



Toomas Paaver
Kõie tänavalt

Teekond Soo tänava uuestisünni poole

Ilmselt ei ole Kalamaja elanikele mõtet rääkida Soo tänava hädadest – need kõigile iga päev omal nahal tunda ja silmaga näha. Raske on ette kujutada elamist selle tänava ääres esimesel korrusel. Kiirust ületav tihe liiklus on juba aastaid olnud pinnuks silmas ka eemal elavatele inimestele tänavavõlendamisel või kõnniteel liikumisel.

Praegu on avanenud võimalus need vead likvideerida või vähemalt puudujääke oluliselt leevendada. Kindlasti on Kalamaja rahvas tänulik, et linn on tänavuse aasta eelarvesse kavandanud raha Soo tänava remondiks. Remondi hind ei sõltu kuigipalju tänavaruumi jaotusest, sest kogu katend tuleb nagunii uuesti ehitada. Seega on eriti oluline enne teehitusprojekti valmimist kaasa rääkida selle täpsema lahenduse leidmisel.



Praegune Soo tänav – närviline liiklus ei sobi miljööväärtuslikku asumisse.
Foto: Ingrid Maasik

Pidades Soo tänava tuleviku Kalamaja elanike jaoks eriliselt tähtsaks, oleme Telliskivi seltsi aktiivsemate liikmetega ja koostöös kohalike elanikega võtnud ette missiooni selle tänava liikluskorralduse ja ehitusprojekti inimsõbralikuks muutmiseks. See missioon on sisaldanud mitmeid tuliseid arutelusid linnaametites, kirjade kirjutamist, ametnike kutsumist meie foorumitele ja muidki toimetusi. Tähelepanuväärne on mitmete kogukonnaliikmete üksmeelsus ja tegutsemistahe selles ettevõtmises. Eriti võib senises töös esile tõsta Juho Kalbergi, Kaarel Kalviku ja Aivo Lille järjekindlust ametitega suhtlemisel, samuti Teele Pehki ja Triin Talki entusiasmi



Juhustlik näide maailmast: päevalilled Tokyo tänaval. Väiksema tänavahaljastus võib tänavaruumi mõnusamaks muuta. Allikas: <http://tokyogreenspace.com>

koostöö avalikul propageerimisel. Muidugi on lisaks leidunud veel mitmeid teisigi kaasamõtlejaid ja tegutsejaid.

Eelmise aasta jooksul on meie silme eest läbi jooksnud erinevaid visioone selle tänava remondiks. Transpordiameti esialgne kava on

mõistagi olnud pelgalt tänavakattendi vahetus (sisuliselt asfaldiaukude parandus), säilitades senise liikluskorralduse. Vahepeal plaaniti ka tänava muutmist kahesuunaliseks. Nendest kumbki variant ei lahenda tänava tegelike probleeme. Oleme kogenud, et kui keegi sõidabki liiklusmärkide järgi 30 km/h, siis kahe sõiduraja korral leidub alati keegi, kes temast mööda kihutab. See olukord muudab kogu kiiruspiirangu mõttetuks ning tänava ohtlikuks

nagi muretult orienteerub planeerimis- ja projekteerimisprotsesside rägastikes, võttis kõvasti aega, et luua selgus erinevate ametite tööjaotuses. Erinevalt hoonete arendusplaanidest ei näe seadus teede arendusele ette avalikku planeeringumenetlust. Selge pildi loomine algas 3. mail 2011 toimunud Telliskivi seltsi foorumi "Planeerime avalikku ruumi" modereerimisest. Sellele foorumile kutsusime erinevate linnaametite esindajad, kellega suheldes said avaliku ruumi kujunemisprotsesside olemus ja kitsaskohad märksa selgemaks. Kokkuvõtlikult võib öelda, et töö Tallinna tänavatega toimub tervelt kolmes ametis! Transpordiamet otsustab liikluskorralduslikud küsimused, Linnaplaneerimise amet väljastab projekteerimistingimused ja Kommunaalamet tellib ehitusprojekti, korraldades ka ehituse. Seega tuleb ühele meelele jõuda kõigi kolme ametiga.

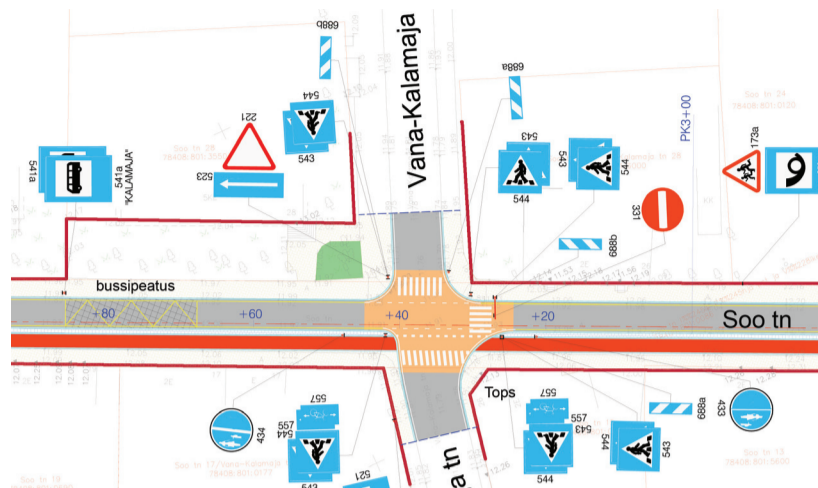
Teeprojekti tekkeloos on oluline roll mõistagi kanda tee projekteerijal. Enamik meie teedeinseneri on harjunud tegema üksnes normidest lähtuvaid ja peamiselt autode liiklusvoogudele suunatud teeprojekte. Oleme linnaruumis palju kogenud, et seda sorti läheneemisviisi on väga ühekülgne ega paku lõpuks kellelegi rahulolu. Aga miks ei võikski Soo tänav olla selline, millel kõndimine või rattasõit, samuti tänavaruumis viibimine, on mõnus kõigile? Mõeldakse tuleks seejuures nii lastele, eakatele kui ka ratastoolis liikujatele. Tulevikus tuleks iga tänavaruumi projekteerimisse kaasata ka arhitekt või maastikuarhitekt, kes suudaks näha tänavaruumi terviklikumalt ja lisaks kujundada inimeste liikumiseks ja peatumiseks sobilikku meeldivat ruumi. Tuleb märkida, et meil leidub tegelikult ka loominguilist mõtlemaid teedeinseneri, mida näitab kas või Mihkel Meieli ülikooli lõputöö Soo tänava kohta (väljavõtte juuresoleval pildil).

Viimasel kuul on valminud Soo tänava projekteerimistingimused. Seda sorti dokumendid on traditsiooniliselt olnud väga tehnilised, mis on paljuski määratud ka projektide samasuguse sisu. Väikese edasisammuna (selline edasisamm tehti ka Kalaranna tänava tingimustega) võrreldes varasema praktikaga, saatis Linnaplaneerimise Amet selle olulise dokumendi tööversiooni kohalikele asumiseltsile tutvumiseks ja ettepanekute tegemiseks. Ettepanekud on meie poolt saadetud, nende arvestamise kohta esialgu info puudub, kuid loodame parimat.

ja ebameeldivaks. Suure lumega on tänav niikuinii üherealine. Kahesuunaline tänav tooks aga kitsasse ruumi senisest veelgi rohkem liiklust. Mõttevahetuste käigus on aegamööda kujunenud ühine veendumus, et autoliiklus mahub kenasti sõitma ühes sõidureas ning järelejäänud ruumi saab ära kasutada jalgrattateede ehitamiseks. Kahest sõidurajast loobumine ning liikluse rahustamine on meeltemööda ka autoga liikujatele, kellega sel teemal olen mõtteid vahetanud. Autoomanikud näevad eeliseid turvalisemas ja loogilisemas keskkonnas ning jalgratturite ohutumas kauguses. Mõned usuvad, et rahulikuma tänavaruumi korral ei teki loodetavasti enam

ka vajadust tasuda hinnalise kasukaga daamide keemilise puhastuse arveid. Pealegi on ka kõige paadunud autosõber mõnel hetkel jalakäija.

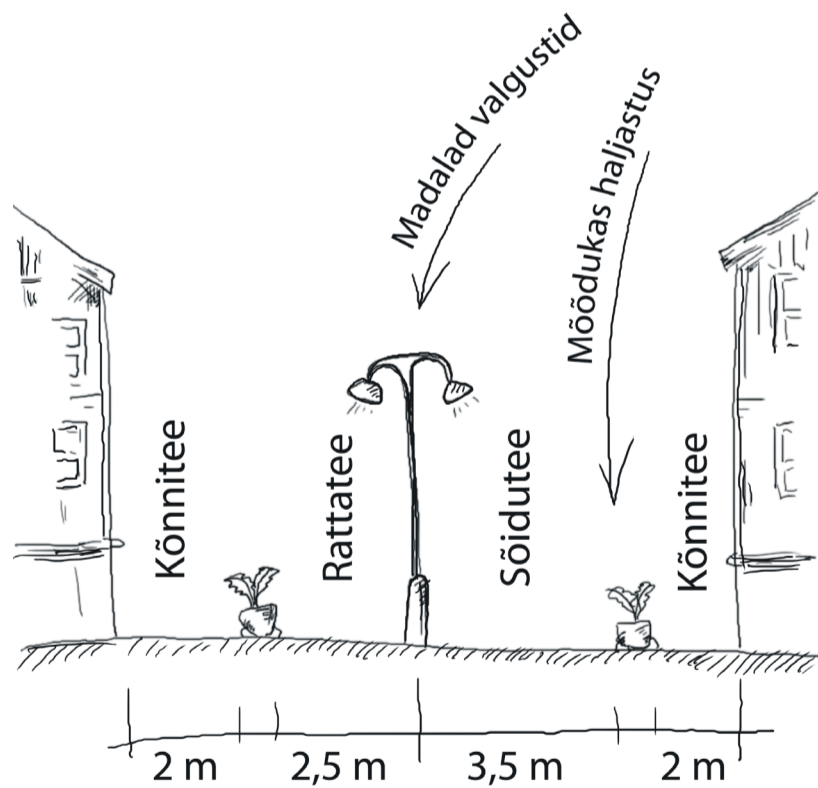
Praeguseks hetkeks oleme üherealise tänava osas saavutanud linnaametitega kokkuleppe ning väärtustame seda kõrgelt. Samas oleme alles poolteel, sest paljumääravat ehitusprojekti veel ei ole. Tänavate projekteerimise protsess Tallinnas on niivõrd segane ja läbipaistmatu, et isegi minusugusel vanal kalal, kes üs-



Väljavõte Mihkel Meieli TTÜ lõputööst. Soo ja Vana-Kalamaja tänava ristmiku pind on kõrgendatud, mis rõhutab juhtidele kiiruse aeglustamise ja jalakäijate ületuskõrguse vajadust. Sellise lahenduse võiks projekteerimisel aluseks võtta. Edasiarendamisel kaaluda ka Vana-Kalamaja tänava üherealiseks tegemist, laiendades kitsukest kõnniteed Topsi kõrval. Lisaks saab autoliikluse sujuvuse tagamiseks bussipeatusele tasku teha, sest selle koha peal on tänavaruum laiem.

Millist Soo tänavat me siis tahame?
Võib välja tuua paar olulisemat punkti: lisaks rahustatud üherealise liiklusele vajame ka mugavaid tänavavõltemisi õigetes kohtades. Samuti aitaks mõõdukas haljastuse lisamine tänavamiljöödi parandada. Suured puud oleks tänaval ilmselt liialdus, küll aga saaks autoratate alt lendavat pori ja liikluse müra mõnevõrra vähendada madalate hekkide abil. Tuleks hoiduda tänaväärsete parkimiskohtade kavandamisest, sest need sööksid rattateed ära.

Tähelepanu tuleks pöörata ka tänavavalgustuse lahendusele, mille juures eelistaksin madalamat sorti valgusteid. Neis küsimustes võivad ka kogukonnaliikmete arvamused vähesel määral lahkneeda, kuid seepärast tulekski järgnevalt Kommunaalametil ja tee projekteerijal koostöövalmidust ilmutada. Küllap püüame ka ise vajadusel sekkuda. Pole üldse välistatud, et õnnestumise korral saab senisest õuduse tänavast võimast eeskujutulevikuteeprojektidele.



Soo tänava võimalik ristlõige, ettepanek projekteerijale. Mõtted ja andmed Toomas Paaverilt.

Kalamajaka klubiõhtu

Kalamajaka klubiõhtu 3. aprill, teisipäev, kell 18.00. Seekord näeme aknast vaadet raudteemaastikule ja veetornile. Arva, kus?

Bistroos Kukeke, aadressil Telliskivi 57.

Kõneleme meie kandi põnevatel ja põletavatel teemadel, millest viimasel Kalamajakaski juttu. Oled oodatud!