

Karlova kergliiklusuuring

Sissejuhatus

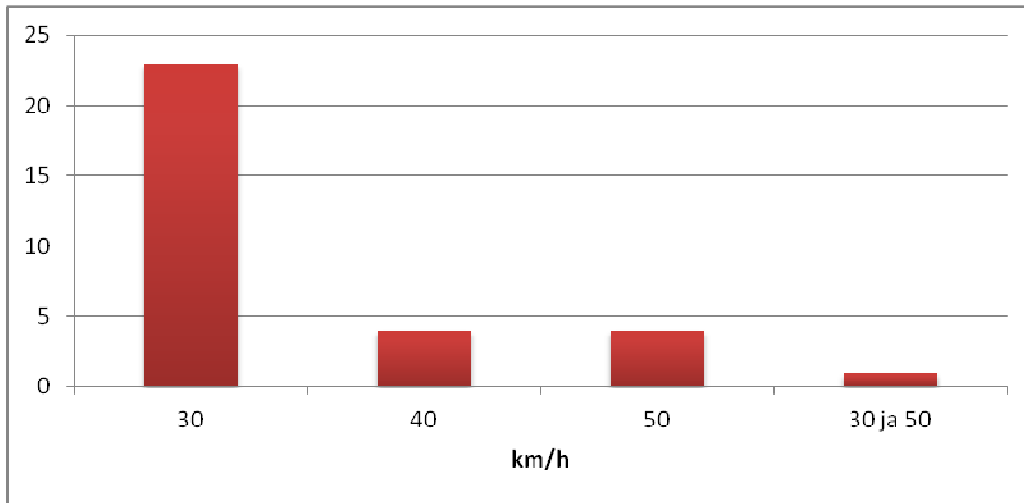
Tänavad moodustavad olulise osa avalikust linnaruumist. Tänavatel liigutakse ühest kohast teise, käiakse jalutamas kahe- ja neljajalgsete sõpradega, vesteldakse naabritega, mängitakse, joostakse ja sõidetakse jalgrattaga. Kui hästi me end tänaval tunneme, sõltub tänavaruumi kvaliteedist – kõnniteede laius ja siledus ning takistuste olemasolu, aga ka sõidukite liikluse hulgast ja kiirusest tänaval. Sellest sõltuvad müra, heitgaasid ja liiklusturvalisus tänaval. Selleks, et mootorsõidukite liiklust linnatänavatel hoida võimalikult väiksena, on oluline tõsta tänavaruumi kvaliteeti kergliiklejate jaoks.

Karlovas 2012. a kevadel läbiviidud kergliiklusteemalisele küsitlusele, mis koosnes kahest osast (küsitlusankeedist ja tänavaauditist) vastas kokku 32 inimest. Küsitluse eesmärgiks oli karlovlaste abil kaardistada võimalused, kuidas muuta Karlova tänavaid paremaks ja ohutumaks kõigile ning vähendada läbivat autoliiklust Karlova elutänavatel.

1. Tulemused

1.1 Piirkiirus Karlova elutänavatel

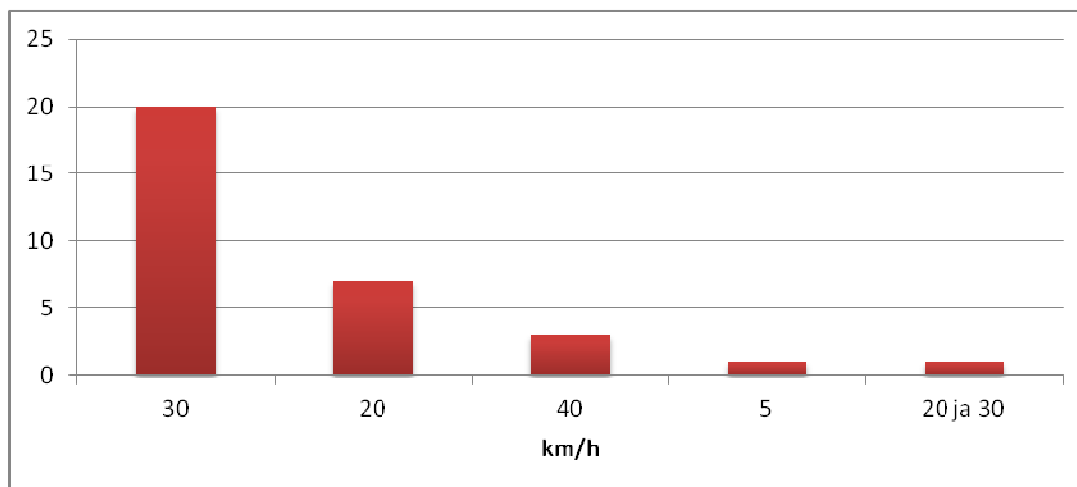
Esimesele küsimusele, mille käigus uuriti inimeste käest Karlova elutänavate sobilikku piirkiirust, jagunesid vastused nelja variandi vahel (joonis 1). Tugevalt eristus teistest piirkiirus 30 km/h, mille kasuks otsustas 72% vastanutest. 12,5% oli 40 km/h poolt ja 12,5% 50 km/h poolt. Üks inimene leidis, et vastavalt reaalsele situatsioonile võiks olla kiirus siis kas 30 või 50 km/h. See näitab, et suurem osa inimestest oleks huvitatud sõidukiiruse vähendamisest elutänavatel.



Joonis 1. Soblik piirkiirus Karlova elutänavatel

1.2 Sobilik piirkiirus kõnniteeta tänavatel

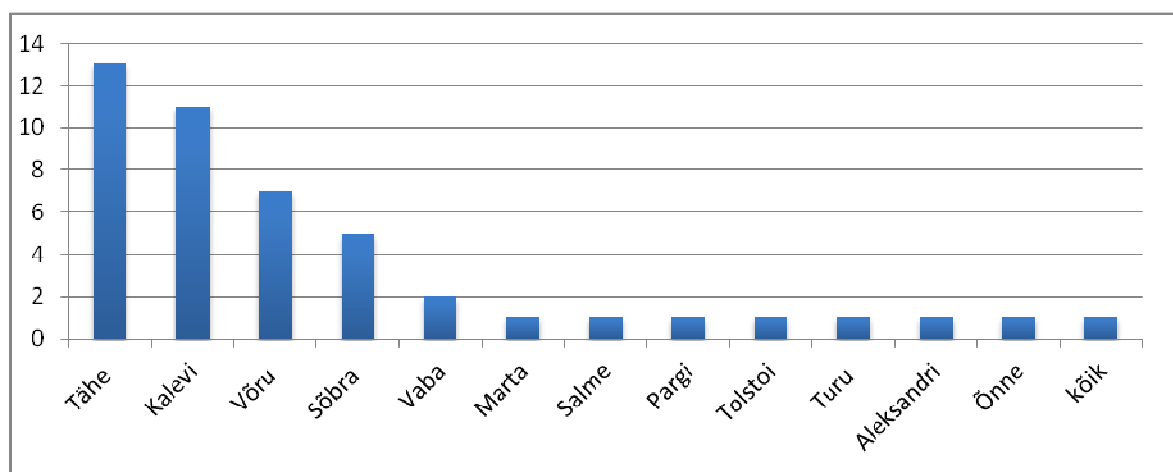
Teisele küsimusele, mille käigus uuriti kõnnitee puudumisel sobilikku piirkiirust tänavatel, eristus taaskord 30 km/h (joonis 2). Selle vastuse andis 62,5% ankeedi täitnutest, mis iseloomustab seda, et 30 km/h sobiks kiiruseks nii elutänavatel kui ka nendel tänavatel, kus puudub kõnnitee. 22% inimestest arvas, et kõnnitee puudumisel võiks kiirus olla veelgi väiksem ehk 20 km/h. Üks inimene märkis selleks koguni 5 km/h. 3 inimest pakkus kiiruseks 40 km/h ja üks inimene vastavalt olukorrale kas 20 km/h või 30 km/h. Võrreldes teise küsimuse tulemusi esimese küsimuse omadega, ilmneb, et kõnnitee puudumisel ei toodud kordagi välja 50 km/h vastust ning ka 40 km/h ja 30 km/h vastuseid oli vähem, mis tähendab, et kõnnitee puudumisel soovitakse veelgi väiksemaid piirkiirusi kui elutänavatel, mis on liiklusohutust jms arvestades ka igati loogiline.



Joonis 2. Sobilik piirkiirus Karlova tänavatel kõnnitee puudumisel

1.3 Jalgrattateid või jalgrattaradu vajavad tänavad

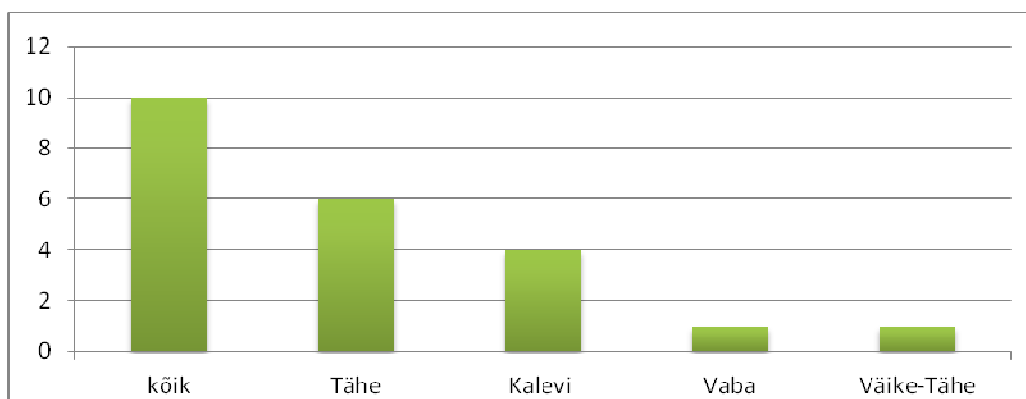
Kolmandale küsimusele ehk millistele Karlova tänavatele oleks inimeste hinnangul eelkõige vaja jalgrattateid või jalgrattaradu välja ehitada, tuli mitmeid vastuseid. Selgelt eristusid neli tänavat (Tähe, Kalevi, Võru ja Sõbra), kus vastanute arvates on suurim vajadus jalgrattateede või jalgrattaradade järgi (joonis 3). Need neli tänavat moodustasid kõigist vastustest 80%. Ka Vaba tänavat mainiti rohkem kui korra, ülejäänud tänavaid mainiti ühel korral, ühe vastanu arvates oleks vaja rattateid kõigile Karlova tänavatele. Seitse inimest jättis selle küsimusele vastamata.



Joonis 3. Tänavad, millele oleks vastanute sõnul vaja jalgrattateid

1.4 Kahe-suunalise jalgrattaliiklusega ühesuunalised tänavad

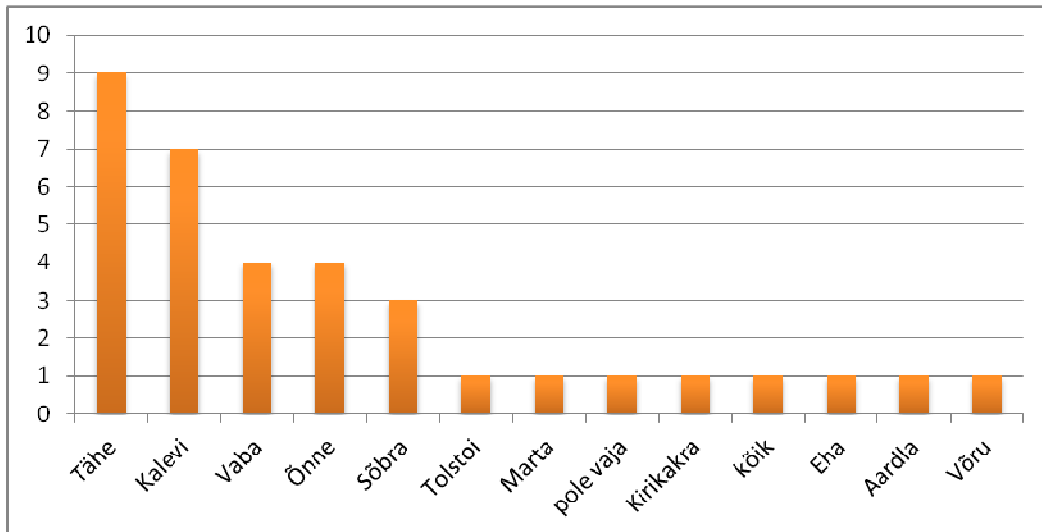
Neljandale küsimusele, kus uuriti millistel ühesuunalistel Karlova tänavatel võiks lubada kahe-suunalist jalgrattaliiklust kui piirkiirus on vähendatud 30 km/h või 40 km/h, leidis peaaegu kolmandik vastanutest, et seda võiks võimaldada kõikidel Karlova tänavatel (joonis 4). Konkreetsetest tänavatest toodi kõige rohkem välja Tähe tn (6 korda) ja Kalevi tn (4 korda). Veel mainiti ühel korral Vaba ja Väike-Tähe tänavaid. 11 inimest jättis sellele küsimusele vastamata. Tulenevalt vastustest võib öelda, et kolmandik inimestest näeks piirkiiruse vähendamisel kahe-suunaliseks rattaliikluseks sobilikena kõiki Karlova tänavaid.



Joonis 4. Kahe-suunaliseks rattaliikluseks sobilikud tänavad

1.5 Transiitliiklus tänavatel

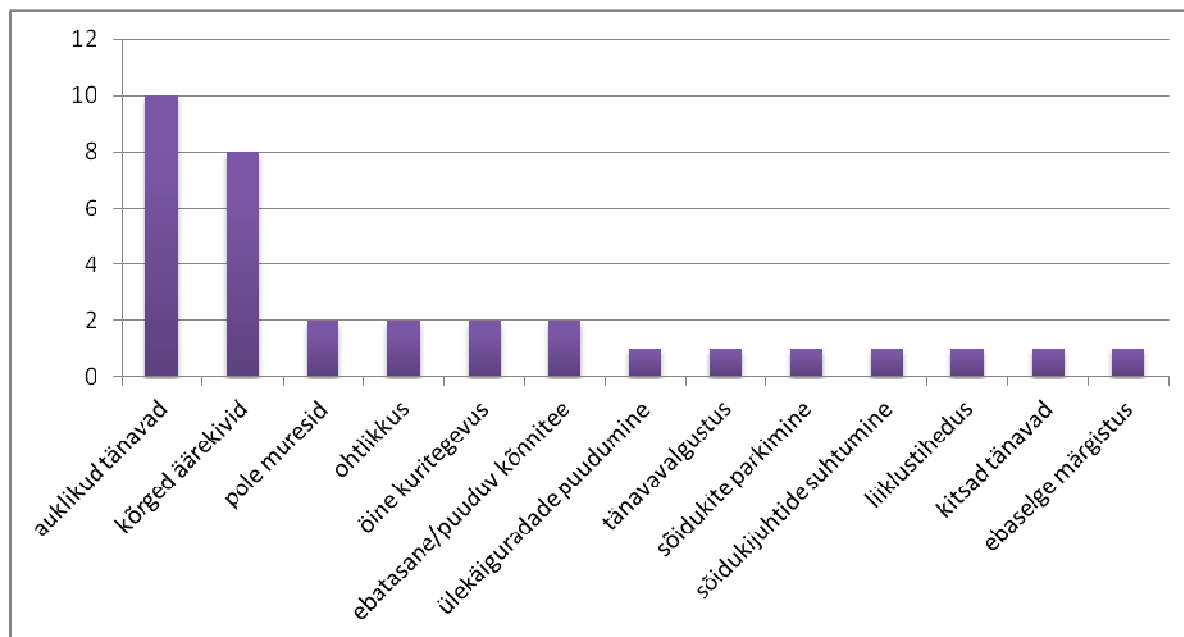
Viiendale küsimusele, kus uuriti seda, millistel tänavatel oleks vaja transiitliiklust vähendada, tuli samuti erinevaid vastuseid. Selgelt eristusid viis tänavat, millel tuleks transiitvooge vähendada (joonis 5) - Tähe, Kalevi, Vaba, Õnne ja Sõbra. Ühel korral mainiti veel Tolstoi, Marta, Kirikakra, Eha, Aardla ja Võru tänavat. Ühe inimese arvates tuleks transiitliiklust vähendada kõigil tänavatel ja ühe inimese arvates vastupidiselt pole transiitvoogudega üldse probleeme. Kuus inimest jättis sellele küsimusele vastamata.



Joonis 5. Karlova tänavad, millele tuleks transiitliiklust vähendada

1.6 Suurimad mured jalgsi või jalgrattaga liiklemisel

Kuuendana uuriti, millised on inimeste suurimad mured jalgsi või jalgrattaga Karlovas liigeldes. Välja toodi mitmeid erinevaid probleeme, millest mõned on suured ja aktuaalsed terve linna jaoks (sh auklikud tänavad, kõnnitee puudumine), teised aga lokaalsemad ja ainult Karlovat puudutavad (nt veelombi eemaldamine Meie poe eest). Enam käsitletud probleemidest võib esile tuua auklikud tänavad ja kõrged äärekivid (joonis 6). Lisaks toodi esile palju probleeme, mida nimetati ühel korral (sh ülekäiguradade puudumine, sõidukijuhtide suhtumine jne).



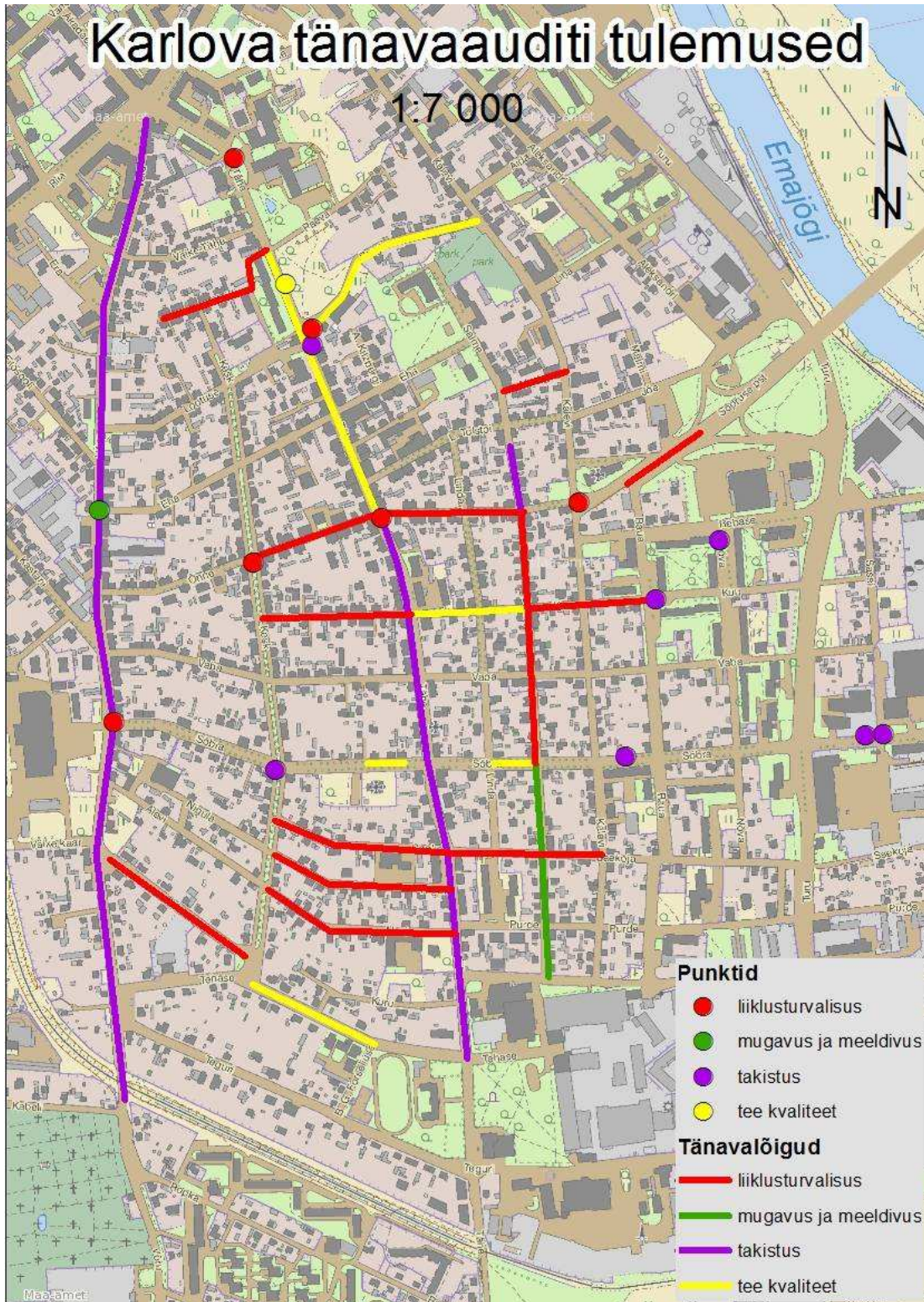
Joonis 6. Suurimad mured Karlova tänavatel

1.7 Karlova tänavate audit

Tänavaauditi osas paluti inimestel skeemile kanda need punktid või teelõigud, mis tunduvad nende jaoks probleemsemad olevat. Seda paluti hinnata viie aspekti järgi:

- 1) **Tee kvaliteet** (teekatte siledus, kõnnitee laius)
- 2) **Takistused** (kõrged äärekivid, pargitud autod, madalad oksad, prügikastid)
- 3) **Sebrad ja foorid** (puuduvad, vales kohas, ohtlikud, halb nähtavus, ebamugavad)
- 4) **Liiklusturvalisus** (autoliikluse lähedus ja kiirus, autojuhtide käitumine)
- 5) **Mugavus ja meeldivus** (müra, heitgaasid, puhtus, pritsiv pori, tänavavalgustus, kurjad koerad, haljastus, jne)

Joonisel 7 on kajastatud erinevate värvidega punktid ja lõigud, mis on summeeritud 12 inimese vastuste põhjal (32-st ankeedi täitnud inimesest ülejäänud seda osa enam ei täitnud). Enamused inimeste joonistatud probleemidest ei kordunud, kuid nendest, mis kordusid võib välja tuua punktidest Võru tn ja Sõbra tn ristmiku ning Tähe tn ja Õnne tn ristmiku ning tänavalõikudest Pargi tn ja Tähe tn.



Joonis 7. Peamised kitsaskohad Karlova tänavatel

LISA 1. Karlova liikluse küsitluse ja tänava auditi vorm.

LIIGUME KERGELT KARLOVAS

Tänavad moodustavad olulise osa avalikust linnaruumist. Tänavatel liigutakse ühest kohast teise, käiakse jalutamas kahe- ja neljajalgsete sõpradega, vesteldakse naabritega, mängitakse, joostakse ja sõidetakse jalgrattaga. Kui hästi me end tänaval tunneme sõltub tänavaruumi kvaliteedist – kõnniteede laius ja siledus ning takistuste olemasolu, aga ka sõidukite liikluse hulgest ja kiirusest tänaval. Sellest sõltub müra, heitgaasid ja liiklustravalisus tänaval. Selleks, et mootorsõidukite liiklust linnatänavatel hoida võimalikult väiksena on oluline tõsta tänavaruumi kvaliteeti kergliiklejate jaoks.

Palume karlovlaste abi, et kaardistada võimalusi kuidas muuta Karlova tänavaid paremaks ja ohutumaks kõigile ning vähendada läbivat autoliiklust Karlova elutänavatel. Laekunud ettepanekud edastatakse Tartu linnavalitsusele ja volikogule ning Karlova Selts koos Eesti Rohelise Liikumisega seisavad selle eest, et tõstatatud probleemid ka lahenduse leiaksid. Palun vastake 6-le küsimusele Karlova liikluskorralduse kohta ja andke oma hinnang mõne Karlova tänava või marsruudi kvaliteedi kohta jalakäija seisukohast.

A. KÜSITLUS

Tartus on enamuse linnaosade elutänavatel (nt Tammelinn, Tähtvere, Supilinn, Annelinn, Ihaste, jt) kehtestatud 30 kmh piirkiirusega alad peamiselt selleks, et muuta elutänavad ohutumaks jalakäijatele ja jalgratturitele. Lisaks säästetud eludele annab piirkiiruse alandamine ka rahalist kokkuhoidu tänavaehtuses, sest reeglina ei ole vaja 30 kmh piirkiirusega tänavatel rajada jalgratturitele eraldi teid ega radu ning on võimalik lubada kahe-suunalist jalgrattaliiklust ka ühesuunalistel tänavatel. Madalam sõidukiirus tähendab ka väiksemat liikluse müra ja vähem heitgaase. Karlovas selliseid 30 kmh alasid täna veel ei ole.

1. Millise piirkiirusega võiksid Karlova elutänavad olla? 30 / 40 / 50 kmh / muu
2. Mis võiks olla maksimaalne piirkiirus nendel tänavatel, kus kõnnitee puudub? 20 / 30 / 40 / 50 kmh / muu...
3. Millistele Karlova tänavatele oleks teie hinnangul eelkõige vaja jalgrattateid või jalgrattaradu välja ehitada?
4. Millistel Karlova ühesuunalistel tänavatel võiks lubada kahe-suunalist rattaliiklust juhul kui piirkiirus on vähendatud 30 või 40 kmh-ni?
5. Millistel Karlova elutänavatel peaks läbisõitvat transiitliiklust püüdma vähendada?
6. Mis on teie suurim mure jalgsi või jalgrattaga karlovas liigeldes?

B. TÄNAVA AUDIT (vt linnaosa plaan teisel leheküljel)

Palun valige tänav või marsruut ja hindage kui hea on seal jalgsi liigelda?

Püüdke hinnata tänavat või marsruuti laste kui kõige nõrgemate liiklejate seisukohast ning ka lapsevankriga ja ratastooliga liiklejate seisukohast.

Märkige kaardile ringi ja noole abil probleemsed kohad või lõigud. Ebatasase tee, kõrge äärekivi, puuduva ülekäiguraja ja takistuse kohta võib kasutada vastavat sümbolit (antud pöörde). Teiste probleemide puhul palume seletuse juurde kirjutada. Soovitatav on kasutada värvilist pliiatsit või pastakat.

Pöörake palun tähelepanu 5-le peamisele aspektile:

Tee kvaliteet (teekatte siledus, kõnnitee laius)

Takistused (kõrged äärekivid, pargitud autod, madalad oksad, prügikastid)

Sebrad ja foorid (puuduvad, vales kohas, ohtlikud, halb nähtavus, ebamugavad)

Liiklustravalisus (autoliikluse lähedus ja kiirus, autojuhtide käitumine)

Mugavus ja meeldivus (müra, heitgaasid, puhtus, pitsiv pori, tänavavalgustus, kurjad koerad, haljastus, jne)

Kõik tähelepanekud ja ettepanekud on teretulnud! Palun täidetud küsitlusleht toimetada hiljemalt 12. maiks Anna Edasi kohvikusse (Tähe tn 20, E-R 11.00-18.00, L 11.00-18.00). Aitäh Karlova Seltsi, Eesti Rohelise Liikumise ja Tartu Linnavalitsuse poolt. Lisainfo: Ilmar Part, ilmarpart@gmail.com, 5030915.

KARLOVA LINNAOSA TÄNAVA AUDIT



Eesti Roheline Liikumine
Estonian Green Movement-FoE



M 1:10 000

Skeemid koostasid Edgar Kaare ja Ilmar Part

Skeemi koostamise näidis