

Kriteerium	Mõõdik	Vastavuse hinnang	Kommentaar
Kestliku liikuvuse arendamise eesmärkide vastavus (Transpordi ja liikuvuse arengukava)			
Eesmärk nr 1: Tasakaalustatud liikumisviiside jaotus	Liikumisviiside modaalfaotus; hõivatute liikumise osakaal töö ja kodu vahel ühistranspordiga, jalgsi või jalgrattaga; elanike osakaal, kes liiguvad peamisesse sihtkohta ühistranspordiga, jalgrattaga või jalgsi	Vastab	Tänavaruumi ümberkujundamine loob reaalseid alternatiive autokasutusele. Trammiliiklus, eraldi jalgrattateede rajamine ja sõiduradade vähendamine ning kitsendamine soodustavad ühistranspordi ning aktiivsete liikumisviiside kasutamist, suurendades seeläbi liikumisviiside tasakaalu ja vähendades autostumist.
Eesmärk nr 2: Ligipääsetav ja ühendatud liikuvustaristu	Suureneb elanike noorte osakaal, kes liiguvad ühistranspordiga, suureneb elanike osakaal kellel on ühistranspordipeatus kodust 400 m raadiuses	Vastab	Jalgrattateede ja paremini ühendatud ühistranspordi arendamine parandab ligipääsetavust ning toetab elanike aktiivsemat liikumist, suurendades nii füüsilist aktiivsust kui ka ühistranspordi kasutamist.
Eesmärk nr 3: Ohutu liikuvuskeskkond	Liiklussurmade arv; inimkannatanutega liiklusõnnetuste arv.	Vastab	Piirkiiruse alandamine, ohutumad ülekäigurajad ja paremini kavandatud tänavaruum vähendavad liiklusõnnetuste riski ja tõstavad inimeste tunnetatud turvalisust.
Müra vähendamine	Müra taseme muutus dB(A) elamualadel; strateegilise mürakaardi ja tegevuskava ajakohastamine	Vastab	Meetmed, nagu rattaliikluse osatähtsuse suurendamine, raskeveokite kesklinnast ümbersuunamine ja piirkiiruse alandamine, aitavad vähendada liikluse müra.
Keskkonnamõju vähendamine	CO2 heitkoguste vähenemine; õhusaaste taseme langus	Vastab	Ühistranspordi kasutamise ja jalgrattasõidu soodustamine samuti autoliikluse piiramine, aitab vähendada CO2 heitkoguseid ja paranda õhukvaliteeti.
Linna rohealade osakaalu suurendamine	Linna rohealade protsentuaalne osakaal kogupindalast	Vastab	Haljastuse lisamine ja rohealade laiendamine suurendab elanike heaolu ning aitab leevendada kliimamuutuste mõju.
Sademevee jätkusuutlik juhtimine	Looduspõhiste sademeveelahenduste rakendamine; väliparklates vett läbilaskva katendi kasutamine	Vajab täpsustamist	Looduspõhiste lahenduste kasutamine sademevee juhtimisel aitab puhverdada valingvihmade vooluhulkasid.

Hinnangu koostasid:
Ott Ojaperv
Diplomeeritud teedeinsener, tase 7
Tarmo Rämmel
Diplomeeritud teedeinsener, tase 7
Edgar Kaare
Volitatud maastikuarhitekt-ekspert, tase 8

Kriteerium	Mõõdik	Vastavuse hinnang	Kommentaar
Ohutusprintsipiide vastavus			
	Ohutus ja nähtavus	Vajab täpsustamist	Sõiduradade vähendamine ja kitsendamine aeglustavad liiklust, mis omakorda suurendab liiklusohutust. Eraldi jalgrattateede rajamine parandab jalgratturite ohutust ja nähtavust, vähendades konflikte autojuhtidega.
	Eraldatus ja turvaline liikumine	Vajab täpsustamist	Üldiselt toetab kavandatud lahendus turvalisema ja eraldatuma liikumiskeskonna loomist, edendades seejuures jätkusuutlikku linnaliikuvust ja parandades linnaelanike elukvaliteeti. Ülimalt oluline on järgmises projekteerimise etapis hästi teostatud erinevate liiklusgruppide eraldamine. N, jalgrattateed peavad olema kavandatud sõiduteest erineval tasapinnal, jalakäiad eraldatud kergliiklejatest jne
	Kiiruse reguleerimine	Vajab täpsustamist	Mitte rajada nn traditsioonilisi asfaldist künniseid, tõstetud alasi. Ristmikud on uue lahenduse järgi hästi kanaliseeritud, piirkiirus on 30 km/h, liikluskeskkond muutub võrreldes tänasega oluliselt ja liigne liikluse rahustamine ei ole põhjendatud. Künnised või mõned n elektroonsed liikluse rahustuse meetmedsaab vajadusel lisada ka tulevikus. Meie hinnangul ei ole nn traditsiooniline künnis/ tõstetud ristmik keskkonnasäästlik lahendus. Sellel on selgelt negatiivne mõju- suureneb sõidukite kütusekulu ja heitgaasitase, mürareostus, ressursside kasutus (ressursimahuakas ehitus ja kasutus sh parandus) jne.
	Hädaolukordadele reageerimine	Vajab täpsustamist	Traditsioonilised tõstetud ristmikud ja künnised ei ole operatiivsõidukitele sobilikud. Kaaluda "speed cushion" lahendusi kus künnise mõõtmed on valitud vastavalt operatiivsõidukite ja ühistranspordi teljevahеле.
	Liikluse jätkusuutlikkus ja liiklejate kohanemisvõime	Vastab	Trammid suudavad teenindada suurt hulka reisijaid, mis vähendab ummikuid ja parandab liiklusvoogu, eriti tiipitudidel. Tānane autokeskne liikluslahendus asendub trammiteede ja jalgrattateede rajamisega, mis soodustab ühistranspordi ja jalgrattasõidu kasutamist, aidates seeläbi muuta liiklust keskkonnasõbralikumaks ja jätkusuutlikumaks- toetavad tihedamat ja efektiivsemat ruumikasutust ning vähendavad sõltuvust isiklikest sõiduautodest. See kõik loob eeldused vähemaks CO2 heiteks, paraneb õhukvaliteet ja elukvaliteet linnas. Liiklejate kohanemisvõime aspektist võib alguses esineda väljakutseid, kuna inimesed peavad harjuma uue liikluskorralduse ja transpordiviisidega. Siiski, pikaajaliselt toetab see muudatus üldist kohanemist jätkusuutlikuma liikluskeskkonnaga, kuna elanikud ja külastajad kohanevad uute liiklusmuustritega, mis toetavad ohutumat ja tervislikumat linnakeskkonda.


Hinnangu koostasid:
Ott Ojaperv
Diplomeeritud teedeinsener, tase 7
Tarmo Rämmel
Diplomeeritud teedeinsener, tase 7
Edgar Kaare
Volitatud maastikuarhitekt-ekspert, tase 8




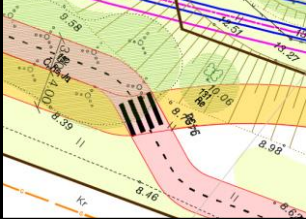
Kriteerium	Mõõdik	Vastavuse hinnang	Kommentaar
	Liiklusmärkide ja -signaalide selgus	Vajab täpsustamist	Lahendada järgmises etapis. Liiklusmärkide ja -signaalide selgus on ülioluline, et toetada liiklusohutust ja liiklusvoogude sujuvust ümberplaneeritud linnatänaval. Kui liikluskorraldus muutub oluliselt, on hädavajalik investeerida selgetesse ja intuitiivselt mõistetavatesse liiklusmärkidesse ja -signaalidesse. See hõlmab eraldusjoonte, jalgrattateede, trammitee ning jalakäijate ülekäiguradade selget märgistamist ja nende prioriteetide kommunikeerimist kõikidele liiklejatele. Samuti on oluline, et uue liikluskorraldusega kaasneks teavituskampaania, et tõsta liiklejate teadlikkust muudatustest ja nende eesmärgist. Vältida maksimaalselt liiklusmärkide jm liikumisega seotud rajatiste "reostust" - kujundada tänavaruum, milles liiklemine võiks toimida võimalikult märgivabalt intuitiivselt soovitud moel. Kujundada võimalikult maha rahustatud kiirusega tänavaruum selleks, et minimeerida/vältida liigsete lisameetmete kasutamist (ohutuspiirded jms).
Ligipääsetavuse vastavus			
	Juurdepääs erivajadustega inimestele	Vastab	Trammiliikluse integreerimine tänavaruumi kujundusse aitab kaasa ligipääsetavama ja universaalsema linnaruumi loomisele. Trammipeatused kujundatakse sageli nii, et need oleksid ligipääsetavad ratastooliga või muude liikumisabivahenditega inimestele, madalapõrandalised trammid- lihtsustab peale- ja mahaminekut. Kogu põhitänavate võrgu tänavaruum tuleb lahendada taktiilse ja visuaalse kommunikatsiooni alusel, mis arvestab nägemist- ja liikumiskäitumistega inimestega. Juhinduda vastavast juhendmaterjalist. Seejuures ei piisa vaid ristmike piires integreeritud lahendustest.
	Ühistranspordi ligipääsetavus	Vastab	Trammid pakuvad mugavat ja usaldusväärset ühistranspordi võimalust, parandades ligipääsetavust erinevatele linnaosadele, töökohtadele, haridusasutustele ja teenustele jne.
	Navigeerimise lihtsus	Vastab	Trammiteed ja -peatused võivad toimida ka visuaalsete orientiiridena, aidates nii elanikel kui ka külastajatel orienteeruda ja meelde jätta erinevaid linnaosi või olulisi sihtpunkte. Rõhuasetus võiks olla arhitektuurselt eristuvad lahendused.
	Kohaliku elukeskkonna muutused	Vastab	

Hinnangu koostasid:
Ott Ojaperv
Diplomeeritud teedeinsener, tase 7
Tarmo Rämmel
Diplomeeritud teedeinsener, tase 7
Edgar Kaare
Volitatud maastikuarhitekt-ekspert, tase 8

Kriteerium	Mõõdik	Vastavuse hinnang	Kommentaar
Esteetiline ja kultuuriline kvaliteet (Bauhaus põhimõtted)			
	Funktsionaalsus ja lihtsus	Vajab täpsustamist	Täpsustada täiendavalt. Puudu on täiendav tänavaruumi taristu, nagu piisavas mahu istumis- ja puhkevõimalused, suhtlemist soodustavad rajatised, infotulbad jms. Ühistranspordi peatuste varjualused tuleb lahendada võimalikult ruumikate ja avaratena, mis pakuks peavarju tänava kasutajatele laiemalt, st mitte vaid ühistranspordi ootel olevad inimesed). Puhangu-Pelguranna trammitee lõik pargiruumis vajab täiendavat analüüsi, milline on keskkonnamõju pargi ja ranna-ala kasutatavusele ja elustikule. Tõenäoliselt kaasneb trammitee pargiruumi ehitamise järel oluline ning üsna pidev/korduv mürahäiring, mis vajab modelleerimist. Muu hulgas hinnata antud pargiruumi vähenemise poolest mõju pargi funktsionaalsusele. Kui keskkonnamõju on kaardistatud, siis leida vajalikud leevendavad meetmed (nt müra vähendamise meetmed). Vahetult trammitee piiresse jääb avalikult kasutatav rand, spordi-, mängu- ja puhkealad. Negatiivse mõju kõrval tuleb hinnata ka positiivset mõju (ilmselt paraneb puhkealade kättesaadavus), et leida parim tasakaal.
	Integreeritus ja terviklikkus	Vajab täpsustamist	Täpsustada täiendavalt.
	Esteetiline ja visuaalne selgus	Vajab täpsustamist	Täpsustada täiendavalt. Parima võimaliku esteetilise ja visuaalse kvaliteedi huvides leida kogu tänavaruumile tervikuna sobiv ruumikompositsioon (sh sobivad kõvakatted, tänavamööbel, haljastus). Kuna tänavaruum on ülekaalukalt kõvakatete keskne, mis määrab paljuki ka tänavaruumi atraktiivsuse jm visuaalseid omadusi, siis on soovitatav leida võimalusi asfaltbetoonkatendi asemel sillutuskivide kasutamiseks, et monotoonset asfaltbetoonpinda liigendada erineva faktuuri, mustri ja värvusega sillutuskivisid kasutades. Esteetilise ja visuaalse selgusega seotud ülesannete täitmiseks peab projekteerimismeeskonnas olema volitatud maastikuarhitekt/arhitekti kutsetunnistuse ja pädevuse ning kogemusega spetsialist (esitada kutsetunnistuse nr ja vähemalt üks tänavaruumi antud ülesannete lahendamist tõendav referentstöö).
	Innovatsioon ja materjalide kasutus	Vajab täpsustamist	Täpsustada täiendavalt.
	Sotsiaalne kaasatus ja ligipääsetavus	Vajab täpsustamist	Täpsustada täiendavalt.
	Tänavaruumi ja hoonestuse vaheline toimivus (sh äride, asutuste, elamute teenindamine)	Vastab	

Hinnangu koostasid:
Ott Ojaperv
Diplomeeritud teedeinsener, tase 7
Tarmo Rämmel
Diplomeeritud teedeinsener, tase 7
Edgar Kaare
Volitatud maastikuarhitekt-ekspert, tase 8

Kriteerium	Mõõdik	Vastavuse hinnang	Kommentaar
	Tänavaruumi vaatelisus - kaug- ja sisevaated, väärtuslikud vaated (sh võimalikud eksponeerimist vajavad tänavaruumi komponendid (mälestised, fassaadid, monumendid jms)	Vastab	Kuigi lahenduses vajab veel palju täpsustamist, siis üldiselt võib hinnata, et kaug- ja sisevaated oluliselt ei muutu. Väärtuslik arhitektuur on vaadeldav.
Võimalikud parendamisvajadused eskiisi põhjal			
	Märkus kogu objekti ulatuses: Säästva sademevee käitlemise soodustamine (sh sademevee lokaalne käitlemine, puhverdamine, immutamine, kõvakatete minimeerimine)		NN. roheline vihmavee taristu hõlmab mitmesuguseid pinnase-, vee- ja taimsesüsteeme, mis peatavad vihmavee, imavad osa sellest maapinda, aurustavad osa õhku ja mõnel juhul vabastavad osa kogutud vihmaveest aeglaselt tagasi kanalisatsioonisüsteemi. Vihmavee äravoolu käsitletakse kui ressursi, mida tuleks linnakeskkonda integreerida, mitte kui jäätmetoodet, mis nõuab eemaldamist ja töötlemist. Võimalusel kasutada vettlabilaskvaid kõvakatteid (näiteks ohutussaared või ohutussaarte osad, millel ei esine märkimisväärset inimeste liikumist. elguranna ja Puhangu tänavate paralleelparkimistaskute kivikate, mis võiks olla lahendatud murukivi näol (kas haljastuse või sõelmetäitega)). Kuna haljasribad on tänavaruumis kitsad, siis tuleb võimalikult varajases staadiumis leida sademevee vooluhulkade puhverdamise võimalusi maa-aluste lahendustena. Kuna ägedad vihmavalingud on järgmiste aastatega aina sagenemas, siis tuleb juba täna seetõttu erinevaid ennetavaid meetmeid kasutada.
	Märkus kogu objekti ulatuses: Valgusreostuse vältimine (sh elusloodusele minimaalse häiringu huvides valgustemperatuuri reguleeritavus öisel ajal 2200K piiresse, dimmerdamise võimalused), alt-üles suunalise valgustuse vältimine jm põhimõtted)		Täpsustada täiendavalt. Valgustuslahendus puudub.
	Märkus kogu objekti ulatuses: Jalgratta taristu ja teenuste arendus		Kuna tegemist on nn ruumivajaduse uuringu tööga, siis võiks tööd täiendada rattaparklate jalgratta ühiskasutus kohtadega. Ideaalis peaksid need asuma peatuste vahetus läheduses, et tagada sujuv üleminek ühelt transpordiliigilt teisele.
	Märkus kogu objekti ulatuses: KT ristmused mahasõitudega		Kergliiklustee ristumisel mahasõitudega kasutada künniseid.
	Märkus kogu objekti ulatuses: KT ristmused trammiteega		Reguleerimata jalgratta- ja jalgteede projekteerida võimalikult täisnurga alla. Trammitee ületuskohad peavad olema ohutud. Tagada ohutud nähtavuskolmnurgad.

Kriteerium	Mõõdik	Vastavuse hinnang	Kommentaar
	AP (asendiplaan) pos nr 701		Võrreldes V3 trammitee lahendusega on V2 kahe-suunalise rattateega oluliselt rohkem konfliktpunkte. Liiklusohutuse seisukohast on see halb lahendus. Üks näide, tramm läheneb jalgratturile selja tagant, kusjuures jalgrattur peab samal ajal jälgima ka jalakäijaid.
	AP pos nr 707		Puhangu tn hargnemiskohal olevate ülekäiguradade nurk ja asukoht tuleks üle vaadata.
	AP pos nr 709		Ida suunast Kolde puiesteele tulevad jalgratturid peavad saama vasakule lõunasuunalisele jalgrattateele ilma suurt ringi tegemata. Hetkel liikumine keeruline, ratturid peavad keerama paremale, seal ületama Pelguranna tänavat ja siis liiguvad tagasi lõuna suunas.
	AP pos nr 711		V2 ümbersõidu puhul võiks siiski rajada trammipeatuse ka Kolde puiesteele. Usume et rajatav peatus leiab kasutust, näiteks Helme tn elanikud ja Merimetsa terviseraja kasutajad .
			Üldiselt tundub V2 ümber kvartali kulgev trammitee rohkem mõtekam, katab suurema ala ning on jalgratturitele Pelguranna tänaval ohutum.
			Putukaväljal olev osa jääb natuke ebaselgeks. Seal on meie hinnangul liiga palju trammiteega ristuvaid jalgteid, samuti tekib ohtralt jalgrattatee ristumisi. Putukaväljal võib tekkida olukord, kus osa inimesi on keskkonna ilu nautides "teises meeleolus" Piirded?
			Paavli tn 5a trammipeatused tuleks viia nihkesse, Paavli tn ühendust ei tohiks kohe otse peale tuua, lahendus tundub lõpuni tegemata.
			Mis põhjisel on jalakäija ja jalgratturi pooled ära vahetatud? See tekitab konfliktpunkte. Kui sellel on mingi selge vajadus, siis tuleb peatuste esised jalgrattateed teha teise kattega ja informeerida jalgratturit täiendavalt.

Hinnangu koostasid:
Ott Ojaperv
Diplomeeritud teedeinsener, tase 7
Tarmo Rämmel
Diplomeeritud teedeinsener, tase 7
Edgar Kaare
Volitatud maastikuarhitekt-ekspert, tase 8