

## Lisa 1 Tsoneeringu seletuskiri

### Sisukord

1. Sissejuhatus .....	2
2. Tähtsamate probleemide käsitlemine .....	2
2.1 Keskusruumi tugevdamine .....	2
2.2 Kesklinna tihendamine .....	4
2.3 Sotsiaalne tasakaal.....	7
2.4 Liikumisvõrgustike otstarbekus .....	11
2.5 Väärtuste säilitamine ja tugevdamine.....	13
3. Ehitusmääruse põhialused ja lahenduste allikad .....	13
4. Kesklinna tsoneering .....	13
Lisa 1. Minimaalsete piirangutega ehitusala paiknemine Tallinna kesklinnas. ....	22
Lisa 2. Kesklinna avaliku ruumi stsenaariumid. ....	23

## 1. Sissejuhatus

Tallinna Kesklinna ehitusmääruse aluseks oleva tsoneeringu eesmärgiks on siduda analüüsi tulemused töö algetapis formuleeritud probleemide ja lähteseisukohtadega. Käesolevas töös näidatakse, kuidas uuringute analüüsitulemusi on kasutatud ehitusmääruse põhimõtete formuleerimisel ning kuidas need põhimõtted on omakorda seotud Ehitusmääruse koostamise protsessis genereeritud ruumiliste stsenaariumitega.

Käesoleva tsoneeringu juures on ühendatud klassikalise ruumilise tsoneeringu elemendid ja linnageograafiliste uuringute andmestik. Uuenduslikult on kasutatud dünaamilisi ruumikasutus- ja liikumisandmeid.

Analüüsietapis toimusid temaatilised arutelud ekspertide osalusel, mille tulemust on arvestatud sünteeskaartide koostamisel. Nendest aruteludest lähtusid ka ruumilised stsenaariumid.

Töö esimeses osas kirjeldatakse, kuidas kesklinna arendamisega seotud probleeme on analüüsitud ning esitatakse tsoneeringukaardid. Järgnevalt vaadeldakse tsoneeringu seoseid koostatud ruumiliste arengustsenaariumitega ning lõpetuseks esitatakse skeemina ehitusmääruse põhialused.

Lisaks käesoleva projekti tulemusena koostatavale Tallinna Kesklinna Ehitusmäärusele on käesoleva tsoneeringu raames kirjeldatud analüüsimeetodid, indikaatorid ja monitooringusüsteemid rakendatavad ka kas iseseisvalt või siis kesklinna või sellega seotud ala planeeringu, eriti üldplaneeringu alusmaterjalina.

## 2. Tähtsamate probleemide käsitlemine

### 2.1 Keskusruumi tugevdamine

Tugeva linna tagab tugev keskus, tugeva keskuse tagab omakorda erinevate tegevuste ehk funktsioonide rohkus (joonis 1). Neid tegevusi peab olema võimalik teostada võimalikult pika aja jooksul, nii aastaegade kui ka ööpäeva lõikes. Seega, ideaalsel juhul peaks olema igas ehituspiirkonnas nii parke, elamuid (joonis 2), teenindusasutusi, töökohti (joonis 3) kui ka erinevaid liikumisvõimalusi. Oluline on, et ruum oleks kasutatav kogu ööpäeva jooksul. Selge on, et tihedas linnaruumis päris igal pool ja ka igal ajal seda tagada ei õnnestu, kuid eesmärgiks on võetud tasakaalu saavutamine laiemal alal (näiteks kolme või enama ehituspiirkonna lõikes). Samuti on oluline, et keskusala oleks seotud kõigi tähtsamate liikumisvõrgustikega, eriti jalgsiliikumise osas. Jalakäiguala kasutusintensiivsus ja ööpäevane kasutusaeg näitavad linnakeskuse tegelikku kvaliteeti (joonis 1).

Linnakeskuse funktsioneerimise seisukohalt kõige olulisemaks indikaatoriks tuleks pidada multifunktsionaalse ruumi ja jalakäigualade paiknemist, mida võiks arvestada ka monitooringusüsteemi planeerimisel.



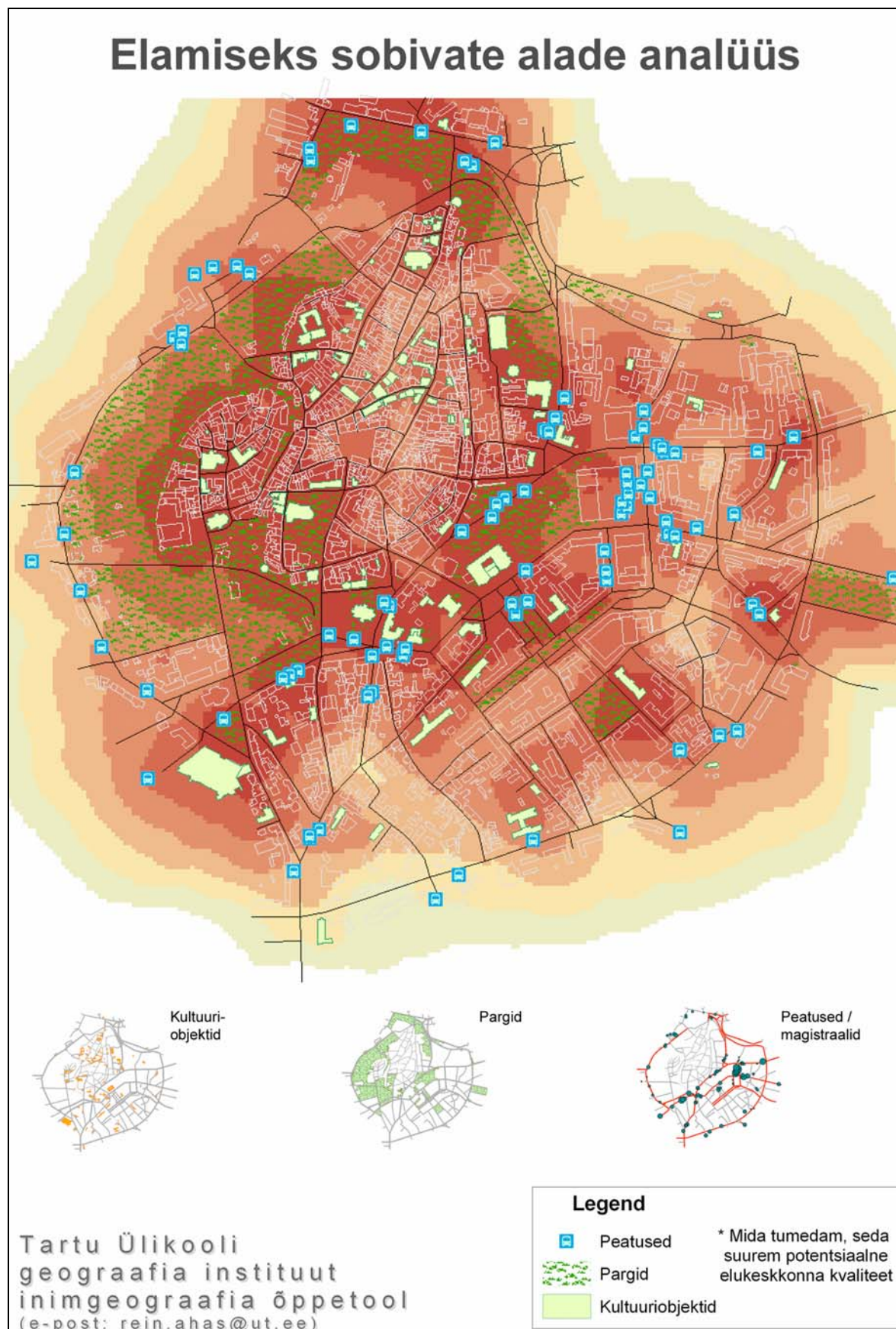
**Joonis 1.** Keskusala Tallinna kesklinnas. Keskusala määratlemisel on lähtutud kolmest komponendist: multifunktsionaalsete tuumalade, oluliste jalakäiguvalade ning keskusala tunnustega linnaruumi paiknemine.

## **2.2 Kesklinna tihendamine**

On selge, et mida tihedam on ruum, seda suurem on erinevate tegevuste omavaheline mõju. Teineteist toetavate tegevuste (mitmesugune teenindus) või tegevuste kombinatsioonide (näiteks elu- ja töökoht) lähedus annab võimaluse kokkuhoiduks ja inim- ning ruumiliste ressursside paremaks ärakasutamiseks (joonis 2 ja joonis 3). Kui paljude inimeste töökohad asuvad elamiskohtadest väga kaugel, ei ole väljaspool töoaega tööpiirkonna kasutamine eriti intensiivne ja vastupidi. Samuti suurenevad transpordikoormused, mis tingivad vajaduse parema tänavavõrgustiku ja täiuslikuma ühistranspordisüsteemi väljaarendamiseks. Elanike kohalolu tagab turvalisuse tõusu, sest elanikud hoolitsevad oma ümbruse ja vara pärast 24 tundi ööpäevas. Tihedust saab saavutada kas kõrgemale või tihedamini ehitades (füüsiline tihedus), uute funktsioonide lisamisega ruumi (funktsionaalne tihedus), kus kõige olulisem on elu- ja töökohtade paiknemine ning nendega seostatud avalik ruum. Tihendamisel peab aga arvestama sellega, et just funktsionaalne tihedus, näiteks elamisfunktsiooni lõikes, on sageli füüsilise tihedusega pöördvõrdelises sõltuvuses. Kvaliteetseks elamiseks on vaja ka rohkem kvaliteetset avalikku ruumi, näiteks parke, mis seab tihendamisele omad piirid.

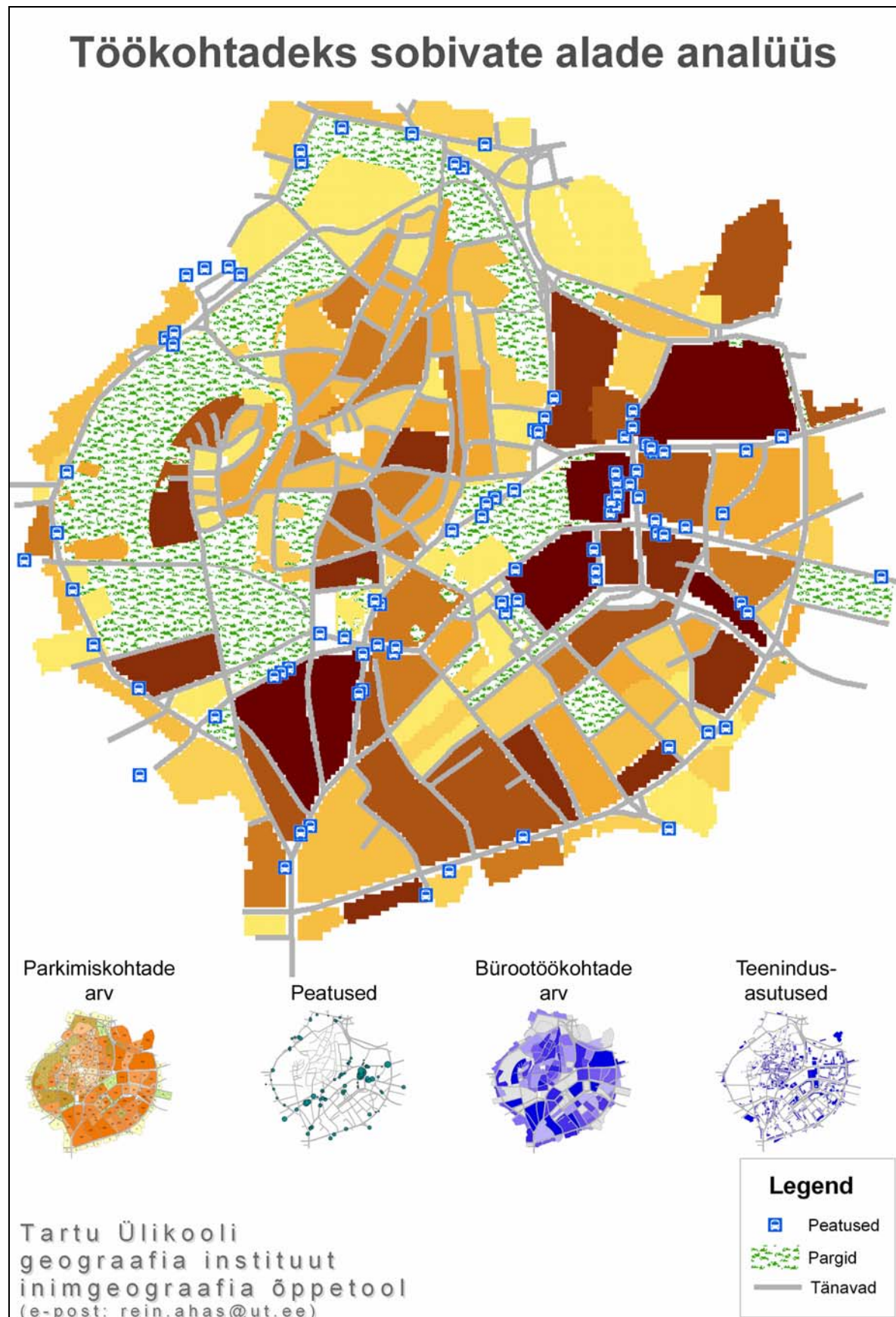
Kõige olulisemateks indikaatoriteks tiheduse hindamisel on hoonestustihedus, funktsionaalne tihedus (näiteks elamispind pindalaühiku kohta), rahvastiku tihedus, samuti erinevate ruumiliste piirangute rohkus (valgustatusest, vaadetest ja arhitektuursest rütmist tulenevad piirangud näiteks kõrgusele; ajalooline aspekt, loodus- ja maastikukaitseline aspekt jpm).





**Joonis 2.** Elamiseks sobivad alad Tallinna kesklinnas. Joonise all servas on komponendid, mille alusel on tsoneering koostatud: kaugus transpordisõlmedest, puhke-

ja kultuuriobjektidest. Samuti on arvestatud, et suured magistraalid omavad elamisele negatiivset mõju (müra, õhureostus).





**Joonis 3.** Töökohtadeks sobivad alad Tallinna keskklinnas. Joonise all servas on komponendid, mille alusel on tsoneering koostatud: ühistranspordipeatuste lähedus, olemasolev töökohtade arv, teenindusasutuste lähedus ja parkimiskohtade arv.

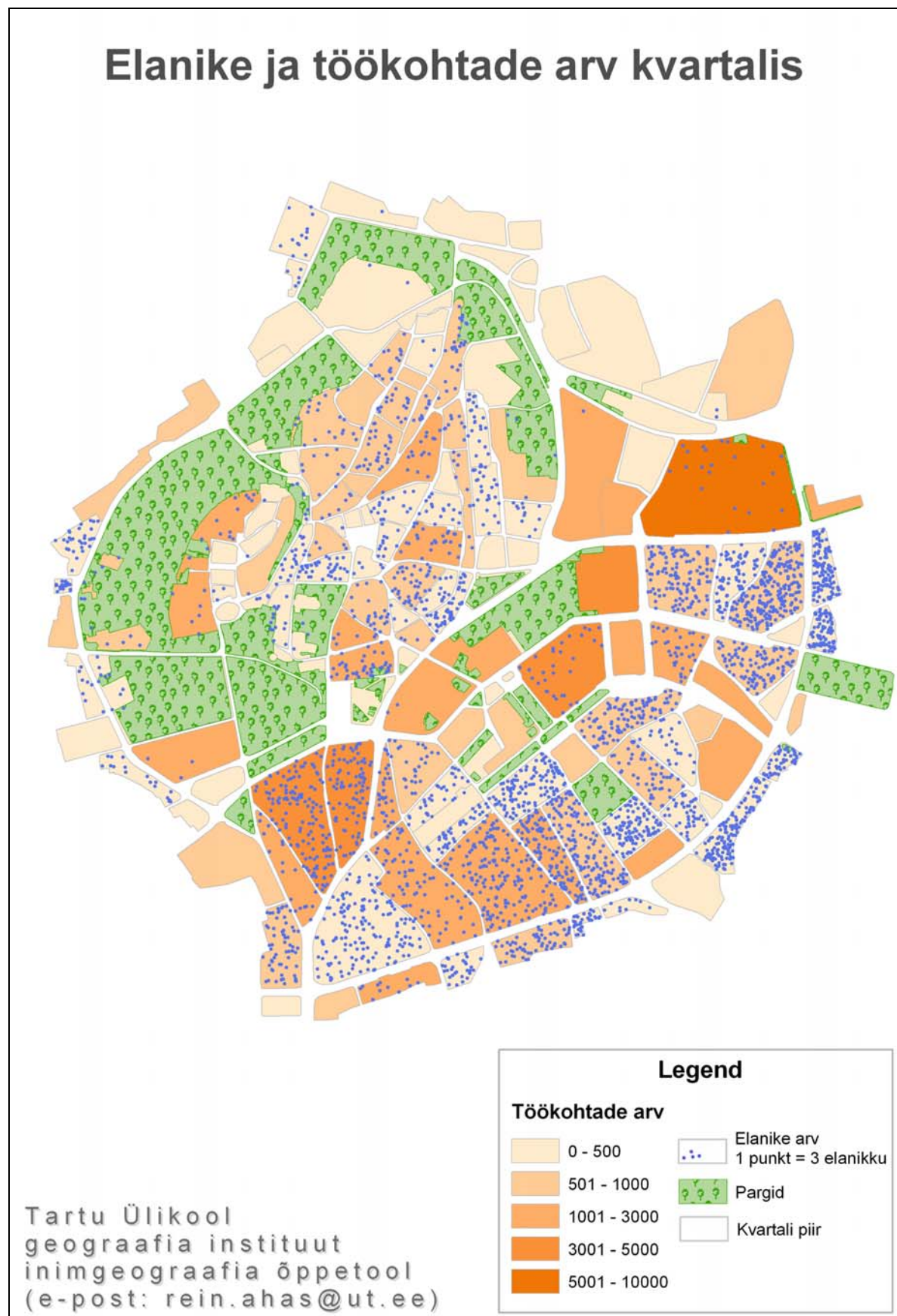
### **2.3 Sotsiaalne tasakaal**

Ruum on seda mitmekesisem ja seetõttu sotsiaalmajanduslikult ka odavam, mida rohkematele sotsiaalsetele gruppidele ta on orienteeritud. Suur sotsiaalne mitmekesisus linnas tagab parema kontrolli sotsiaalselt mitteaktsepteeritud tegevuste üle ja positiivsete seoste taastootmise ning takistab ruumi sotsiaalset monofunktsionaliseerumist.

Kõige olulisem on, et igal pool oleks võimalik elada, kasutada teenuseid ning et ruum oleks intensiivses kasutuses. Samuti on oluline, et ei tekiks ühe funktsiooni kontsentseerumist, eriti tootmist või keskklinna puhul puhkeala (suur pargiala) või teenindus-bürooala. Need alad on sageli õhtuti ja öösiti tühjad ning seetõttu ka sotsiaalsete pingete allikaks.

Sotsiaalset tasakaalu kirjeldavad joonis 5 ja joonis 6, kus on kujutatud erineva vanuse ja palgatasemega inimeste elamist keskklinnas. Ehitusmääruse eesmärgiks peaks olema lisaks üldise elamisfunktsiooni ühtlasemale jaotusele (joonis 4) ka erinevate sotsiaalsete gruppide ühtlasem jaotus linnaruumis (joonis 5 ja joonis 6).

Sotsiaalse tasakaalu hindamise parimaks indikaatoriks on sotsiaalsete gruppide ruumiline jaotus (antud töös põhiliselt vanusegruppide jaotus) ning elu- ja töökohtade jaotus. Tallinna keskklinnas tagab sotsiaalse mitmekesisuse erineva ehitusaja- ning ideoloogiaga hoonestuse olemasolu. Väiksema pinnaga ja odavamad nõukogude perioodi paneel elamud või varasemate perioodide puitehitised pakuvad konkurentsi kallima hinnaga ning edukatele ühiskonnagruppidele orienteeritud uuselamutele. Kindlasti on keskklinna vaja lastega peredele sobivaid elupiirkondi. Selleks sobib Sadama-Kanuti-Rannavärava piirkonna hoonestamine ning ajalooliste puitasumite piirkonnad. Mahukate uuselamupiirkondade rajamisel peab arvestama erineva sissetulekuga ühiskonnagruppide vajadusi.



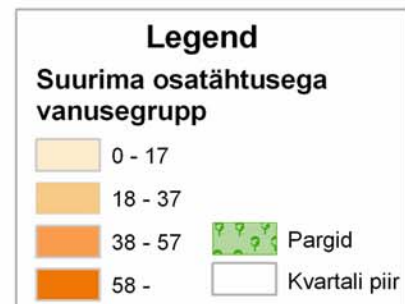
**Joonis 4.** Töökohtade (arvutatud büroopindala põhjal keskmisena) ja elanike arv kvartalis, punktide asukoht ei kattu elukohtadega.



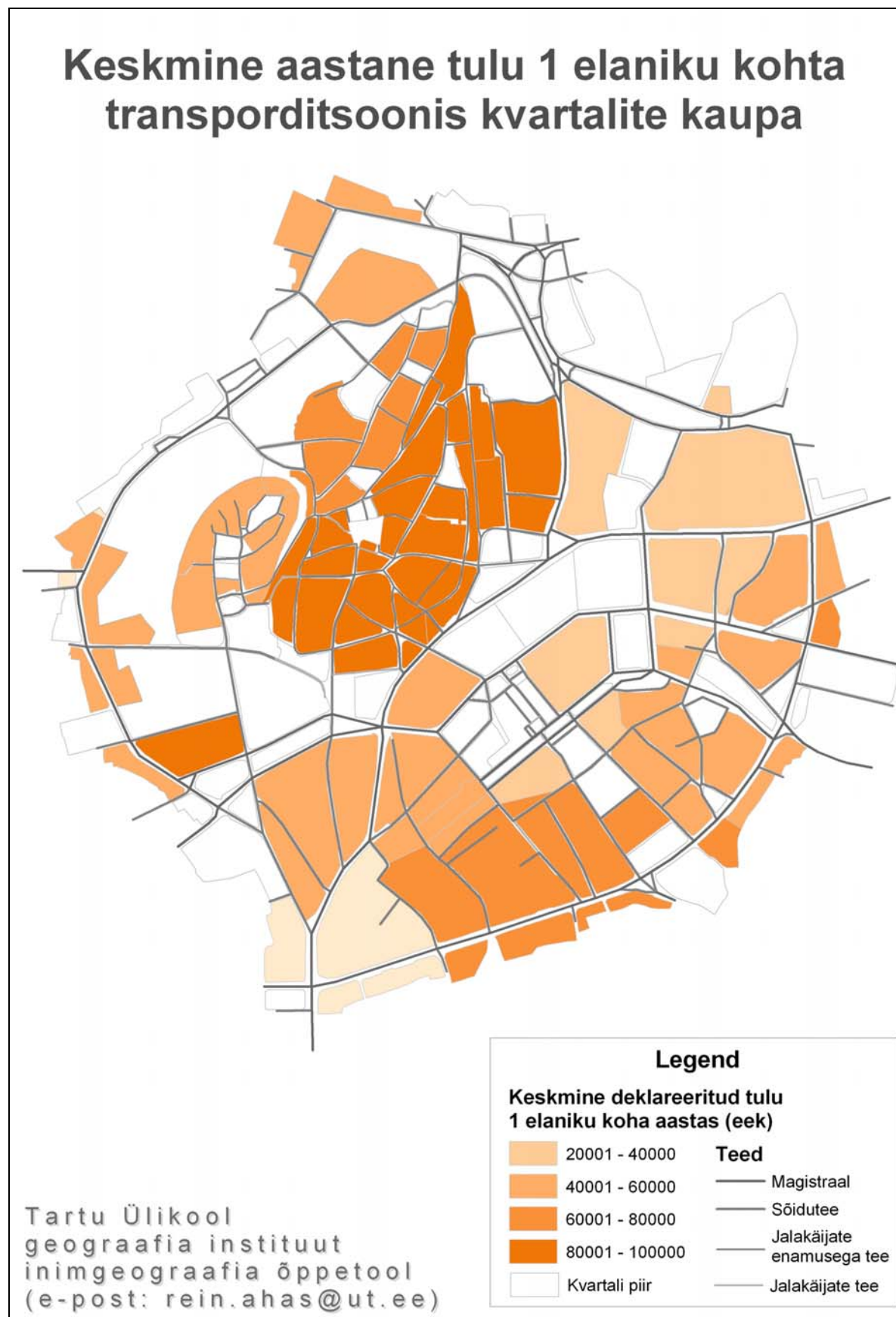
## Suurima osatähtusega vanusegrupp kvartalis 2000. a. rahvaloenduse andmetel



Tartu Ülikool  
geograafia instituut  
inimgeograafia õppetool  
(e-post: rein.ahas@ut.ee)



Joonis 5. Rahvastiku vanuseline jaotus Tallinna kesklinnas.

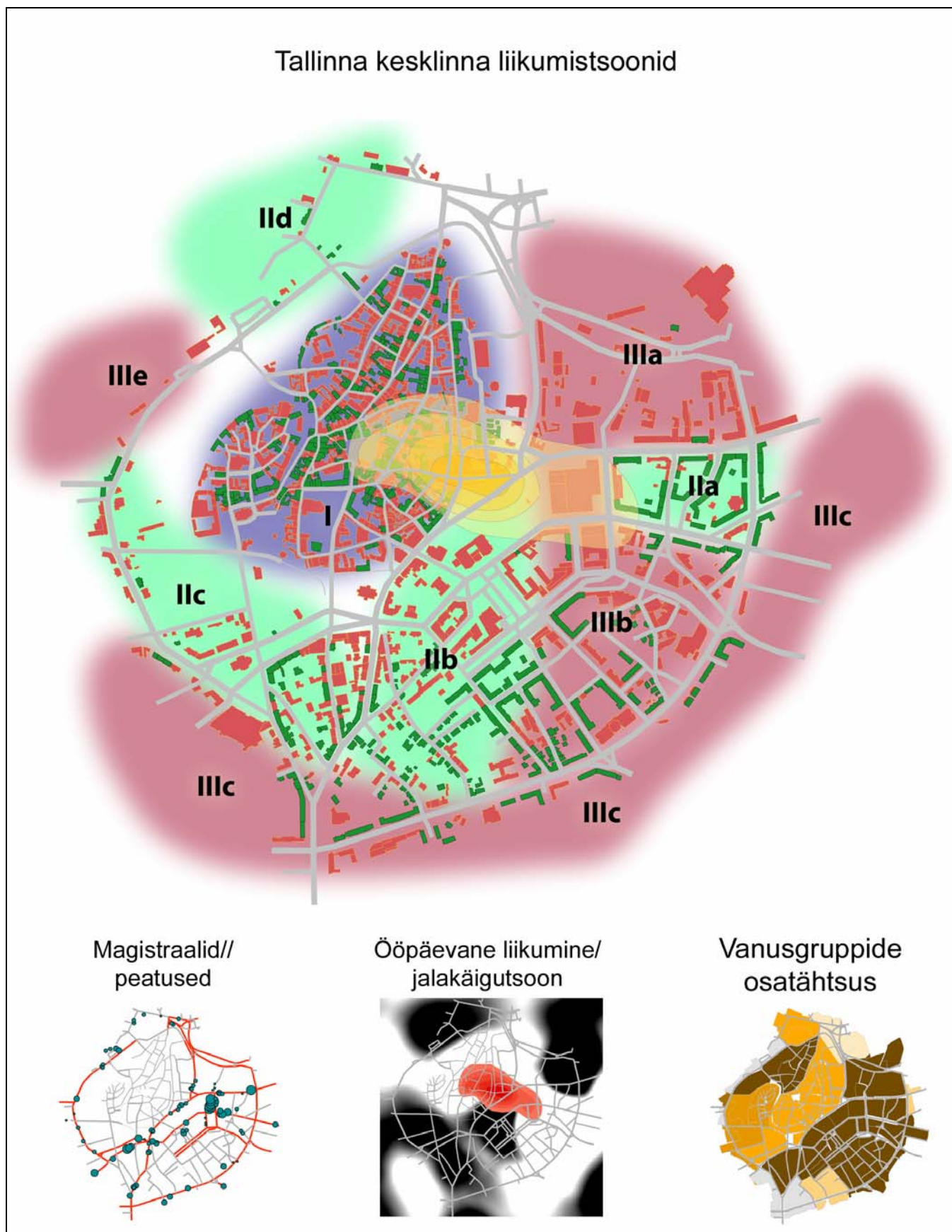


**Joonis 6.** Rahvastiku jaotus Tallinna kesklinnas tuluklasside lõikes.

## **2.4 Liikumisvõrgustike otstarbekus**

Kesklinnas liikumine peab olema lihtne, seda nii jala, kergvahendite, ühistranspordi kui ka autoga. Tallinnas on vastavalt eeluuringule kõigil kolmel liikumisviisil probleemseid kohti. Parim linn on selline, kus kõigi liikumisviisidega liikumine on maksimaalselt võimalik. Ühistranspordi arendatakse arengukavade ja teemaplaneeringutega, seega on hetkel probleemsemad jalgsi- ja autoliiklus, mis kohtavad enda teel rohkesti takistusi. Jalgsi ja autoga liikumise erinevaid alasid kirjeldab joonis 7. Oluline on kõrvaldada takistused, millega on detailsemalt tegelenud erinevad ruumilise arengu stsenaariumid (lisa 2 ja käesoleva ülevaate ptk 3). Jalakäiguala kõige olulisemaks takistuseks on kesklinna läbivad intensiivse liiklusega tänavad ja halbade tingimustega katketused (näiteks ebameeldivad tänavalõigud). Katkestustest olulisem on Viru tänava - Vanalinna jalakäiguala ja Tartu maantee - Tallinna *city* piirkonna isoleerumine Kaubamaja piirkonnas tänu mitmetasandilistele ülekäikudele ja ebamugavatele kõnniteedele intensiivse liiklusega tänavate vahel. Katkestuseks on ka Põhjaväil ning Raudtee. Kesklinna liiklust on vaja suurte magistraalide osas maha rahustada ja inimlikumaks muuta. Koos liiklusvõrgustikega vajab väga palju tähelepanu ka parkimine, mis takistab normaalset elutegevust ja mitmekesisust Vanalinnas ning kogu Südalinnas. Üheks võtmeküsimuseks kesklinna elu kujunemisel saab linna „mägesid“ ühendava rööbastranspordi peatuste sidumine kesklinnaga.





**Joonis 7.** Liikumise koondskeem, kus on kirjeldatud liikumistsoonid (I- autoliikumine on väga raske, II-keskmine, III kerge, peale on kantud ka erineva intensiivsusega jalakäigutsoon (TÜGI andmetel).

## **2.5 Väärtuste säilitamine ja tugevdamine**

Linna funktsioneerimise ja identiteedi seisukohalt on väga oluline, kuidas on linna toimimisvõrgustikes ära kasutatud erinevad väärtuslikud alad ja objektid: loodus- või kultuurimälestised, maamärgid, tervikliku identiteediga alad. Ehitustegevuses peaksid sellised alad/objektid säilima, nende toimivus-funktsionaalsus peaks olema seotud uute tekkivate võrgustikega. Õiguslikult on reguleeritud nii loodus- kui ka kultuuriväärtused, samuti vaated, millega kahaneb realselt ehitusliku tegevusega muudetav ruum (lisa 1).

Väärtuste säilimise ja tugevdamise teema on valdav enamikes ruumilise arengu stsenaariumites (lisa 2).

Oluline on ka kvaliteetse elukeskkonna tagamine kesklinna piirkonnas, milleks tuleb säilitada rohealasad ja kõrghaljastust ning rahustada maha liiklust kui põhilist saasteallikat kesklinnas. Koos liikluse rahustamisega peab tugevnema ühistransport ja pehmete transpordivahendite kasutamine.

## **3. Ehitismääruse põhialused ja lahenduste allikad**

Peatükis 2 kirjeldatud probleemide lahendamiseks on pakutud välja lahenduste komplektid, mis on vormistatud ehitismääruses a) otse ettepanekuna või b) ruumilise arengu stsenaariumite kaudu. Osade alade puhul kehtivate piirangute või tsoneeringu loogikast tulenevalt ehitustingimuste muudatusi (mahtudes, tiheduses, funktsioonides) välja ei pakuta.

Tsoneeringu koostamine toimus järgnevalt.

1. Probleemide analüüsimisega leiti objektiivsed nähtused (inimeste tihedus, liikumishulk, elanike arv jms) ja subjektiivsed nähtused (ehitiste esteetilised väärtused) mõõdetud parameetrite või ruumiliste tunnuste muutmise vajaduse väljaselgitamise teel.

2. Konstrueeriti sihtarvulised näitajad, mis lahendavad linna probleeme ning esitati näitajad diskreetselt (lisatud tabel Excel formaadis), üldistava tekstina (tsoneeringus ja seletuskirjas) või stsenaariumina (joonise ja seletuskirjana).

Väljapakutud muudatused on funktsionaalses plaanis ülevaatlikult kujutatud joonisel 8. Pakutud ruumilised stsenaariumid on esitatud koondina lisa 2.

## **4. Kesklinna tsoneering**

Tsoneering on koostatud KLEMM projekti raames kogutud staatilise ja dünaamilise andmestiku analüüsi põhjal TÜ geograafia instituudi, OÜ Urban Mark ja Hendrikson ja Ko poolt. Analüüsi aluseks olnud andmed on

esitatud staatilises andmebaasis 2004. aasta kevade vahearuandes ning analüüsi tulemused 2005. aasta talvel valminud seletuskirjas.

Järgnevalt on esitatud piirkondade kaupa, millised võiksid olla muutused elu, äri, teeninduse ja ühiskondlike pindade jaotuses (joonis 8). E/Ä/T/Ü suhe näitab palju võiks olla vastavalt elu-, äri-, teeninduse või ühiskondlikku pinda.

### Tingmärgid

↑ - peaks kasvama

↓ - peaks kahanema

→ - peaks jääma samaks



Funktsionaalsed spektrid- trendid. 25.01.2005

Trendid:  -kasvav  -säiliv  -kahanev

	Elu	Äri	Teenindus	Ühiskondlik	
<b>All-linn</b>					
<b>Südalinn</b>					
<b>Süda-Tatari</b>	põhjakülg  lõunas 	 	 	 	Alumine külg Ä (bürood), mitte T
<b>Toompargi</b>					Ü- on pargirajatised ja atraktorid
<b>Kassisaba-Wismari</b>					Ü- on pargirajatised ja atraktorid
<b>Kompassi</b>					Tugevdada domineerivaid funktsioone- rohkem monof.-ks
<b>Kanuti</b>					
<b>Rannavärava</b>					
<b>Sibulaküla</b>					E- lõunakülge vähem
<b>Maakri</b>					
<b>Tõnismäe</b>					
<b>Jõe</b>	äärtel  sees 	 	 	 	Suurendada kontrasti piirkonna perimeetri ja sisemuse vahel
<b>Toompea</b>					
<b>Rotermanni</b>					Funktsioonid tulenevad Rotermanni kvartali tsoneerimiskavast ja hoonestustingimustest
<b>Sadama</b>					Teenindus läbivatel jalakäijate teedel, mitte perimeetris

Joonis 8. Ehituspiirkondades väljapakutavate funktsionaalsete muutuste ülevaatlük tabel.

## 1. All-linn

Vanalinnas on uute hoonete ehitamine ja renoveerimine muinsuskaitse piirangute tõttu limiteeritud. Tegevuslubade andmisel tuleks rõhutada vajadust suurendada piirkonnas eluruumide, büroode ning kultuuriobjektide arvu, sest muidu muutub sealne keskkond liiga turismile orienteerituks.

E/Ä/T/Ü suhe võiks olla 20/20/40/20; kruntide suurust pole põhjust muuta.

Avaliku ruumi stsenaariumitest toetavad Vanalinna kui linnasüdame ja mitmekesise linnaruumi säilimist kõik stsenaariumid 1–10.

Elamine ↑

Äri ↑

Teenindus ↓

Ühiskondlik ↑

## 2. Südalinn

Südalinnas on parkidel keskkonna ja majadel osaliselt muinsuskaitse piirangud. Südalinna kvartalid jäävad aktiivse liiklemisega piirkonda ühendades Tallinna erinevaid liiklussuundasid. Liikumisel Südalinna koonduvate inimeste hulk eeldab ala kasutamist mitmekesise teenindus-, töö- ja elukeskkonnana. Väga oluline on puhke- ja kultuurifunktsioonide rõhutamine, sh parkide säilitamine intensiivse linnaelu keskel.

E/Ä/T/Ü suhe hoonestatud kvartalites võiks olla 20/20/40/20.

Elamine →

Äri ↓

Teenindus ↑

Ühiskondlik ↑

## 3. Süda-Tatari

Piirkonda jääb multifunktsionaalne Pärnu maantee – Sakala tänava piirkond (SÜT1, SÜT2, SÜT3), multifunktsionaalne linnaruum levib ka Pärnu maantee ja Liivalaia tänava teljel. Piirkonna sisealale jääb suhteliselt erinev nn Süda tänava miljööväärtuslik piirkond. Vajalik oleks säilitada multifunktsionaalse linnaruumiga alad, võimalusel suurendada büroode osatähtsust ja toetada elufunktsiooniga ala kvartali sisemuses. See on üks vähestest tihendamist võimaldavatest elupiirkondadest.

Äri ja ühiskondlikku pinda suurendada põhjaosas (Pärnu maantee ääres), kvartali sees soodustada elamist. Liivalaia tänava ääres suurendada äri ilma teeninduseta.

Multifunktsionaalsete kvartalite E/Ä/T/Ü võiks olla 20/30/30/20, miljööväertuslike kvartalite puhul 60/10/10/20.

Elamine ↑ (kvartali sees)

Äri ↑ (lõunaosas, Liivalaia tänava ääres)

Teenindus ↑

Ühiskondlik ↑

#### 4. Toompargi

Piirkond jääb Vanalinna ümbritsevasse bastionaalvööndisse, kus on vähesed elu- ja büroohooned. Elukeskkonna kõrget potentsiaali arvestades võiks säilida elu- ja tööfunktsioon. Pargiala tuleb ümber mõtestada vastavalt bastionaalvööndi parkide elustamise stsenaariumitele ning võimalusel luua hästi paigutatud Vanalinna teenindav parkimisala. Parkides tuleks suurendada ühiskondlikku funktsiooni.

E/Ä/T/Ü kvartalites võiks olla 30/30/10/30

Elamine →

Äri →

Teenindus →

Ühiskondlik → (↑)

#### 5. Kassisaba Wismari

Piirkond jääb Vanalinna ümbritsevate bastionaalvööndi parkide alasse, kus on vähesed elu- ja büroohooned ning üksikud hoonestatud kvartalid. Piirkonda läbib tihe liiklusvoog. Elukeskkonna kõrget potentsiaali arvestades võiks siinsetes pargiala vähestes hoonetes säilida elu-, töö- ja ühiskondlik funktsioon. Pargirajatiste haldamiseks tuleks koostada pargirajatiste programm.

E/Ä/T/Ü võiks hoonestatud kvartalites olla 30/30/10/30.

Elamine ↑

Äri →

Teenindus →

Ühiskondlik →

#### 6. Kompassi

Südalinna jääv Kompassi piirkond on elufunktsioonide enamusega. Nõukogudeaegse planeeringutega kvartalite siseosas on järjest enam sulguv õueala koos parkimise ja kõrghaljastusega. Piirkonda läbivad





tänavad on intensiivse transiitliiklusega, nende ääres on intensiivne jalakäiguala, mistõttu on majade esimene ja teine korrus palistatud teenindustevõtete ja büroodega. Seetõttu jaguneb piirkond kaheks: elamine ja bürood. Vastavalt tuleks tugevdada enamuses olevat funktsiooni, muuta piirkonna kvartalid veelgi monofunktsionaalsemateks. Tänavatasandil peaks säilima teenindusfunktsioon.

E/Ä/T/Ü kvartalites võiks olla 70/5/20/5

Elamine ↑

Äri →

Teenindus ↓

Ühiskondlik ↓

## 7. Kanuti

Kanuti piirkond on mitmekesise ruumikasutusega kesklinna osa, mis jääb mitmesuguste katkestuste (linnamüür, Mere puiestee) tõttu eraldatuks ja isoleerituks. Siinse ala tulevikku peaksid suunama bastionaalvööndi pargiala elustamise ja Vanalinna ühenduste arendamise stsenaariumid. Arendamisel võiks toetada elufunktsiooni, sest Vanalinna, Südalinna, mere ja parkide lähedus vääristab ala elukeskkonnana.

E/Ä/T/Ü võiks hoonestatud kvartalites olla 70/10/10/10.

Elamine →

Äri →

Teenindus ↑

Ühiskondlik ↑

## 8. Rannavärava

Rannavärava piirkond jääb valdavalt bastionaalvööndi parkide ja Vanalinnast põhja poolt mööduvate transporditeede sõlmumiskohta. Piirkonna põhilised lahendused peaksid olema seotud avaliku ruumi stsenaariumitega (*boulevard*, bastioniala pargid, kirde suunaline ühendus, kultuuritelg). Piirkonda sobiksid puhke- ja kultuuriobjektid ning elufunktsioon. Samuti võiks arendada turistidele suunatud teenindust. Kergliiklus peaks alast läbi saama, tähelepanu peaks pöörama ka parkimisele, ühistranspordipeatustele ja ülekäikudele, samas peaks piirkond säilima suhteliselt rohelisena.

E/Ä/T/Ü võiks hoonestatud kvartalites olla 30/20/20/40.

Elamine ↑

Äri ↓

Teenindus ↑

Ühiskondlik ↑

## 9. Sibulaküla

Sibulaküla on elupiirkond, mis piirneb intensiivse liiklusega tänavatega. Kvartalite sisemuses on üsna palju kõrghaljastust ning suletud ruumi, millel on suur tähtsus ka kesklinna parkimisalana. Stsenaariumitest läbib piirkonda kesklinna kagu suunaline liikumistee ja kultuuritelg.

Elamuala funktsiooni säilimine on mitmekesise kesklinna ja üha tugevneva *city* piirkonnas õigustatud. Oluline on rohealade sidumine ülejäänud linnaruumiosadega.

E/Ä/T/Ü hoonestatud kvartalites võiks olla 70/10/10/10.

Elamine →, ↑ (lõuna osas)

Äri →

Teenindus →

Ühiskondlik →

## 10. Maakri

Maakri piirkonna lääneosas on endiselt ulatuslik elupiirkond, idaosas domineerivad aga bürood ja teenindusettevõtted. Tallinna *city* servaalal peab toetama linnaruumi mitmekesistava elufunktsiooni ja teeninduse säilimist. Teenindusfunktsiooni lisandumist võiks takistada, kuna see hakkaks kurnama Vanalinna ja tõmbama ära inimesi seelselt teeninduspiirkonnast. *City* kõrghoonete rajamine toetab piirkonna ja linna tähtsust regionaalse ärikeskusena. Samas on väga oluline avaliku ruumi stsenaariumitest kesklinna kagu-suunaline ühendus, et säilitada *city* seos Vanalinnaga.

E/Ä/T/Ü võiks hoonestatud kvartalites olla 30/50/10/10.

Elamine ↑ (läänes)

Äri ↑

Teenindus ↓

Ühiskondlik ↓

## 11. Tõnismäe

Tõnismäe piirkond on mitmekesiste funktsioonidega ala, kus on elu- ja ärifunktsioonid ühtlaselt jaotunud ning suuremate tänavate läheduses palistatud teenindusettevõtetega. Piirkonnas paikneb ka olulisi avaliku sektori ja kultuuriasutusi, mis suurendavad büroopindade osatähtsust ja külastajate hulka. Tõnismäe piirkond on Vanalinna ja Kesklinna

jalakäigualast transporditsooniga eraldatud, kõige olulisem katkestus on Harju tänava ja Tõnismäe tänava vaheline tunnel.

Elamine ↑

Äri ↓

Teenindus ↑

Ühiskondlik →

## 12. Jõe

Jõe tänava kvartal on äri- ja büroofunktsiooni enamusega piirkond, kus paikneb ka väheseid elumaju. Narva maantee on palistatud teenindustevõtetega, millest mõned pakuvad üsna intensiivset ööpäevast teenust. Seoses keskkonnaministeriumi kolimisega on seal avaliku sektori osatähtsus ja ka külastatavus tõusnud. Domineeriv büroode piirkond vajaks elamispindasid ning parkimiskohtade lisandumist. Jõe tänava kvartal on raskesti läbitav, seda katkestust võiks säilitada eesmärgiga turiste, jalakäiguala ja teenuseid Hobujaama tänava (kesklinna) piirkonda suunata.

Elamine ↑ (kvartali sees)

Äri ↑ (kvartali see ja äärealadel)

Teenindus ↑ (kvartali äärealadel)

Ühiskondlik ↑ (kvartali äärealadel)

## 13. Toompea

Toompea on looduslike (paeastang) ja inimestekkeliste (kaitserajatised) katkestustega eraldatud Vanalinna osa, kus domineerivad keskmisest kallimad elamispinnad ja palju riigi- ning rahvusvahelisi asutusi. Toompea on Vanalinna osana üsna konservatiivse muinsuskaitse regulatsiooniga ning suuri ümberkorraldusi pole ette näha. Oluline oleks elukeskkonna osatähtsuse säilitamine ning kultuuritööstuse edendamine. Toompea peaks säilitama oma rahvusvahelise ja rahvusliku valitsusfunktsiooni. Elufunktsiooni parandaks jalakäiguala avamine põhja ja lääne suunas.

Elamine ↑

Äri ↑

Teenindus ↓

Ühiskondlik ↓

## 14. Sadama

Sadamast kulgeb läbi Läänemeremaade keskne kauba- ja reisijatevoog, mis elustab kogu Tallinna äri ja turismi. See potentsiaal on sadama osas

halvasti välja arendatud. Sadama piirkond on hoonestatud fragmentaalselt ja katkestatud põhjavälilaga. Linna avaliku ruumi stsenaariumid ja kesklinna mõtestamine peaks sadama sõlmima kogu kesklinnaga. Vajalik oleks elupindade loomine ning teeninduspindade lisamine oluliste liikumissuundade rõhutamiseks. Sadama piirkonna vaba maa peaks olema rahvusliku ja rahvusvahelise tähtsusega kultuuriobjektide rajamise kohaks.

Elamine ↑

Äri ↓

Teenindus ↑ (kontsentreeritult ala läbivatel lõikudel, mitte äärealadel)

Ühiskondlik ↑

### 15. Rotermanni

Rotermanni piirkond kätkeb muinsuskaitseväärtusega ajaloolist hoonestust ning piirkonda viimasel kümnendil kerkinud uusehitisi, mis on äri ja teeninduse enamusega. Piirkonnas on ka vilgas ööelu ja seda ala läbib suur osa sadamast linna ja vastupidi liikuvatest turisidest. Oluline oleks piirkonda luua elupindasid elustades sadama piirkonna väärtuslikku elukeskkonda. Samuti peaks piirkonna kultuuritööstuse osatähtsus kasvama, seda toetab kultuuritelje stsenaarium.

Elamine ↑

Äri ↑

Teenindus ↑

Ühiskondlik ↑



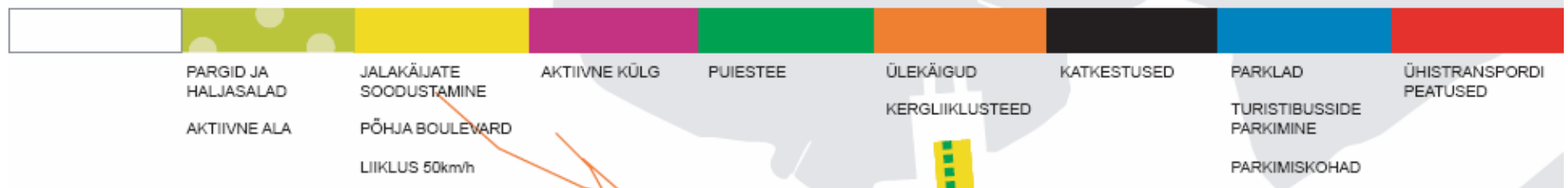
### Lisa 1. Minimaalsete piirangutega ehitusala paiknemine Tallinna kesklinnas.





## Lisa 2. Kesklinna avaliku ruumi stsenaariumid.

Avaliku ruumi stsenaariumite koondkaart. 28.02.2005



### Stsenaariumid

- Sts1- Vanalinna bastionaalvööndi aktiveerimine
- Sts2- Bastionaalvööndi sidumine rannavööndiga
- Sts3- Põhja Boulevard
- Sts4- Kultuuritelg
- Sts5- Põhja-lõuna suunaline ühendus
- Sts6- Kagu suunaline ühendus.
- Sts7- Kirde suunaline ühendus
- Sts8- Loode suunaline ühendus
- Sts9- Parkimine vanalinna läheduses
- Sts10- Metroo

