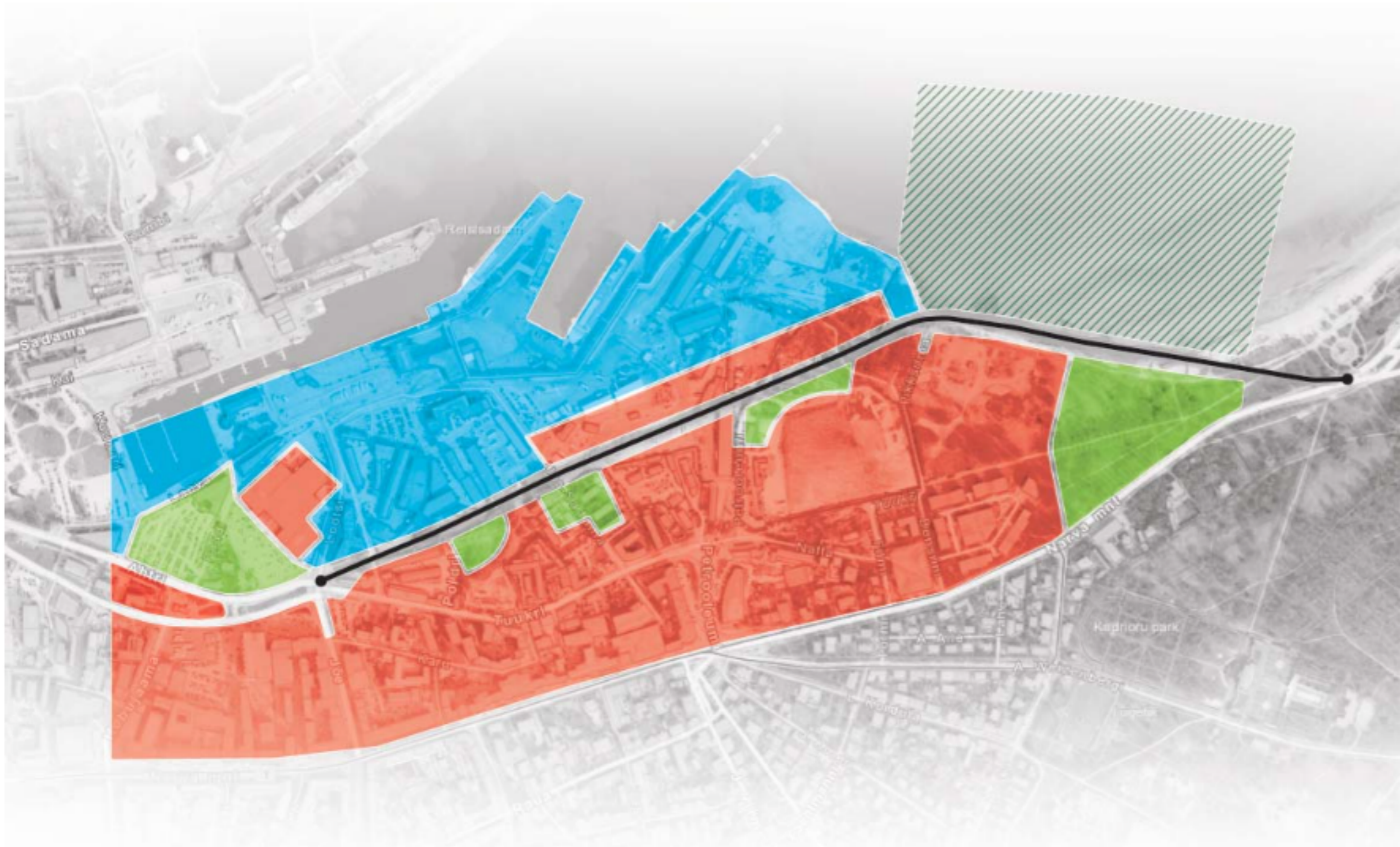




Ebavõrdsus liikuvuse planeerimisel: REIDI TEE näide



The new functions. Blue indicates the harbour functions, red the mixed urban functions, and green indicates unbuilt-up urban areas.









SDE

REIDI TEE SAMM EUROOPA "ROHELISE PEALINNA" SUUNAS?

Ootame Sind 2. mail kaasa rääkima Reidi tee projekti aretelul

Otsuseinimisi on kaks:

- Jaak Jaak eploomeri Püssikivi Kadriksu raadveril
- Reidi tee projektist teeb Olvasse liikuvise ekspert Marek Pennala.

Seisumisek algab kell 11:30 Püssikivi juures.

Areteelu jätaku kell 18:30 kohvikus Kõlme 2.

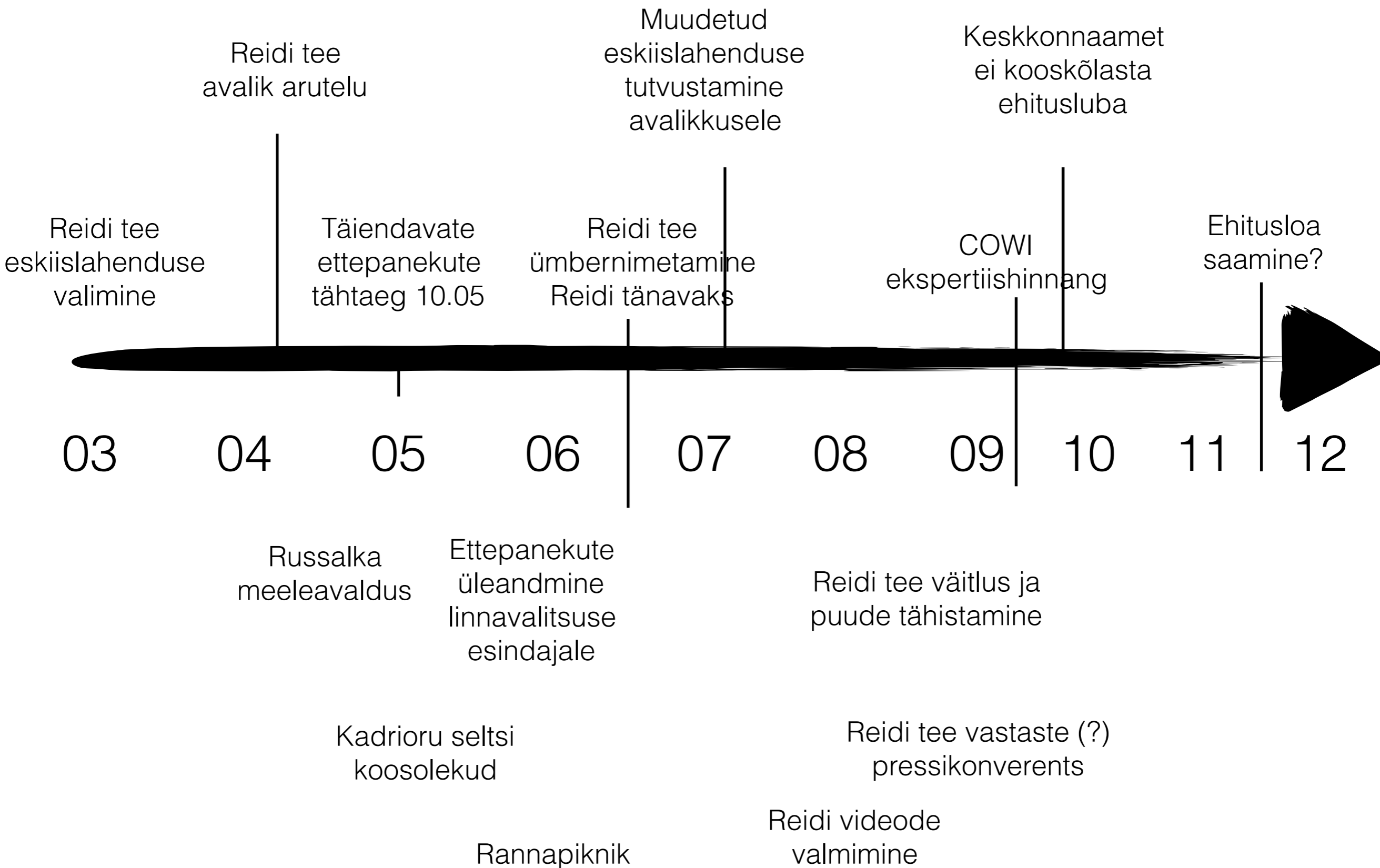
Olidat juhtivad: Rarbi Põlve ja Annelis Ojaste



Jalakäijal tuleb Reidi teel ületada 13 sõidurada

Pärast ümberseisust lahves Russika reist mõnda koguni kahesadaaastast, prangumist gea poole laiem magistraal, mis tammustataks ka tuki





Argumendid Reidi tee
ehitamiseks...

Reidi tee ehitamise eesmärgid on järgmised:

- TEN-T üld- ja põhivõrgustikku kuuluva Tallinn- Narva maantee lõigu (Tallinna sadamate ja E20 tee) uuendamine sh teede ehitamine ja rekonstrueerimine, kuna selle tee kaudu toimub rahvusvaheline liiklus ja kaubavedu;
- parandada pääsu Tallinna Vanasadamast põhimaanteedele E67 – Tallinn-Pärnu-Ikla ja E20 – Tallinn-Narva, ehk kitsaskoha likvideerimine piiriüleses liikluses;
- jalg- ja jalgrattateede rajamine negatiivsete keskkonnamõjude leevendamiseks;
- tänavate keskkonnaohutuse suurendamine muutes autotranspordi liikluse sujuvamaks, mis aitab vähendada heitgaasidest tulenevat keskkonnasaastet;
- parandada liiklusohutust so vähendada liiklusõnnetuste riski ja arvu Reidi tee mõjupiirkonnas (Narva mnt, Tuukri tn, Pirita tee, Petrooleumi tn jm).

Tallinna Linnavalitsus. Istungi protokoll märts 2016

Variant 1 (V1)

käsitleb nn. merepoolset Reidi tee varianti. Sellist lahendust võib liikluskorralduslikust kontseptsioonist lähtudes pidada loogiliseks – Pirita tee kulgeb täna vahetult mere-äärsena ning samuti Reidi tee lõik Russalka monumendist Bensiini (Pikksilma) tänavani.

Variant 2 (V2)

Reidi tee on lahendatud 3+3 läbiva sõidurajaga magistraaltänavana. See on kooskõlas Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneeringuga, kus on toodud, et Põhjaväil (Reidi tee) on 6 sõidurajaga tänav.

Reidi tee eraldusriba on valdavalt 9 m laiune, mis võimaldab ristmikel eraldusriba arvelt rajada vasakpöörderadasid ning jalakäijate teeületamiseks liiklussaari laiusega 3 m. **Ristmike vahelisel alal saab eraldusribale istutada puid. Lisaks on puid võimalik istutada sõidutee ja rattatee vahelisele haljasalale, mille tulemusel saab kujundada Reidi teest puiestee.**

Reidi tee äärde linna siseneval suunal on enne ja pärast Petrooleumi ristmiku kavandatud perspektiivse arenduse jaoks parklad. Bussipeatused on kavandatud Pikksilma, Uus-Sadama ja Tuukri tn piirkonda.

Variant 3 (V3)

Variant 3 puhul on Reidi tee lahendatud 2+2 läbiva sõidurajaga magistraaltänavana. Reidi tee eraldusriba on 15,5 m laiune. **Lahenduse koostamisel on arvestatud, et hiljem oleks võimalik kummaski sõidusuunas eraldusriba arvelt 1 läbiv sõidurada juurde ehitada.** Russalka ristmik on lahendatud sarnaselt variandile nr 2, **kus jalakäijate ülekäik ristmikul on lahendatud tunnelite abil, mis tagab ristmiku maksimaalse läbilaskvuse ja jalakäijate ohutuse.**

Variant 4 (V4)

Ühetasandiline Russalka ristmik, liiklus jääb Russalka mälestusmärgist mandri poole. Jalakäijate tunnelid on asendatud jalakäijate samatasandiliste reguleeritud ülekäikudega. Alamvariandid 4a ja 4b millel on Reidi teel vastavalt 2+2 ja 3+3 sõidurada.

Variantide hinnangute koondtabel:

Nr.	Nimetus	Variant 2	Variant 3	Variant 4a	Variant 4b
1	Liikluse läbilaskvus	+	+	-	-
2	Hinnang liiklusohutusele	+	+	-	-
3	Maade võõrandamise vajadus	-	-	-	-
4	Hinnang ehituse mahule ja maksumusele	-	-	+	+
5	Perspektiivne laiendamisvõimalus		+	+	
6	Liiklusmüra	-	-	-	-

„+“ tähendab positiivset hinnangut ja „-“, negatiivset hinnangut.

Ajavõidu ja väärtuse arvutuse tulemused aastaks 2019:

	TUHAT TUNDI					TUHAT EUROOT				
	V1	V2	V3	V4a	V4b	V1	V2	V3	V4a	V4b
Sõiduauto	48,7	48,7	46,7	38,5	40,6	697	697	667	551	581
Veoauto	18,6	18,6	18,5	16,3	16,4	1 107	1 107	1 101	972	978
Buss	27,5	27,5	27,5	18,1	18,1	295	295	295	194	194
KOKKU	94,8	94,8	92,6	72,9	75,1	2 099	2 099	2 063	1 717	1 753

Tasuvusanalüüsi käigus hinnati, kvantifitseeriti ja anti rahaline väärtus järgmistele Projekti eeldatavatele mõjudele:

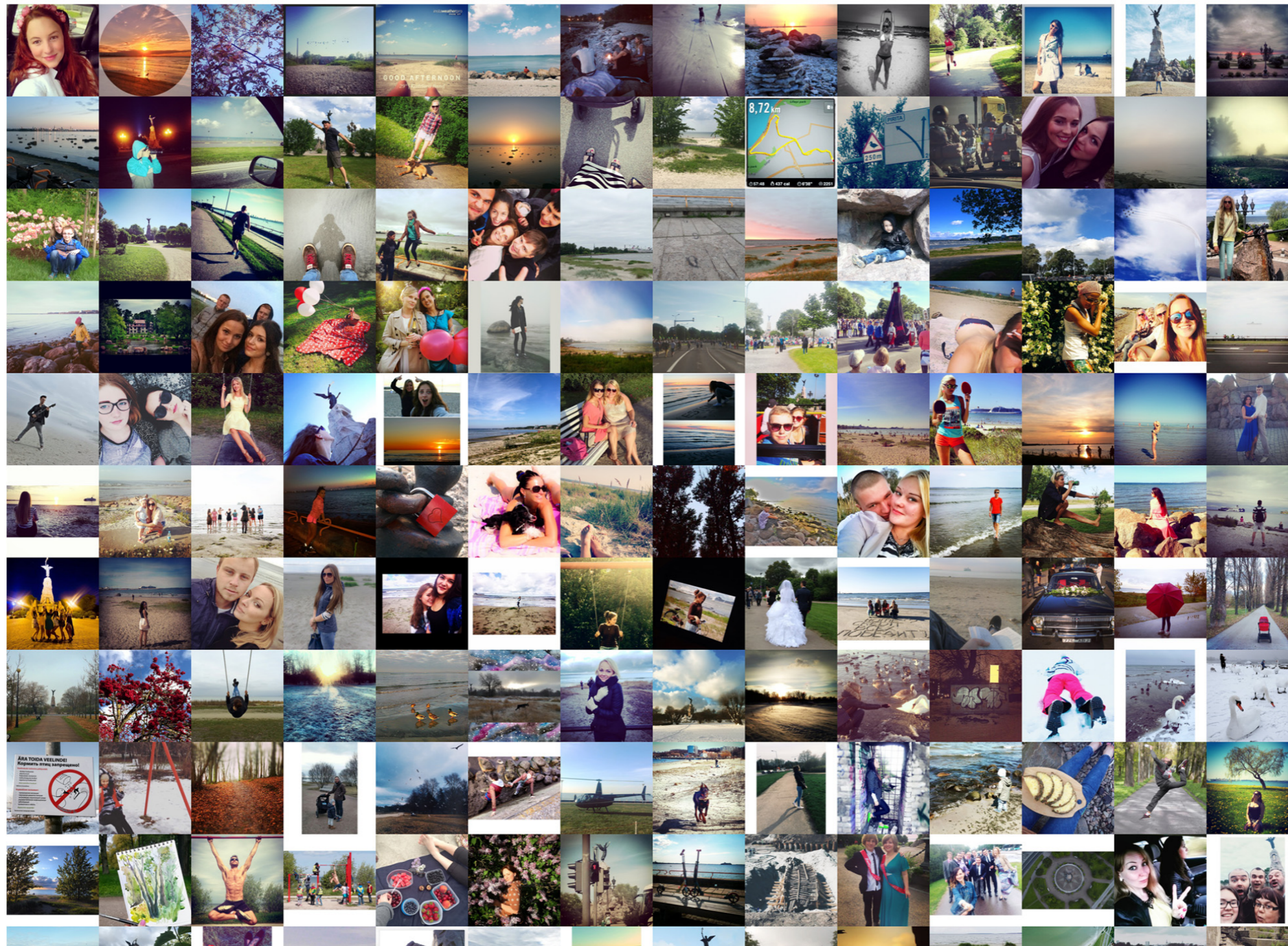
1. **Ajavõit reisijate** ja kaubaveos: Projekti tulemusena vähenevad ummikud – näiteks Piritateel hommikul ajal – Reidi tee mõjupiirkonnas. Oluliselt lihtsustub juurdepääs Vanasadamale, kuhu aastas suundub üle 300 tuhande raskeveoki.
2. **Õhusaaste ja kütusekulu vähenemine**: sujuvam liiklus ning ka teekonna lühenemine Vanasadamast Narva maanteele vähendab heitmeid väliskeskkonda ning parandab õhu kvaliteeti Tallinna kesklinna piirkonnas. Sujuvam liiklus vähendab ka kütusekulu ning sellega liiklejate kulutusi.
3. **Õnnetuste arvu vähenemine**: liikluse hajutamine vähendab hinnanguliselt 20% liiklusõnnetuste toimumise riski Projekti mõjupiirkonnas.
4. Maa väärtuse kasv: täna on Projekti piirkonnas suured maa-alad majanduslikult kasutamata või kasutuses ainult väikese intensiivsusega. Reidi tee parandab ligipääsu piirkonna kinnistutele ning **mõjutab positiivselt eelkõige äriotstarbeliste kinnistute väärtust.**

Samal ajal tulevase
Reidi tee kõrval...

RUSSALKA SOCIAL SPACE

A small selection of Instagram pictures taken in the past two years in Russalka. This sample shows a vibrant social life through all the seasons. The way this place is depicted by the decision makers in Tallinn it is way far from reality.

Kristi Grišakov and Damiano Cerrone
Tech support: Raul Kalvo



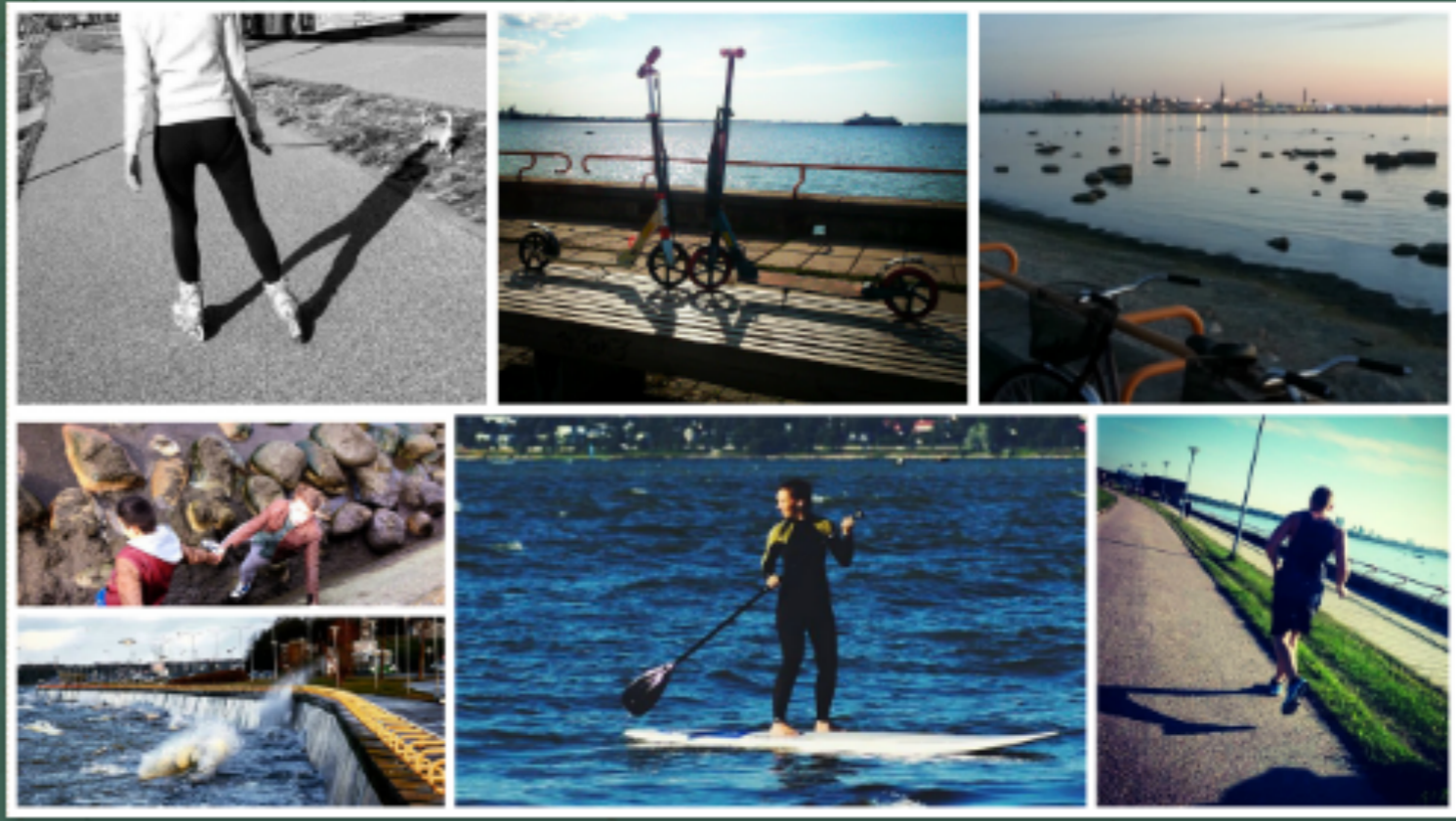


RUSSALKA LÄBI INSTAGRAMI

Tallinna
lauluvaljak

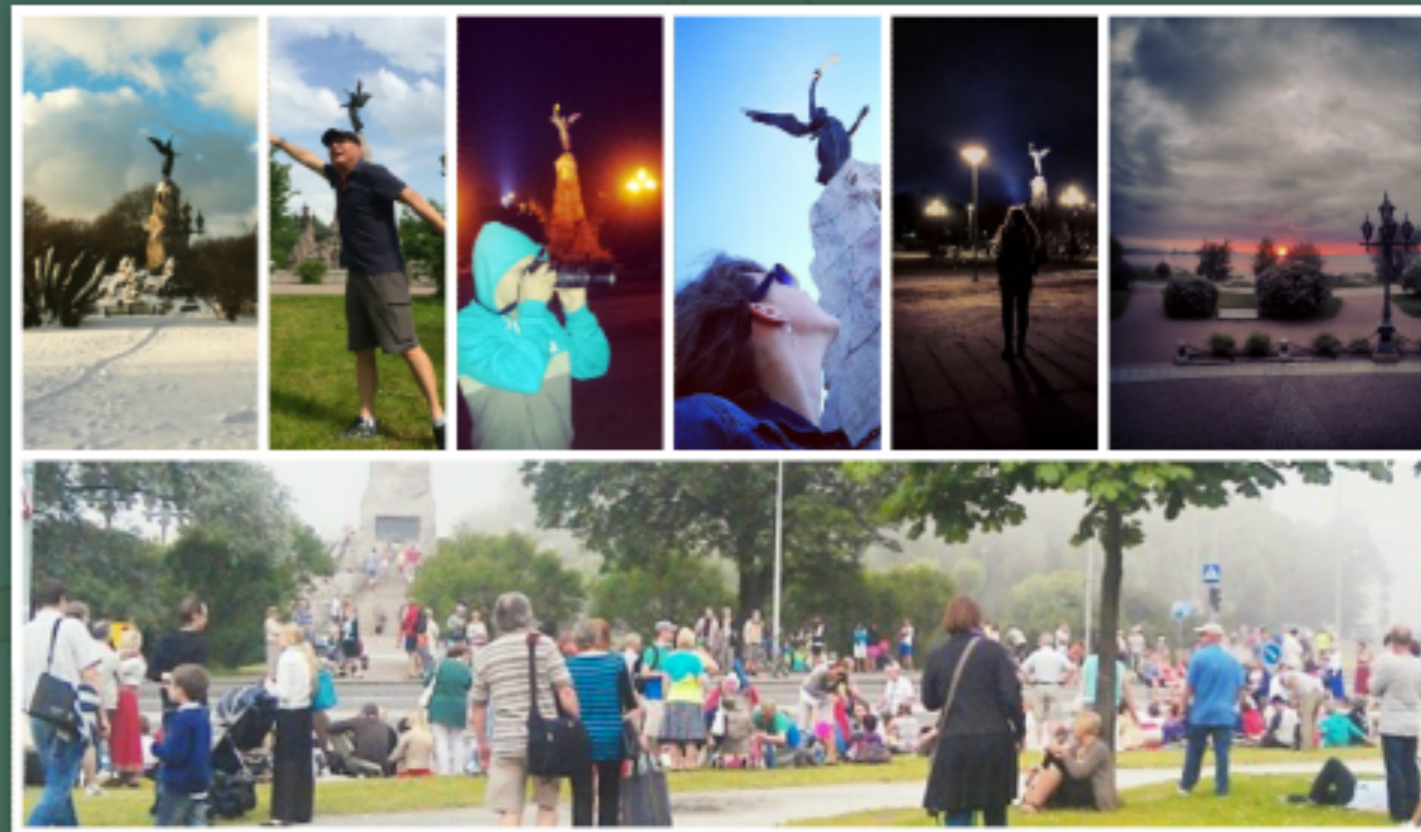
End linnauurijateks nimetavad TTÜ linnaarhitektuuri harrastaja Kristi Grišakov, Roomast Eesti Kunstiakadeemiasse tulnud linnaruumi planeerija Damiano Cerrone ja EKA linnaarhitektuuriala lõpetanud Raul Kalvo kasutasid Russalka ümbruse uurimiseks üha enam populaarsust koguvat infotöötluste meediat ja teisendasid sotsiaalmeedia infovoore reaalseteks käitumisharjumusteks. Uurijad selgitavad, et enam kui 400 Instagrami pilti näitavad, et praeguse projekti järgi Reidi teatri ehitamisega loigatakse ära Russalka ümbruse ja Kadrioru parkide tekkinud sümbioos ehk romantikakolmnurga ja haruldane loimumispiirkond.

Uuri lähemalt, milliseid piirkondi ja kuidas Russalka ümbruse



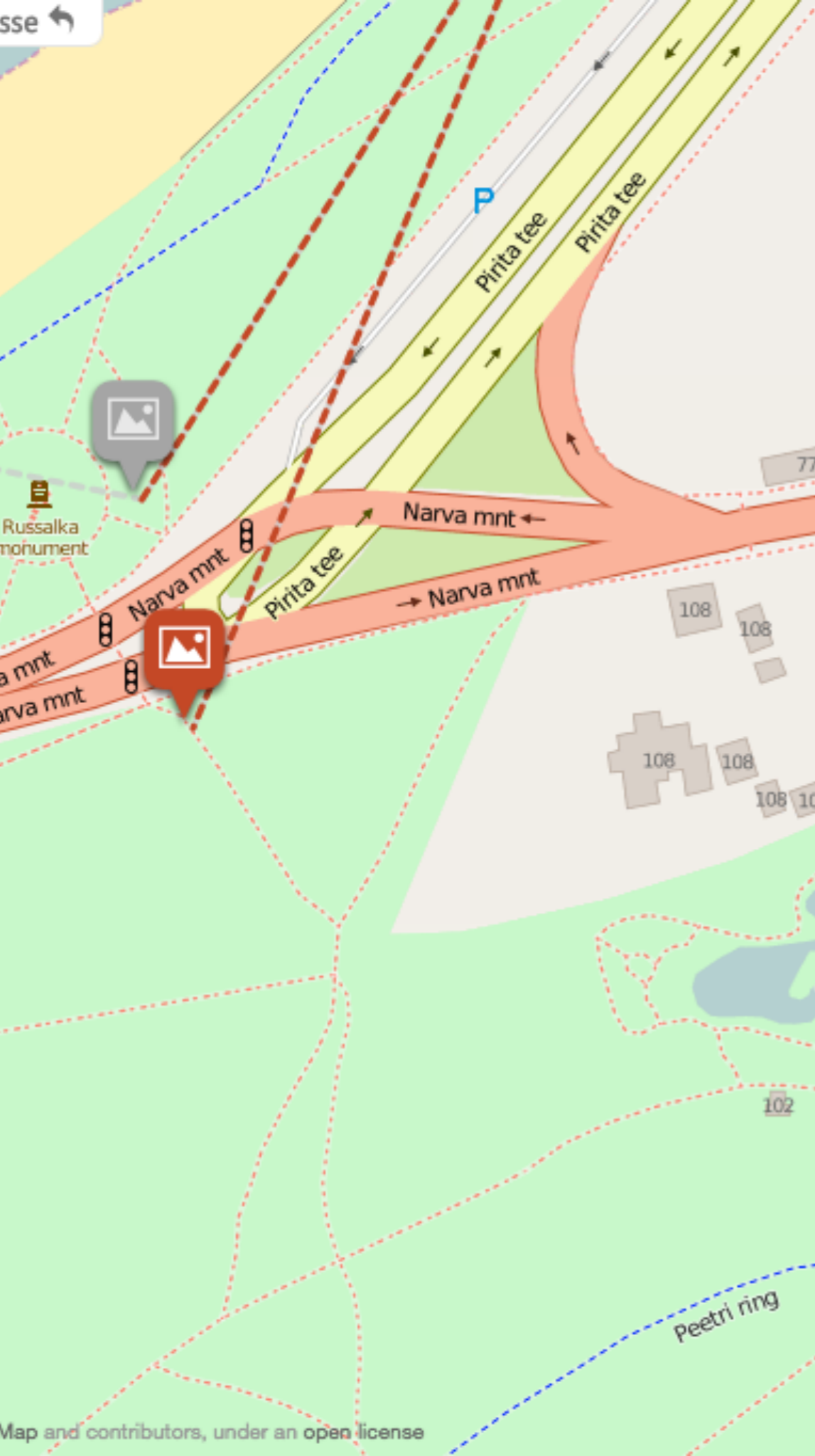
PIRITA TEE

Ka selle piirkonna aktiivne kasutamine ei olnud uurijatele suure küsimärgi all. Nii paistab ka Instagrami piltidelt, inimesed jäädvustavad sportimist, koeraga jalutamist, vaateid Tallinna vanalinnale ja päikeseloojangust.



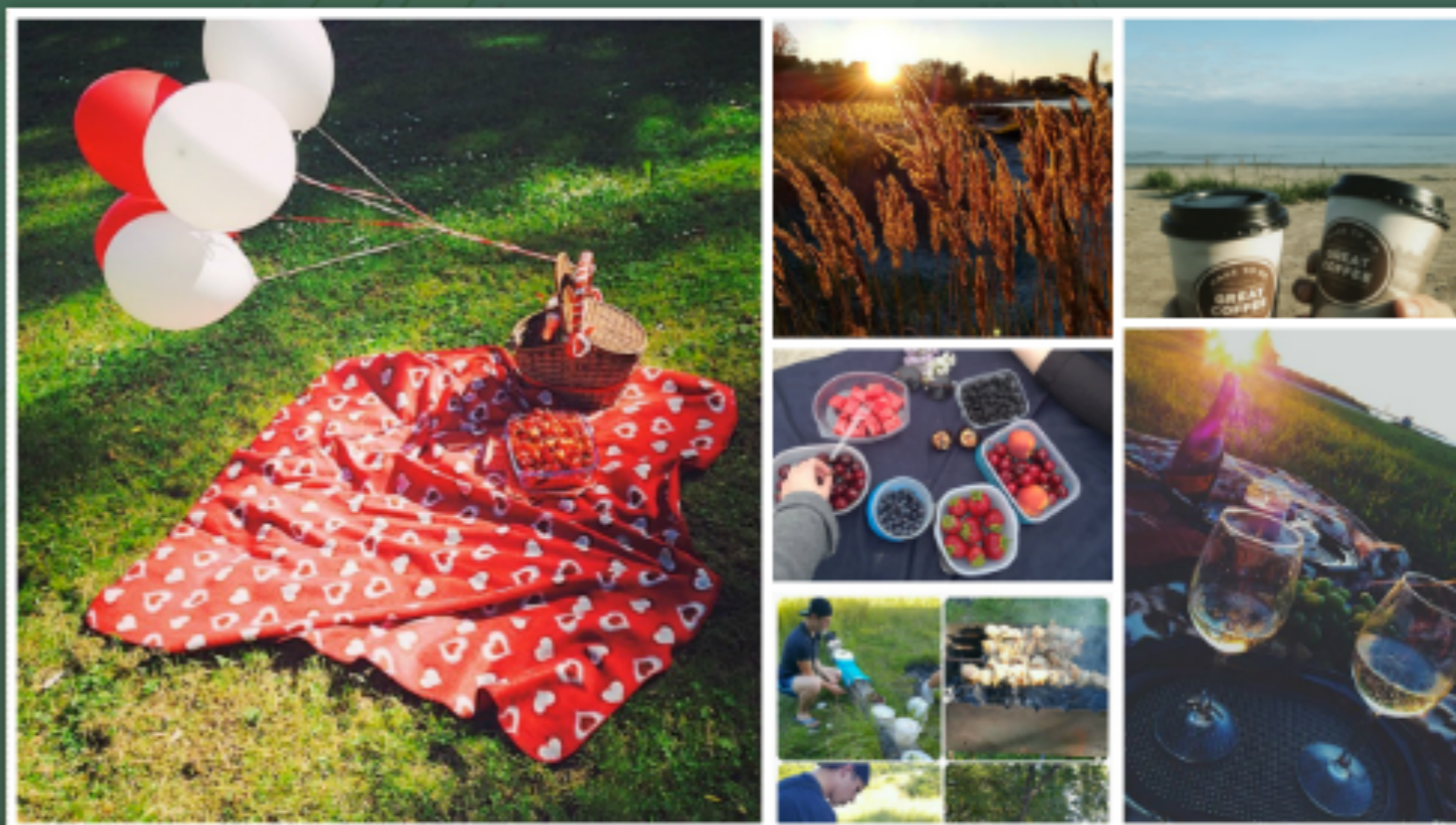
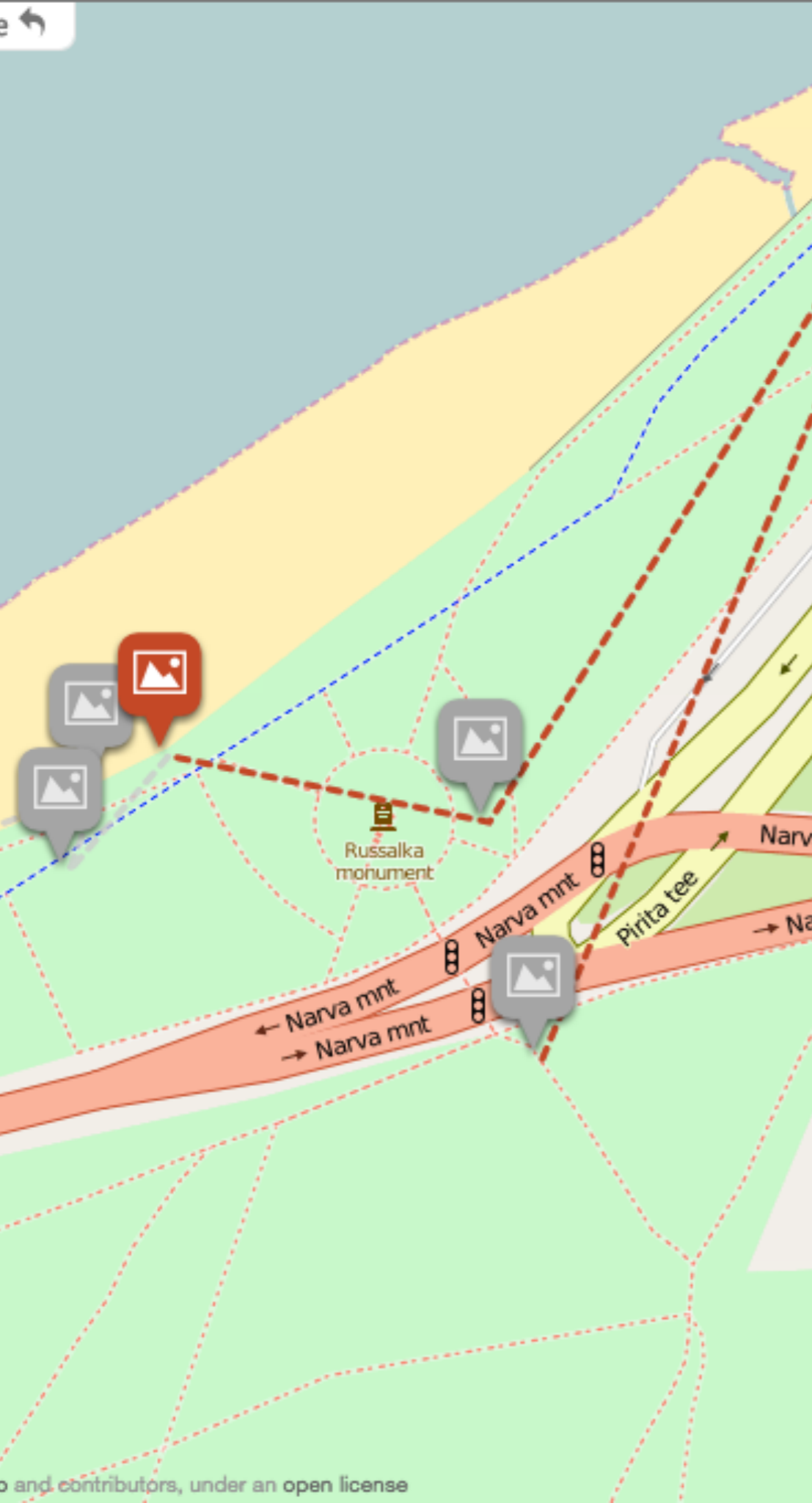
RUSSALKA MÄLESTUSMÄRK

See on populaarne koht nii turistide kui ka kohalike hulgas. Uurija sõnul oli sellise järelduse nägemine ootuspärane.



ROMANTIKAKOLMNURK

"Näeme piltidest ka seda, et Jaapani aed, Kadrioru park ja Russalka rannaala moodustavad ühe suure piirkonna, ütleks isegi roheline monumendi. Juba praegu on see ühendus Narva mnt-ga veidi lõhutatud, kuid kindasti ei tohiks tee rohepiirkondade vahelist ühendust veelgi rohkem lõhkuda. Siis muutub see müüriks. Ja ühelt promenaadil, ükskõik kui ilusal, ei ole mõtet, kui sinna pääsemine on ebamugav," arvab linnauurija Kristi Grišakov.



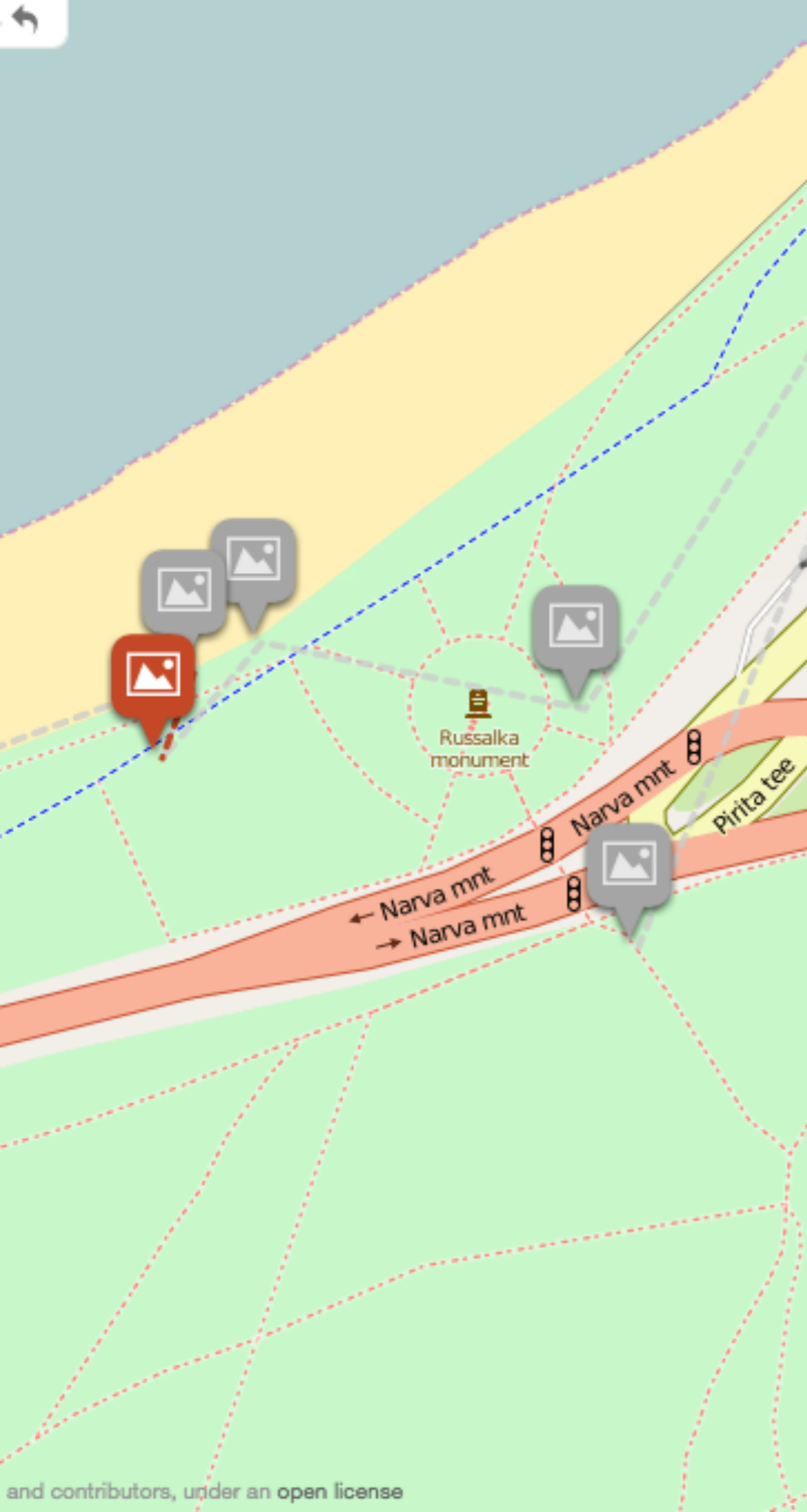
PIKNIK MEREKALDAL

Uurijad olid kindlad, et leiavad piltide seast väga palju alkoholi pruukimist kajastavaid pilte, kuid said üllatuse osaliseks. Kristi Grišakov: "Muidugi oli ka tipsutajaid, kuid piltide üldarvu seas oli seda üllatavalt vähe näha. Küll aga kasutati rannaparki ja randa ohtralt grillimiseks, pikniku pidamiseks, kohvi joomiseks ja raamatute lugemiseks. Russalka rand ja park tundub olevat just koht, kuhu inimesed eralduvad rahulikeks tegevusteks loodust ja seltskonda nautima, eemale linnakärast."



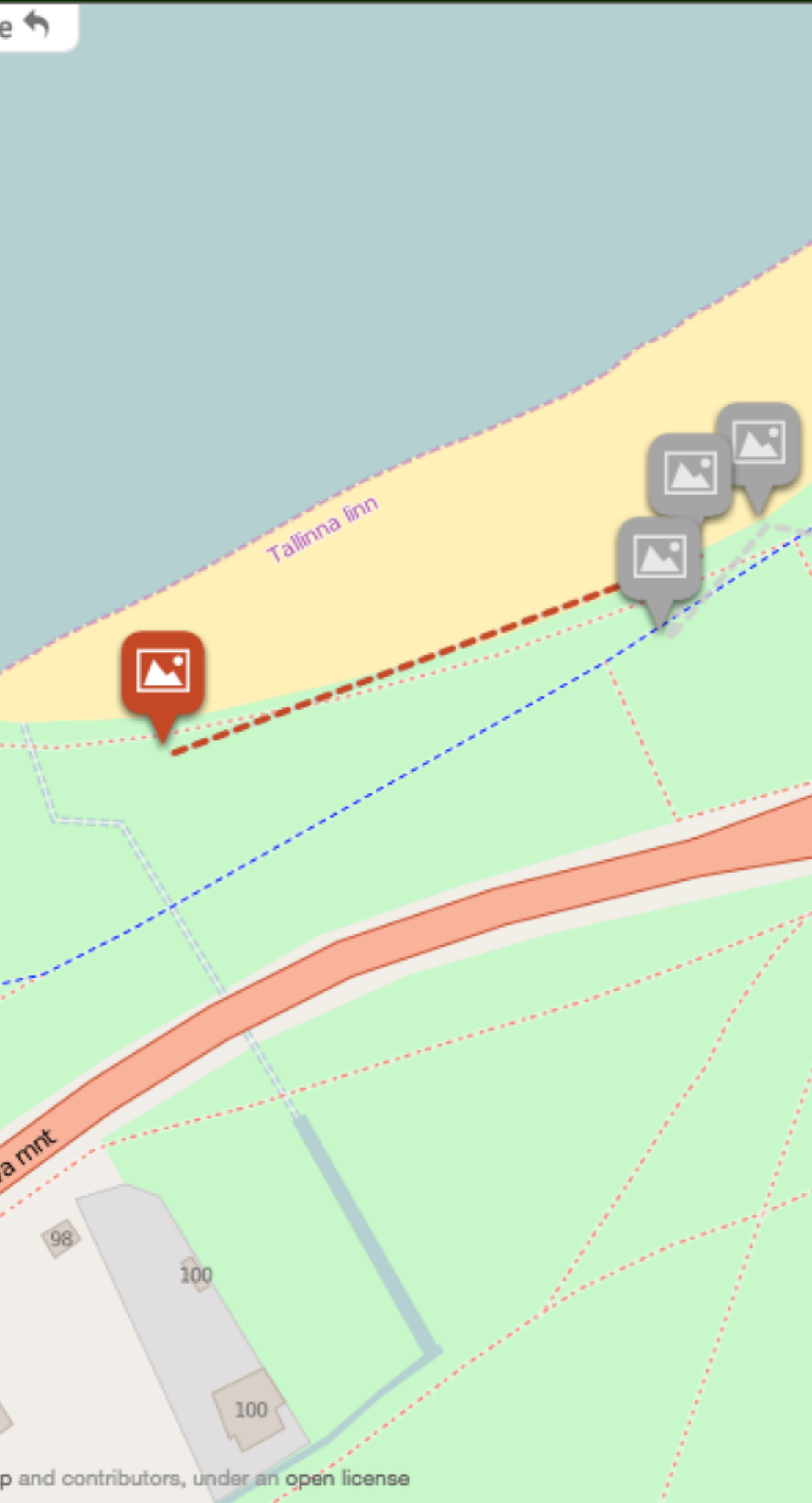
PÄEVITAMISEKS HEA

"Russalka ümbrus on omaks võetud ja kasutuses. Me ei näe vajadust seda lammutama hakata. Seda enam, et Russalka on rand ja rannapark, Tallinna vanim puhkeala. Seal ongi sellised tegevused loomulikud. See on ainuke kesklinnas asuv rand koos rannapargiga, seda väärtust võiks hoida," arvavad uurijad.



SPORDIPLATS: TURNIMISEKS JA MUSKLIPUMPAMISEKS

4000 Instagrami pildi uurimisel on näha, et ka kiiged ja võimlemisala on aktiivses kasutuses.



RANNAÄR: FOTOGRAAFIDELE, ROMANTIKUTELE, AJA MAHAVÕTTU SOOVIJATELE

Uurijate jaoks on üllatav, et rannaaala kogu pikkuses igal aastajaal väga aktiivses kasutuses. Seal käiakse koos kallimaga, lastega, koduloomadega. "Inimesed on nautivad loodust, palju pildistatakse taimi ja nende välimuse muutumist läbi aasta. Loomulikult on põnev pildistamismaterjal ka mere muutumine läbi aasta. Koeraomanikud jalutavad seal seetõttu, et mõnesse Kardioru pargi osasse ei ole koerad oodatud. Sügis-talvisel ajal on rannas palju veelinde, ka luiged. Kohtumisi lindudega, eriti just luikedega oli väga palju jäädvustatud. Päevitamist oli loomulikult samuti palju, see ei tulnud üllatusena. Üllatus seisnes aga selles, et kasutus on nii tihe

COWI eksperthinnang
Reidi tee lahendusele...

GENERAL RECOMMENDATIONS

Reidi Road should be a city street

Reidi Road should not be a city highway, but a city street where people can live and thrive. Therefore, it is important to have the right proportions between capacity and design/scale.

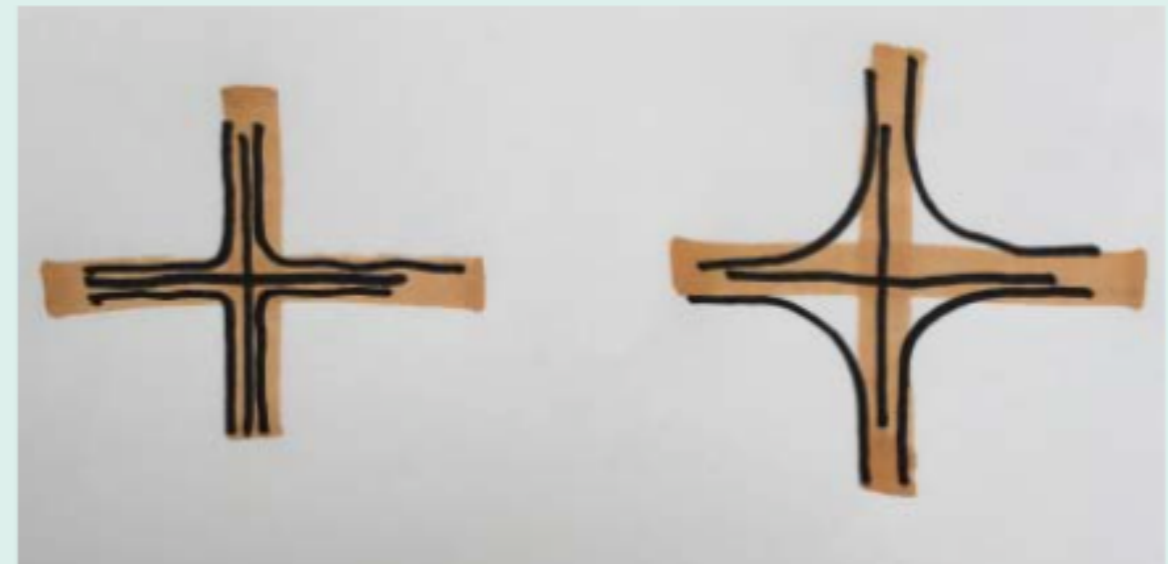
It is, to this end, important that the new corridor integrates the surrounding urban and landscape qualities as much as possible. Reidi Road shall support public transport systems, and cyclists and pedestrian needs.

The road must, to the extent possible, not be a barrier in the city, rather appear open, inviting people to relax in the side areas along the road corridor.

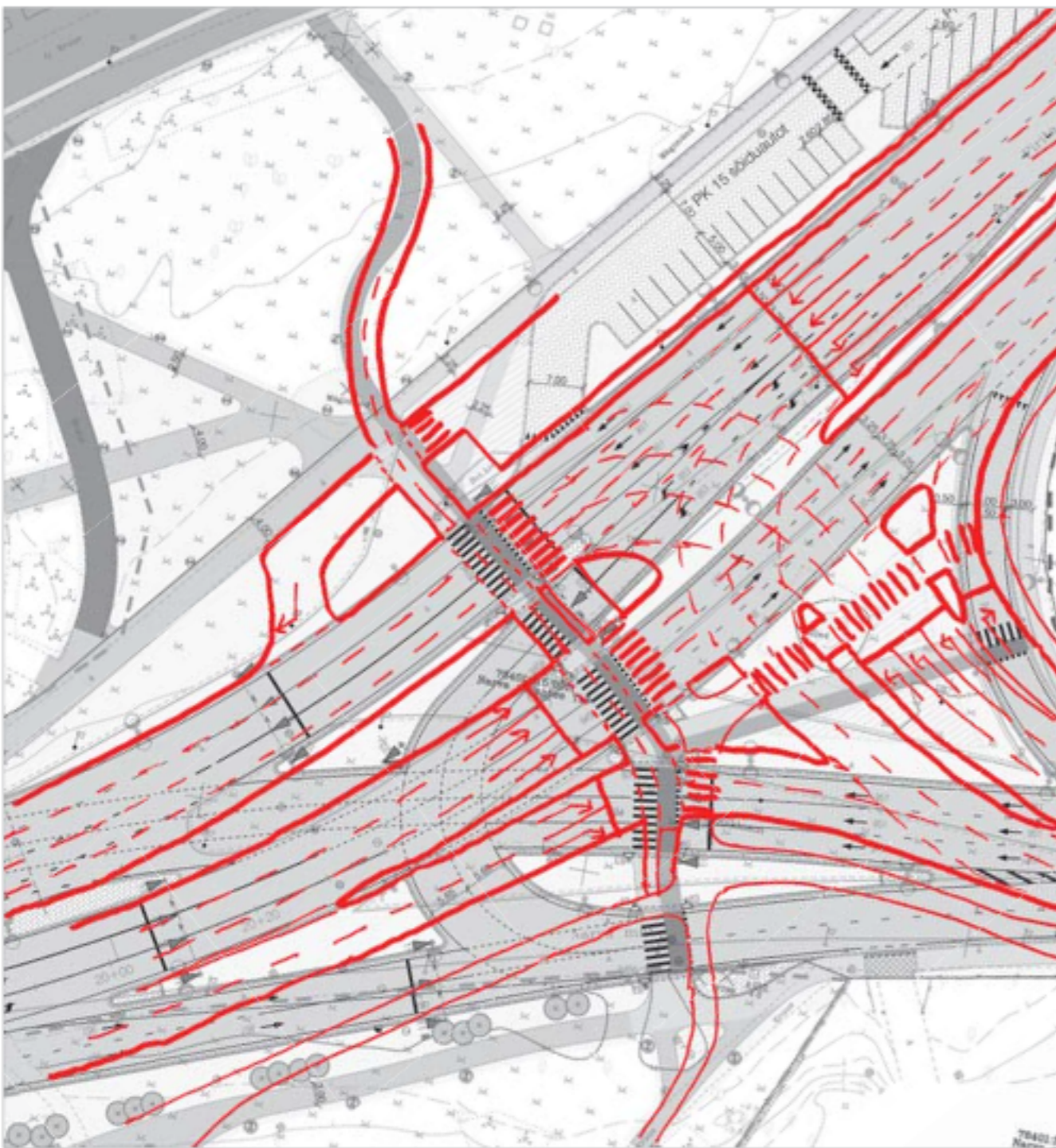
The overall recommendations are:

- Keep the speed slow and use non-dynamic design. The new street shall be a city street.
- Reidi Road shall incorporate good conditions for pedestrians, cyclists and support the public transport systems.

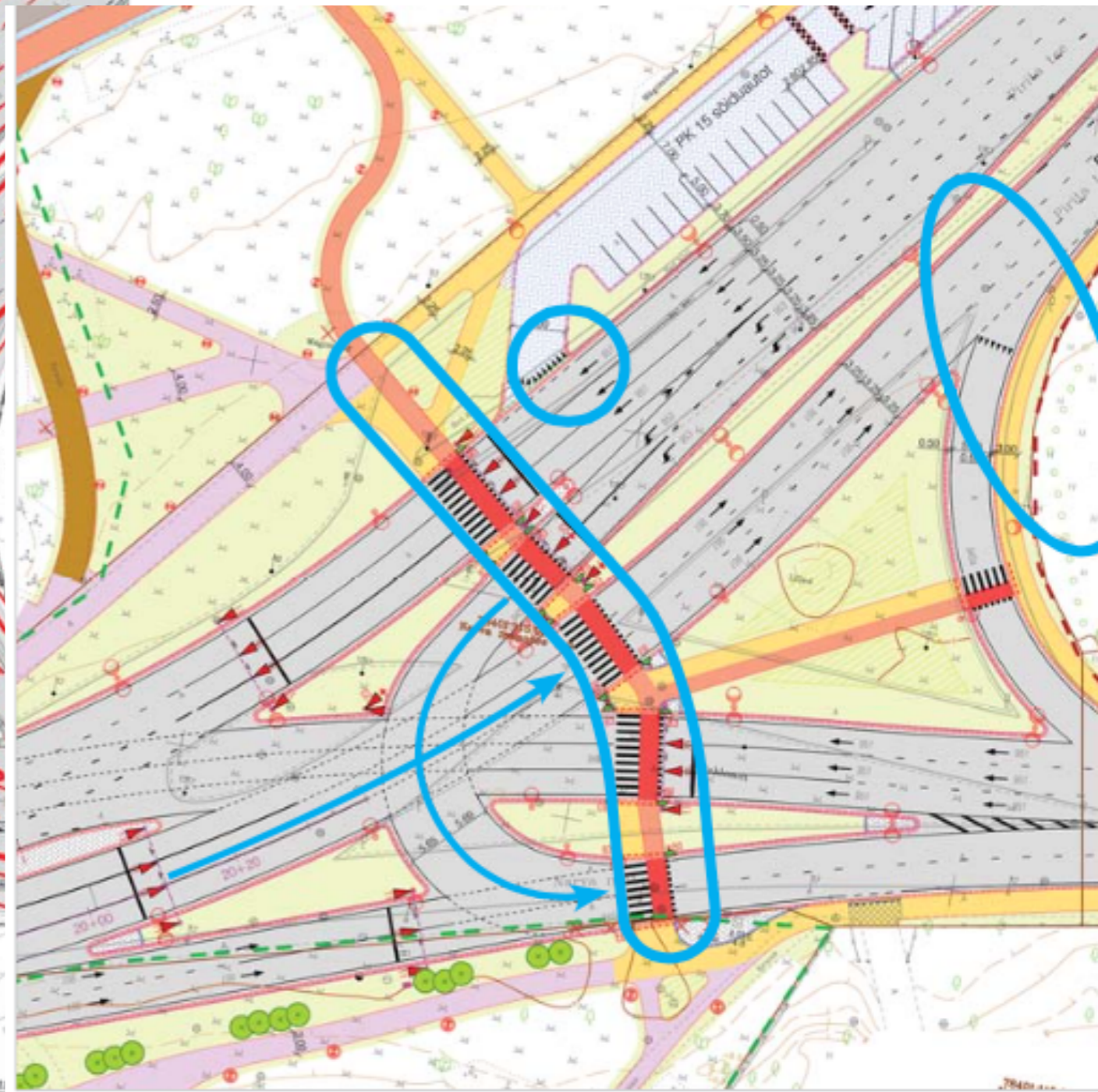
- Decrease the potential conflicts for cyclists. At intersections, it is important that drivers and cyclists are aware of each other.
- Design safe crossings for pedestrian and cyclists.
- Use a landscape solution that provides a strong identity for the new road.



Dynamic design (shown at right) allows for high speed and demands more space.



Proposed solution of the conflict areas.



Highlighted areas of conflict.



Highlighted areas of attention.



Proposed solution of the attention.

Infrastukturalism kui uus planeerimise paradigma

- Urban technological networks (infrastructures) as the 'fetish' of the modern city (Kaika & Swyngedouw, 2000)
- Making European space. Conceiving the European territory as 'spaces of flows' -> mobility (infrastructure) as the holygrail of European integration (Jensen & Richardson, 2004)
- The neoliberal utopia "good local/regional/national/continental infrastructure is needed for economic success" (Marshall, 2013: 124)

“The focus on structural transformation does not imply that the day-to-day problems are not important for planning. They are important! But there is evidence that, for whatever reasons, spatial planners are often left out (or leave themselves out) or else are reduced to being mere providers of space when major decisions are at stake. ”

–Louis Albrechts, 2016

Ebavõrdus Reidi tee näitel:

- Keskkond
- Liikuvus (jalakäijad- ja kergliiklus)
- Eelistatud tegevused (rahulik vs. aktiivne)
- Kinnisvara
- Infole ligipääs
- Otsuste mõjutamine
- Planeerijate roll?