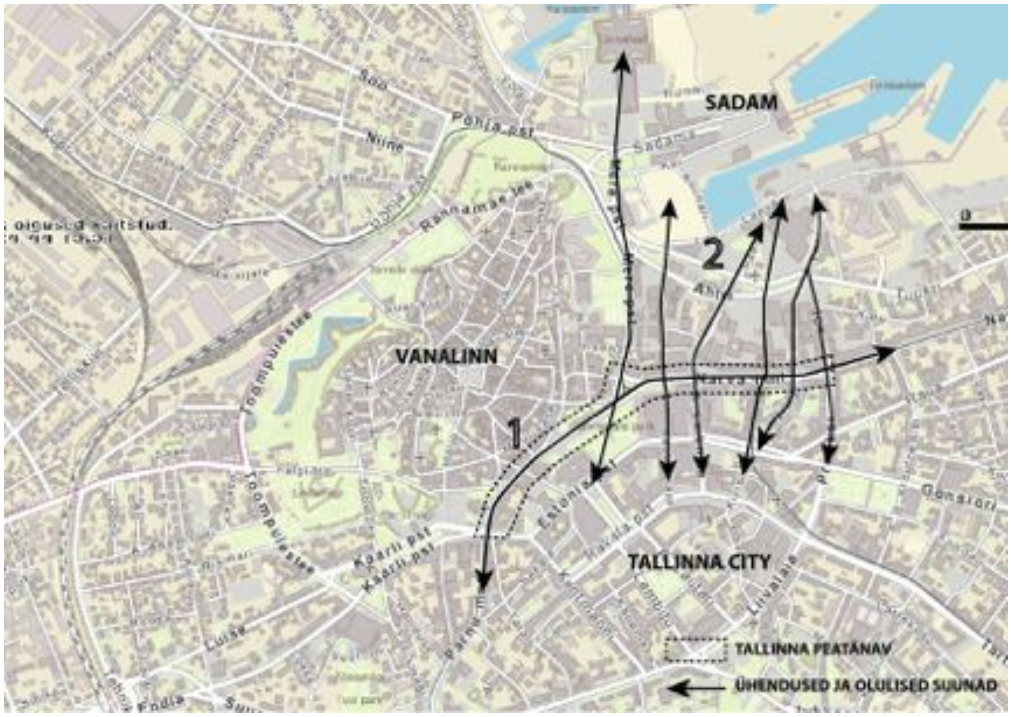
**“MERI PEATÄNAVA ÄÄRDE”**
**IDEEVÕISTLUS**

**LISA 1.**
**VÕISTLUSÜLESANNE**

Hankija:
Tallinna Linnavalitsus

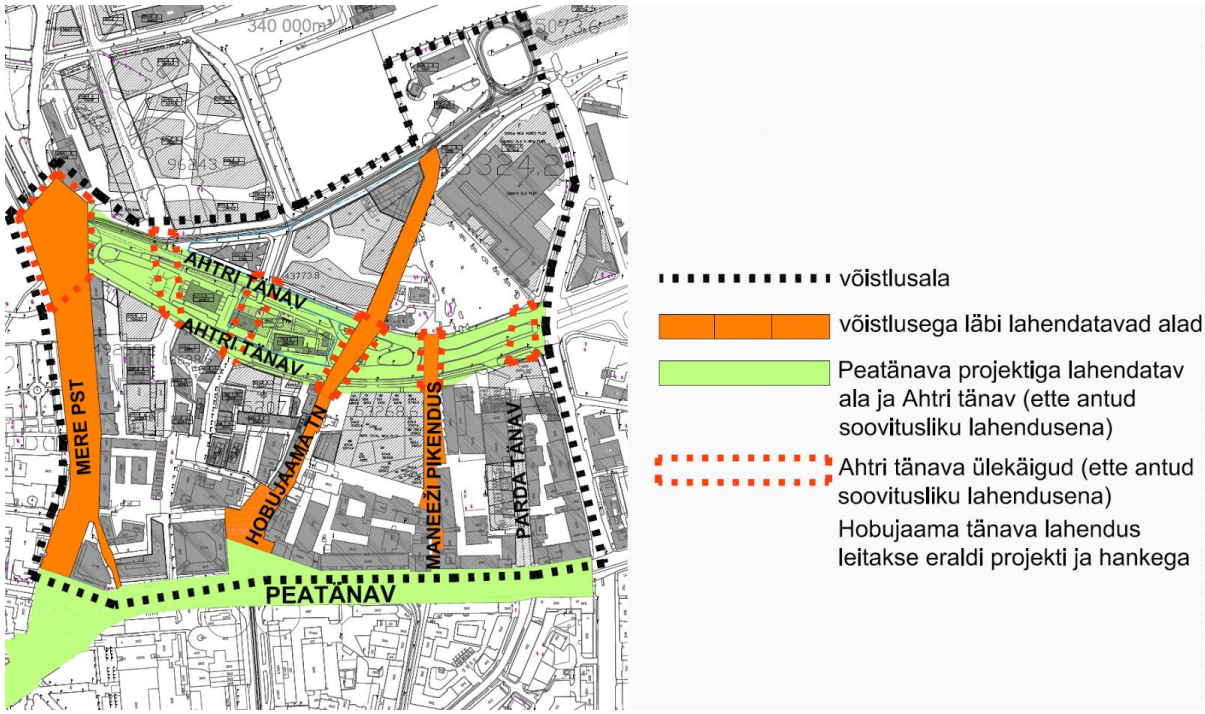
Kaaskorraldaja
Eesti Arhitektuurikeskus
Eesti Arhitektide Liit

# 1. Ideevõistluse eesmärk




1 Tallinna peatänav  2 Vanasadama ja kesklinna vahelised ühendused.

1.1. "Meri peatänava äärde" arhitektuurivõistluse eesmärk on parandada Peatänava ning mere ja sadamaala vahelist liikumiskeskkonda, tekitades kohalikele elanikele ja külalistele kutsuva ja hästi läbitava avaliku ruumi. Eesmärk on leida parim ruumiline, planeeringuline ja liikluslahendus, mis tõstaks jalgsi ja jalgrattaga liikujate keskkonna uuele kvalitatiivsele tasemele ning avaks sadamapiirkonna linnakeskusele. Võistluse üldine mõte on tänavaruumi mitmekesistamine ja lokaalsete identiteetide tugevdamine, samuti ajaveetmisvõimaluste parandamine ning äridele paremate tingimuste loomine, mis parandaks oluliselt avaliku ruumi kasutamise võimalusi. Ideevõistluse eesmärk on ka liiklusohtlike situatsioonide vähendamine, rakendades selleks erinevaid ruumilisi ja korralduslikke meetmeid. Ideevõistluse eesmärk on ka õhu saastatuse vähendamine (loe lisaks siit).



Võistlusala skeem

1.2. Arhitektuurivõistlusega soovitakse saada lahendused kolmele Peatänavat ja sadamaala ühendavale liikumissuunale: Mere puiesteele (Objekt 1), Hobujaama ja Paadi tänavale (Objekt 2) ja Maneeži tänava pikendusele (Objekt 3).

1.3. Ahtri ja Mere puiestee soovituslik liikluskorralduse lahendus ning Peatänava võidutöö antakse võistlejatele ette.

# 2. Taust

2.1. Tallinna peatänava projekt on Tallinna linna algatus, mille ettevalmistavat osa juhib MTÜ Eesti Arhitektuurikeskus. Projekti eeltegevusi finantseerib Keskkonnainvesteeringute Keskus projekti "Tallinna kesklinna õhukvaliteedi parandamine, kesklinna ja Vanasadama vahelise linnaruumi ümberkujundamise läbi" raames ning tegevused viiakse ellu koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Eesti Arhitektide Liiduga.

2.2. Tallinna peatänava projekt on koondnimetus Euroopa Ühtekuuluvusfondi poolt rahastatava projekti "Vanasadama ja kesklinna vahelise liikuvuskeskkonna arendamine" erinevatele etappidele.

2.3. Vanasadama ja kesklinna vahelise liikuvuskeskkonna arendamise projekti eesmärk on ühendada 21. sajandile kohaseid arhitektuurseid, insenertehnilisi ja

linnakujunduslikke lahendusi kasutades kesklinna reisisadamad ja mereäärne ala linnakeskusega alal Linnahallist, Mere puiesteest ja D-terminalist Rävala puiestee ning Vabaduse väljakuni. Projekti raames rekonstrueeritakse või ehitatakse välja kesklinna ja Vanasadama vahelise ala avalik ruum ning parandatakse erinevate liikumisviiside sidusust. Projekti tegevustena arendatakse jalakäiguruumi, täiendatakse jalgrattateede võrgustikku, parandatakse ühistranspordi kasutamise tingimusi, rajatakse tänavahaljastust, kaasajastatakse ala liiklusskeemi jpm., mille tulemusena suureneb jalgsi ja rattaga liiklemine ning ühistranspordi kasutamine, linnaruum muutub puhtamaks ja kaunimaks, suureneb tänaval viibimine, tekivad välikohvikud, istumisvõimalused, tänavahaljastus ja inimmõõduline disain. Vanasadama ja kesklinna vahelise liikuvuskeskkonna arendamine ning Tallinna Peatänava kontseptsiooni realiseerimine loovad eeldused mereäärsete alade arenguks, kinnistades pealinna kuvandit merelinnana.

2.4. Vanasadama ja kesklinna vahelise liikuvuskeskkonna arendamise projekt algas Tallinna Peatänava ideevõistlusega ning "Meri Peatänava äärde" ideevõistlus on projekti teine osa. "Meri Peatänava äärde" arhitektuurivõistlusega leitav avaliku ruumi lahendus või osa sellest on kavas välja ehitada Euroopa Ühtekuuluvusfondi ja Tallinna linna vahenditega hiljemalt aastaks 2020. Võistlustööst juhindutakse Peatänava ja mere vahelise ala edasisel projekteerimisel ja ehitamisel. Ideekonkursil valitakse võitja igale objektile eraldi.

2.5. Ideekonkursi võitja(te)ga asutakse läbirääkimistesse teenuste hankelepingu sõlmimiseks ideekavandi alusel konkreetse(te) liikumiskoridori(de) ja vajadusel vahetult ümbritseva ala projekteerimiseks eel-; põhi-; tööprojekti ja projekteerija järelevalve mahus. Teenuste hankeleping sõlmitakse ideekonkursi võitja(te)-ga väljakuulutamiseta läbirääkimistega hankemenetluse alusel.

# 3. Kontekst

### Keskkonnaökoloogilised juhised

3.1. Linna kui tervikliku süsteemi funktsioneerimiseks on vajalik tagada linnas ökosüsteemiteenuste paljusus ja erinevate aspektidega arvestamine, näiteks linnataimestiku pakutavad õhukvaliteedi parandamine, müra vähendamine, soojussaare

efekti vähendamine, elupaikade loomine, esteetika, tervis ja rekreatsioon.

3.2. Planeeringus on soovitav kasutada looduspõhiseid lahendusi, mis on saanud inspiratsiooni loodusest või leiavad toetust looduse poolt. Looduspõhised lahendused kasutavad ökosüsteemide omadusi ja funktsioone ning võivad olla kombineeritud insener-tehniliste lahendustega. Eesmärgiks on looduspõhiste lahenduste kaudu tagada inimestele vajalikke ökosüsteemi teenuseid (nii keskkonnakaitselisi, sotsiaalseid, majanduslikke kui tervislikke hüvesid). Looduspõhised lahendused sademeveesüsteemides vähendavad rohkete sademete korral koormust kanalisatsioonile, ennetavad lokaalseid üleujutusi, eelpuhastavad tänavapindadel ja parklates saastunud sademevett, parandavad piirkonna esteetilist väljanägemist ja suurendavad elurikkust linnas.

Keskkonnaökoloogilised üldised juhised:

3.3. Kasutada haljastust tänavaruumi mikrokliima ja õhukvaliteedi parandamisel. Arvestada tuleks ka sesoonsete erinevustega (igihaljaste taimede õhukvaliteedi reguleerimise võime ajal, mil lehtpuudel lehed puuduvad).

3.4. Haljastuslahenduses eelistada looduslikult reguleeruvaid lahendusi massiivset hooldust nõudvatele (sh eelistada pika elueaga taimeliike, st mitmeaastaseid taimi, pikaealisi puid).

3.5. Tagada haljastuse mitmekesisus (liigiline ja funktsionaalne) eelistades kohalikke taimeliike ja -sorte ning arvestada õitsemisaegadega.

3.6. Arvestada olemasolevate puude võrade ulatuses juurestiku ja kasvutingimuste säilimise vajadusega.

3.7. Arvestada võimalusel trasside asukohtadega.

3.8. Elupaikade loomisel tuleks pöörata tähelepanu roheala suurusele, asendile, seotusele teiste aladega, olemasolevale ja planeeritava taimestiku iseärasustele (nt mitmerindelisusele) ja inimkoormusele, et vältida näiliselt soodsate elupaigatingimuste loomist, mis võib küll uusi liike alale meelitada, kuid ei taga nende liikide ellujäämist (nt stressi, toidunappuse, isolatsiooni vms tõttu). Seega tasuks uutele liikidele elupaikade loomise asemele eelistada alal juba leiduvate liikide elutingimuste parandamist (nt toitumis- ja varjevõimaluste parandamist).

3.9. Eelistada traditsioonilistele sadevee ärajuhtimissüsteemidele looduslikke (nt sadevee kogumistiigid, kraavid, immutamiseks rajatud alad, vett läbilaskvad pinnad).

3.10. Kaaluda katuse- ja vertikaalhaljastuse integreerimist hoonete (nt parkimismajad) ja rajatiste (nt ühistranspordi ootepaviljonid) välisilmesse.

3.11. Sadevete ärastamiseks ja nende puhastamiseks on soovitav luua tänavale kunstlike märgalade süsteemid nn *bioswale*-d. *Bioswale*-d on konstrueeritud imbväljakud sadevete immutamiseks ja ära juhtimiseks. *Bioswale*-de eeliseks on nende suur vee mahutusvõime mis kiirendab satevete ära juhtimist kõvadelt pindadelt, samas väljutavad nad vett aeglaselt mistõttu toimub vee isepuhastumine saasteainetest ja tahketest osadest. *Bioswale*-de abil puhastatud vett võib juhtida looduslikesse veekogudesse. Rohtsete või puistaimedega haljastatud bioswale-d suurendavad bioloogilist mitmekesisust nii taimkatte kui ka loomastiku osas. Valitud taimestiku abil on võimalik neist kujundada linnakujunduselemendid silmailuks ja rekreatsiooniks. Bioswale-de funktsionaalne osa koosneb pinnasefiltrist kus sügavuse suurenedes suureneb osakeste suurus, tagades pinnase aeratsiooni. Aeratsiooni suurendavad ka taimede iuured. Vee puhastumine toimub nii mehaaniliselt kui ka pinnaseosakestel elavad bakterid. Vee äravool toimub pinnasefiltri alla paigutatud drenaažitoru abil.

3.12. Kasutada tänavavalgusteid mis väldiks valgusreostust (ehk oleks suunatud valgustatavale tänavapinnale ja muudele objektidele, mitte üles või puuvõradesse).

3.13. Mõningad näited: https://docs.google.com/viewer?url=http%3A%2F%2Ffiesta.bren.ucsb.edu%2F~chiapas2%2FWater%2520Management_files%2FBioswales-1.pdf

3.14. http://www.deq.state.or.us/wq/stormwater/docs/nwr/biofilters.pdf

# 4. Mereühenduste postulaadid

4.1. Projekti eesmärgiks on luua hea kvaliteediga ühendused Tallinna Peatänava ja mere vahelisele alale, kus lisaks jalgsi ja rattaga liikumisele soodustaks ruumi kvaliteet ka olemist ja tegutsemist. Hea kvaliteet peab ühendustel olema tagatud kõigile, ka erivajadustega liikujatele. See tähendab universaalse disaini põhimõtetega arvestamist kõigis lahendustes.

4.2. Mereühenduste koridorid on erineva iseloomuga, mis tähendab, et kõigi tänavate projekteerimisel tuleb läheneda lahendustele vastavalt kontekstile ning konkreetse tänava ruumilistele võimalustele. Kõik jalgsi ja rattaga liikujate ja autoliikluse ristumiskohad lahendatakse ühes tasapinnas.

4.3. Võistlusalale on oluline ette näha tänavaruumis paiknevad viidad (postidel, tänavamööblil, katendil, jne), mis informeerivad alal viibijaid suundadest, sihtkohtadest ja nendeni jalgsi ja jalgrattaga jõudmise ajast.

4.4. Avaliku ruumi disaini väljatöötamisel tuleb lähtuda jalgsi liikuja tavakiirusest st kõnniteedega külgnev ala peab olema ääristatud võimalikult lähestikku paiknevate äri- ja/või linnaruumiliste objektidega, olema vaheldus- ja detailirikas, mitmekülgseid tegevusi ja ajaveetmisvõimalusi pakkuv. Kuigi need tegurid ei ole otseselt seotud liikumisega, on neil väga otsene mõju inimeste soovile ruumis viibida ja jalgsi liikuda.

**Jalgsi liikumine**

4.5. Jalgsi liikumise prioriteet mereühendustel on elementaarne. Seda esmalt tulenevalt vajadusest hea kvaliteediga avaliku ruumi järele südalinnas ja teisalt tulenevalt väikesest vahemaast peatänava ja mere vahel, mis on sobiv jalgsi liikumiseks. Ühendused on oma iseloomult väga erinevad, pakkudes mitmekesiseid võimalusi nende ülesehituseks. Prioriteetsust tuleb ühistranspordiga jagada Mere puiestee koridoris, kus jalgsi liikujal on reguleerimata ülekäigukohtadel kohustus anda teed ühistranspordile st ülekäigurada on sõiduteel, kuid ühistranspordirajal ülekäigurada katkeb ja jalgsi liikuja peab ühistranspordile teed andma.

4.6. Kõik ühendused peavad olema jalgsi liikuja jaoks katkematud, otsesed, piisavalt pikas ulatuses ette tajutava teekonnaga ja võimaldama mugavat pikisuunalist liikumist peatänavast mereni vähemalt kahekesi kõrvuti käies. Jalgsi liikumise koridoride laius peab vastama iga asukoha jalgsi liikumise potentsiaalile (mitte tänasele kasutusele). Mereühendustel ei kasutata reeglina jalgsi liikujaid takistavaid meetmeid: foore, torupiirdeid. Takistuste tekistamise asemel tegeletakse vajalikes asukohtades autoliikluse rahulikumaks ja ohutumaks muutmisega. Jalgsi liikumise ruumi kvaliteedi tagamiseks on oluline arvestada ka järgmiste teguritega: haljastus, valgustus, tuulekoridorid, istumiskohad, varjumiskohad nii

tuule kui vihma eest. Kõik jalgsi liikujate lahendused sõidutee ületamiseks peavad olema lahendatud kõnnitee tasandis, eri tasandile sundimine äärekiviga ei ole jalgsi liikuja jaoks meeldiv ja on erivajadusega liikujatele väga suur takistus. Jalgsi mereühenduste puhul on oluline iga ühenduse läbiva ja jätkuva kujundusega tähistamine linnaruumis, et teekonna jätkuvusest saaks aimu ka läbi iga ühenduse eristuva disaini. Kui tänavate ristumiskohta jõudvatel ristmikuharudel on kõnniteed mõlemal pool sõiduteed, siis peab olema võimalus ka ristmiku ületamiseks mõlemal pool sõiduteed.

**Jalgrattaliiklus**

4.7. Mereühenduste puhul on vaja kõigil ühendustel tagada jalgrattaga liikumise võimalus, võimaluste iseloom on samas erinev. Mere puiesteele tuleb kavandada rattamagistraali kvaliteediga rattatee mõlemasse tänava serva laiusega, mis võimaldaks kiiret takistusteta läbisõitu ja ka möödasõitu aeglasemast ratturist. Seal peab rattarada olema nii sõiduteest kui kõnniteest selgelt eraldatud. Sõiduteest peab rattarada lahutama eri tasand (äärekivi) või muu füüsiline eraldusvõte, kõnnitee eraldus peab tagama jalgsi liikuja arusaamise, et tegemist on rattateega. Turvariba (kaitse peatunud auto ukse avamise eest) rattatee ja sõidutee vahel on soovitavalt ebatasane ja kaetud klompkivi vms kattega, mis ei ole rattaga sõitmiseks mugav.

4.8. Bastionivööndi poolne rattatee võiks olla kahesuunaline tee, mis algab Viru platsilt ning kulgeb ümber Vanalinna, liitudes võistlusala põhjapiiril Vana-Rannamäe teega. Maneeži tänava pikendusel ei ole rattatee eraldamine kohustuslik, seal puuduvad ohtu lisavad ristuvad tänavad ning kiire rattatee ei ole taotluseks. Hobujaama tänaval on sõiduteest eraldatud rattarajad olulised, ruumikitsikuse tõttu tuleb leppida minimaalsete rattaraja laiustega.

4.9. Mereühendused peavad sisaldama piisaval hulgal parkimisvõimalusi jalgrattale. Rattaparkimise kohad peavad lisaks heal tasemel disainile olema funktsionaalsed - mugavalt raamist kinnitatavat tüüpi, suurema nõudlusega kohtade juures on soovitav kasutada varjualuseid. Ühistranspordi peatuste juures olevate rattaparkimiskohtade eesmärk on soodustada logistilise keti “ühistransport + jalgratas + jalgsi” kasutamist.

**Ühistransport**

4.10. Ühistransport on mereühendustel täna Mere puiesteel, sisuliselt puudub Ahtri tänaval. Tuleviku rollid on tänavatel tänasest erinevad, Hobujaama tänavale on planeerimisel trammiühendus ja Ahtri tänava koridoris peab ühistranspordi roll kindlasti oluliselt kasvama. Lisaks tänastele ühistranspordi peatustele tuleb kogu alal tegeleda ka uute peatustega, et tagada nende heal tasemel seotus mereühenduste ja ümbritseva ruumiga. Kaasaegse ühistranspordi peatuse juurde käivad ka kaasaegsed teabelahendused, millega peavad olema varustatud kõik peatused. Ühistranspordi peatuste potentsiaalsed asukohad on näidatud alusplaanil.

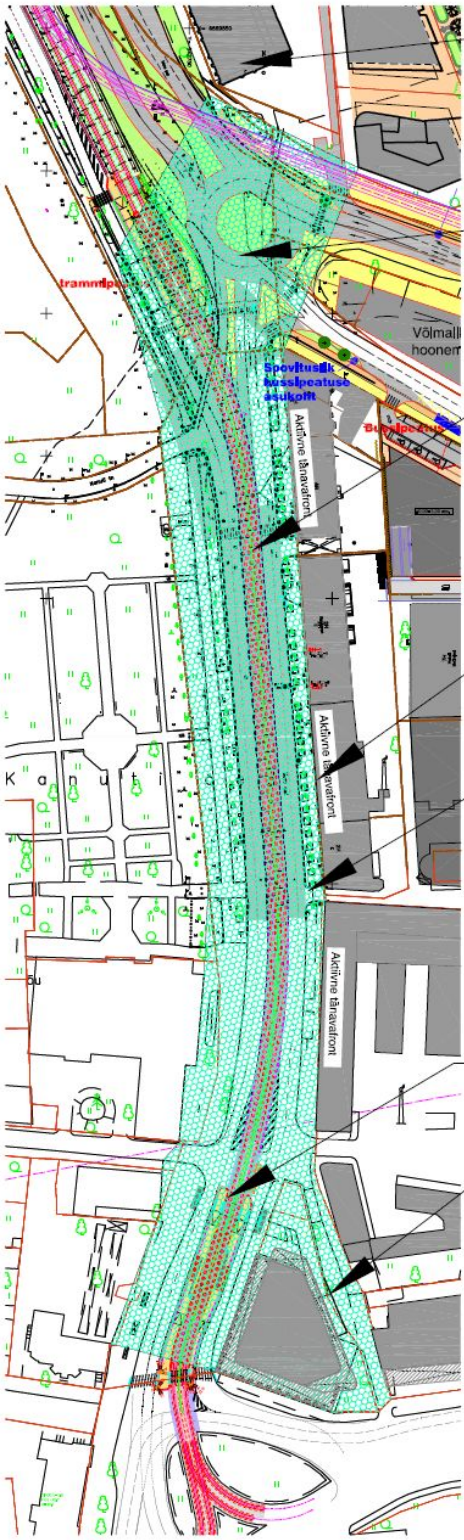
**Autoliiklus**

4.11. Auto on enamasti linnaruumi negatiivselt mõjutav, samas teatud olukordades ratsionaalne liikumismoodus. Autokasutuse mõttes on mereühendused väga erinevad. Kui läbiva autoliikluse võimalus on ainult Mere puiesteel, siis autoga juurdepääsu võimaldamine on eri põhjustel ja eri tasemel vajalik kõigi ühenduste puhul, võttes arvesse, et füüsiline autoga juurdepääs tuleb tagada kõigile hoonestatud (hoonestatavatele) kinnistutele.

**Nõuded ja soovitused lahenduse väljatöötamisel**

4.12. Arhitektuurivõistlusel osaleja peab andma täpsema linnaruumilise lahenduse kolme tänava kohta. Nendeks on Mere puiestee, Hobujaama tänav koos Paadi tänavaga ja Maneeži tänava pikendus Narva maanteel Ahtri tänavani.

# Mere Puiestee (objekt 1)




Lahenduse väljatöötamisel arvestada Kopli trammitrassi projekti peagi valmisehitatud lahendusega

Mere pst-Ahtri tn lahendus võimaliku ringristmikuna. Võimalik pakkuda välja alternatiivne lahendus

Planeerida jalakäijate ülekäik

Analüüsida tänava hoonefronti ja teha ettepanekud selle aktiveerimiseks

Näha ette tänavavalgustus ja tänavamööbel

Planeerida jalakäijate ülekäigud trammipeatuste otstesse

Metro Plaza maaaluse parkla säiliv allasõit

võistlusala (Objekt 1, Mere Puiestee)

**Linnaruum**

4.13. Mere puiestee hoonefront avaneb soodsalt läänepäikesele, mistõttu näha ette ettevõtete laienemisvõimalused tänavaruumi, jättes seejuures piisavalt ruumi erinevateks linnaruumilisteks aktiivsusteks ning transiidiks jalgsi ja rattaga liikujatele.

4.14. Soovitavalt säilitada olemasolev kõrghaljastus.

**Jalgsi liikumine**

4.15. Mere puiesteel on reguleerimata ülekäigud Viru trammipeatuse trammiplatvormi otstes, Mere puiestee hoonete 6 ja 9 vahelise läbipääsu kohal ning Mere Puiestee ja Ahtri tänava ringristmikul. Trammid ja bussid on sõidutee keskel koos, et sõidutee ristlõike saaks teha võimalikult väikse ja jääks ruumi plaanilahendusega tegelemiseks. Kitsa ristlõikega sõiduteed on samuti lihtne ja ohutu ületada. Reguleerimata ülekäigukohtadel on Mere puiesteel jalgsi liikujal kohustus anda teed ühistranspordile st ülekäigurada on sõiduteel, kuid ühistranspordirajal ülekäigurada katkeb ja jalgsi liikuja peab ühistranspordile teed andma. Ülekäikude kohal tuleb näha ette autode sõiduraja ja ühistranspordi raja vahele saared, mis võimaldavad anda teed ühistranspordile,

takistamata samal ajal autoliiklust. Ühtlasi moodustab see saar horisontaalse rahustusmeetme autoliikluse jaoks.

4.16. Jalgsi liikumise prioriteetsus Mere puiesteel defineerib ka ühistranspordi ja sõiduautode liikluslahendused. Autoliikluseks mõeldud sõidutee ületamise ohutust ja turvatunnet tagavad vertikaalsed rahustusmeetmed – soovitud kiirusele 30 km/h vastavad künnised.

4.17. Kõik olulised suunad peavad olema jalgsi liikuja jaoks vaba kulgemisega, sealhulgas on oluline luua mugavad ja ohutud ületuskohad üle Mere puiestee vanalinna suunal arvestades olemasolevate kõnni- ja sõiduteede asukohti (liikumisteed läbi Kanuti aia ja piki Kanuti tänavat). Mere puiesteel ei kasutata jalgsi liikujaid takistavaid meetmeid: foorid, torupiirded. Selle asemel tegeletakse vajalikes asukohtades autoliikluse rahulikumaks ja ohutumaks muutmisega. Jalgsi liikujate ruumi kaitsmiseks autode eest kasutatakse füüsilisi lahendusi (näiteks pollarid, tänavamööbel), mis ei takista jalgsi, lapsekäru ega ratastooliga liikumise teekonda.

**Jalgrattaliiklus**

4.18. Mere Puiestee peab olema rattaga mugavalt ja kiirelt läbitav ning magistraalile omaselt peab olema ka võimalus teisest rattaga liikujast mööduda. Seetõttu on vajalik tavapärasest 1,5 meetrist laiem liikumistee, mis võimaldab möödumist rajal ning väiksema liikluse ajal kõrvuti sõitmist. Soovitav laius on 2,5m mõlemas sõidusuunas. Rattaraja laius kitsamatel tänavalõikudel võib olla minimaalselt 1,5m.

4.19. Rattarajad peavad olema ühesuunalised ja mõlemal pool tänavat. Kahesuunalisel rattarajal on ohutuse probleem ristumiskohtadel teiste tänavate ja mahasõitudega, tihedama rattaliiklusega linnades on just kahepoolsed rattarajad üks suuremaid õnnetuste põhjustajaid.

4.20. Rattarada peab olema nii sõiduteest kui kõnniteest selgelt eraldatud. Sõiduteest peab rattarada lahutama eri tasand, kõnnitee eraldus peab tagama jalgsi liikuja arusaamise, et tegemist on rattateega. Kui rattarada piirneb sõiduteega, siis peab sõidutee ja rattaraja vahel olema 0,5m laiune turvariba, kaitsmaks jalgrattal liikujaid peatunud auto ukse avamise eest. Turvariba on soovitavalt ebatasane ja kaetud klompkivi vms kattega, mis ei ole rattaga sõitmiseks mugav (aga peab olema siiski võimalik mugavalt ületada näiteks ratastooli ja lapsekäruga).

4.21. Ristuvate tänavate ja läbipääsudega peavad rattarajal olema tagatud ohutud ja mugavad ühendused. Üheks võimaluseks on nn. Hollandi tüüpi ristmik (vt õppevideot Youtubest).

4.22. Mere puiestee peab sisaldama piisaval hulgal parkimisvõimalusi jalgrattale. Seda eeskätt teenindus- ja kaubandusasutuste läheduses, ühistranspordi peatuste läheduses aga ka väljaspool neid kohti. Rattaparkimise kohad peavad olema mugavalt raamist kinnitatavat tüüpi, suurema nõudlusega kohtade juures on soovitav kasutada varjualuseid. Ühistranspordi peatuste juures olevate rattaparkimiskohtade eesmärk on soodustada logistilise keti "ühistransport + jalgratas + jalgsi" kasutamist.

4.23. Mere puiesteel peab olema valmidus rattarendi ja rattahoolduse teenuste pakkumiseks. Näha ette selleks sobivad asukohad.

**Ühistransport**

4.24. Sisuliselt on tegemist Peatänava liikluskorralduse lahenduse koopiaga. Tänavaruumi säästliku kasutuse huvides on tramm ja buss ühisel rajal ja ka peatused on ühised. Ühise ruumi vajadus tuleneb ka vajadusest kasutada autoliikluse rahustamiseks füüsilisi võtteid, mis ei sobi kokku bussidega. Trammitee asukoht on fikseeritud Kopli trammitee rekonstrueerimise projektiga (2016). Trammi kontaktliini mastid asuvad tänava keskel, nendel paikneb osaliselt ka sõidutee valgustus. Valgustite osas on võimalik teha muudatusi, eraldi tuleb lahendada kõnnitee ja rattatee valgustus.

4.25. Bussi ja trammi peatused on Mere puiesteel ühised kuni ristumiseni Ahtri tänavaga, millest alates liigub tramm omaette rööbasteel. Ühine peatus on kasutajale mugav, kuna ümberistumiseks pole vaja peatusest ära liikuda ja edasiliikumiseks on lihtne otsustada bussi või trammi vahel – kumb enne tuleb. Peatuste osas on võimalik teha muudatusi nii asukohas, suuruses, geomeetrias kui disainis.

4.26. Vene Kultuurikeskuse lähedal olevad hop on/hop off busside peatused tuleb säilitada.

4.27. Ühistranspordi kasutajale peab tagama mugavad ootamisvõimalused peatustes. Mugav tähendab tipptunni kasutusele vastava hulga inimeste jaoks võimalust varjuda sademete ja tuule eest ühistranspordi ootamise ajal. Kaasaegse ühistranspordi peatuse juurde käivad ka

kaasaegsed teabelahendused, millega peavad olema varustatud kõik peatused.

**Autoliiklus**

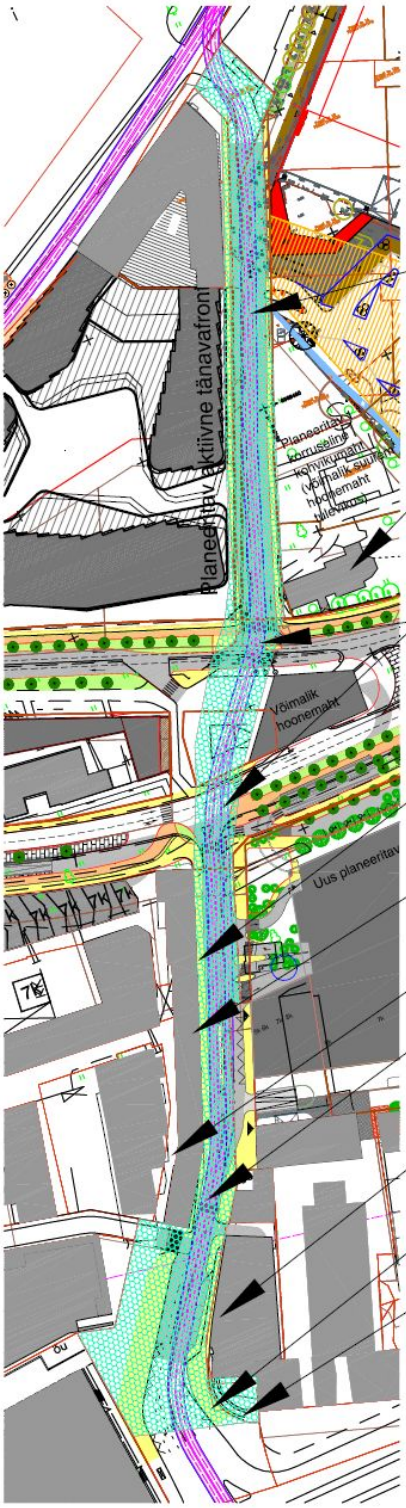
4.28. Auto roll on Mere puiesteel sarnane Peatänavaga, eesmärgiks juurdepääsu tagamine, mitte läbiva liikluse soodustamine. Seda eesmärki täidab ka ringristmik ristumisel Ahtri tänavaga, mis parandab oluliselt pööramise võimalusi ristmikul, osalt läbilaskvuse hinnaga. Läbiva liikluse roll on Mere puiesteel juba täna väike.

4.29. Jalgsi liikuja ruumiga külgneva sõidutee sõidukite reaalkiirus peab olema 30 km/h, mida toetavad vertikaalsed ja horisontaalsed rahustusmeetmed. See kiirus on vastavuses ohutuse, mürataseme ja turvatundega. Sõiduautoliikluse läbilaskvust tipptundidel kiiruspiirang ei mõjuta. Sõiduautode kiirusi on võimalik hoida ühtlase ja madalana, kui välditakse pikkade sirglõikude tekitamist tänavale. Pikki sirglõike katkestavad ühistranspordi peatused, mis asuvad tänava keskel ja põhjustavad sõidutee külgsuunalist nihutamist. Peatuste vahel on võimalik kasutada täiendavaid rahustusmeetmeid, mis ühtlasi võimaldavad katkestada tänavakoridori üksluisust. Kindlasti tuleb ühistranspordi raja ja autotranspordi raja vahelisi saari kasutada kõigi ülekäikude kohal. Projekti peamiseks eesmärgiks ei ole tagada läbilaskvus ja teenindustase sõiduautoga liikujatele, kuigi läbilaskvus on maksimaalne just kiirusel 30 km/h ühtlasema liiklusvoo ja väiksemate pikivahede tõttu.

4.30. Mere puiesteele on võimalik tekitada lühiajalise parkimisvõimalusega sõiduteega paralleelseid parkimiskohti autodele vastavalt ruumilistele võimalustele.

4.31. Mere puiesteel tuleb arvestada turismibusside peatumiskohtadega tänava lääneservas. Liikluskorralduslikult planeeritakse nende seisuaeg tulevikus minimaalseks, et vältida “müüri” tekitamist Kanuti aia ja Mere puiestee vahele suvisel hooajal suuremal ajal päevast.

# Hobujaama tänav ja Paadi tn (Objekt2)




Planeerida jalakäijate ülekäik

Muinsuskaitsealune kirik

Ülepääsud Ahtri tänavalt lahendada mõlemal pool kõnniteed

Passiivne tänavafront.
Tagada mugav liikumine jalgsi ja võimalusel jalgrattaga

Läbipääs äritänavale

Aktiivne äritänav

Ühistransport, tramm ja autod lahendada samas koridoris (1+1)

Analüüsida tänava hoonefronti ja teha ettepanekud selle aktiveerimiseks

Aktiivne planeeritav linnaväljak

Anda platsile funktsionaalne kasutus

võistlusala (Objekt 2, Hobujaama-Paadi tn)

**Linnaruum**

4.32. Hobujaama tänava osas on eesmärk kujundada meeldiv linnaruum, kus oleks loodud võimalused jalutamiseks, istumiseks, tänaval toimuva vaatlemiseks, kus oleks meeldiv disain ja mis oleks atraktiivne inimese tasapinnalt tunnetades. Siduda tänavaruum hästi ümbritsevate aktiivuspunktide ja tänavavõrguga. Arvestada uute planeeritavate hoonemahtudega, andes juhised ja soovitused nende aktiivseks tänavaruumiga suhestamiseks. Anda tänavaruumi valgustuslahendus.

4.33. Paadi tänava osas arvestada muinsuskaitse all oleva Püha Siimeoni ja naisprohvet Anna kiriku vaadeldavusega ümbritsevatelt tänavatelt.

4.34. Paadi tänav on iseloomult võimalikult kitsa sõiduteega tänav, kus peale läbiva trammitee kasutavad samu sõiduradu juurdepääsu eesmärgil ka bussid ja autod, kes kõik liiguvad kiirusega mitte üle 30 km/h. Jalgsi liikuja jaoks on vajalik ületusvõimaluste rohkus, mis tähendab sõidutee ületamise barjääride puudumist.

**Ühistransport ja jalakäijad**

4.35. Bussidele on Hobujaama tänav täna väga oluline Viru Terminali tänase korralduse tõttu. Lahenduses tuleb kindlasti arvestada sadama trammiga selles koridoris. Ruumipuuduse tõttu planeerida tramm, buss ja auto samasse koridori kiirusega 20 km/h, kuna

kitsas ruumis on ka 30 km/h lähedalt mööduv buss ebameeldiva mõjuga. Vertikaalseid rahustavaid füüsilisi meetmeid trammi ja bussi tõttu kasutada ei saa, ebatasane katend on ainuke viis füüsiliselt autoliikluse kiiruse mõjutamiseks. Kuni trammiliini rajamiseni tuleb Hobujaama tänaval kasutada busse mittemõjutavaid künniseid.

4.36. Ühistransport on linnas väga oluline, aga kuna seda kasutavad samad inimesed, kes tänaval ka jalgsi liiguvad, siis ühistranspordist väljaastumine ei tohi tähendada ebameeldivasse ja ebaproportsionaalse jaotusega ruumi minekut. Tänava ruumijaotus ja disain peavad selle tasakaaluga arvestama.

4.37. Jalgsi ja rattaga liikumise ruum tuleb Hobujaama tänaval teha maksimaalse laiusega, mis sõidutee minimaalsest laiusest üle jääb.

4.38. Jalgsi liikumise ruum peab olema mõlemal pool sõiduteed. Tänavaületusi peab olema vähemalt 4, kõik reguleerimata ülekäigud.

4.39. Rattaga liikumiseks on Hobijaama tänaval vajalikud eraldatud sõidurajad, et tagada südalinnas piisav rattamagistraalide võrgu tihedus. Ühenduse tase ei saa ruumikitsikuse tõttu olla sama kui Mere puiesteel aga peab vähemalt tagama takistusteta ja autoliiklusest eraldatud liikumise.

4.40. Rattarajad jätkuvad Hobujaama tänavalt Paadi tänavale, viies Admiraliteedi baseinini. See on üks otsemaid rattaühendusi südalinnast.

4.41. Ruumi disain tuleb teha vastavalt jalgsi liikuja kiirusele: olulised märksõnad on vaheldusrikkus, detailirikkus, tegevused, võimalused. Kuigi need tegurid ei ole otseselt seotud liikumisega, on neil väga otsene mõju inimese soovile selles ruumis jalgsi viibida ja liikuda.

4.42. Paadi tänaval on kõnniteed ja sõiduteed samas tasandis, et vähendada sõidutee ületamise takistusi. Autoliikluse eest kaitsevad jalgsi liikujaid pollarid ja tänavamööbel, sademevee eest kaitsevad kalded ja madalad rennid.

**Autoliiklus**

4.43. Autodele on Hobujaama tänaval tagatud juurdepääs parkimismajadesse.

4.44. Kaaluda, kas parkimine tänaval on üldse põhjendatud. Coca Cola Plaza esisel laiemal osal võiks tänavaga paralleelset parkimist kaaluda, et eraldada jalgsi liikumise ruum sõiduteest ja võimaldada lühiajalist parkimist juurdepääsuks.

4.45. Hobujaama tänavale tuleks tagada autoga ligipääs mõlemalt poolt (parempööretega Narva maanteelt ja Ahtri tänavalt, mitte otse Laikmaa tänavalt), et vältida ümberpööramise vajadust tänaval.

4.46. Autoliikluse lubamine täies tänava ulatuses saab põhineda lahendusel, mis teeb läbiva liikluse (sõidu eesmärk ei ole jõuda Hobujaama tänaval asuva sihtkohani) autoga ebamugavaks. Samas on autoga läbisõidu ebamugavaks muutmine raskendatud ühiste sõiduradade jagamise tõttu bussiga. Regulatiivselt on võimalik teatud pöörded keelata tipptundide ajal, millal on tõenäoliselt kõige suurem motivatsioon Hobujaama tänava kasutamiseks otselõikena.

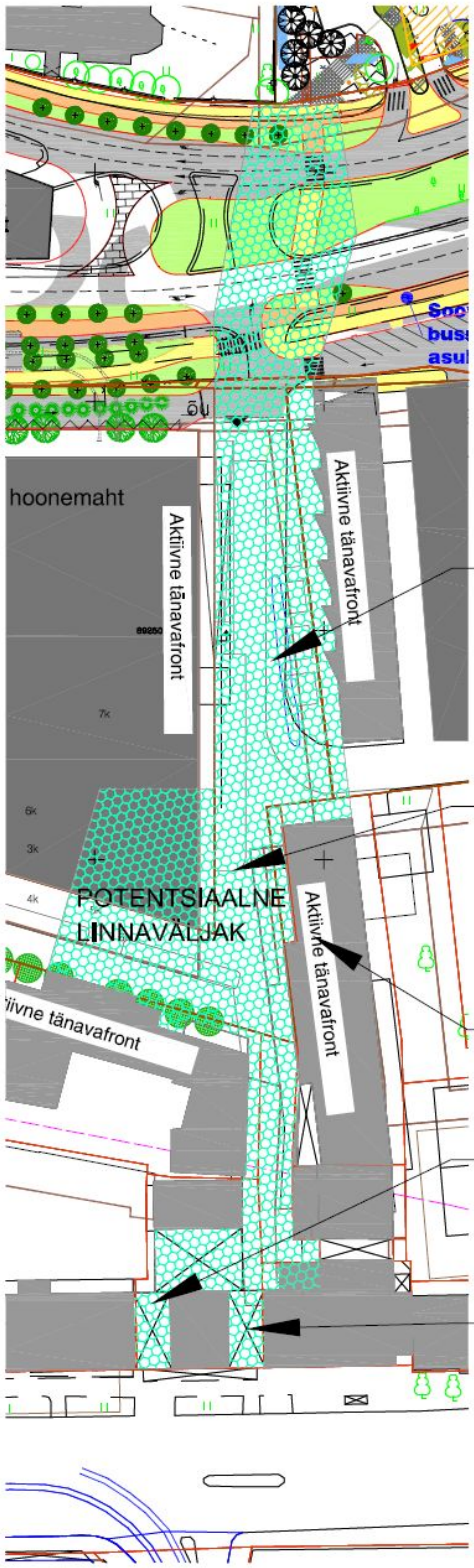
4.47. Kuni trammiliini rajamiseni tuleb Hobujaama tänaval kasutada busse mittemõjutavaid künniseid.

4.48. Tegemist on kitsa tänavaruumiga, seega tramm, buss ja auto peavad koos samadel sõiduradadel hakkama saama ja tänaval paiknevat paralleelparkimist saab lubada ainult tänava laiemates osades. Risti või diagonaalis parkimine ei ole ohutud ega ruumikasutuse mõttes ökonoomsed.

4.49. Paadi tänaval liiguvad trammid, bussid ja autod samal rajal, et minimeerida ruumikasutust. Autod ja bussid kasutavad tänavat juurdepääsuks kinnistutele ja parkimismajadesse, kiiruspiirang on kõigile 30 km/h. Kiirust aitab madalana hoida ebatasane katend, teised lahendused pole trammitee tõttu sobivad. Kuni trammitee rajamiseni on sobiv kasutada künniseid, ka busside jaoks mõjuvaid.

4.50. Sissepääs parkimismajadesse peab nii Hobujaama kui Paadi tänaval olema lahendatud ilma füüsilite tõketeta, et vältida ootejärjekordade teket, mis takistaks trammi. Lahendustest on Eestis täna kasutusel automaatne registreerimisnumbri tuvastus.

# Maneeži tänava pikendus (objekt 3)




Õuealana toimiv parkimisvaba tänav. Lahendus peab võimaldama autode ligipääsu hoovidesse

Anda lahendus esinduslikule aktiivsele linnaväljakule pakkudes välja selle toimimisprintsiibid ja täpse kuju

Analüüsida tänava hoonefronti ja teha ettepanekud selle aktiveerimiseks

Autode sissepääs Narva mnt 7 hoovi

Markeerida/parandada tänava alguse (Kangialuse) nähtavust Peatänavalt

võistlusala (Objekt 3, Maneeži tn pikendus)

**Linnaruum**

4.51. Eesmärk on kujundada meeldiv linnaruum, kus oleks loodud võimalused jalutamiseks, istumiseks, tänaval toimuva vaatlemiseks, kus oleks meeldiv disain, haljastust ja mis oleks atraktiivne inimese tasapinnalt tunnetades. Näha ette kontekstiga arvestavalt sesoonsed ettevõtete laienemisvõimalused tänavaruumi. Anda tänavaruumi valgustuslahendus. Tänava keskele ristumisele Hobujaama tänavalt alguse saava põiktänavaga soovitame kaaluda platsi või väljaku kavandamist (Maailmakaubanduse kvartali väljak).

**Jalgsi liikumine**

4.52. Ruumi disain tuleb teha vastavalt jalgsi liikuja kiirusele: olulised märksõnad on vaheldusrikkus, detailirikkus, tegevused, võimalused. Kuigi need tegurid ei ole otseselt seotud liikumisega, on neil väga otsene mõju inimese soovile selles ruumis jalgsi viibida ja liikuda.

4.53. Tänavaruum tuleb lahendada ühes tasandis, äärekivideta. Eesmärgiks ruumi kokkuhoid ja jalgsi liikumise mugavus.

4.54. Üks olulisem osa selles ruumis on Park Inn hotell ja hotelli esine. Seal viibivad inimesed juba täna ja siseruum laieneb hooajaliselt avalikku ruumi. Selle mõju võimendamisega tuleks tänava lahenduses arvestada.

4.55. Väljas viibitakse täna palju ka Admirali maja kõrval, ka sinna on soovitav planeerida olemise funktsioone ja võimalusi.

4.56. Narva maantee juurdepääsu kangialuse puhul on olulised valguslahendus ja turvalisus. Valguslahendus pakub võimaluse valguse abil uue visuaalse tõmbepunkti loomiseks. Kangialune peaks olema kogu laiuses jalgsi liikumiste jaoks vaba (Ruumiline lahendus anda jagatud ruumi põhimõttel).

4.57. Jalgrattaga liikumiseks sobib ühine ruum jalgsi liikujatega, tegemist ei ole rattamagistraaliga.

**Autoliiklus**

4.58. Auto on selles ruumis külaline jagatud ruumis, auto jaoks kehtivad õueala reeglid. Juurdepääs autoga on alale tagatud ainult piiratud hulgale iskutele, tegemist ei ole avalikult autoga ligipääsetava ruumiga.

4.59. Narva maantee juurepääs on soovitavalt ainult ühesuunaline ja tõkestatud füüsilise lahendusena tõusva pollariga, mis ei

takistaks jalgsi liikujaid. Tõkkepuu pole esteetiline ja takistab jalgsi/rattaga liikujat.

4.60. Autode vajalik liikumiskoridor tuleb füüsiliselt piirata (näiteks pollarid, tänavamööbel jt lahendused), tekitades autovabad alad.

4.61. Parkimiskohtade arv selles koridoris tuleb minimeerida, et jääks rohkem olemise ja tegutsemise ruumi. Läheduses on mitmeid parkimisvõimalusi sh parkimismaja.

# Ahtri tänav

Ahtri tänaval on konkursil osalejate jaoks ette antud tänava pikisuunas sõidutee, kõnnitee, rattateede, ülekäikude ja osaliselt ka haljastuse lahendused. Etteantud lahendustega tuleb töödes arvestada, kuid võib teha ettepanekuid nende muutmiseks. Postulaadid on toodud eeskätt üldise kontseptsiooni kirjeldamiseks, et sellega oleks võimalik arvestada võistlustöödes ja ka hilisemas projekteerimise faasis. Osaleja poolt tuleb kindlasti lahendada ristuvate teekondade tänava disain, mis tagaks teekonna terviklikkuse. Ettepanekud on oodatud ka piki Ahtri tänavat kõige osas, mis jääb väljaspoole sõidutee ruumi (nii tänava äärtesse kui eri sõidusuundade vahele jäävale saarele) aga see ei ole konkursi

põhifookus. Ettepanekuid tehes tuleb arvestada järgnevalt kirjeldatud põhimõtete ja kontseptsiooniga. Võistlustööga võib teha ettepanekuid Ahtri tänava kahe sõidusuuna vahelise ala hoonestamiseks ja tervikliku linnaehitusliku ühikuna toimima panemiseks.

**Jalgsi liikumine**

4.62. Ahtri tänava ületamine toimub üldiselt reguleerimata ülekäikudel. Sõidutee ristlõikes ülekäikude kohal võib olla maksimaalselt kahte sõidurada korraga. Autoliikluse kiirus on 40 km/h, sõidutee rahustavad lahendused toetavad seda füüsiliselt. Selleks sobivad sellise disainiga künnised, mis ei mõjuta oluliselt busse ja raskeliiklust ja mis paiknevad enne iga ülekäigurada igal sõidurajal.

4.63. Jalgsi liikuja jaoks peab tänava ületamine toimuma samas tasandis. Kuna suure raskeliikluse osakaaluga magistraaltänaval ei ole tõstetud ülekäigurada parim lahendus autoliikluse rahustamiseks, siis peab kõnnitee olema viidud sõidutee tasandisse sujuva ja kasutaja jaks mugava kaldpinnaga.

4.64. Üle 2 sõiduraja laiuse sõidutee korral peab ülekäigu kohal radade vahel asuma saar.

4.65. Kõigi juurdepääsude kohal peab kõnnitee ja rattateega ristumisel sõidutee olema tõstetud nii, et kõnnitee ja rattatee pikiprofiil jätkuks samas kõrguses. Ka katend (sh katendi ja tähistuse tüüp) peab jalgsi ja rattaga liikuja jaoks olema jätkuv, auto jaoks katkestatud. Sõidutee tõstmine ei puuduta Hobujaama ja paadi tänava ristumist, kuna trammitee tõttu pole võimalik sinna kõrgendusi rajada. Katendi jätkuvuse printsiibi järgimine on kõigil teistel ristumistel võimalik ja vajalik.

4.66. Piki Ahtri tänavat peab olema mugav jalgsi liikumise koridor põhjapoolse suuna põhjaküljel ja lõunapoolse haru lõunaküljel. Tänava kesksaarel võib pikisuunas liikumist tagada vastavalt ruumilistele võimalustele.

4.67. Kõik olulised suunad (teekonnad oluliste sihtkohtadeni) peavad olema jalgsi liikuja jaoks vaba kulgemisega. Ahtri tänaval ei kasutata jalgsi liikujaid takistavaid meetmeid: foorid, torupiirded. Selle asemel tegeletakse vajalikes asukohtades autoliikluse rahulikumaks ja ohutumaks muutmisega. Jalgsi liikujate ruumi kaitsmiseks autode eest

kasutatakse füüsilisi lahendusi (näiteks pollarid, tänavamööbel jne), mis ei takista jalgsi liikumise teekonda.

4.68. Ahtri tänaval on foorid Hobujaama ja Jõe tänava ristmikel. Ristmikud tuleb lahendada lähtuvalt jalgsi liikuja mugavusest. Fooride puhul tuleb kogu ristmikul tagada ootamiseks piisav ja meeldiv ruum ning võimalikult lühikesed ooteajad jalgsi liikujatele. Hobujaama ristmikul on prioriteediks trammi sujuv liikumine üle Ahtri tänava, mis tuleb sobitada jalgsi ja rattaga liikujate vajadustega.

4.69. Ahtri tänava ja Mere puiestee ringristmik täidab mitut eesmärki: võimaldab rahustada autoliiklust; võimaldab jalgsi liikujatele reguleerimata sõdutee ületust eesõidusega; tagab parema juurdepääsu autoliiklusele, kuna võimaldab rohkem pöördeid; võimaldab trammil paremini ületada Mere puiesteed, võimaldab luua tänasest oluliselt esteetilisemat linnaruumi kujundust ringristmiku disaini näol.

4.70. Ahtri tänava sõidutee ületuskohad peavad olema 0 cm kõrguse äärekiviga, et tagada jalgsi liikuja mugavus. Vaegnägijatele tuleb ette näha sobivad lahendused sõidutee piiri tähistamiseks ja vihmavee ärvool tagada kalletega. 2 cm äärekivi on jalgsi liikuja jaoks takistus, mille taha komistada, ratastoolis liikuja jaoks arvestatav ruumiline takistus jne.

4.71. Jalgsi liikuja jaoks on oluline vähendada tänavaruumis ebameeldivaid tegureid: müra, heitgaasid, ohutunne. Kõik motoriseeritud liiklusvahendid on negatiivse mõjuga, sh ühistransport. Ühistranspordi olemasolu õigustab teisalt sellest tõusev oluline tulu parema ligipääsu võimaldamise ja sõiduautoliikluse vähendamise näol.

4.72. Jalgsi liikumise ruumi kvaliteedis on oluline arvestada ka järgmiste teguritega: haljastus, valgustus, avatus päikesele, tuulekoridorid, istumiskohad, varjumiskohad nii tuule kui vihma eest.

4.73. Üks Ahtri tänava ületus on olemas Roseni tänava pikendusena, seda kaasajastatakse mereühenduste projektiga. Lisaks rajatakse Rotermanni tänava pikendusena uus ülekäik, kust ka täna aktiivselt üle minnakse vaatamata ülekäiguraja puudumisele.

4.74. Ülekäiguradade ees peavad igal sõidurajal olema kiirusele vastava geomeetriaga künnised, mis aitavad tagada kiiruspiirangust kinnipidamist.

**Jalgrattaliiklus**

4.75. Ahtri tänav peab olema rattaga mugavalt ja kiirelt läbitav. Seetõttu on vajalik tavapärasest 1,5 meetrist laiem liikumistee, mis võimaldab möödumist rajal ning väiksema liikluse ajal kõrvuti sõitmist. Soovitav laius on 2,5m mõlemas suunas.

4.76. Rattarajad peavad olema ühesuunalised ja mõlemal pool tänavat (mõlemal suunal 1 rada). Kahesuunalisel rattarajal on ohutuse probleem ristumiskohtadel teiste tänavatega, tihedama rattaliiklusega linnades on just kahepoolsed rattarajad üks suuremaid õnnetuste põhjustajaid.

4.77. Rattarada peab olema nii sõiduteest kui kõnniteest selgelt eraldatud. Sõiduteest peab rattarada lahutama eri tasand, kõnnitee eraldus peab tagama jalgsi liikuja arusaamise, et tegemist on rattateega. Kui rattarada piirneb sõiduteega, siis peab sõidutee ja rattaraja vahel olema 0,5m laiune turvariba, kaitsmaks jalgrattal liikujaid peatunud auto ukse avamise eest. Turvariba on soovitavalt ebatasane ja kaetud klompkivi vms kattega, mis ei ole rattaga sõitmiseks mugav.

4.78. Ristuvate tänavate ja läbipääsudega peavad rattarajal olema tagatud ohutud ja mugavad ühendused.

**Ühistransport**

4.79. Ahtri tänaval puuduvad täna läbivad ühistranspordiliinid ja peatused. Uued liinid on vajalikud ühistranspordiga otsejuurdepääsu parandamiseks kiirelt arenevale piirkonnale ja sadamale ning peatänava ühistranspordikoormuse leevendamiseks. Tänavakontseptsiooni on peatused planeeritud, konkursi töödes on asjakohane pöörata tähelepanu nende kohtade tänavaruumi parandamisele ühistranspordi kasutaja jaoks. Ahtri tänaval on võimalikud ühistranspordi peatused Norde Centrumi, Porto Franco kvartali, Rotermanni kvartali ja Admirali maja ees. Sadama tramm peatub Porto Franco kvartali ja D Terminali juures, Paadi tänaval ja edasi olenevalt trammi jätkamise suunast Hobujaama või A.Laikmaa tänaval.

4.80. Ahtri tänava autoliikluse rahustamiseks planeeritud künnised ei mõjuta ühistransporti ja raskeveokeid.

4.81. Ristuv trammiühendus Hobujaama sihis tingib sellel ristmikul foorilahenduse kasutamise, samas on oluline, et arvestataks jalgi ja rattaga liikujate vajaduste ja mugavusega.

**Autoliiklus**

4.82. Ahtri tänaval on liikumiskiirus 40 km/h. See on vajalik müratseme vähendamiseks ning jalgsi liikuja ohutuse suurendamiseks. Peatänavast suurema kiiruse vajaduse tingib tänava suurem magistraali funktsiooni osakaal ja raskeliikluse suurem osakaal.

# 5. Ideekavandi maht

5.1. Esitatava ideekavandi maht peab sisaldama:
Graafiline materjal (planšettidel):
Kogu võistlusala üldine terviklik plaan 1:2000-1:2500

5.2. Igast projekteeritud tänavast:
- 1:500 plaan, millel on esitatud tänava lahendus koos Ahtri tänava ületusega;
- 1:250 iseloomulikud ristlõiked (vähemalt kaks);

5.3. Plaanidel näidata:
- Tänava üldine kujundusprintsiip;
- ala aktiivsustsoonid, maa-ala kasutus;
  tänavate reljeef ja katend (sh olulisemad kõrgusmärgid);
  liiklus-ning parkimiskorralduse lahendus;
  haljastuse kontseptsioon ja lühikirjeldus;
  ehitiste, inventari ja väikevormide paiknemine, sealhulgas valgustuslahendus;
- Ettepanekud külgnevate alade hoonestamiseks, esimeste korruste arhitektuurseteks muudatusteks.
- Olulisema tänavamööbli ja sõidutee servaelementide detailsed lahendused vabas mahus ja mõõtkavas.
- Eelistatult oodatakse detailseid lahendusi istumiskohtade, valgustite, jalgratta hoidmise kohtade ning autode liikumisruumi piire tähistavate elementide kohta. Väljapakutav linnamööbel võib olla kõrgemasse kvaliteediklassi kuuluv seeriatoodang.
- Ehitiste (maastikuelement, paviljon, varikatus jms), üldine kujundusprintsiip jooniste või piltidena;

5.4. Visuaalid:

- Vähemalt üks kolmemõõtmeline visualisatsioon tänava tasandilt. Visualisatsioonid peavad andma edasi tänava lahenduse peamise idee, samuti piisava ülevaate tänavaruumi disainist ja kasutatud materjalidest.
- Lisaks on soovitav esitada visualisatsioone "linnulennu perspektiivis".

5.5. Seletuskiri, kus on esitatud:

- kujundusidee lühikirjeldus;
  funktsionaalse idee lühikirjeldus, sh väljaku aktiivsustsoonid ja kasutused;
- haljastuse lühikirjeldus;
- liikluse ja liikumiste lahendus, parkimise lahendus;
- ehitiste, inventari ja väikevormide üldkirjeldus ja illustratsioonid;

5.6. Seletuskiri, kus on esitatud:
- ehitiste, inventari ja väikevormide üldkirjeldus ja illustratsioonid;

# 6. Ideekavandi vorm

6.1. Ideekavandi vorm peab vastama järgmistele tingimustele:
graafilised osad (joonised, skeemid, visualisatsioonid jm) peavad olema esitatud planšettidel, jäigal alusel ning soovitavalt A1 formaadis;
tekstilised osad (seletuskiri, teksti lisad jm) peavad olema esitatud A4 või A3 formaadis köidetuna;
kavandi kõik osad tuleb esitada lisaks digitaalselt trükikõlbulike .doc, .xls, .pdf või .jpg failidena CD-l, DVD-l või USB mälukandjal

6.2. Hindamiskriteeriumid
- Lahenduse linnaruumiline kvaliteet, funktsionaalsus ja vastavus lähteülesandele;
- Lahenduse terviklikkus ja keskkonda sobivus, arhitektuurse lahenduse värskus ja tänapäevasus;
- Lahenduse etapiviisiline realiseeritavus, loogiline seotus Peatänava ideekonkursi võidutööga;

- Ehituslik ökonoomsus, keskkonnasäästlikkus ja potentsiaalne kulude suurus objekti eluea jooksul.

# 7. Ideekavandi vorm

## 7.1. **Võistlusülesande lisad**

- Ahtri tänava lahenduse ettepanek.
- Võistlusala geodeetiline alusplaan m 1:500
- Võistlusala alusplaan m 1:2000
- Ortofoto m 1:2000, allikas Maaamet (või linn?)
- Fotod võistlusalast
- Ahtri tänava liiklusuuring
- Peatänava ideekonkursi võidutöö
- sadamapiirkonna ettevõtjate uuring ...vms
- Linnafoorumi materjalid (link)