



PRINTSIIBID RATASTRATEEGIA KOOSTAMISEL

TÕNIS SAVI, RAUL KALVO, MARI JÜSSI, MAREK RANNALA

2016

STRATEEGIA KOOSTAJAD

Tõnis Savi - arhitekt, linnakeskkond ja rattakultuur

Raul Kalvo - arhitekt, andmeanalüüs

Mari Jüssi - linnaliiklus ja keskkond

Marek Rannala - projekteerimine ja liikuvus

STRATEEGIA TELLIJA

Tallinna Kommunaalamet

ÜLDINE STRUKTUUR

- 1. Eesmärgid**
- 2. Mõõdikud**
- 3. Rattavõrgustiku areng**
- 4. Tüüplahendused**
- 5. Hooldus**
- 6. Parkimine**
- 7. Ohutus**
- 8. Toetavad tegevused ja kommunikatsioon**
- 9. Tegevuskava**

40 by



40 by



40 by



Amount of space required to transport the same number of passengers by car, bus, or bicycle.

Event info at www.facebook.com/Urban.Ambassadors - Photos by www.tobinbennett.com

(Des Moines, Iowa - August 2010)

MEIE ÜMBER

OULU

• OSLO

• UPPSALA

• HELSINGI

• RIIA

• KOPENHAAGEN
MALMÖ

• HAMBURG

TALLINNA RATASTRATEEGIA

SAVI, KALVO, JÜSSI, RANNALA

FÜÜSILINE ja KONSEPTUAALNE

Rattastrateegia oluliseks osas on kokkulepped eesmärkide osas ning progressi mõõdetavus. Selleks on meil kaks suuremat programmi “Rattamagistralid” ja “koolivõrgistik”

Tänavad Tallinnas peaksid arvestama kõiki kasutusgruppe.
(See ei tähenda tingimata füüsilisi muudatusi)



1km kaugusele kooli võikssaada rattaga sõita. ei?



Need inimesed võiksid saada tööle sõita?

Harrastusspordi rajad



TAANI 3 SAMMAST



STRATEEGIA KESKENDUB IGAPÄEVASELE KASUTAJALE

SIHTRÜHM:

inimesed 20 - 55 eluaastates,
kontrolliks on 8 - 17 vahel tehtavad sõidud

VÄLJUND:

magistral ja põhivõrgustik

MÕÕDETAVALUS:

rattatee kasutus. inimest/h 8 ja 17 vahel tööpäeval

STRATEEGIA KESKENDUB UUTELE RATTURITELE

SIHTRÜHM:

õpilased vanuses 8 - 20

VÄLJUND:

1km raadiuses koolist peaks olema mugav ja turvaline liikuda jala või rattaga

MÕÕDETAVALUS: mitu sõitu teeb keskmiselt õpilane kooli nädalas,
tänavate lahenduste vastavus soovitud tulemusele,
rahulolu küsitlused kasutajate hulgas

STRATEEGIA EI KESKENDU HARRASTUSSÕITUDELE

Meie hinnangul on harrastussõitude tingimused üle keskmise. Puudu on erinevate rekreatiivsete teede omavahelisest ühendusest. Selles osas eelduslikult muutused juhtuvad seoses põhivõrgu korrastamisega.

PÕHILISED PARAMETRID, MIS MÕJUTAVAD LAHENDUSI

LUBATUD KIIRUS

suur vahe on kas maksimaalne lubatud kiirus on 10 või 90 km/h

LIIKLUS INTENSIIVSUS

kui ratturist möödub 1 auto minutis võis pidevalt peaks olema lahendus reinev

TÄNAVA RISTLÕIGE

kui tegemist on 1+1 või 4+4 realise teega tuleks nende puhul leida erineva lahendus.

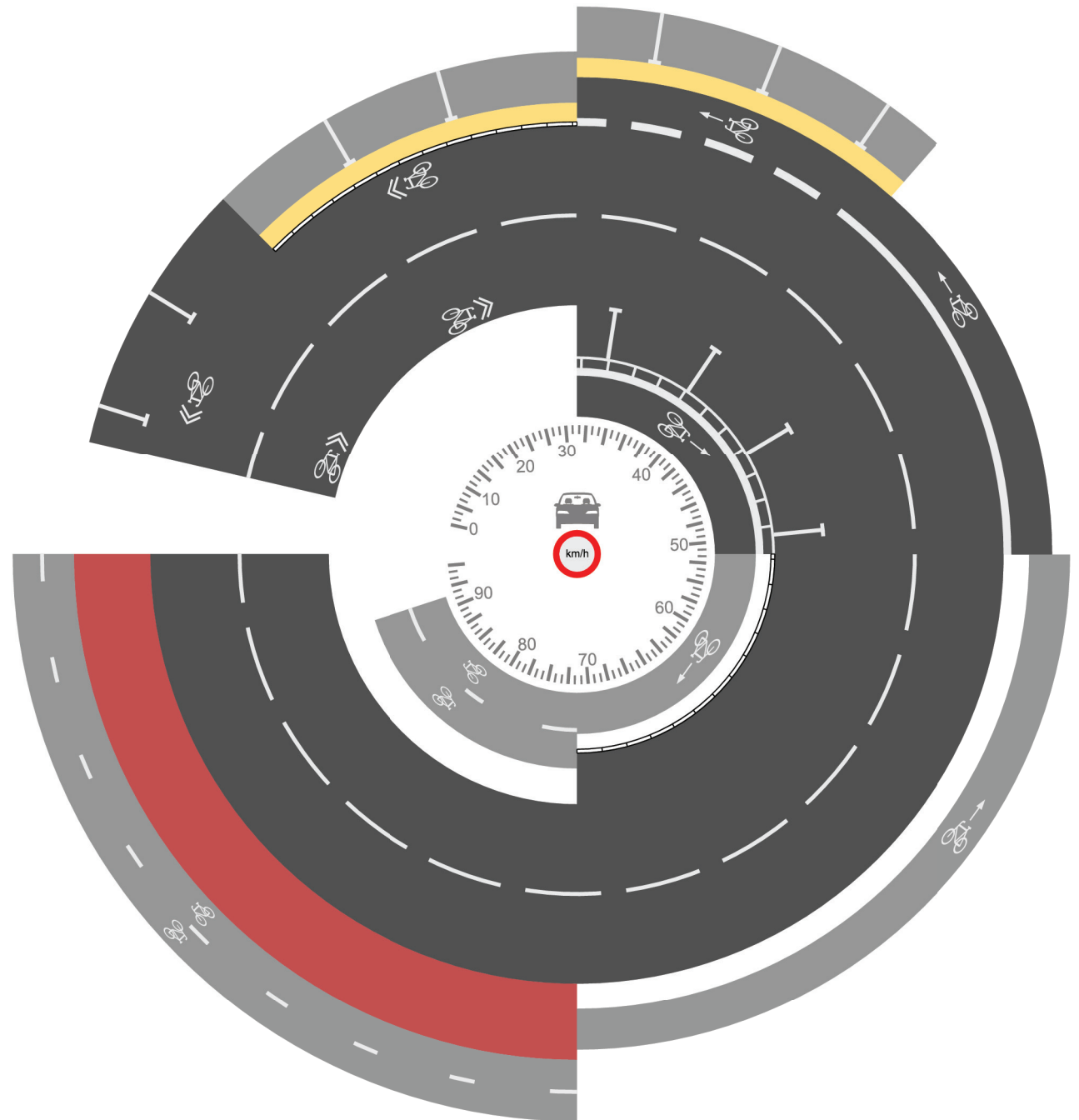
Lisaks võib sisse tuua müra, mis on otseses seoses kõigi kolme ülemisega. Selle kõrval võib vaadata sõiduki tüüpe. Ilmselt on erinev sõita C ja D kategooria sõidugike kõrval erinevalt B kategooria omast.

TÜÜPLAHENDUSED

Tüüplahenduste kasutamine loob kasutajale keskkonna, kus on tuttavad lahendused. See tagab mugava ja kasutajasõbraliku kegemuse.

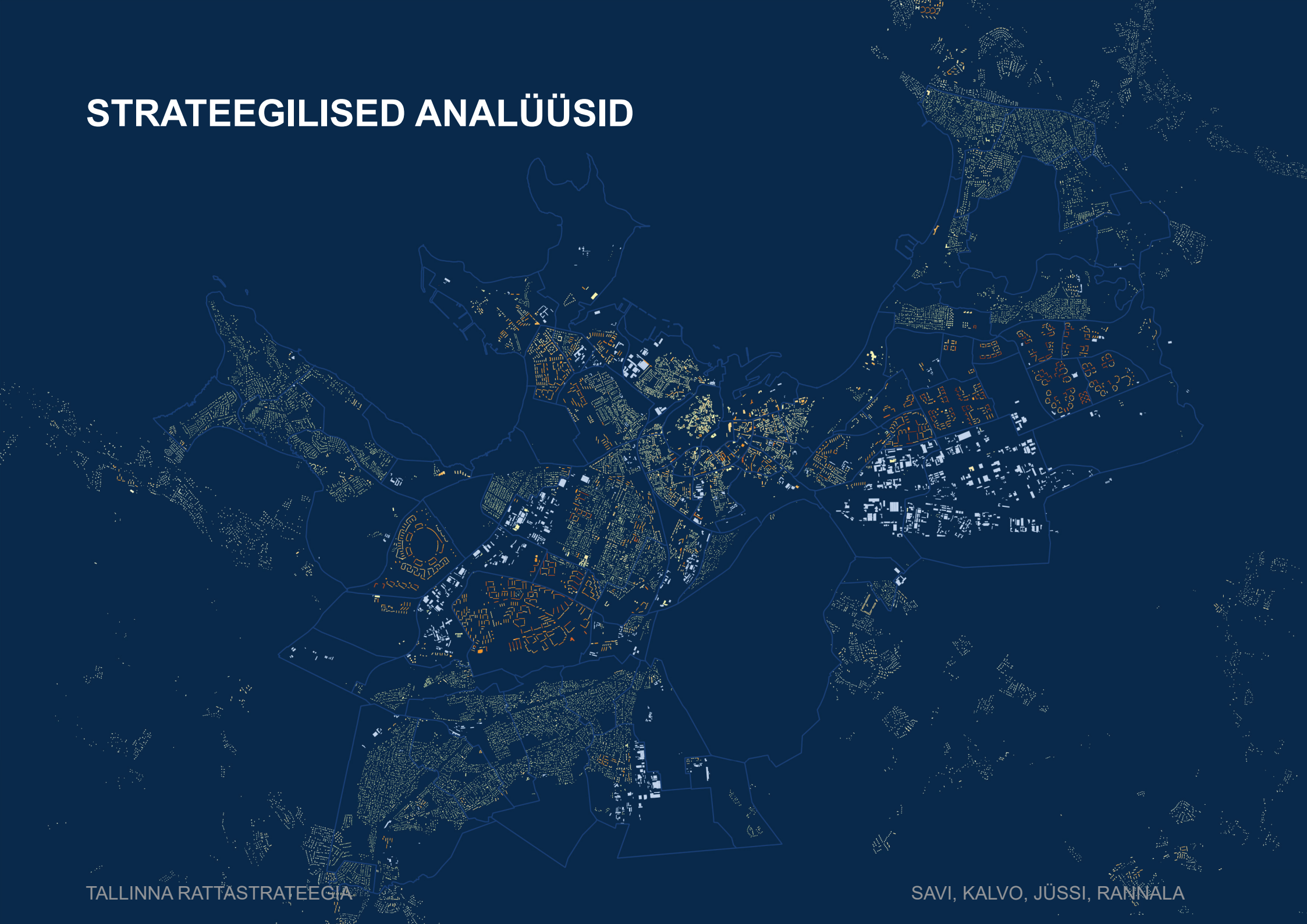
Tüüplahenduste loomise eesmärk on luua lihtne struktuur, mille järgi saab projekterija teha valiku, millist rattateed peaks ühe või teise lahenduse juures kasutama.

oluline on siinkohal tähela panna, et kui antud teelõik ei luba suuri muudatusi siis tuleks vähendada kiirust või liikluse intensiivsust.



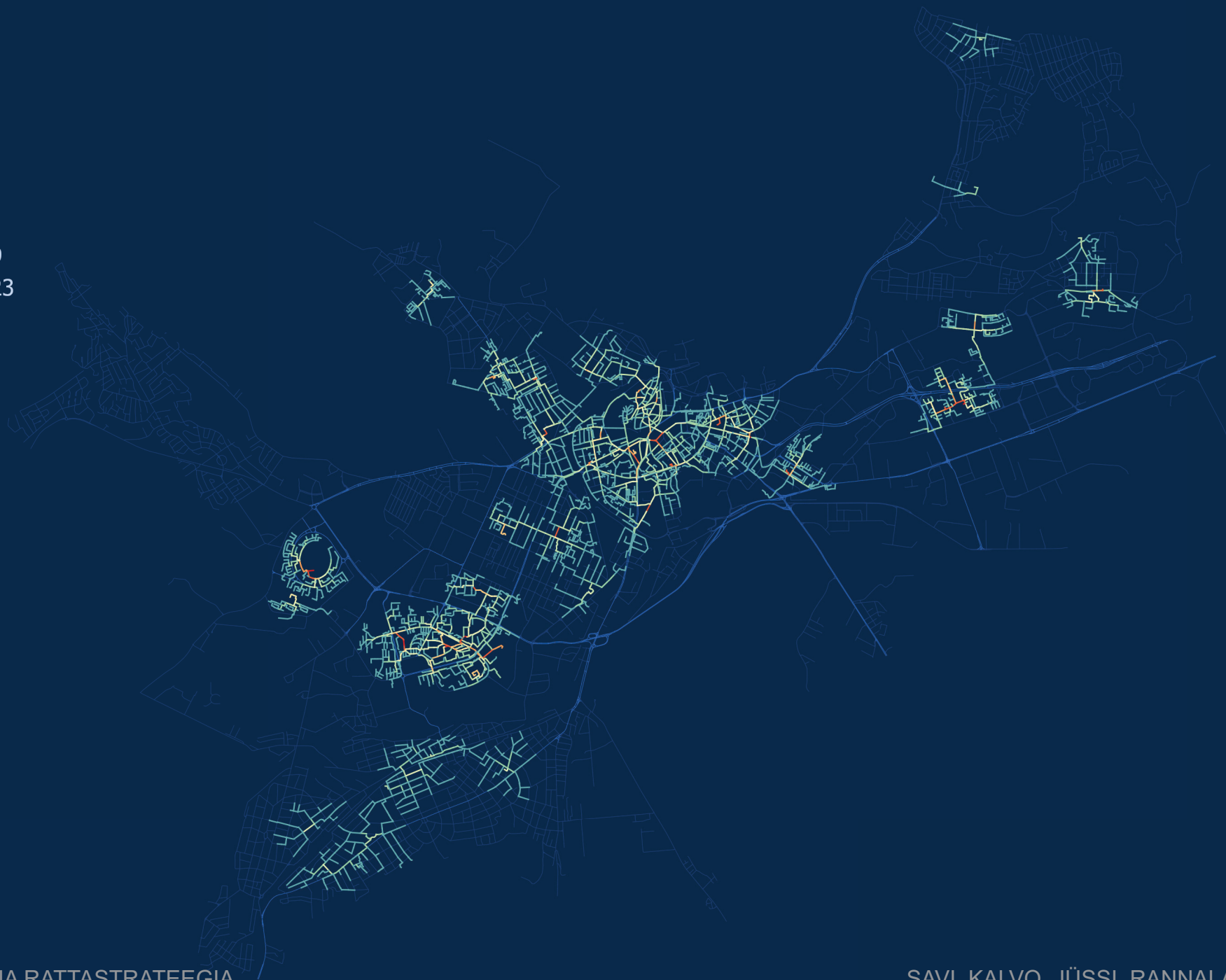


STRATEEGILISED ANALÜÜSID



pop

- 0 - 100
- 100 - 625
- 625 - 1326
- 1326 - 2498
- 2498 - 3881
- 3881 - 5174
- 5174 - 7054
- 7054 - 9034
- 9034 - 16759
- 16759 - 23223





TALLINNA RATASTRATEEGIA

SAVI, KALVO, JÜSSI, RANNALA

RATAMAGISTRAALID:
PÕHIMAGISTRAALID
OLEMASOLEVAD JA PLANEERITUD RAJAD

