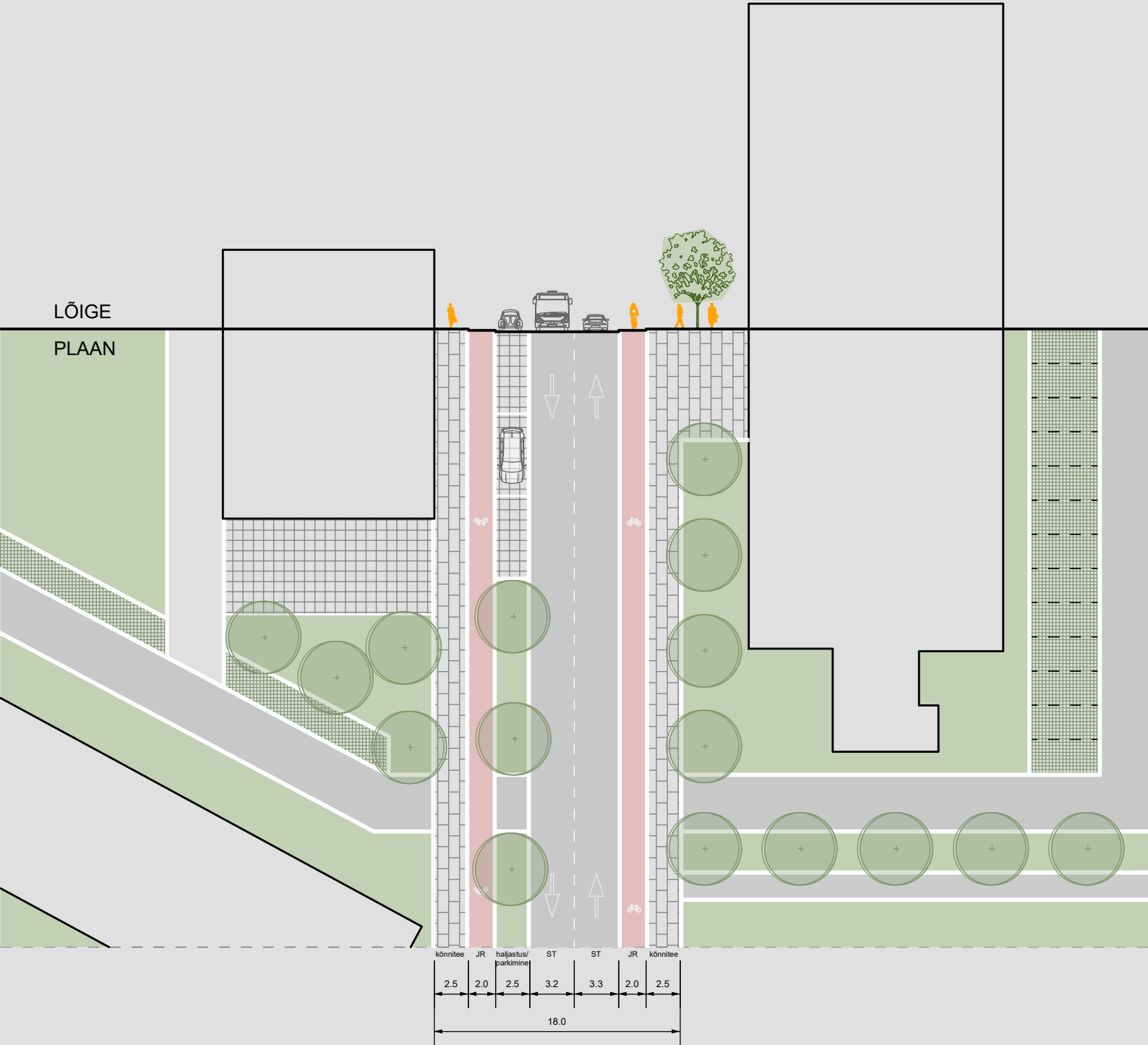
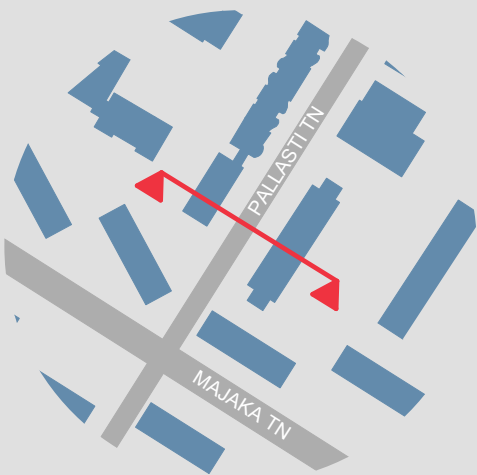
Tänavatüüp	Kohalik koht: asumisisene hõreda liiklusega koht
Kirjeldus	Kohalik koht on suure kohaliku tähtsuse ja hea ruumilise kvaliteediga jalakäi- jasõbralik keskkond, mis võimaldab erinevaid tegevusi. Üldiselt toimib kohalik koht jagatud ruumina, kuid võib olla ka autovaba ala
Kiirus	20–10 km/h
Projekteerija	(Maastiku)arhitekt + teedeinsener. Kaaluda arhitektuurivõistlust või võrdlevaid arhitektuurseid eskiise
Katendid	Võimalikult palju kasutada kivist katendit, rattateede puhul võib kaaluda asfalti. Täna- varuumi liigendamiseks kasutatakse erinevat katendit
Tänavauletus	Jagatud liikumisruum või vaba tänavauletus, esikohale seatakse jalakäijad
Juurdespääs kinnistule	Vaba ligipääs jalgrattaga ja jalgsi. Mootorsõidukiga vajadusel ligipääs kohalikele elanikele ja teenindavale transpordile (nt jäätmevedu, pääste, kullerteenus)
Tänaval parkimine	Peatumine või lühiajaline parkimine
Rattateed	Jagatud liiklusruum, kaaluda tähistamist näiteks sillutise või tee tasapinnas oleva äärekiviga (0-äärekivi)
Äärekivi	Kõik ühes tasapinnas
Tänavanurgad	Minimaalsed pöörderaadiused, suuremad sõidukid võivad kasutada pöördel vas- tassuunda, vajadusel katendiga lisaraadius
Haljastus	Eelistatult kõrg- ja madalhaljastuse (põõsad, rohttaimed) kooslus, erandina ainult puud. Võimalikult palju säilitada olemasolevat kõrghaljastust (suurele puule jät- ta vähemalt 3 m juureruumi). Eelistatult kasutada liiklejarühmade eraldamiseks haljastust. Võimalikult suur osa sademeveest immutada pinnasesse (suunata rohealadele, vihmapeenardesse). Tänaval, kus sõiduteelt lendub soolapritsmeid, istutada puude kaitseks põõsaid ja rohttaimi ning eelistada soola paremini taluvaid liike. Kitsastes oludes kasutada kõrghaljastuse rajamiseks võimalusel juurekaste ja juurekaitsereste, kasutada täiendavalt konteinerhaljastust ja ronitaimi. Konsulteeri- da liikide valikul volitatud maastikuarhitektiga (tase 7)
Valgustus	Tänavavalgustus jalakäijatele ja ratturitele (jagatud ruumis üldvalgus), disainvalgus
Liikluskorraldusvahen- did	Postid, pollarid ja liiklusmärgid pulbervärvitud. Poste võimalikult vähe, torupiirded keelatud
Seos hoonetega	Sissepääsud avanevad kõnniteele (ei ulatu liikumisruumi), 1 m minimaalselt kau- bandusele (seda ei arvestata liikumisruumi), 1. korrusel äripinnad
Pöörded	Kanaliseeritud parempööre keelatud
Liiklust rahustavad ele- mendid	On
Ühistransport	Kui on, siis koha ääres (nt jaama või peatuse lähedus)
Kõnnitee laius	Võimalikult lai
Rattatee laius	–
Sõidutee laius	–
Kompromissi otsimine	Sõidutee võib ka puududa, rattatee
Peatused	Puuduvad
Hooldus	Võimalusel lumekogumiskohad ja vaalutusalah



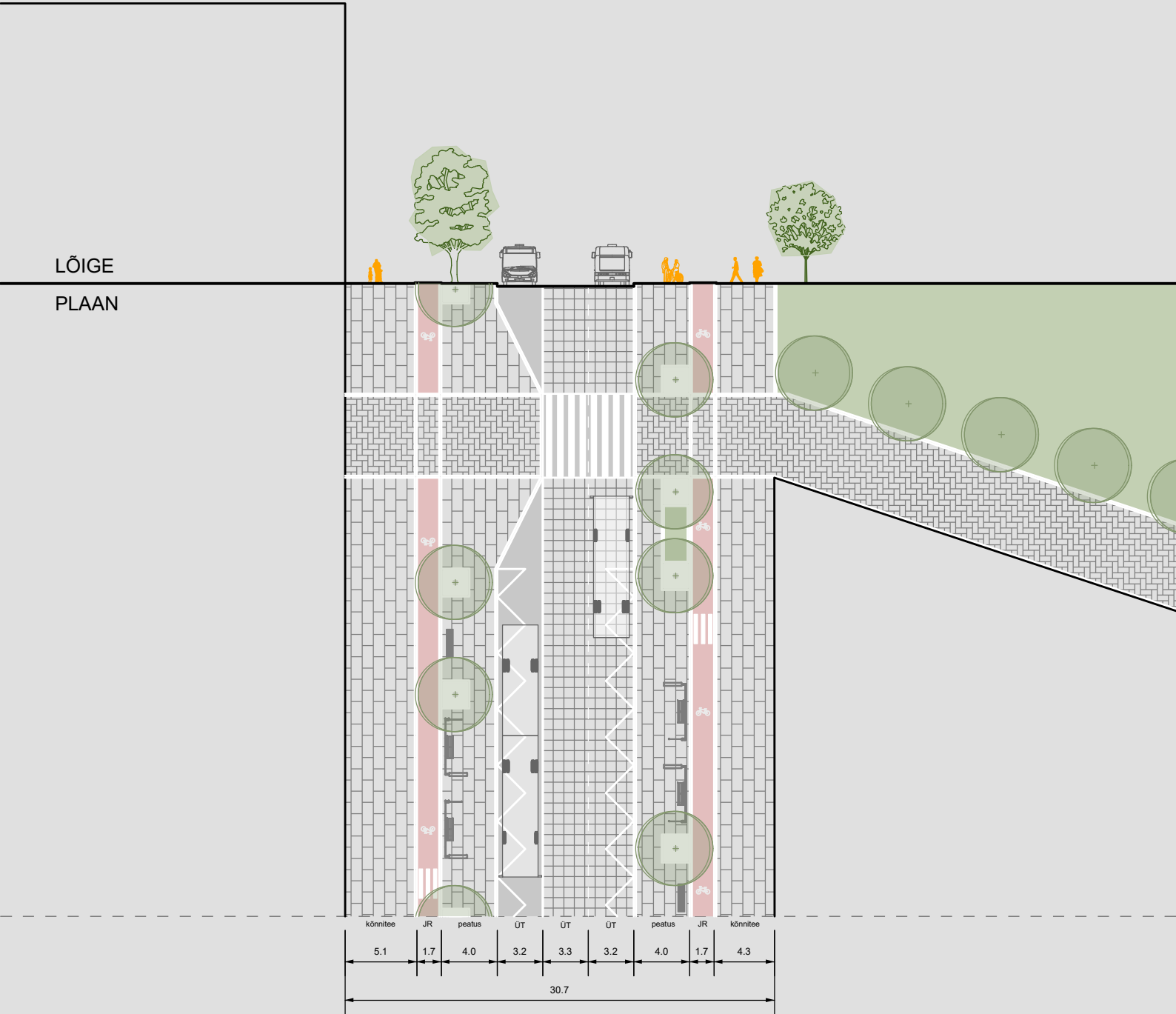
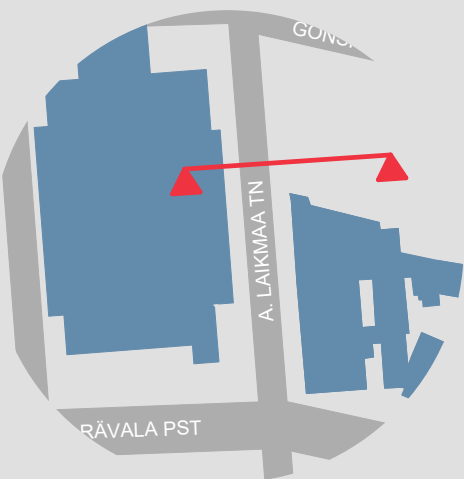
Tänavatüüp	Piirkondlik tee: piirkondi ühendav keskmise liiklusega tee
Kirjeldus	Piirkondlik tee loob piirkonnas võimaluse sõidukite liikumiseks, tagatud on muga- vad teed jalgratturitele ning turvalised teekonnad jalakäijatele
Kiirus	Üldiselt 40-50 km/h
Projekteerija	Teedeinsener
Katendid	Võib olla kogu ulatuses asfalt
Tänavaväli	Ülekäigurajad on ristmikul kõigil jalakäijate liikumisteedel, vahepealsetel aladel vajadusel vähemalt 200 m tagant. Vajadusest olenevalt kas reguleeritud või reguleerimata tänavaväli
Juurdepääs kinnistule	Tagatud autode juurdepääs piirkondliku teega külgnevatele äridele, võimalusel vähendada piirkondliku teega lõikuvate sissesõiduteede arvu
Tänaval parkimine	Pikiparkimine on lubatud vastava taristu olemasolul
Rattateed	Rattatee on sõidu- ja kõnniteest eraldatud
Äärekivi	Kõik liiklejad on eri tasapinnal. Ristmikul ratta- ja kõnniteed laskuvad. Võimalusel ratta- ja sõidutee ristumiskohta äärekivi mitte paigaldada. Ratta- ja kõnniteede katend on katkematu ning üleminek mahasõitute tasapinnale sujuv
Tänavanurgad	Minimaalsed pöörderaadiused, lähtudes ühissõidukite liiklemisvajadusest
Haljastus	Eelistatult kõrg- ja madalhaljastuse (põõsad, rohttaimed) kooslus, erandina ainult puud. Võimalikult palju säilitada olemasolevat kõrghaljastust (suurele puule jät- ta vähemalt 3 m juureruumi). Eelistatult kasutada liiklejarühmade eraldamiseks haljastust. Võimalikult suur osa sademeveest immutada pinnasesse (suunata rohealadele, vihmapeenardesse). Tänaval, kus sõiduteelt lendub soolapritsmeid, istutada puude kaitseks põõsaid ja rohttaimi ning eelistada soola paremini taluvaid liike. Kitsastes oludes kasutada kõrghaljastuse rajamiseks võimalusel juurekaste ja juurekaitsereste. Konsulteerida liikide valikul volitatud maastikuarhitektiga (tase 7).
Valgustus	Tänavavalgustus nii jalakäijatele, ratturitele kui ka autodele. Ülekäigurajad erival- gustusega
Liikluskorraldusvahen- did	Postide, pollarite, liiklusmärkide ja kontaktvõrgu süsteemi lahendus optimaalne, portaale ja konsoole kasutada põhjendatud erandina, torupiirdeid võimalusel mitte kasutada. Paiknevad eraldi tehnilisel ribal (1 m) või haljasalal
Seos hoonetega	Sissepääsud avanevad kõnniteele, 1. korrusel soovitatavalt äripinnad, kõnniteel tagada vaba liikumisruum
Pöörded	Lubatud pöördetada, kanaliseeritud parempöoret vältida
Liiklust rahustavad ele- mendid	Pole
Ühistransport	Buss, troll, tramm
Kõnnitee laius	Vaba liikumisruum üldjuhul 2,5 m, min 2 m
Rattatee laius	Ühesuunaline 2 m (min 1,75 m), kahesuunaline min 2,5 m. Erandlik rattarada min 1,5 m
Sõidutee laius	ÜT-ta sõidurada 3 m ÜT-ga sõidurada 3,25 m
Kompromissi otsimine	a) Parkimine, sõidutee ruum (radade arv ja laius, pöörded, raadiused), bussita- skud, rattatee laius; b) ohutussaared, rentsliriba, haljastus
Peatused	Ühissõidukiraja puhul pole bussitasku vajalik, peatumine rajal. Bussitasku vajadu- sel (vastavalt disainile)
Hooldus	Vaalutusala 2 m (võib kattuda haljasalaga või osaliselt parkimiskohtadega). Rentsliriba mõlemas suunas 0,25 m



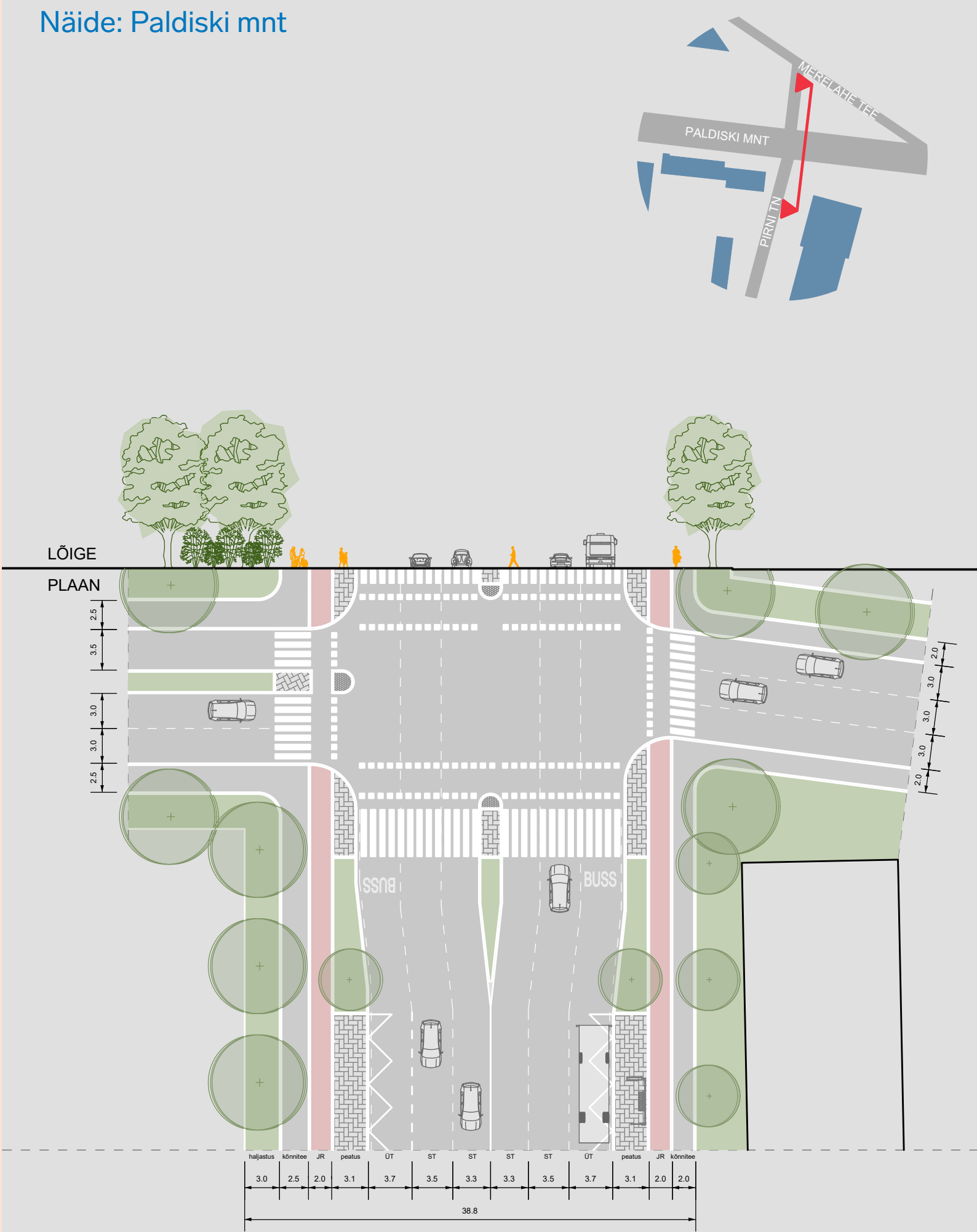
Tänavatüüp	Piirkondlik tänav: piirkondi ühendav keskmise liiklusega tänav
Kirjeldus	Piirkondlikul tänaval on kõigi liikumisviisidega tagatud ligipääs seal paiknevatele äridele ja teenustele. Piirkondlik tänav on kvaliteetne avalik ruum, mis tugevdab kogukonnaelu
Kiirus	≤ 40 km/h
Projekteerija	Teedeinsener + (maastiku)arhitekt
Katendid	Võimalusel kivitatendiga kõnniteed või liigendused (nt riba hoonete fassaadide ääres, postide jms ümber), sõidu- ja rattateed võivad olla asfaltkatendiga
Tänavauletus	Ülekäigurajad on ristmikul kõigil jalakäijate liikumisteedel, vahepealsetel aladel vajadust mööda, kuid vähemalt u 100 m tagant. Vajadusest olenevalt kas reguleeritud või reguleerimata tänavauletus
Juurdepääs kinnistule	Tagatud autode juurdepääs tänaväärsetele äridele
Tänaval parkimine	Pikiparkimine on lubatud vastava taristu olemasolul
Rattateed	Rattatee on sõidu- ja kõnniteest eraldatud
Äärekivi	Kõik liiklejad on eri tasapinnal. Ristmikul ratta- ja kõnniteed laskuvad. Võimalusel ratta- ja sõidutee ristumiskohta äärekivi mitte paigaldada. Ratta- ja kõnniteede katend on katkematu ning üleminek mahasõitude tasapinnale sujuv
Tänavanurgad	Minimaalsed pöörderaadiused, lähtudes ühissõidukite liiklemisvajadusest
Haljastus	Eelistatult kõrg- ja madalhaljastuse (põõsad, rohttaimed) kooslus, erandina ainult puud. Võimalikult palju säilitada olemasolevat kõrghaljastust (suurele puule jätta vähemalt 3 m juureruumi). Eelistatult kasutada liiklejarühmade eraldamiseks haljastust. Võimalikult suur osa sademeveest immutada pinnasesse (suunata rohealadele, vihmapeenardesse). Tänaval, kus sõiduteelt lendub soolapritsmeid, istutada puude kaitseks põõsaid ja rohttaimi ning eelistada soola paremini taluvaid liike. Kitsastes oludes kasutada kõrghaljastuse rajamiseks võimalusel juurekaste ja juurekaitsereste. Konsulteerida liikide valikul volitatud maastikuarhitektiga (tase 7)
Valgustus	Tänavavalgustus nii jalakäijatele, ratturitele kui ka autodele. Ülekäigurajad erivalgustusega
Liikluskorraldusvahendid	Postid, pollarid ja liiklusmärgid on pulbervärvitud. Trammi- ja trolliliinide kontaktvõrgu ehitised on optimaalsed, pulbervärvitud. Portaale ja konsoole kasutada põhjendatud erandina, torupiirdeid võimalusel mitte kasutada
Seos hoonetega	Sissepääsud avanevad kõnniteele, 1. korrusel üldjuhul äripinnad, kõnniteel tuleb tagada vaba liikumisruum
Pöörded	Lubatud pöördetada, kanaliseeritud parempööret vältida
Liiklust rahustavad elemendid	On
Ühistransport	Buss, troll, tramm
Kõnnitee laius	Vaba liikumisruum üldjuhul 2,5 m, min 2 m
Rattatee laius	Ühesuunaline 2 m (min 1,75 m), kahesuunaline min 2,5 m. Erandlik rattarada min 1,5 m
Sõidutee laius	ÜT-ta sõidurada 3 m ÜT-ga sõidurada 3,25 m
Kompromissi otsimine	Sõidutee ruum olenevalt ühistranspordist, bussitaskud, parkimine
Peatused	Valdavalt sõidurajal
Hooldus	Vaalutusala 2 m (võib kattuda haljasalaga või osaliselt parkimiskohtadega). Rentsliriba mõlemas suunas 0,25 m



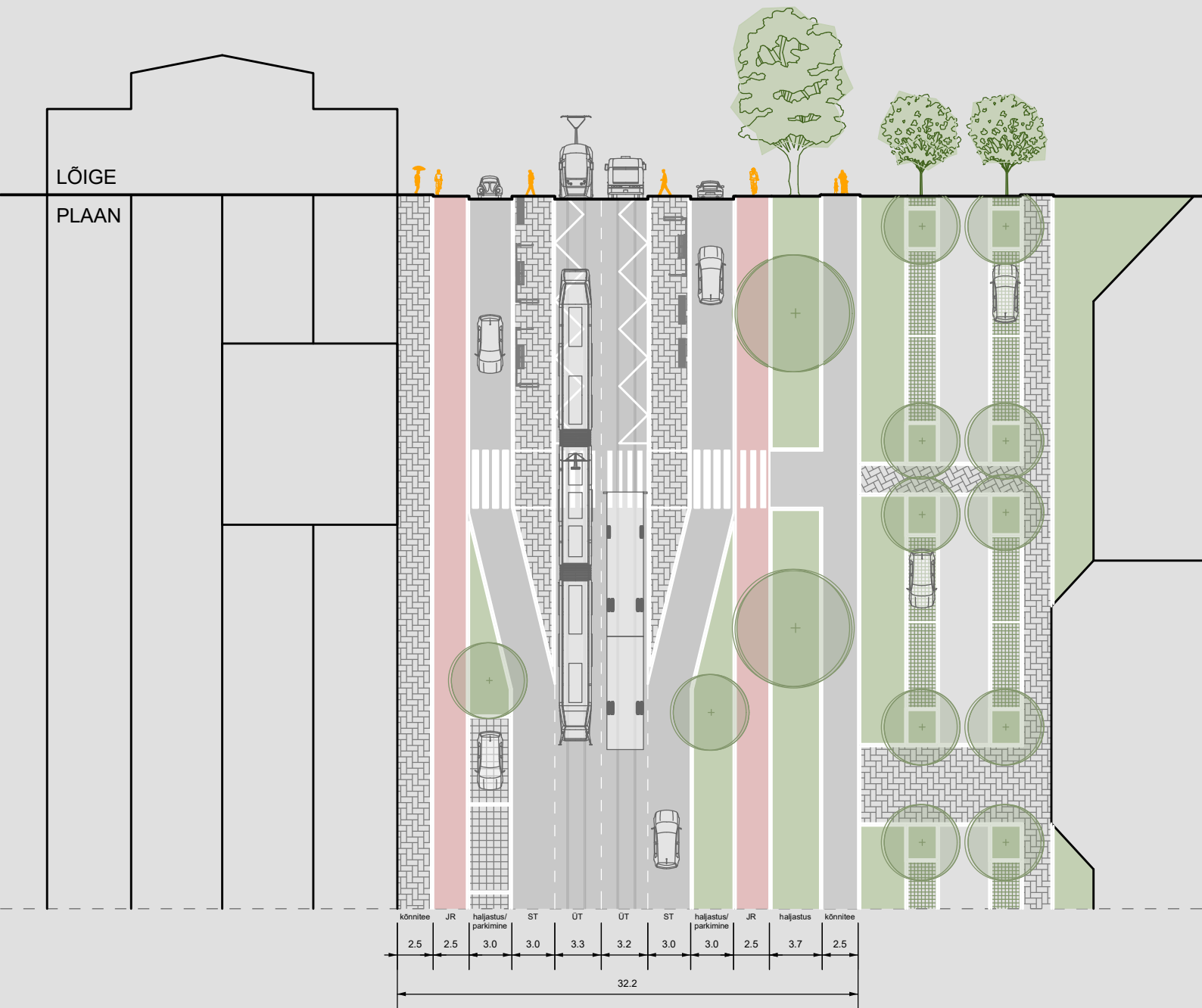
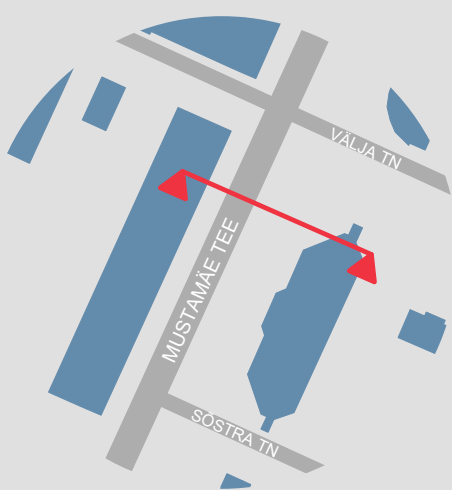
Tänavatüüp	Piirkondlik koht: piirkondlik keskmise liiklusega koht
Kirjeldus	Piirkondlik koht on suurepärase ruumilise kvaliteediga jalakäijasõbralik keskkond, mis on ühistranspordivõrguga hästi ühendatud
Kiirus	≤ 30 km/h
Projekteerija	(Maastiku)arhitekt + teedeinsener. Kaaluda arhitektuurivõistlust või võrdlevad arhitektuursed eskiisid
Katendid	Võimalusel kivitkatendiga. Sõidu- ja rattateede puhul võib kaaluda asfaltkatendit. Eri katendiliikide vahel äärekivi
Tänavaväli	Ülekäigurajad on kõigil jalakäijate liikumisteedel, erandina fooriga
Juurdepääs kinnistule	Vaba ligipääs jalgrattaga ja jalgsi. Mootorsõidukiga vajadusel ligipääs kohalikele elanikele ja teenindavale transpordile
Tänaval parkimine	Parkimine lubatud vastava taristu olemasolul
Rattateed	Rattatee on tähistatud näiteks sillutise või tee tasapinnas oleva äärekiviga (0-ääre-kivi). Vajadusel võib rattatee muutuda rattarajaks
Äärekivi	Kõik liiklejad eri tasapinnas. Sõidutee tõuseb ristmikul.
Tänavanurgad	Minimaalsed pöörderaadiused, ühissõidukitele katendiga lisaraadius
Haljastus	Eelistatult kõrg- ja madalhaljastuse (põõsad, rohttaimed) kooslus, erandina ainult puud. Võimalikult palju säilitada olemasolevat kõrghaljastust (suurele puule jät-ta vähemalt 3 m juureruumi). Eelistatult kasutada liiklejarühmade eraldamiseks haljastust. Võimalikult suur osa sademeveest immutada pinnasesse (suunata rohealadele, vihmapeenardesse). Tänaval, kus sõiduteelt lendub soolapritsmeid, istutada puude kaitseks põõsaid ja rohttaimi ning eelistada soola paremini taluvaid liike. Kitsastes oludes kasutada kõrghaljastuse rajamiseks võimalusel juurekaste ja juurekaitsereste, lisaks kasutada konteinerhaljastust ja ronitaimi. Konsulteerida liikide valikul volitatud maastikuarhitektiga (tase 7).
Valgustus	Tänavavalgustus nii jalakäijatele, ratturitele kui ka autodele. Disainvalgus
Liikluskorraldusvahen-did	Ühtse stiiliga, pulbervärvitud (disain)postid, pollarid ja liiklusmärgid. Disainitud trolli- ja trammiliinide kontaktvõrgu lahendused. Poste võimalikult vähe, torupiirded keelatud
Seos hoonetega	Sissepääsud avanevad kõnniteele (ei ulatu liikumisruumi), 1 m minimaalselt kau-bandusele (seda ei arvestata liikumisruumi), 1. korrusel äripinnad
Pöörded	Lubatud pöördetada, kanaliseeritud parempöoret vältida
Liiklust rahustavad ele-mendid	On
Ühistransport	Bussi-, trolli- ja trammipeatused, ümberistumiskohad
Kõnnitee laius	Vaba liikumisruum üldjuhul vähemalt 2,5 m, lokaalsed kitsendused 2 m
Rattatee laius	ühesuunaline 2 m (min 1,75 m)
Sõidutee laius	ÜT-ta sõidurada 3 m ÜT-ga sõidurada 3,25 m
Kompromissi otsimine	Kõik, v.a jalakäijad ja ühistransport
Peatused	Valdavalt sõidurajal
Hooldus	Võimalusel tagada vaalutusosalad ja lokaalsed lumekogumiskohad. Rentsliribad puuduvad



Tänavatüüp	Ülelinnaline tee: linnaosi ühendav tiheda liiklusega tee
Kirjeldus	Ülelinnaline tee ühendab linnaosi. Tagatud on mugavad teed jalgratturitele ja turvalised teekonnad jalakäijatele
Kiirus	≥ 50 km/h
Projekteerija	Teedeinsener
Katendid	Võib olla kogu ulatuses asfalt
Tänavaväli	Jalakäijate tänavaväli on lubatud ka mitmetasandilisena, jalakäijate liikumised on valgusfooriga reguleeritud. Ratturite tänavaväli on seotud jalakäijate tänavavälitusega
Juurdepääs kinnistule	Üldjuhul ristuvate teede kaudu
Tänaval parkimine	Üldjuhul mitte
Rattateed	Sõidu- ja rattateed eraldab üksteisest kõrghaljastatud puhervöönd
Äärekivi	Kõik liiklejad on eri tasapinnal. Ristmikul ratta- ja kõnniteed laskuvad. Võimalusel ratta- ja sõidutee ristumiskohta äärekivi mitte paigaldada. Ratta- ja kõnniteede katend on katkematu ning üleminek mahasõitude tasapinnale sujuv
Tänavanurgad	Pöördearstiused tulenevalt kiirusest ja liikluskorraldusest
Haljastus	Eelistatult kõrg- ja madalhaljastuse (põõsad, rohttaimed) kooslus. Võimalikult palju säilitada olemasolevat kõrghaljastust (suurele puule jätta vähemalt 3 m juureruumi). Eelistatult kasutada liiklejarühmade eraldamiseks haljastust. Võimalikult suur osa sademeveest immutada pinnasesse (suunata rohealadele, vihmapienardesse) või juhtida kujundatud kraavidesse või rentslitesse. Tänaval, kus sõiduteelt lendub soolapritsmeid, istutada puude kaitseks põõsaid ja rohttaimi ning eelistada soola paremini taluvaid liike. Konsulteerida liikide valikul volitatud maastikuarhitektiga (tase 7)
Valgustus	Tänavavalgustus nii jalakäijatele, ratturitele kui ka autodele. Ülekäigurajad erivalgustusega
Liikluskorraldusvahendid	Postide, pollarite, liiklusmärkide ja kontaktvõrgu süsteemi lahendus optimaalne, portaaliid lubatud, torupiirded lubatud põhjendatud juhtudel
Seos hoonetega	Sisepääsud avanevad kõnniteele, 1. korrusel soovitatavalt äripinnad
Pöörded	Lubatud kanaliseeritud parempööre
Liiklust rahustavad elemendid	Pole
Ühistransport	Buss, troll, tramm
Kõnnitee laius	Vaba liikumisruum min 2,5 m
Rattatee laius	Ühesuunaline 2 m (min 1,75 m), kahesuunaline 3 m
Sõidutee laius	ÜT-ta sõidurada 3,25 m ÜT-ga sõidurada 3,5 m
Kompromissi otsimine	Kompromisse ei tehta läbiva liikluse arvelt (jalgrattad, ühistransport ja muud mootorsõidukid)
Peatused	Bussitasku, võimalusel suletud
Hooldus	Peaks olema tagatud vaalutusala 2 m (võib kattuda haljasalaga). Rentsliriba mõlemas suunas 0,25–0,5 m



Tänavatüüp	Ülelinnaline tänav: linnaosi ühendav tiheda liiklusega tänav
Kirjeldus	Ülelinnaline tänav peab toimima liikumisteena läbi linna, olles elav, turvaline ja hästi korraldatud linnaline keskkond ning võimaldades kõikide liikumisviisidega lihtsat ligipääsu teenustele
Kiirus	40-50 km/h
Projekteerija	Teedeinsener + (maastiku)arhitekt
Katendid	Kõnniteedel kasutada visuaalset liigendust pakkuvat lahendust (asfalt + kivi), võimalusel kivikatendit. Sõidu- ja rattateed on asfaltkatendiga. Eri katendiliikide vahel kasutada äärekivi
Tänavauletus	Ülekäigurajad on kõigil jalakäijate liikumisteedel vähemalt u 200 m tagant, valgusfooriga reguleeritud, erandina muu lahendus. Ratturite tänavauletus on seotud jalakäijate tänavauletusega
Juurdespääs kinnistule	Peamiselt ristuvate teede kaudu
Tänaval parkimine	Pikiparkimine on lubatud vastava taristu olemasolul
Rattateed	Sõidu- ja rattateed eraldab üksteisest kõrghaljastatud puhvervöönd
Äärekivi	Kõik liiklejad on eri tasapinnal. Ristmikul ratta- ja kõnniteed laskuvad. Võimalusel ratta- ja sõidutee ristumiskohta äärekivi mitte paigaldada. Ratta- ja kõnniteede katend on katkematu ning üleminek mahasõitude tasapinnale sujuv
Tänavanurgad	Pöörderaadiused tulenevalt kiirusest ja liikluskoosseisust
Haljastus	Eelistatult kõrg- ja madalhaljastuse (põõsad, rohttaimed) kooslus, erandina ainult puud. Võimalikult palju säilitada olemasolevat kõrghaljastust (suurele puule jätta vähemalt 3 m juureruumi). Eelistatult kasutada liiklejarühmade eraldamiseks haljastust. võimalikult suur osa sademeveest immutada pinnasesse (suunata rohealadele, vihmapeenardesse). Kitsastes oludes kasutada kõrghaljastuse rajamiseks võimalusel juurekaste ja juurekaitsereste. Tänaval, kus sõiduteelt lendub soolapritsmeid, istutada puude kaitseks põõsaid ja rohttaimi ning eelistada soola paremini taluvaid liike. Konsulteerida liikide valikul volitatud maastikuarhitektiga (tase 7)
Valgustus	Tänavavalgustus nii jalakäijatele, ratturitele kui ka autodele. Ülekäigurajad erivalgustusega
Liikluskorraldusvahendid	Postid, pollarid ja liiklusmärgid pulbervärvitud. Trammi- ja trolliliinide kontaktvõrgu ehitised optimaalsed, pulbervärvitud. Portaaliid keelatud, torupiire keelatud. Paiknevad eraldi tehnilisel ribal (1 m) või haljasalal
Seos hoonetega	Sissepääsud avanevad kõnniteele, üldjuhul 1. korrustel äripinnad
Pöörded	Lubatud pöördetada, kanaliseeritud parempööret vältida
Liiklust rahustavad elemendid	Pole
Ühistransport	Buss, troll, tramm
Kõnnitee laius	Vaba liikumisruum min 2,5 m
Rattatee laius	Ühesuunaline 2 m (min 1,75 m), kahesuunaline 3 m
Sõidutee laius	ÜT-ta sõidurada 3 m ÜT-ga rada 3,25 (kui ühes suunas rohkem kui 1 rada) kui 1+1, siis 3,5 m
Kompromissi otsimine	Kõik, v.a ühistransport ja jalakäijad, lokaalsed kitsendused lubatud, vajadusel vaalutamisruumi arvelt
Peatused	Bussitasku, eraldi ühissõidukiraja puhul peatumine ühissõidukirajal
Hooldus	Võimalusel tagada vaalutusala 2 m (võib kattuda haljasalaga). Rentsliriba mõlemas suunas 0,25 m



Tänavatüüp	Ülelinnaline koht: ülelinnaline tiheda liiklusega koht
Kirjeldus	Hästi toimiv ülelinnaline koht on teenuste, äride ja kultuuri elav sõlmpunkt. Siin tuleb vähendada suure liiklusvoo mõju ning võimaldada liikuda suurel hulgal jalakäijatel ja tagada ligipääs ühissõidukitele
Kiirus	30-40 km/h
Projekteerija	Arhitekt + teedeinsener + maastikuarhitekt. Kaaluda arhitektuurivõistlust või võrdlevad arhitektuursed eskiisid
Katendid	Soovituslikult kogu ulatuses sillutiskatend (võimalusel tardkivikatend). Sõidu- ja rattateede puhul võib kaaluda asfaltkatendit
Tänavauletus	Ülekäigurajad on kõigil jalakäijate liikumisteedel (ristmikud, ühissõidukipeatused, sihtkohad), valgusfooriga reguleeritud, erandina foorita. Ratturite tänavauletus seotud jalakäijate tänavauletusega
Juurdespääs kinnistule	Vaba ligipääs jalgrattaga ja jalgsi. Mootorsõidukiga vajadusel ligipääs kohalikele elanikele ja teenindavale transpordile
Tänaval parkimine	Pikiparkimine on lubatud vastava taristu olemasolul
Rattateed	Võimalikult palju eri tasapinnal. Väljakulise lahenduse korral on rattatee tähistatud näiteks teist värvi katendi või tee tasapinnas oleva äärekiviga (0-äärekivi)
Äärekivi	Kõnni-, ratta- ja sõidutee ristmikel ühel tasapinnal, mujal kõik eri tasapindadel (väljakulistest kohtades / väljakulise lahenduse korral võib tähistusena kasutada ka tee tasapinnas äärekivi)
Tänavanurgad	Minimaalsed pöörderaadiused, ühissõidukitele katendiga lisaraadius
Haljastus	Kõrg- ja madalhaljastuse (põõsad, rohttaimed) kooslus. Võimalikult palju säilitada olemasolevat kõrghaljastust (suurele puule jätta vähemalt 3 m juureruumi). Võimalusel immutada sademevesi pinnasesse (suunata rohealadele, vihmapeenardesse). Kitsastes oludes kasutada kõrghaljastuse rajamiseks võimalusel juurekaste ja juurekaitsereste, lisaks kasutada konteinerhaljastust ja ronitaimi
Valgustus	Tänavavalgustus nii autodele kui ka jalakäijatele ja ratturitele, disainvalgus
Liikluskorraldusvahendid	Ühtse stiiliga, pulbervärvitud (disain)postid, pollarid ja liiklusmärgid. Disainitud trolli- ja trammiliini kontaktvõrgu lahendused. Poste võimalikult vähe, torupiirded keelatud
Seos hoonetega	Sissepääsud avanevad kõnniteele (ei ulatu liikumisruumi), 1 m minimaalselt kaubandusele (seda ei arvestata liikumisruumi), 1. korrusel äripinnad
Pöörded	Lubatud pöölderada, kanaliseeritud parempööret vältida
Liiklust rahustavad elemendid	On
Ühistransport	Bussi-, trolli- ja trammipeatused, ühistransporditerminalid
Kõnnitee laius	Vaba liikumisruum min 2,5 m
Rattatee laius	Ühesuunaline 2 m, lubatud lokaalsed kitsendused
Sõidutee laius	ÜT-ta sõidurada 2,75-3 m ÜT-ga sõidurada 3,25 (kui ühes suunas rohkem kui 1 rada), kui 1+1, siis 3,5 m
Kompromissi otsimine	Kõik, v.a ühistransport ja jalakäijad. Liikluse maht on suur, aga kiirust piiratakse disainiga
Peatused	Bussitasku, eraldi ühissõidukiraja puhul peatumine ühissõidukirajal
Hooldus	Võimalusel tagada vaalutusala ja lokaalsed lumekogumiskohad, rentsliribad üldiselt puuduvad

