



Töö nr 1224

*Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse
vähendamine*

Analüüs

Viljandi, Viljandi maakond

KOOSTAJA

ViaVelo Inseneribüroo OÜ
Valukoja 10, 11415 Tallinn
Telefon +372 51 72 182
MTR: EEP003424; ELK000063; EPE001115
E-post info@viavelo.ee
Vastutav täitja: Roland Mäe
Kutsetunnistus nr 155620
roland.mae@viavelo.ee

TELLIJA

Viljandi Linnavalitsus
Linnu 2, Viljandi 71020
E-post: viljandi@viljandi.ee
Telefon: +372 435 4710

Tallinn 2024

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

Sisukord

1. Üldosa	3
1.1 Lähteülesanne	3
1.1.1 Hanke objekt ning tellija eesmärk	3
1.1.2 Nõuded töödele	3
1.2 Lähtematerjalid	5
1.3 Linnapiirkondade jätkusuutlik areng	5
2. Olemasoleva olukorra kirjeldus	7
2.1 Analüüsiga hõlmatud ala kirjeldus	7
2.2 Analüüsitava alal toimunud kindlustusjuhtumid	9
3. Probleemsed kohad ning lahendused	10
3.1 Ristumisalad	10
3.1.1 Lossi – C. R. Jakobsoni ristumisala	10
3.1.2 Lossi – Tartu ristumisala	11
3.1.3 Koidu tn ja Tartu tn ristumisala	14
3.1.4 Tartu – Mäe ristumisala	15
3.1.5 Kauba – Lossi ristumisala	16
3.2 Lossi tänav	17
3.3 Posti tänav	18
3.4 Tartu tänav	19
3.5 Ranna puiestee	20
3.6 Pikk tänav	21
3.7 Sepa, Muga, Lutsu, Kauba ja Väike-Turu tänav	21
3.8 Johan Laidoneri plats	22
3.9 Hirve tänav	22
3.10 Linnu tänav	23
3.11 Trepimägi	23
3.12 Oru tänav	24
3.13 Kraavi tänav	25
3.14 Koidu tänav	26
3.15 Juhan Liivi tänav	27
3.16 Eha tänav T1 ja T2	28
3.17 Väike tänav T1 ja T2	28
3.18 Mäe tänav	29
3.19 Õuna tänav	29

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.20	Kõrgmäe tänav	29
3.21	Põllu tänav.....	30
3.22	Lühike tänav	30
3.23	Järve tänav.....	30
4.	Ühesuunalised tänavad.....	31
5.	Kergliiklus.....	32
	Allikad.....	39

Joonised

Joonis	Nimetus	Mõõtkava
Joonis 1	Asukoha skeem (asub seletuskirjas)	
1224_PP_TL-4-01	Liikluskorraldus	1:500
1224_PP_TL-4-02	Asendiplaan	1:500

1. Üldosa

Objekti nimetus: Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine

Objekti asukoht: Viljandi, Viljandi maakond

1.1 Lähteülesanne

1.1.1 Hanke objekt ning tellija eesmärk

Hanke objektiks on Viljandi linna kesklinn.

Hankija eesmärgiks on Viljandi kesklinna piirkonnas (**Tõrge! Ei leia viiteallikat.**) vähendada sõidukite liikumiskiirust. Täpne lahendus kiiruse piiramise meetmetega (nt samaliigilised ristmikud, kiiruse piiramine liiklusmärkidega vmt) koostatakse pakkuja poolt koostöös tellijaga. Meetmed peaksid olema pigem sellised, mis ei eelda kulukaid ümberehituslikke töid.

1.1.2 Nõuded töödele

Vaadata üle antud piirkonda sisenevad tänavad ning antud piirkonda jäävate tänavate ristmikud ning analüüsida, millised sissesõidud ja millised ristmikud vajavad:

- vastavaid liiklusmärke – hankija ei soovi linna koormata ülemääraste liiklusmärkidega, need peaksid pigem olema ainult keerulisematel või suurema liikluskoormusega ristmikel.
- vastavat teekattemärgistust – hankija eeldab, et teekattemärgistus on kõige efektiivsem vahend liikleja tähelepanu tõmbamiseks muutunud liikluskorraldusele.

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

- ajutisi lisateadete tahvleid muutunud liikluskorralduse kohta – liiklejatel on esialgu keeruline uue korraldusega harjuda, kas muutunud liikluskorraldust peaks mingites kohtades rõhutama?

Vaadata üle ja analüüsida, kas plaanitava liikluskorralduse tõttu võivad tekkida täiendavad probleemid nt. parkimisega või muud liiklusohhtlikud olukorrad või ettenägemata olukorrad piirkonna siseselt või piirkonna väliselt lähiümbruses?

Esitada:

- liiklusskeemid – üldine skeem ning vajadusel keerulisematest kohtadest täpsemad joonised (fragmendid, väljavõtted)
- loend vajalikest uutest liiklusmärkidest, sh postid, jalandid (liiklusmärgi number, nimetus ja kogus)
- loend eemaldamist vajavatest liiklusmärkidest (liiklusmärgi number, nimetus ja kogus)
- teekattemärgistuse tüübi (või tüüpide) loend ja kogus.
- muu võimaliku (vajaliku) inventari loend ja kogused.

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

1.2 Lähtematerjalid

Projekteerimisel on arvestatud Eestis kehtivaid seadusi, standardeid, normdokumente ning juhendeid, mis on kätte saadavad Elektroonilise Riigi Teataja kataloogist – www.riik.ee, Standardikeskus www.standard.ee ning Transpordiameti kodulehel.

Projekti koostamisel on arvestatud mh järgmiste õigusaktide, standardite ja juhenditega:

- Planeerimisseadus ja sellest tulenevalt kehtestatud nõuded;
- Ehitusseadustik ja sellest tulenevalt kehtestatud nõuded;
- Liiklusseadus ja sellest tulenevalt kehtestatud nõuded;
- Seadme ohutuse seadus ja sellest tulenevalt kehtestatud nõuded;
- Liikluskorraldus nõuded teetöödel, Majandus- ja taristuministri määrus nr 90, 13.07.2015;
- Tee ehitamise kvaliteedi nõuded, Majandus- ja taristuministri määrus nr 101, 03.08.2015;
- Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele, Ettevõtlus- ja infotehnoloogiainistri määrus nr 28, 29.05.2018;
- EVS 843:2016 Linnatänavad või sellega samaväärne;
- EVS 613:2001 Liiklusmärgid ja nende kasutamine või sellega samaväärne;
- EVS 613:2001/A1:2008 Liiklusmärgid ja nende kasutamine või sellega samaväärne;
- EVS 613:2001/A2:2016 Liiklusmärgid ja nende kasutamine või sellega samaväärne;
- EVS 614:2008 Teemärgised ja nende kasutamine või sellega samaväärne;
- EVS 614:2008/A1:2016 Teemärgised ja nende kasutamine või sellega samaväärne;
- EVS 615:2001/AI:2008 Foorid ja nende kasutamine või sellega samaväärne;
- Pimedate liidu juhendmaterjali ülekäikude lahendamiseks: <http://pimedateliit.ee/juhttee/projekteerimisjuhend/joonised>;
- „Linnahaljastus” avalike alade kujundamise ja ehitamise käsiraamat, Kadi Tuul, 2006;

1.3 Linnapiirkondade jätkusuutlik areng

Jalakäijate ja jalgratturite küsimusega tegeleti Viljandis juba 100 aastat tagasi. Sakala kirjutas 26. mail 1927: „Kevadine jalgrattasõidu hooaeg on alanud. See sõiduriist on meie linnas tõesti ilma õigusteta, sest rattamaksu vastuvõtmisega on linnavalitsus täitnud kõik ülesanded rattasõitjate vastu. Sõiduteed jalgrattale ei ole kuskil peale kiviulitsa, millel võib vastava sundmääruse järele liikuda 5 kilomeetrit tunnis. Nähtavasti ei paku mööda munakive sõitmine jalgrattameestele mingit lõbu, mispärast viimasel ajal on libedamaks sõiduks kasutama hakatud kõnniteid. Iga päev kaevatakse politseile, et jalgrattamehed kõnniteedel sõites inimesi tülitavad, kuna see sundmääruse järele lubatud ei ole, kuid kätte on saadud ainult mõned üksikud. Süüdlaste tabamiseks teevad raskust „sotsialistlikud” rattanumbrid, valge number punasel foonil, mida on raske märgata.“

Samuti oli ligikaudu 15 aastat tagasi Majandus- ja kommunikatsiooni ministriumil (MKM) meede linnakeskkonna n-õ jätkusuutlikumaks muutmise toetamiseks. Alljärgnevalt on toodud väljavõtte jätkusuutliku linnakeskkonna meetme seletuskirjast (MKM). Nimetatud meetme eesmärk oli luua terviklik – erinevaid liikumisviise integreeriv – ja keskkonnasõbralik liikuvuskeskkond.

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

Komisjoni rohelises raamatus on öeldud: „Alates keskajast kuni tänaseni on Euroopa sotsiaalne, kultuuriline ja majanduslik areng põhinenud linnal“. Ka tulevikku vaadates jäävad linnad peamisteks majanduslikeks, innovatsiooni ja kultuuri keskusteks. See tähendab, et linnakeskkonna ja inimeste elukvaliteedi parandamine ei ole seotud pelgalt linna elanike füüsilise tervisega. Sellest sõltub kogu ühiskonna areng nii majanduslikus, teaduslikus kui sotsiaalses võtmes. Eesti kontekstis sõltub linnade arengust ka üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“ toodud eesmärk tagada elamisvõimalused Eesti igas asustatud paigas.

Üks valdkond, mis mõjutab oluliselt linnade elujõulisust, on transport või liikumine laiemalt. Ühest küljest on liikuvuse parandamine arenguvajadus, et tagada linna toimimine. Teisest küljest on liiklusel olulised negatiivsed mõjud nii ruumiliselt kui läbi reostuse, mida tuleb vähendada. **Liikuvuse parandamine peaks seega toimuma läbi säästlike liikumisviiside arendamise, mis aitavad vähendada reostust, vähendavad ruumi killustatust ning võimaldavad luua rohelisemat linnakeskkonda.** Liikumiskeskond ei peaks aga arendama eraldiseisvana ülejäänud linnakeskkonnast. Just säästva liikumise kontekstis peab arvestama, et ka muu avalik ruum, mille põhifunktsioon ei ole iseenesest liikuvuse tagamine, kas muutub osaliselt liikumiskeskonnaks (nt väljakud või pargid, mida läbitakse) või toetab jalgsi ja jalgrattaga liikumist läbi esteetilisema või ohutuma keskkonna loomise. Samuti peab ruumi planeerimine tervikuna toetama jalgsi ja jalgrattaga liikumist, läbi kompaksete planeeringute, milles seatakse peamisteks liikumisviisideks kõndimine, jalgratas ja ühistransport.

Linnapiirkondade jätkusuutliku meetme raames toetati tegevusi, mis:

- Loovad esteetiliselt parema linnakeskkonna;
- Aitavad võtta kasutusele kasutamata alasid;
- Vähendavad autosõltuvust;
- Aitavad vähendada saastet, müra ja teisi kahjulikke keskkonnamõjusid;
- Soodustavad jalgsi, rattaga ja ühistranspordiga liikumist;
- Suurendava rohevõrgustikku või sidustavad neid ümbruse haljasalade, metsade jt looduslike alade, linnalähedaste puhke- ja sportimispaikadega
- Ühendavad säästlike liikumisviisidega linna erinevaid piirkondi omavahel või neid linna tõmbealaga;
- Ühendavad üleriigilist ühistransporti ja kohalikku liikumist;
- Parandavad rahva tervist, õhu, vee ja pinnase kvaliteeti;
- Aitavad kaasa liiklusõnnetuste vähendamisele;
- Aitavad kaasa transpordikulude vähendamisele.

Kitsaskohad on defineeritud eelmises punktis ehk kõikidele nimetatud tegevustele tuleb tähelepanu pöörata, aga täiendavalt tuleb märkida, et:

- 1) Kõndimine on kõige fundamentaalsem liikumisvorm. See on odav, sisuliselt saastevaba, kasutab inimjõudu mitte fossiilkütuseid, on tervislik, on kõigile võrdselt kättesaadav ja ei sõltu sissetulekust.
- 2) Kõikide loomade ja masinate hulgast on jalgratas kõige efektiivsema energiatarbimisega kulutades 0,15 cal/g km. Edestades lõhe ujumist, reaktiivlennukit ja merikajakat või hobust või rongi või mis iganes liikumisviisi.
- 3) Linna vitaalsus ja linnaelu atraktiivsus on tihedalt seotud sellega, kui palju inimesed väljas/tänavatel viibivad.

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3) Kõndimisega algavad ja lõppevad kõik meie reisirid.

Kõndimise toetusgrupid on haruldased ja jalakäijad võitlevad harva oma õiguste eest – ometi moodustab jalgsi käimine väga suure osa kõikidest reisidest – jalakäijad on enamasti kas lapsed või eakad inimesed, kes naljalt lobigruppe ei moodusta, kuid ometi vajavad nad kõige enam toetust ja kaitset – just sellepärast on oluline, et poliitikakujundajad suudaksid mõelda ka nende peale, kes kõva häälega oma õigusi ei nõua, kuid kes moodustavad arvestatava hulga ühiskonnast.

Jalakäijad (ja ka jalgratturid) on kõige kergemini haavatavam liiklejate grupp ja nendele suunatud investeeringud aitaksid saavutada olulist võitu just liiklusõnnetustega seotud kahjude vähendamise osas.

Soovides soodustada säästlikke liikumisviise (kõndimine, jalgratas, ÜT) peame paratamatult piirama mittesäästlikke (auto) liikumisviise – tänavaruumi on võimalik ümber jagada ka madalama maksumusega lahendusi kasutades ehk liikluskorraldusvahenditega. Autodelt võetud ja jalakäijale antud tänavaruumi hoolduskulud on madalamad, sest puudub naastrehvidest ja teljekoormusest tulenev kulumine/defektid.

2. Olemasoleva olukorra kirjeldus

2.1 Analüüsiga hõlmatud ala kirjeldus

Analüüsitava piirkond asub Viljandi maakonnas, Viljandi linnas. Selles piirkonnas esineb erineva katendiliigiga teid. Näiteks Lutsu, Pikk, Sepa ja Munga tänavatel on munakivikate. Kõnniteede puhul on lisaks asfaldile ka kivilillutisega teid. Lisaks leidub piirkonnas ka väiksemaid kruuskattega teid. Analüüsitavas piirkonnas kulgeb nii ühe- kui ka kahesuunalisi tänavaid. Kiirusepiirangud varieeruvad vahemikus 30 km/h kuni 50 km/h. Samuti esineb piirkonnas nii samaliigilisi ristmikke, kui ka peateega ristmikke.

Praegune olukord Viljandi kesklinnas on üsna autokeskne, kõnniteed on kitsad ja kohati lagununud kattega, äärekivid on ülekäigukohtades alla laskmata, tihtipeale asuvad kõnniteedel ka erinevad takistused: valgustipostid, sademeveerennid, trepid, liiklusergised. Samas auto liikluse jaoks on ruumi piisavalt – mahub nii sõitma kui parkima.

Objekti asukoht on näidatud alljärgneval joonisel.

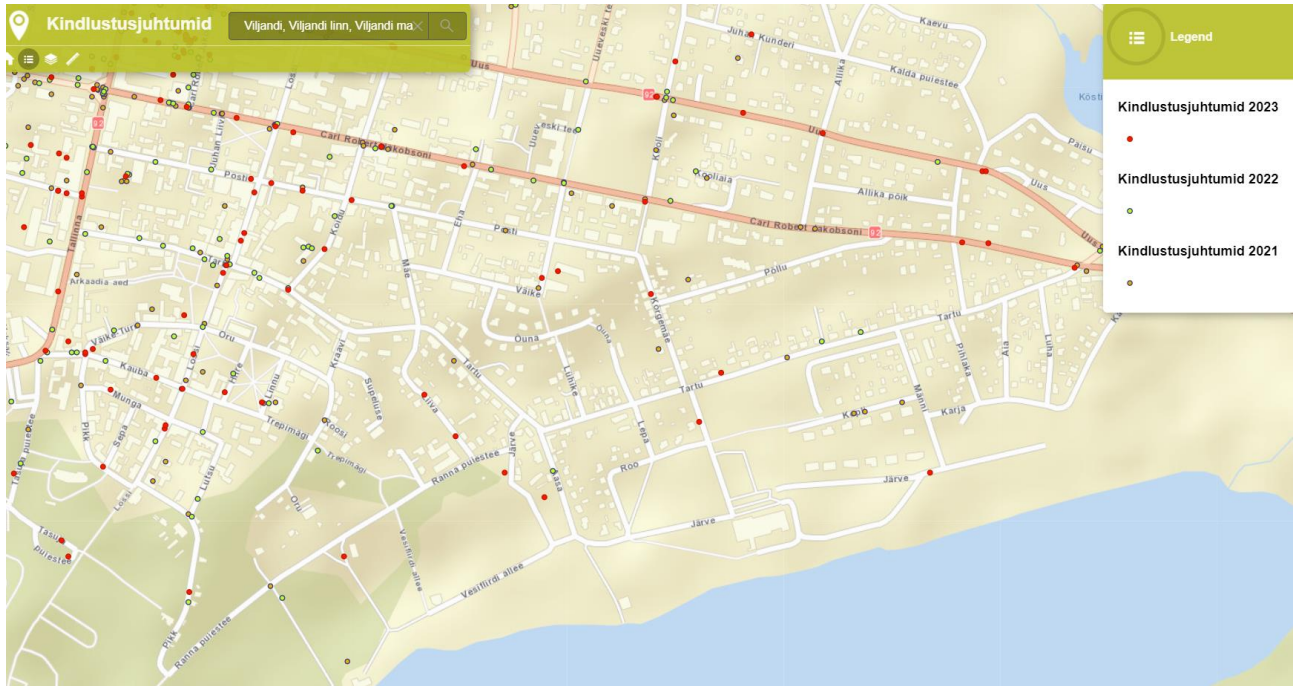
Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	



Joonis 1 - objekti asukoht

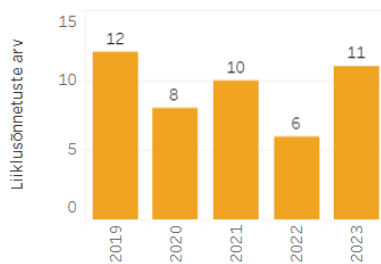
2.2 Analüüsitaval alal toimunud kindlustusjuhtumid

Eesti Liikluskindlustus Fondi kindlustusjuhtumite kaardi põhjal saame öelda, et analüüsitava ala põhilised liiklusõnnetused ristmikul toimuvad Lossi - C. R. Jakobsoni ning Tartu - Lossi ristmikutel. Analüüsitaval alal esineb ka suurel hulgal parkimisega seotud liiklusõnnetusi. Lisaks esineb ka ühesõidukiõnnetusi (asja, ehitise või rajatise kahjustamine). Kindlustusjuhtumid on toodud alljärgneval joonisel.



Joonis 2 - LKF liiklusõnnetused

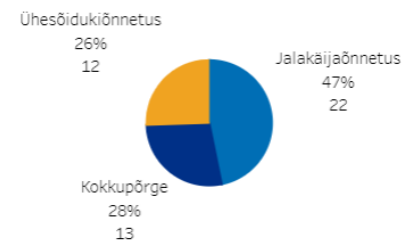
Liiklusõnnetuste arv



Liiklusõnnetustes kannatanud

	Vigastatuid	Hukkunuid
2019	14	0
2020	8	0
2021	9	1
2022	6	1
2023	12	0

Liiklusõnnetuste liik



Joonis 3 – Transpordiameti liiklusõnnetuste statistika Viljandi linnas

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3. Probleemsed kohad ning lahendused

Alljärgnevalt on toodud ristumisalad ja tänavad analüüsitaval alal, kus tuleks kasutusele võtta liikluskiirust alandavad meetmed, muuta tänava ristlõiget või liikluskorraldust.

3.1 Ristumisalad

3.1.1 Lossi – C. R. Jakobsoni ristumisala

Lossi tänava poolt tulles puudub nähtavus Jakobsoni tänavale. „Anna teed“ märk tuleks asendada „Stopp“ märgi vastu.



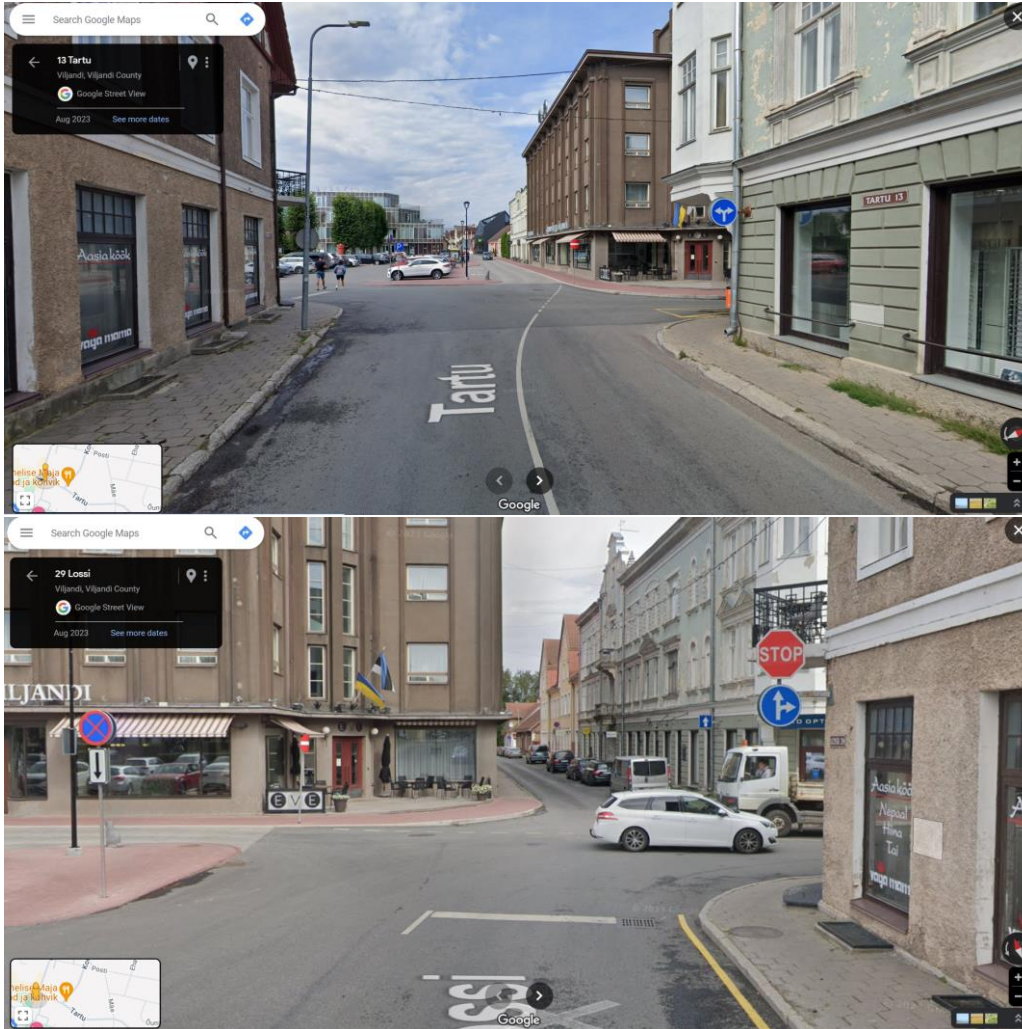
Pikas plaanis tuleks kaaluda ristmiku ümberehitamist ülestõstetud ristmikuks. Lisada tuleks ka ülekäigurada bussipeatuse suunal, et autojuht oskaks kergliiklejaga arvestada ning parkivad autod vähendavad nähtavaust.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.1.2 Lossi – Tartu ristumisala

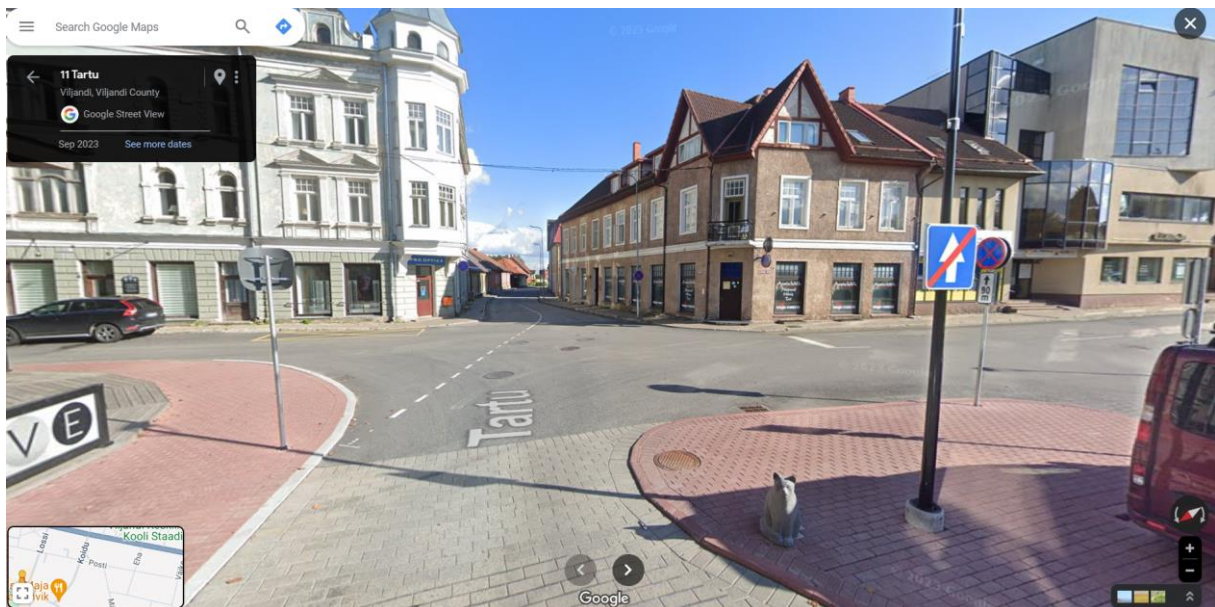
Ristumisalal liigub palju jalakäijad, aga ka sõiduautosid; ristumisalal puudub nähtavus Tartu maantee poolt tulles Lossi tänava poole. Ajutise lahendusena on võimalus ristumisalale suunduvatele teedele lisada lamedad liikluskünnised.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	



Lossi – Tartu ristmiku puhul tuleks pikas plaanis kaaluda ristmiku ülestõstmist ja pöörakute kitsendamist, et lisada ruumi kergliiklejatele, lühendada ristmiku ületuse vahemaad ning alandada kiirust ristmikul.

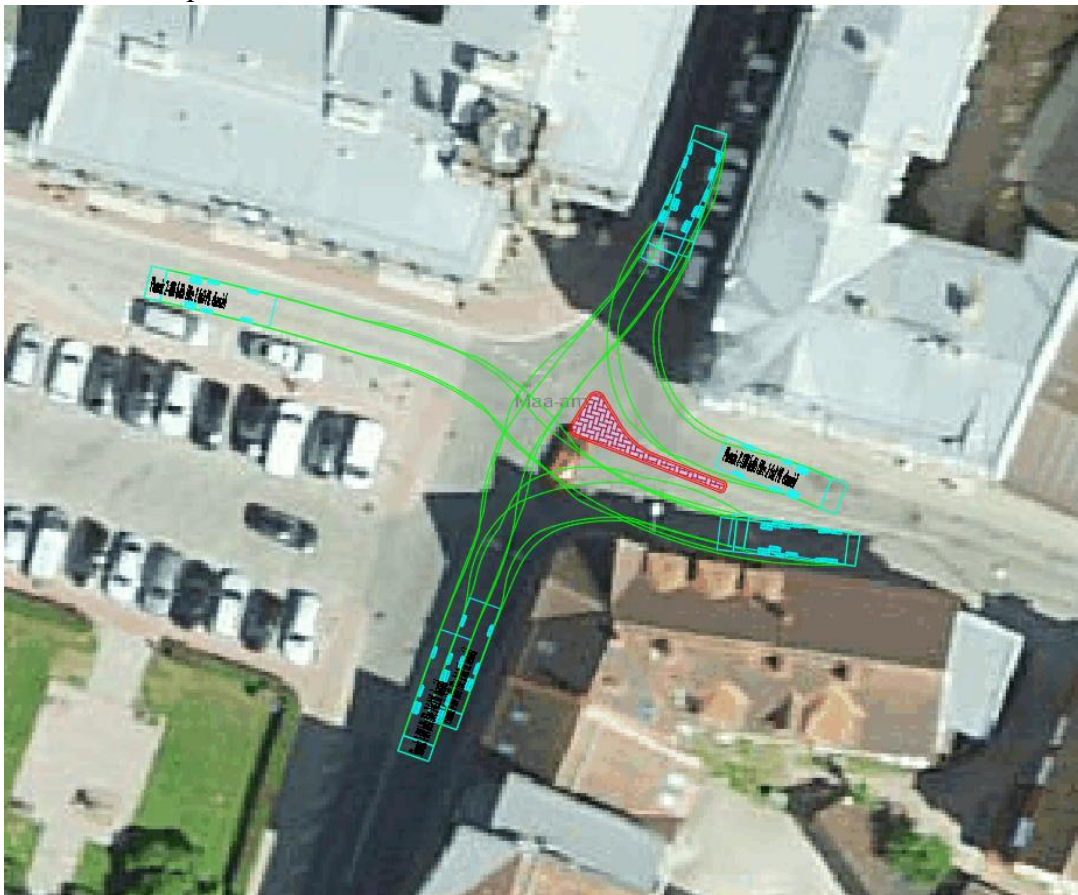


Näide.

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

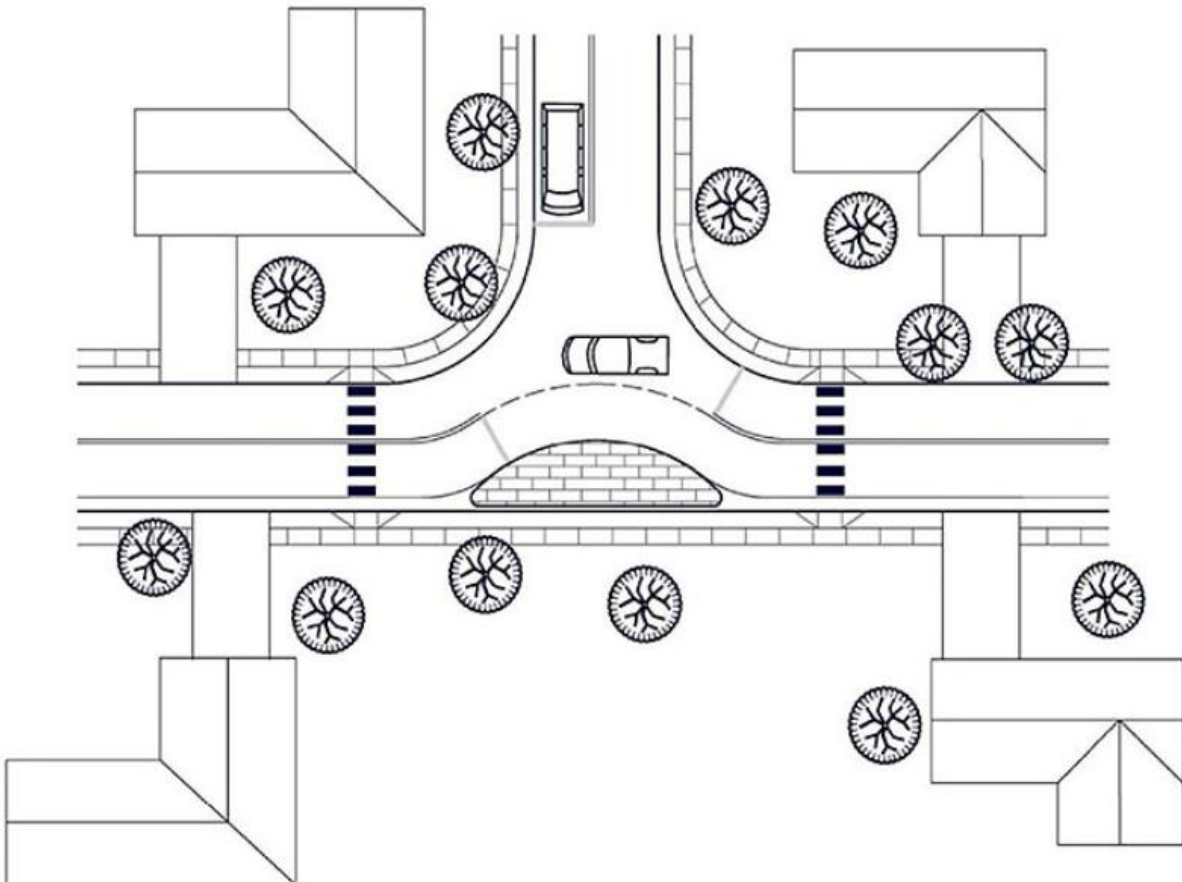


Lisaks on võimalus luua Tartu – Lossi ristumisalale sunnitud pöörde saar, mis takistaks Tartu tänavalt vasakpöört Lossi tänavale.



3.1.3 Koidu tn ja Tartu tn ristumisala

Koidu ja Tartu tänava ristumisalal sõidukiiruse vähendamiseks on üks võimalustest moonutada ristmiku liiklussaarega. Antud lahendus alandab sõidukiirust ning tõstab juhtide tähelepanu ristmikul.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.1.4 Tartu – Mäe ristumisala

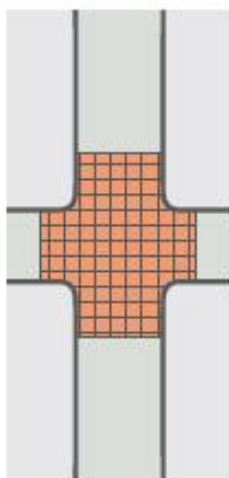
Ajutise lahendusena võib lisada tänavale lamedad liikluskünnised.



Pikas plaanis võiks kaaluda ristumisala teekatendi vahetamist näiteks täringukivide vastu.



Näide.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.1.5 Kauba – Lossi ristumisala

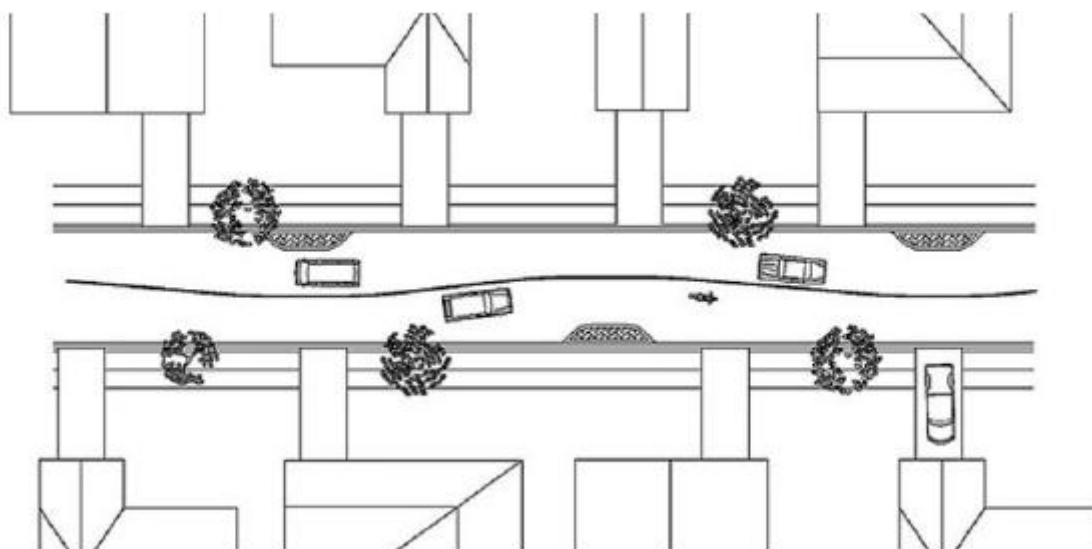
Kauba – Lossi ristumiku puhul tuleks pikas plaanis kaaluda ristmiku ülestõstmist. Lisaks tuleks muuta kergliiklejate ületusala tasaseks.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.2 Lossi tänav

Lossi tänav on võrdlemisi lai ning sirge. Tänaval on lubatud parkimine kuid väheste autode tõttu loob see ideaalse keskkonna kehtestatud piirkiiruse eiramiseks. Olukorra parandamiseks tuleks tänaval lisada šhikaane. Šhikaanid on rida kitsenemisi või äärekiividest laienemisi, mis vahelduvad tänaval ühelt küljelt teisele, moodustades S-kujulise, kõverjoonelise teekonfiguratsiooni. Šhikaani eesmärk on tee horisontaalkumerus lisada, murdes laiade ja sirgete tänavate "maandumisrajaefekti".

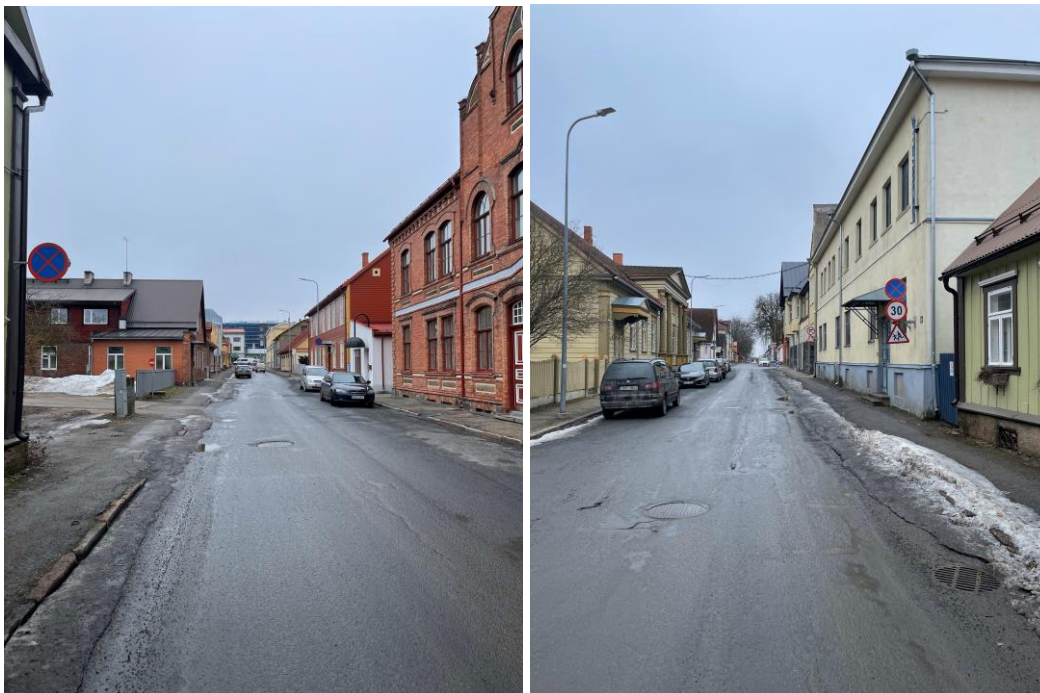


Perspektiivselt võiks Lossi tänav kohati olla jagatud ala. Füüsiliste eraldiste eemaldamisega jalakäija-, jalgratta- ja sõidukiruumide vahel sunnivad ühiskasutatavad tänavad kõiki kasutajaid tänavat jagama, suurendades teadlikkust ja vähendades mootorsõidukite kiiruseid.



3.3 Posti tänav

Sarnaselt Lossi tänavale on Posti tänav lai ning sirge. Tänaval on liiklusmärkidega korraldatud šikaaniline parkimine. Hetke olukord aga ei anna soovitud tulemust ning ainult regulatiivsete võtete rakendamine on ebaefektiivne. Soovituslikult tuleks tänaval kasutada šikaane ning parkimisala eraldada. Kohati on Posti tänaval kõnniteed kehvasti seisukorras.



Lisaks on Posti tänaval ka kaks tõstetud ristmiku kuid kogu tänav pikkuses jääb neist väheks ning jätavad võimaluse kiirendamiseks.

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.4 Tartu tänav

Tartu tänaval on suured pikikladed ning nende tulemusel ei ole võimalik kõiki liikluskiiruse vähendamise meetmeid kasutada. Ajutise lahendusena võiks kaaluda tänava kitsendamist kattemärgistuse abil.



Perspektiivselt võiks mõelda kogu käsitletava teelõigu rekonstrueerimisele ehk sõidutee osa kitsamaks muutmisele ja jalgtee osa laiendamisele. Kitsam sõidutee aitab vähendada sõidukite kiiruseid.

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.5 Ranna puiestee

Ranna puiestee alguses on üks liikluskünnis. Arvestades asjaolu, et alates Ranna pst 3 kinnistust kuni Pika tänava ristumisalani puudub eraldi kõnnitee tuleks liikluskünniseid juurde lisada või muuta tee liikluskorraldust. Antud tee lähiümbruses on mitmeid spordi ja vaba aja veetmis asutusi, mis toovad endaga kaasa ka suurema hulga lapsi ja teisi kerglüiklejaid. Hetkel olemasolevale liikluskünnisele võiks eelistada lamedaid liikluskünniseid mis on ratturitele mugavamalt läbitavad.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.6 Pikk tänav

Pikk tänav on munakivitee ning tänu sellele on kiirused madalad. Kohati aga puudub Pikal tänaval eraldi tasasekattega tee kergliiklejatele või on väga kitsas.



3.7 Sepa, Muga, Lutsu, Kauba ja Väike-Turu tänav

Sepa, Muga, Lutsu, Kauba ja Väike-Turu tänavad on kõik munakiviteed. Sepa ja Muga tänaval puudub eraldi tee kergliiklejatele. Lutsu, Kauba ja Väike-Turu tänaval on eraldi tasase kattega tee kergliiklejatele. Kauba ja Väike-Turu tänavad on ühesuunalised.

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.8 Johan Laidoneri plats

Johan Laidoneri tänavad on kahe-suunalised teelõigud, kus on lubatud parkimine. Tänaval esineb erinevaid takistusi kergliiklejatele.



3.9 Hirve tänav

Hirve tänav on ühesuunaline, täringukivi kattega tee, millel on ka eraldi kõnnitee.

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.10 Linnu tänav

Linnu tänav on kahe-suunaline, asfalt kattega tee, millel on ka tänaval parkimine ning eraldi tee kergliiklejatele. Linnu tänava kinnistu 4 ees on aga kergliiklustee kitsas ning kehvast seisukorras.



3.11 Trepimägi

Trepimägi on kitsas kahe-suunaline tänav, millel puudub eraldi tee kergliiklejatele. Läbi Trepimäe tänava kulgeb ka ajalooline Viljandi linnamüür. Lisaks ühendab Trepimäe tänav kergliiklejate Trepimäe treppi ning Raekoja parki. Arvestades neid asjaolusid tuleks Trepimäe tänav muuta ühiskasutatavaks alaks või õuealaks, et sõidukijuhid arvestaksid kergliiklejate eesõigusega.

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.12 Oru tänav

Oru tänav on Trepimäe ristumisalast edasi Oru tänav 27 kinnistu suunas munakivitee, millel puudub eraldi tee kergliiklejatele. Trepimäe ja Kraavi ristumisala vahelisel lõigul on Oru tänav killustikkatendiga. Alates Kraavi tänava ristumisalast on edasi Oru tänaval asfaltkatend. Kraavi ja Linnu tänava vahelisel lõigul on Oru tänav kahesuunaline ning võrdlemisi kitsas, kus on osaliselt olemas ka kitsas kõnnitee. Linnu tänava ristumisalast edasi kui Lossi tänavani on Oru tänav ühesuunaline, Lossi tänava suunas. Sellel Oru tänava lõigul on ka tänaval parkimine ning eraldi kergliiklustee. Kergliiklustee on kohati amortiseerunud.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.13 Kraavi tänav

Kraavi tänav on kahe-suunaline asfaltkattega tee, millel puudub eraldi tee kergliiklejatele.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.14 Koidu tänav

Koidu tänav on tööga käsitletavas alas ühesuunaline, suunaga Tartu tänavale. Tartu tänava suunal parempoolne kõnnitee läheb kohati kitsaks ning kõnnitee keskel on mitmed valgustustmastid, mis muudavad liikumise ebamugavaks.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.15 Juhan Liivi tänav

J. Liivi tänav on kahe-suunaline. Liigeldes Posti tänava suunas jääb paremat kätt amortiseerunud kõnnitee. Vasakut kätt on väga kehvast seisusest kõnnitee, mis on lagunenu, osaliselt on vasakul ainult kergliiklejate sisse tallatud rada. Lisaks on mõlemal pool tänava ristumisalal kõrged äärekivid. Esimese lahendusena tuleks äärekivid alla lasta ning perspektiivselt tuleks kõnniteed rekonstrueerida.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.16 Eha tänav T1 ja T2

Eha tänav T1 ja T2 on kahe-suunalised tänavad. Eha tänav T2 lõigul on mõlemal pool kõnnitee. T1 lõigul on kõnnitee ainult ühel pool teed. T1 kõnnitee mõlemas tänava otsas on kõrge äärekivi (nii Posti kui ka Väike tänava ristumisalal). Kõnnitee äärekivi tuleks viia nulli. Lisaks tuleks piirata Eha T2 tänava nurgal kase oksi, et need ei varjaks „Anna teed“ märki.



3.17 Väike tänav T1 ja T2

Väike tänav T1 ja T2 on kahe-suunalised tänavad. Väike tänaval T2, suunaga Posti tänavale on sõiduteest vasakul heas korras kõnnitee ning sõiduteest paremal väga kehvast seisust kõnnitee. Väike T1 ja Posti ning Väike T1 ja Õuna tänava ristumisaladel on kõnniteel kõrged äärekivid. Lisaks in Väike tänava T1 kõnniteed kohati kitsad ning kehvast seisukorras.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.18 Mäe tänav

Mäe tänav on kahe-suunaline tänav, millel on mõlemal pool sõiduteed kõnnitee. Tänav on võrdlemisi järsu reljeefiga. Mäe ja Posti tänava ristil on kõnniteel kõrge äärekivi.



3.19 Õuna tänav

Õuna tänav kitsas umbtänav, millel puudub eraldi tee kergliiklejatele. Tänavat tuleks käsitleda kui jagatud ala, kus kergliiklejal on eesõigus.

3.20 Kõrgmäe tänav

Kõrgmäe on kahe-suunaline ning järsu reljeefiga tänav. Osaliselt on mõlemal pool tänavat kõnnitee ning osaliselt ainult ühel pool. Kõrgmäe ja Taru tänava ristumisalal tuleks kärpida oksid, et „Anna teed“ märk oleks nähtav.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

3.21 Põllu tänav

Põllu tänav on võrdlemisi kitsas kahe-suunaline tänav, kus kõnnitee valdavalt kas puudub või on kinni pargitud. Tänavat tuleks käsitleda jagatud alana, kus kergliiklejal on eesõigus.



3.22 Lühike tänav

Lühike tänav on kitsa kahe-suunaline umbtänav, millel puudub eraldi kõnnitee kergliiklejatele. Tänavat tuleks käsitleda kui jagatud ala, kus kergliiklejal on eesõigus.

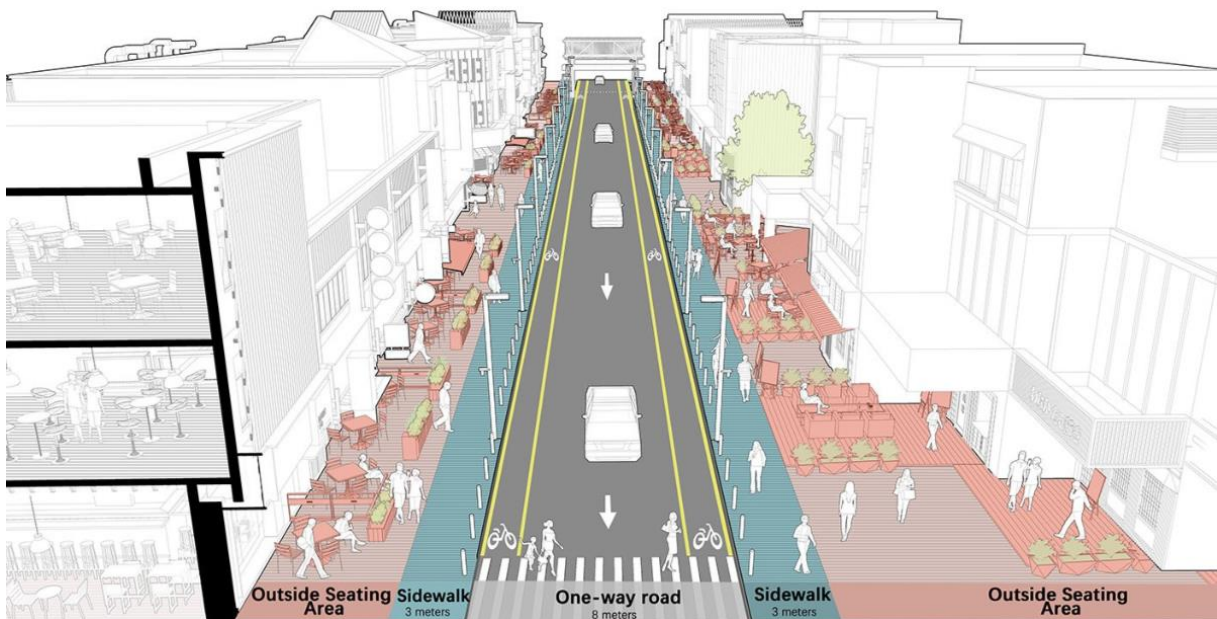
3.23 Järve tänav

Järve tänaval ja Ranna pst 1 kinnistu ees asuv parkla tuleks perspektiivselt lahendada liikluskorraldus koos maastikuarhitektuuriga.



4. Ühesuunalised tänavad

Näited:



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	

5. Kergliiklus

Nagu olemasoleva olukorra kirjelduses juba märgiti, ei ole kõnniteede olukord igal pool kiita.

Alljärgnevalt on toodud mõned probleemsed kohad. Kiiremate meetme puhul on võimalik teeületuskohtades äärekiivid alla lasta ja teha katte taastusremonti, kuid pikemas perspektiivis vajaksid jalgteed ümber ehitamist.



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	



Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	



Foto 1 - kõrged äärekivid

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	



Foto 2 - Kõrged äärekivid

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	



Foto 3 - Lagunenud kõnniteed

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	



Foto 4 - Kõrge äärekivi, liiklusmärk keset kõnniteed, lagunenu kate

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	



Foto 5 - Erinevad takistused kitsal kõnniteel

Töö nr:	1224	Stadium: Analüüs
Töö nimetus:	Viljandi kesklinna piirkonna liikluskiiruse vähendamine	



Foto 6 - Väga kitsad kõnniteed

Allikad

ITF (2012), Pedestrian Safety, Urban Space and Health, OECD Publishing.
<http://dx.doi.org/10.1787/9789282103654-en>

Black, W. R. 2010. Sustainable Transportation: Problems and Solutions. 299 p. ISBN 9781606234853.

Grava, S. 2003. Urban Transportation Systems: Choices for Communities. McGrava-Hill. 840 p. ISBN 0-07-138417-0.