

SELETUSKIRI

1. Üldine

Käesoleva projektiga tehakse esialgsed ettepanekud Maakri tänava ärikvartali ja Linnahalli vahelise ühtse jalakäigu moodustamiseks. Projekt on arhitektuurne – planeeringuline projekt. Jalakäijate liikumise uurimiseks on koostatud liikumisuuring. Selle projektiga tehtud transpordiliiklust puudutavate ettepanekute aluseks ei ole olnud liiklusuuringud, analüüsid ja mudeluuringud. Projektis ei ole süvitsi tegeletud tehnovõrkude ja dendroloogiaga.

Käesolevat projekti koostatakse eskiisettepanekuna teemaplaneeringu koostamiseks. Peale eskiisprojekti valmimist on vaja teostada uuringud, mis hindaksid projektettepanekute mõju linna kui terviku auto- ja ühistranspordiliiklusele,

2. Sissejuhatus

Vaadeldav ala asub Tallinna kesklinnas ning on piiratud Maakri ärikvartali, A.Laikmaa tn, Sadama territooriumi, Mere pst, Tammsaare pargi ning Teatri väljaku äärsel kvartaliga. Ala suurus on ca 49 ha.

Käesoleva töö eesmärk on vaadeldaval alal jalakäijate liikumise ja kergliiklusvoogude kaardistamine ning sellest tulenevalt Maakri tn ja Linnahalli vahelisel alal ühtse jalakäigu tekkeks vajalike lahendusedettepanekute ning põhimõtete väljatöötamine. Nimetatud ettepanekutel ja põhimõtetel tuginev projekt toimiks alusdokumendina piirkonna teemaplaneeringu algatamisel ja koostamisel.

Lahendusedettepanekute väljatöötamisel lähtuti Tallinna kesklinna ehitusmääruse kavandist, mis on koostatud Tallinna Linnaplaneerimise Ameti tellimusel 2004/1005 Urban Mark OÜ poolt. Väljavõtte projektidest allpool. Projektis on arvestatud välja töötatud tsoneerimiskava põhimõtetega ja arengustsenaariumitega. Kehtivaid alusdokumente on kasutatud võimalikult palju, kuid tuleb ette ka muudatusettepanekuid. Koostatud inimeste liikumise uuring on tehtud koostöös Positium LBS – ga. Planeeringus käsitletud piirkond on kujunemas, vanalinna kõrval, Tallinna kesklinna olulisimaks ostu- ja jalakäigu piirkonnaks. Projekti eesmärk on võimalikult sujuva jalakäigu ühenduse loomine ja liiklussõlmede läbilaskvuse parandamine piirkonnas. Lisaks eelnevale on piirkond oluline aja veetmise, ostlemise, välitoitlustuse, lõbustusasutuste, väliürituste jms ala. Siit ka meie pakutud nimi planeeritavale alale – UUS

PEATÄNAV, mis algab Linnahalli/Tallinna LV uue hoone esiselt väljakult ja teiselt poolt Reisiterminalist, edasi- Poordi tänav, Arhitektuuri Muuseumi väljak, Roseni tänav, Viru keskus, Kaubamaja tänav ja ühendub Lennuki tänavaga Maakri piirkonnas. Täna ei kutsuta Tallinnas otseselt ühtegi konkreetset tänavat peatänavaks. Pealinna tähtsaim piirkond on automaatselt Riigi üks olulisemaid visiitkaarte. Sellest tuleneb vastutus piirkonda arendada ka Riigi seisukohast lähtudes.

Oluline on see, et piirkonna tähtsuse tõusuga on kaasa läinud ka piirkonnas arendavad ettevõtted. Kvaliteet ja kaasaegne arhitektuur on juba osaliselt nähtav. Kuid jätkama peaks veelgi julgemalt, kuna vanalinna lähedus nõuab pigem kontrasti vanale ja mitte konservatiivselt, tagasivaateliselt, vana. Sellega seoses on projektis pakutud ka lahendusi, mis väljuvad tavapärase planeeringu kontekstist aga annavad edasi püüdlusi tänapäeva linnakeskuse mõtestamisel, a'la skypealandi kommunikatsiooni kioskid ja tulekaevud. Sümbolse tähendusega on ka see, et käesoleva projekti tellijateks on Tallinna linn koos nelja konkureeriva ettevõttega - Ühinenud Kapital AS, OÜ Rotermann City, Arco Investeeringute AS ja AS Viru Keskus.

Projekt on maa ja mere ühendus väga mitmes mõttes. Kõigepealt läbi Tallinna reisisadama saabub ja lahkub valdav enamus väliskülalisi. Seega võib terminalide piirkonda nimetada Tallinna ja ka Eesti väravaks. Samuti on seni administratiivseks piirkonnaks kujunev Maakri piirkond loogiliselt ühendamata nii vanalinna kui merega.

3. Liikumisuuring (tervikuna lisatud eraldi kaustas)

Liikumisuuringu eesmärgiks oli hinnata hetkeseisu Tallinna Kesklinna keskosa piirkonnas seoses inimeste (välisturistid ja kohalikud) liikumise ja paiknemisega. Turistide osas selgitati nende Tallinnas viibimise eesmärgid: miks Tallinna tuldi (ostlema, lõbutsema, puhkama vms), kas jäädi Kesklinna piirkonda või mindi ka mujale, turistide hulga sesoonne varieerumine, sh rahvuste kaupa. Eestlaste puhul selgitati Kesklinna piirkonna funktsionaalne toime – elukohad, töökohad, vaba aja veetmine, juhuslikud külastajad.

Uuring koostati passiivse mobiilpositsioneerimise ja Tallinna sadama alal läbiviidud välisturistide küsitluse põhjal. Andmeid analüüsiti Tallinna kesklinnas 3 piirkonna (nn Uue peatänav, Kesklinna keskosa ja sadama) ning ülejäänud Tallinnas linnaosade kaupa. Passiivse positsioneerimise andmete analüüsiperioodiks oli juuni 2007 kuni mai 2008.

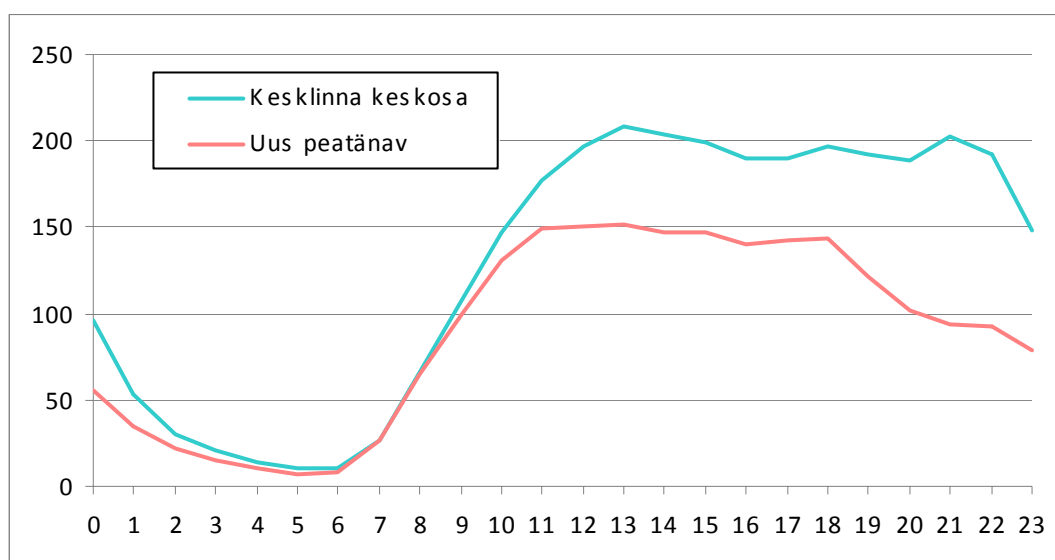
3.1. Välisturistide mobiilpositsioneerimise analüüs

Uuritava perioodi jooksul (juuni 2007 kuni mai 2008) külastas uue peatänav piirkonda ja Kesklinna keskosa mobiilpositsioneerimise meetodika järgi keskmiselt ligikaudu 5 200 välisturisti päevas, kogu Tallinnat aga üle 12 000 turisti päevas.

Kuude löikes varieerub välislastatavus üsna palju, turistide arvu erinevus võib olla kuni kahekordne (jaanuar *versus* mai). Välislastatavuse arv on suurim suvekuudel (mai kuni august). Välisküllastajate arv kasvab veidi ka detsembris eelkõige jõulude ja aastavahetuse tõttu. Keslinna keskosa piirkonnas käib turiste veidi rohkem kui uue peatänav piirkonnas. Uuel peatänaval on turistiderohkeimaks aastaajaks kevad, Keslinna keskosas viibib välisküllastajaid kõige enam aga suvel. Ilmselt on see põhjustatud vanalinna suuremast atraktiivsusest turismipiirkonnana, samas kui uue peatänav piirkonda saab käsitleda pigem äripiirkonnana.

Nädalapäevade löikes on välislastatavuse viibimine mõlemas piirkonnas suhteliselt sarnase muustriga – kõige külalisterohkemad päevad on reede ja laupäev, teistel tööpäevadel ja pühapäeviti on turistide vähem.

Päevasel ajal on mõlemas piirkonnas kokku keskmiselt 300 inimest tunnis. Öisel ajal iseloomustab mobiilpositsioneerimine turistide kohalolu halvasti. Mõlemas piirkonnas on selgelt märgata (joonis 1) sarnast turistide arvu tõusu kella 7 ja 9 vahel. Ilmselt mõjutavad seda sadamasse saabuvad laevad, kust saabuvad turistid suunduvad keslinna piirkonda. Erinevus kahe piirkonna turistide arvus tekib enne lõunal. Selgelt on märgata uue peatänav „täitumine“ ning edasine turistide arvu kasv vanalinnas kuni kella 13-ni. Uuel peatänaval püsib küllastajate arv ligikaudu samal tasemel kuni kella 18-ni, Keslinna keskosas aga kuni kella 22-ni.



Joonis 1. Keskmise välislastatavuse arv uue peatänav ja Keslinna keskosa piirkonnas tundide löikes.

Välisküllastajate rahvuslik koosseis on mõlemas piirkonnas suhteliselt sarnane, põhilise osa turistidest moodustavad soomlased, kellele järgnevad norralased, venelased ja lätlased.

Ligi kolmandik turiste, kes külastavad uue peatäna piirkonda ja Kesklinna keskosa, ei käi mujal Tallinnas ega mujal Eestis.

3.2. Turistide küsitluse analüüs

Tallinna külastavate turistide peamisteks eesmärgiks on vaatamisväärsustega tutvumine (52%), meelelahutusasutuste külastamine (29%) ning ostlemine (10%). Võrreldes saabuvate ja lahkuvate turistide vastuseid (küsitletud ei ole samu inimesi) selgus, et ligikaudu 20% saabuvatest turistidest, kelle algne eesmärk oli külastada vaatamisväärsusi, veedab hiljem aega pigem meelelahutusasutustes ning osteldes. Võrreldes kruisilaevaturiste ja reisilaevaturiste selgus, et enamus kruisilaevaturistidest (84%) külastab Tallinna vaatamisväärsuste pärast, reisilaevaturistidest teeb seda peaaegu poole vähem (44%). Meelelahutusasutustes käib 33% reisilaevaturistidest ning kruisilaevaturistidest kõigest 15%. Ostlemine on samuti oluliselt tähtsam reisilaevaturistide eesmärk (12%) kui kruisilaevaturistidel (3%). Esmaturistid tulevad eelkõige vaatamisväärsustega tutvuma (76%) ning meelt lahutama (18%). Korduvturistid külastavad rohkem meelelahutusasutusi (37%). Ostlema tuleb 15% korduvturistidest ja vaid 3% esmatouristidest.

Kõige enam liigub sadama kaudu Tallinna Soome ning Saksa turiste. Enamusel küsitletud turistidest oli põhieesmärgiks vaatamisväärsuste külastamine, erandiks olid vaid soomlased, kelle jaoks on olulisem meelelahutusasutuste külastamine.

Vaatamisväärsuste külastamise osatähtsus on kõige suurem 30–39 aastastel (58%) ning 60 aastastel ja vanematel (62%), meelelahutusasutuste külastamise osatähtsus aga teistel vanuserühmadel. Ostlemine on teiste vanusegruppidega võrreldes olulisem 18–29 aastastel (13%) ning äri ajamine 40–49 aastastel (5%).

Turistide kolme järjestikuse sihtkohana, kuhu kõige enne minnakse, tuleb esmalt välja Kesklinna keskosa, kuhu läheb 41% turistidest, 31% ei tea päris täpselt, kuhu nad lähevad või kus käisid ning 12% külastab uue peatäna piirkonda.

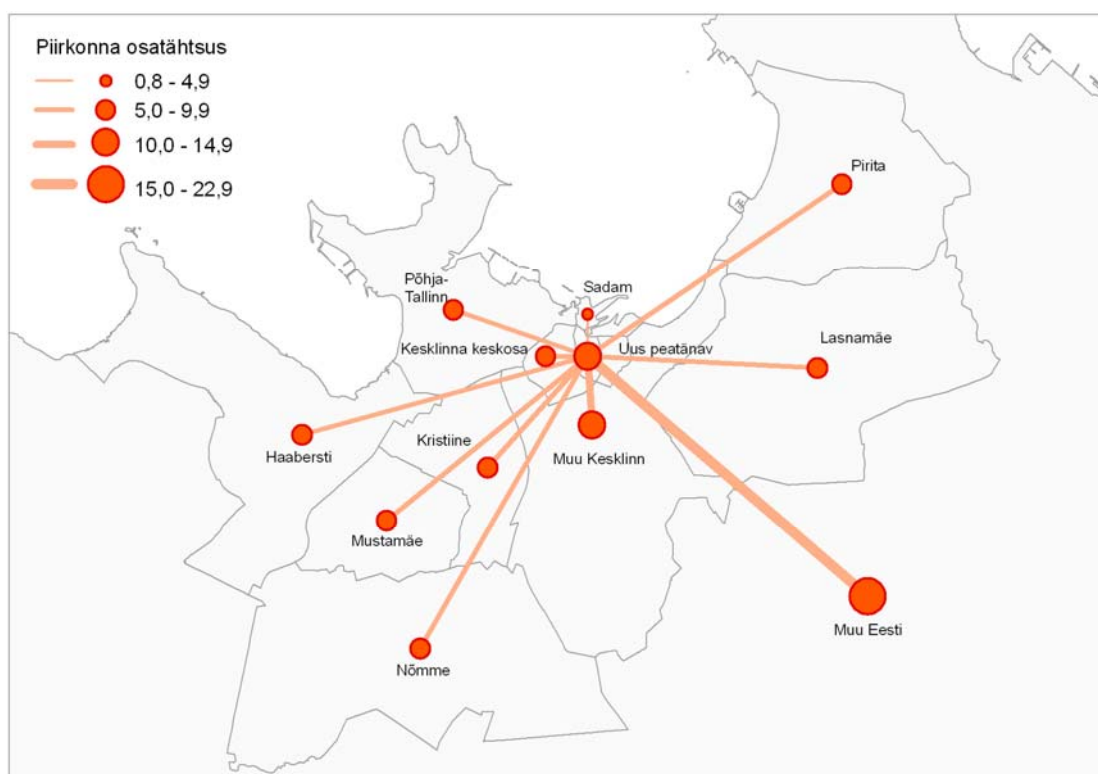
Turistid tunnevad Tallinnas puudust peamiselt infost Kesklinna jõudmiseks ning inglise ja soome keelsetest viitadest, samuti tuntakse vajadust turismiinfopunktide, jalakäijate teede, avalike WC-de, väikeste pudupoodide ning pagariäride järgi.

3.3. Eestlaste mobiilpositsioneerimise analüüs

Uue peatäna piirkonnas elab mobiilpositsioneerimise andmetel veidi alla 9000 inimese ja Kesklinna keskosas üle 21 500 inimese. Elukoha ankurpunktide tihedus on aga suurem uue peatäna piirkonnas kui kesklinna keskosas. Tööaja ankurpunktide hulk on selgelt suurim Kesklinna linnaosas (129 204), kus

paikneb ligikaudu 30% Tallinna tööaja ankurpunktidest, tihedus aga suurim jällegi uue peatänava piirkonnas.

Inimesed, kes elavad Kesklinna piirkonnas, viibivad ligikaudu 70% ulatuses seal ka tööajal. Nii uue peatänava piirkonna kui Kesklinna keskosa puhul on seal elavate inimeste osatähtsus suurim nende elukohaga samas piirkonnas, mujal Eestis töötab ligikaudu 10% Kesklinna piirkonnas elavatest inimestest. Kesklinna keskosa piirkonnas töötavate inimeste puhul on suhteliselt suure osatähtsusega inimesed, kes elavad väljaspool Tallinna linna, neid on veidi üle 20% (joonis 2). Linnaosade lõikes elab ligikaudu 40% Kesklinna vaadeldud piirkondades töötavatest inimestest Kesklinna linnaosas, seega suhteliselt lähedal töökohale.



Joonis 2. Uue peatänava piirkonnas tööaja ankurpunkti omavate inimeste elukoha ankurpunktide paiknemine.

Uue peatänava piirkonnas vaba aega veetvatest inimestest elab kõige enam inimesi väljaspool Tallinna (29,1%), millele järgnevad inimesed Lasnamäelt (11,9%). Kuigi uue peatänava piirkonnas vaba aega veetvate inimeste elukohad paiknevad suures osas väljaspool Tallinna, on need inimesed siiski töökohtadega tihedalt Tallinnaga seotud, üle 50% uue peatänava piirkonnas vaba aega veetvatest inimestest töötab Kesklinna linnaosas.

Nii uue peatänava kui Kesklinna keskosa piirkonda juhuslikult külastavate inimeste hulgas on ülekaalus inimesed, kes elavad väljaspool Tallinna.

Uue peatänava ja Kesklinna piirkonnas viibitakse veidi rohkem kevadel ja sügisel, vähem suvel ja talvel. Maksimaalse inimeste arvuga kuuks on uue peatänava piirkonnas oktoober ja Kesklinna keskosas aprill, minimaalseks aga vastavalt jaanuar ja juuli.

Nädalapäevade löikes on nii uue peatänava kui Kesklinna keskosa piirkonnas rohkem inimesi tööpäevadel, nende hulk tõuseb esmaspäevast reedeni. Minimaalse inimeste arvuga päev on pühapäev.

Uue peatänava ja Kesklinna keskosa päevane rütm nädalapäevade löikes on suhteliselt sarnane, mõlema piirkonna puhul on näha mõningast inimeste hulga suurenemist lõuna ajal (13–14), rohkem aga õhtuse tipptunni ajal (16–18). Laupäeval on mõlemas piirkonnas rohkem inimesi lõuna ajal (13–15), millest edasi inimeste hulk järsult väheneb.

Kuude löikes on erinevatest uue peatänava piirkonna ja Kesklinna keskosa kasutajatest kõige ühtlasema rütmiga inimesed, kes nendes piirkondades elavad. Inimesi, kes nendes piirkondades töötavad, on rohkem kevadel ja sügisel. Vaba aega veetvaid inimesi, neid, kes seal ei ela ega tööta ning sinna juhuslikult sattuvaid inimesi on kõige rohkem samuti kevadel ja sügisel, minimaalsed kuud on jaanuar ning juuli ja august.

Kõigi vaadeldud Kesklinna kasutajate üldine trend Kesklinna kasutamise puhul on sama: tööpäevadel ollakse Kesklinnas rohkem kui nädalavahetusel. Kõige väiksem erinevus on tööpäevade ja nädalavahetuse vahel inimestel, kes nendes piirkondades elavad. Käsitletud piirkondades töötavate inimeste arv langeb nädalavahetusel väga madalale.

Kesklinna kasutajate päevane rütm nädalapäevade löikes on erinevatel kasutajagruppidel erinev. Piirkonnas elavad inimesed viibivad seal nii tööpäevadel kui ka nädalavahetustel suhteliselt ühtlaselt. Uue peatänava piirkonnas on seal töötavate inimeste hulk suurem tööpäevadel tööajal, mõningane vähenemine on lõunaajal (13–15). Kesklinna keskosa puhul seal töötavate inimeste hulgas sellist lõuna perioodi inimeste hulga langust märgata ei ole, sel ajal inimeste hulk pigem suureneb. Sellest võib järeldada, et lõunatamas uue peatänava piirkonnas ei käida ning seal töötavad inimesed käivad hoopis Kesklinna keskosas. Nii uue peatänava piirkonnas kui Kesklinna keskosas vaba aega veetvate ja juhuslike inimeste hulk suureneb seal õhtusel perioodil (17–18). Esmaspäevast neljapäevani on vaba aega veetvate ja juhuslike inimeste hulk maksimaalne suhteliselt lühikesel ajavahemikul, reedel kestab see tipp aga kauem.

4. KLEMM - väljavõte Tallinna kesklinna ehitusmääruse Lisast 1 (tsoneeringu seletuskiri) ja Lisast 2 (ruumilised arengustsenaariumid)

4.1. Lisa 1 - tsoneeringu seletuskiri

4.1.1. Keskusruumi tugevdamine

Tugeva linna tagab tugev keskus, tugeva keskuse tagab omakorda erinevate tegevuste ehk funktsioonide rohkus. Neid tegevusi peab olema võimalik teostada võimalikult pika aja jooksul, nii aastaaegade kui ka ööpäeva lõikes. Seega, ideaalsel juhul peaks olema igas ehituspiirkonnas nii parke, elamuid, teenindusasutusi, töökohti 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 keskusalala oleks seotud kõigi tähtsamate liikumisvõrgustikega, eriti jalgsiliikumise osas. Jalakäiguala kasutusintensiivsus ja ööpäevane kasutusaja pikkus näitavad linnakeskuse tegelikku kvaliteeti.

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

4.1.2. 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 kokkuvõtteks ja inim- ning ruumiliste ressursside paremaks ära kasutamiseks. Kui paljude inimeste töökohad asuvad elamiskohtadest väga kaugel, ei ole väljaspool tööaega 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 elamispiind 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).

4.1.3. 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 kesklinna puhul puhkeala (suur pargiala) või teenindus-bürooala. Need alad on sageli õhtuti ja öösiti tühjad ning seetõttu ka sotsiaalsete pingete allikaks.

4.1.4. 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. ...

... Jalakäiguala kõige olulisemaks takistuseks on kesklinna läbivad intensiivse liiklusega tänavad ja halbade tingimustega katketused (näiteks ebameeldivad tänavalõigud). Katkestustest olulisem on Viru tänav - 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.

4.1.5. 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 reaalselt ehitusliku tegevusega muudetav ruum.

Väärtuste säilimise ja tugevdamise teema on valdav enamikes ruumilise arengu stsenaariumites.

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

4.1.6. Ehitusmääruse põhialused ja lahenduste allikad

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

4.1.7. Kesklinna tzoneering

Tzoneering on koostatud KLEMM projekti raames kogutud staatilise ja dünaamilise andmestiku analüüsi põhjal TÜ geograafia instituudi, OÜ Urban Mark ja Hendrikson ja Ko poolt.

Järgnevalt on esitatud käesoleva tööga vaadeldaval alal piirkondade kaupa, millised võiksid olla muutused elu, äri, teeninduse ja ühiskondlike pindade jaotuses. E/Ä/T/Ü suhe näitab palju võiksid olla vastavalt elu-, äri-, teeninduse või ühiskondlikku pinda. Kesklinna piirkonna tsoonideks jaotamine on ära toodud joonisel 3.

Tingmärgid

↑ - peaks kasvama

↓ - peaks kahanema

→ - peaks jääma samaks



Joonis nr 3 – kesklinna tsoonid

4.1.7.1. 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 ↑

4.1.7.2. 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 ↓

4.1.7.3. 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 põhjaväilaga. 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 ↑

4.1.7.4. 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 ↑

4.2. Ruumiline arengustsenaarium

Tallinna kesklinna ehitusmääruse lisa 2 on välja toodud 10 stsenaariumit kesklinna ruumilistest visioonidest ja arengustsenaariumitest. Käesolevaks tööks Maakri tänava ärikvartali ja Linnahalli vahelise ala jalakäiguala käsitlemiseks on oluline välja tuua kaks stsenaariumit, mis otseselt puudutavad vaadeldavat ala.

Väljavõte KLEMM –st ...

... Stsenaarium nr 4 - Kultuuritelg

Stsenaarium kirjeldab kesklinna võimalikku ruumilist arengut, lähtudes kultuuritööstuse rolli suurenemisest (joonis nr 4).

Stsenaariumil on 3 väljundit:

a) Horisontaalne kontaktpind- jalakäijate ülekäigud, puiestee, tänavavarustus (valgustus, haljastus, tänavamööbel), sündmuste ruum (sambakarnevalid, reivi ja gei paraadid, tänavateatrite festival), *meeting points* (näiteks City plaza nurk, Viru keskuse nurk jne). Kultuuritelg ei konkureeri bastionaalvööndi aktiveerimise stsenaariumiga, sest siin on tegu piiratud tänavaruumiga, mis toetab kas sirgjoonelise liikumisega seotud või väikesemõõtmelisi tänavauritusi. See eeldab põhiliselt kõnniteede laiendamist ning puiesteede täiendamist ja rajamist- “Et pohmas boheem saaks mõelda Tsehhovile, ilma et ta auto alla jääks.”

b) Vertikaalne kontaktpind- 1-se korruse 3m kõrgune 90% avatud avalik hoone front. Kiire teeninduse piirkond. Avalikud programmid tänava tasapinnas võimalusega laiendada tänavale. See puudutab põhiliselt rajatavatele hoonetele ja ümberehitustele esitatavaid tingimusi, kus tänava tasand tuleb jätta avatuks. Hea näide City plaza, halb näide Tallink hotell.

c) Kui ühiskonnas tekib soov mastaapse kultuuriehitise rajamiseks, siis kultuuritelje stsenaarium kanaliseerib need üheks tugevaks linna organiseerivaks ideeks. Ehk siis tulevikku silmas pidades saab kultuurifunktsioonidele asukohti planeerides liita need ühtseks tugevaks tervikuks läbi mõttelise telje. Rannaala rekreatsioonipiirkond liitub kultuuri teljega ning sealsed praegused ja tulevad kasutused ainult toetavad kultuuritelje mõtet.

See stsenaarium mõtestab kesklinna lähtudes kultuuritööstuse üldisest tähtsustumisest.



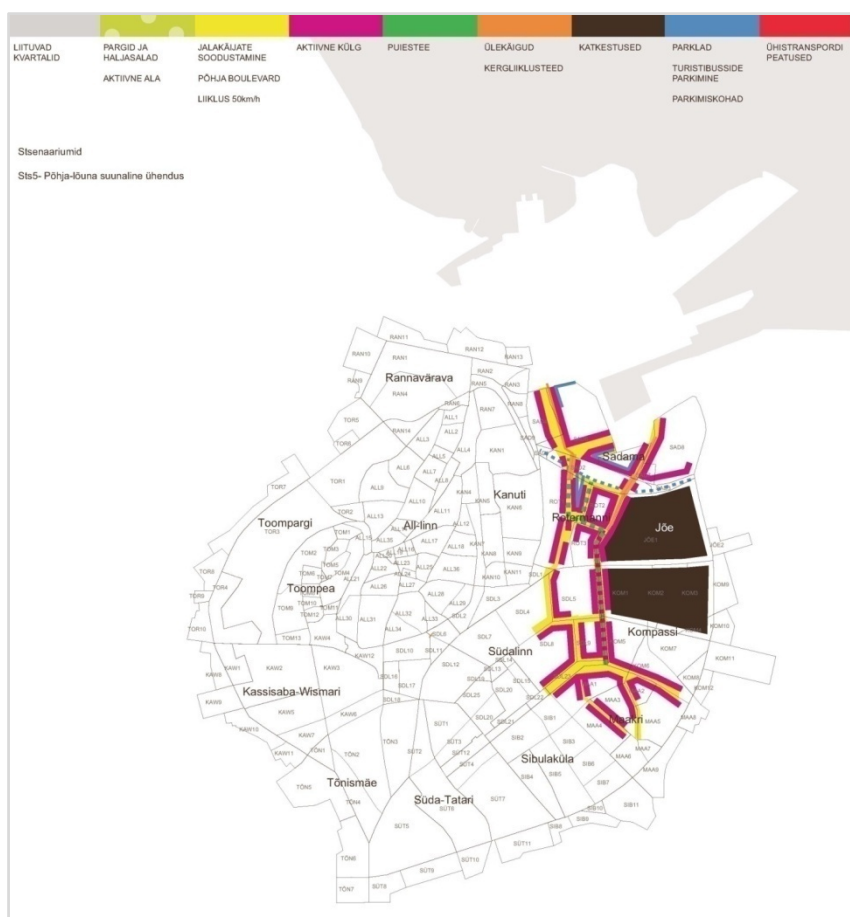
Joonis nr 4 – kultuuritelg (väljavõte Klemmist)

... Stsenaarium nr 5 - Põhja-lõuna suunaline ühendus ehk sadama ühendus kesklinnaga

Stsenaarium kirjeldab võimalikku tulevikuarengut, kus sadamast saabuavad kaubaturistid suunatakse valutult suurtesse kaubakeskustesse, millest võidab Vanalinna keskkonna kvaliteet (joonis nr 5).

Mass-kaubaturistidele tuleks anda võimalus liikuda sadamast uude city-sse. See läbiks ka Rottermanni kvartalit. Ostukäruga Vanalinna munakividele ei tulda ning see tõstab kaudselt ka Vanalinna kuvandit kvaliteetsemast keskkonnast. Samas ei tohiks seda liikumissuunda hajutada enam rohkem Kadrioru poole.

- a) Horisontaalne kontaktpind - väga jalakäijasõbralik tänava tasapind: vähemalt 6m laiune kõnnitee, jalakäijate ülekäigud, puiestee, tänavavarustus (valgustus, haljastus, tänavamööbel), 5 min tasuta peatumine, *meeting points* (näiteks City plaza nurk, Viru keskuse nurk jne). Põhitänav või arter selles stsenaariumis on Laikmaa tn (SAS Radisson- CocaCola Plaza lõigus), mida markeerib puiestee, jalakäijate kasutusse veel üks autorida.
- b) Vertikaalne kontaktpind - 1-se korruse 3m kõrgune 90% avatud avalik hoone front. Kiire teeninduse piirkond.
- c) Jõe ja Kompassi piirkonnad pole üheselt läbitavad. Seal domineerib kohaliku tähtsusega tänavavõrk, et kesklinn ei hajuks ida suunas ära.



Joonis nr 5 – põhja-lõuna suunaline ühendus ehk sadama ühendus kesklinnaga (väljavõte Klemmist)

5. Projekti lähteseisukohad

Järgnevalt on välja toodud põhimõtted, millest lähtuti lahendusettepanekute väljatöötamisel:

- kesklinnas liikumine peab olema lihtne ja selge, seda nii jala, kergvahendite, ühistranspordi kui ka autoga
- jalakäiguala kasutusintensiivsus ja ööpäevane kasutusaja pikkus näitavad linnakeskuse tegelikku kvaliteeti
- jalakäiguala kõige olulisemaks takistuseks on kesklinna läbivad intensiivse liiklusega tänavad ja halbade tingimustega katketused (näiteks ebameeldivad tänavalõigud)
- tugeva linnakeskuse tagab erinevate tegevuste ehk funktsioonide rohkus
- oluline on, et linnaruum oleks kasutatav kogu ööpäeva jooksul ja aastaringselt
- kesklinna liiklust on vaja suurte magistraalide osas rahustada ja inimlikustada
- koos liiklusvõrgustikega vajab tähelepanu ka parkimise loogiline paiknemine ja kättesaadavus, mis takistab normaalset äritegevust ja mitmekesist ruumikasutust

5.1 Jalakäijate ala ja jalgtee

Mõisted:

Jalakäija – isik, kes liikleb teel jalgsi või ratastoolil. Jalakäija all mõistetakse ka isikut, kes kasutab liiklemiseks rula, rulluiske, tõukeratast või muid sarnaseid abivahendeid

Kõnnitee – jalakäijatele eraldatud tee või tänava osa

Jalakäijate ala – ainult või peamiselt jalakäijatele kavandatud ala, kus teatud ajal on lubatud hooldusliiklus

Jalgkäijate ala projekteerimisel/ehitamisel lähtuda järgnevatest põhimõtetest:

- Vaadeldaval teel on jalakäijal alati liikumisel eesõigus
- Tagatud peab olema sujuv liikumisvõimalus ühest punktist teise, st. eelistada pikemaid sirgeid lõike, mitte ette näha liikumissuuna muutusi suure nurga all, mis takistaks sujuvat liikumist
- Pinnakatteks kasutada materjale, mis on kasutajasõbralikud jalakäijatele
- Jalakäijate ala minimaalne laius kogu vaadeldava piirkonna ulatuses peab olema minimaalselt 5,0 m. Antud laiust on võimalik jagada osadeks (nt. keset jalakäijate ala on haljasriba), sellisel juhul

peab üks jaotatud osadest olema minimaalselt 3,0 m laiune. Peatänaava minimaalne laius peab olema 10m. Kõnniteena mõistetakse antud projektis kuni 3,0m laiuseid jalakäijate alasid. Eelistada jalakäijate alasid kõnniteedele

- Lubatav jalgakäijate ala ja kõnniteede pikikalle 6%, ristikalle 1,5%, erandina võib olla ka kuni 2%
- Mitte ette näha treppe. Kasutada väikese kaldelisi panduseid. Juhul kui see on võimatu või ehituslikult, arhitektuurselt, planeeringuliselt hästi põhjendatud võib erandina kasutada ka treppe
- Jalakäijate ala projekteerimisel/ehitamisel peab tagama liikumispuuetega inimeste vaba, sujuva liikumisvõimaluse. Planeerides pandusi ei tohi nende kalle olla suurem kui 6%. Kui normikohase kaldega pandust ei ole võimalik tagada ning puudega inimese liikumine on seeläbi takistatud, on kohustus ehitada lift
- Kasutajasõbralikkus – vaadeldaval alal peab olema kindlustatud erinevate liiklejate vaba liikumine. Hea planeerimise korral ei tohiks erineva liikumiskiiruse, -vahendiga inimesed omavahel lõikuda, et tagada sujuv liikumise kulgemine

5.2 Jalgratta liiklus

Mõisted:

Jalgrattarada – sõidutee koosseisus jalgratta ja mopeediga liiklemiseks ettenähtud teeosa, mis on tähistatud vastavate liiklusmärkide ja teekattemärgistusega

Jalgrattatee – ainult jalgrattaliikluse jaoks kavandatud omaette asetsev tee

Kergliiklus – jalgsi, jalgrattal, rulluiskudel ja mopeedil liiklemise üldnimetus

Kergliiklustee – jalakäija ja jalgratturi liiklemiseks ette nähtud eraldi tee või tänaavaosa

Jalgratta liikluse projekteerimisel lähtuda järgnevatest põhimõtetest:

- Jalgrattaga liiklemine lähtub põhimõttest, et siia ei tulda jalgrattaga ainult sõitma vaid jalgratast kasutatakse igapäevase liiklusvahendina liiklemiseks kesklinnas.
- Ühesuunalise jalgrattatee minimaalne lubatud laius on 1,2 m. Kahesuunalise jalgrattatee minimaalne laius 2,0 m. Soovitav on kasutada vaadeldava ala piires kahesuunalisi jalgrattateid.

- Vaadeldav ala peab kogu ulatuses olema jalgrattal läbitav, seejuures mitte kasutama selleks kõnniteid, kalakäijate ala ja sõiduteid. Eesmärk on tagada kogu ala ulatuses kahe-suunaline jalgrattateede võrgustik, mis ühtiks linna üldiste kergliiklusteede suundadega. Juhul kui omaette jalgrattate rajamine pole võimalik, näha ette nõuetekohane jalgrattarada.
- Vaadeldaval ala peab olema jalgratta parkimise võimalus järgmise arvestusega: minimaalselt 20 parkimiskohta iga 150 meetri tagant.
- Kvartalisestele hoonetevahelistele aladele ei ole ette nähtud omaette jalgrattateid. Kergliiklus antud aladel on lubatud vaid hoonete juurde pääsuks, mitte kvartali läbimiseks. Kergliiklusteedele eelistada jalgratta teid ja jalakäijate alasid ning kõnniteid.

5.3 Transpordiliiklus

Mõisted:

Hooldusliiklus – puuetega inimeste, haigete, väikelaste, prügi ja puhastus-, korrashoiu- ning alarmsõidukite liiklus

Ülekäigurada – sõidutee osa, mis on ette nähtud jalakäijatele tee ületamiseks

Projekteerimise põhimõtted:

- Hooldusliiklus võimaldatakse tervel vaadeldaval alal. Prügi, puhastus- ja korrashoiusõidukite ning kauba transport on lubatud vaid öhtul kella 21.00-st kuni hommikul kella 8.00-ni. Liikluse aeglustamiseks kasutada jalakäijate aladel sellist tänavasillutist, mis ei lubaks sõita kiiremini kui 5km/h.
- Liikluse aeglustamiseks vaadeldava ala põhitänavatel kasutada munakivi sillutist
- Suurtel ristmikel tähistada ala, kuhu seisma jäämine on keelatud – välistab ristmikele väljasõitmise ja sellest tulenevate ummikute tekke.
- Tõstetud ristmikud – aeglustavad ja muudavad autoliikluse sujuvamaks ja jalakäijat arvestavaks
- Näha ette Admiraliteedi basseini äärse kvartali liitmine Tallinna ühistranspordi võrgustikku. Näha ette ühistranspordi peatused Mere pst uue Linnavalitsuse hoone esise linnaväljaku juurde, Ahtri tänavale ja Poordi tänavale
- Ehitada välja ettenähtud uued lisaparkimiskohad peatänavate äärde.

5.4. Hooned ja funktsioonid

Vaadeldaval alal olevate hoonete renoveerimisel ja uute hoonete ehitamisel arvestada järgnevate põhimõtetega:

- Kogu ala ulatuses mitte planeerida hoonetele kõrgeid sokleid
- Hoone aktiivsele küljele mitte näha ette hoonetest välja tulekuid selliselt, et takistatud oleks tänaval sujuv liikumine, ette nähtud 5,0m laiusel jalakäijate alal. Vajadusel näha sissekäigud peafassaadist tagasiastuvatena
- Vaadeldava ala ulatuses projekteerida/renoveerida hooned ja avalik ruum selliselt, et oleks võimalik jalakäijate ala läbida ilma vihma alla jäämata – st näha ette konsoolseid hooneosaid, mis tagaksid varju või projekteerida varjualused (linna disainmööbel)
- Kogu ala ulatuses peavad hoonete peafassaadid olema avatud – st teede/tänavate äärsed fassaadid ja planeeritud jalakäijate ala äärsed fassaadid peavad olema hoone aktiivsed küljed
- Hoonete aktiivsele küljele näha ette funktsioonid, mis töötaksid avalikkusele
- Mitmekülgne funktsioonide kasutus tagab vaadeldava ala suurema/parema kasutuse
- Funktsioonide kasutuse pikaajalisus (ööpäevane, aastaringne kestvus) tagab vaadeldava ala suurema/parema kasutuse

5.5 Atraktiivsuse tõstmise vahendid

- Traadita levi – Wifi

Projekti eesmärk on tagada terve jalakäijate ala/Peatänava ulatuses Wifi (traadita interneti) ala, kus avalikus linnaruumis olles võib vabalt valitud kohas pääseda tasuta interneti

- Skype

Sarnaselt wifile tagatakse jalakäijate Peatänava äärde tekkivatele väljakutele tasuta skype'i suhtluskeskused/portaalid. Skype portaalid nähakse ette järgmise arvestusega – igale väljakule minimaalselt üks portaal mitme ühendusega, suurtele väljakutele kaks portaali mitme ühendusega.

- Jalgratta parklad

Projektiga tagatakse kogu jalakäijate Peatänava ulatuses jalgrattaparklad iga 150 m tagant, millega luuakse ala aktiivse kasutamise võimalused jalgrattaga liikujatele, võimaldades jätta jalgratas turvaliselt parklasse järelevalve alla.

- Haljastus (muru, lilled, puud, põõsad)

Ala peab olema tihedalt haljastatud. Eelistada linnaruumi sobivaid puid, põõsaid ja lilletaimi. Kõrghaljastuse puhul võimalusel mitte kasutada konteiner-taimi. Väikevormide puhul on

konteinertaimed lubatud ja soovitatud. Kõrghaljastuse projekteerimisel lähtuda normidest, et tagada puule vajalik kasvuruum, niisutus- ja valgustustase. Olemasolevat kõrghaljastust täiendatakse selliselt, et oleks tagatud teemaplaneeringuga „Tallinna haljasalad“ nõutud haljaskoridorid. Lisaks teemaplaneeringuga nõutud haljaskoridoridele nähakse ette lisahaljastus ka teistele tänavatele.

- Vari

Projekti eesmärk on tagada suuremas osas jalakäijate peatänava ulatuses varjualune vihma eest, kas hoone mahus või eraldi varjualusega.

- Loomulik valgus, üldine tänavavalgus, disainvalgus, hoone fassaadi valgustus

Insolatsiooni kaardistamise läbi selgitati projekti käigus välja nõ *soojad kohad*, kuhu loomulik päikesevalgus tekitab soodsad kohad avaliku ruumi kasutamiseks. Nendele soojadele kohtadele jääb suurem osa projektiga ette nähtud linnaväljakutest. Üldine tänavavalgustus peab olema tagatud vastavalt normidele tervel vaadeldaval alal, kuid suurem rõhk peab olema suunatud just jalakäijate Peatänava alale. Tänavate nõuetekohane valgustus hoiab ära võimaliku kuritegeliku tegevuse, luues paremad tingimused tänava pikaajalisemaks kasutuseks (ööpäevane kasutus) ja turvalise avaliku ruumi kasutamiseks. Lisaks on soovitatav ette näha disainvalgustust hoonetele ja väljakutele.

- Väljakud

Vastavalt projektis ettenähtule on tervele territooriumile paigutatud väljakud nõ soojadesse kohtadesse. Linnaväljakuid näha ette arvestusega minimaalselt üks väljak kvartali kohta. Väljakutele planeerida erinevaid avalikke ajutisi üritusi nagu turge, välikontserte, etendusi, välikino jms.

- Välirestoranid, -terrassid, -kohvikud

Tegemist on pigem hooajaliste avaliku ruumi atraktiivsust tõstvate vahenditega, mida võib rajada vaid juhul kui on tagatud käesoleva projekti reeglite järgne jalakäijate ala ja jalgrattateede laiused. Samuti eeldame välitoitlustuse olemasolu ka varakevadel ja hilissügisel vt. soojad toolid, gaasilambid jne.

- Mööbel, lasteinventar

Projektiga nähakse ette terve jalakäijate peatänava varustada tänavamööbli. Tänavamööbliks loetakse käesoleva projektiga pingid, prügikastid ja muud väikevormid. Pinkide tiheduse põhimõte on selline, et iga 40m tagant oleks võimalik istuda. Istumisvõimalused peaksid olema mitmekesised (pingid, pinnavormid, vms). Istumisvõimaluse tiheduse reegel peab olema täidetud kogu ala ulatuses. Istumisvõimaluste juurde kuuluvad lahutamatu osana prügikastid. Lisaks istumisvõimalustele nähakse terve vaadeldava ala piiresse ette kolm piirkonda/ala, mis on

varustatud laste mänguinventariga. Prügikastid vaadeldaval jalakäigualal peavad olema sellise tihedusega, et oleks tagatud silmside põhimõte (st. olles ühe prügikasti juures on võimalik näha järgmist prügikasti). Väikevormide toomine linnaruumi on soovitatav. Väikevormideks lugeda porskkaeve, skulptuure, varjualuseid, installatsioone jms.

Mööblidetaili ettepanek – istumistool, mis talvel, külmal ajal, läheb peale istudes soojaks. Kui tõesed püsti siis lülitub soojendus automaatselt ise välja.

- Tuli ja põrguväljakud

Lõunamaades kasutatakse palju linna avaliku ruumi kujunduselemendina vett. Sooja kliima puhul on see igati loogiline ja kasutajasõbralik. Eestis aga, on ilusat ilma parimal juhul vaid kolm kuud aastas ning ülejäänud üheksa kuud on ilm põnevam. Eestis on avaliku ruumi vähene kasutus suuresti seotud halva ilmaga, mistõttu on iga avaliku ruumi kujundaja väljakutse muuta olevates tingimustes avalik välisruum kasutajasõbralikumaks.

Ettepanek – kasutada elavat tuld linna avaliku ruumi kujunduselemendina. Võimalus talvel, külma ilmaga, elava tule ääres soojendada ennast, on kindlasti hea võimalus avaliku ruumi kasutuse suurendamiseks. Lisaks on tuli väge võimas kujunduselement ka omaette seisva elemendina. Elava tule kasutusvõimalused on ära näidatud käesoleva projekti teemakaartidel. Lisaks kujuneks elavast tulest ikoon, mis on tõmbenumbriks turistide ja ka kohalike inimeste vaadeldavale alale meelitamiseks - TULEMAA.

- Wc-d

Terve jalakäijate Peatänava äärne ala peab olema varustatus välis wc-dega. Wc-d töötavad põhimõttel, et päevasel ajal kasutatakse Peatänava äärsetes hoonetes olevaid wc-id, öisel ajal aga tänavale ette nähtud wc-id.

- Teeviidad, tänavasildid, infotahvlid

Kogu vaadeldava ala ulatuses peavad hooned omama tänava nime ja maja numbrit. Iga põhitänava alguses ja/või lõpus ning ristmikel peavad olema viitesuunad peamistele vaatamisväärsustele lähipiirkonnas ja kaugemal. Lisaks tänava nimedele ja objektide teeviitadele peab minimaalselt jalakäigutelje alguses ja lõpus ning suurmatel ristmikel olema infotahvlid lähiümbruse plaaniga.

- Tänavakatte materjal

Tänavakatte materjali valikul lähtuda kasutajasõbralikkuse põhimõttest. Kattematerjal valida vastavalt kasutaja tüübile. Uue Peatänava osas peab olema teekate visuaalselt ühendav element.

- Piirded

Üldiselt piirdeid vaadeldavale alale mitte projekteerida va. ohutuse tagamiseks ristmikel. Piirete planeerimisel arvestada linnaväljakute jt kogunemiskohtadega, kus väikelapsed oleksid turvaliselt eraldatud transpordiliiklusest.

6. Projektalad

Töö käigus tegeletakse järgnevate alade/sõlmpunktidega, kus tuuakse eraldi välja projektala eesmärk ja vahendid nende eesmärkide saavutamiseks:

P1 – Uue Linnavalitsuse esine väljak ja ristmik

Eesmärk:

- kasutajasõbraliku jalakäijate ala väljaehitamine planeeringus välja pakutud vahenditega
- integreerida uus Linnavalitsuse hoone linnaruumi selliselt, et tekkiks Linnavalitsuse esine esindusväljak, mis liitub vanalinna ümbritseva rohevööndiga
- arvestades põhjaväila ja uue jalakäijate teljega Maakri tänavast Linnahallini, muuta olemasolevaid kõnniteid selliselt, et need rahuldaksid jalakäijate peamisi loogilisi liikumissuundi
- siduda planeeritav ala paremini vanalinnaga ja muu linnaruumiga arvestades ümbruskonda ette nähtud uue hoonestusega
- luua tingimused jalgrattaga liikumiseks
- luua parkimisvõimalused tänaval

Vahendid:

- lihtsustatakse Mere puiestee lahendust, tekitades üheselt mõistetavad liikumissuunad (lahendus vajab täiendavat analüüsi, et selgitada välja ettepaneku mõju linna liiklusvoole suuremas matus)
- jalakäijatele luuakse reguleeritud ülekäigurajad teede ületamiseks kõigile ristmiketele, toetades sellega peamisi jalakäijate liikumissuundi
- nähakse ette jalgrattateed, mis eraldatakse autoliiklusest ja jalakäijatest, võimaldades turvaliselt jalgrattaga liikuda tervel planeeritaval alal
- liiklusohutuse seisukohalt märgistatakse Mere puiesteel olev ristmiku ala tänavamärgistusega selliselt, et keelatud on ristmikule seisma jäämine. Sellega tagatakse sujuv transpordiliiklus ja vähendatakse ummikute tekkimise ohtu. Samas aitab ristmiku märgistamine muuta ka jalakäijate ristmiku ületamise turvalisemaks, sest autojuhtide tähelepanu on juba varakult suunatud võimalikule ohule

P2 – Ülekäigukoht Linnahalli juurde

Eesmärk:

- kasutajasõbraliku jalakäijate ala väljaehitamine

- tagada planeeringuga ette nähtud jalakäijate teljel jalakäijate liikumise sujuvus ja eelisõigus Linnahalli esisele väljakule

Vahendid:

- ette nähakse ülekäigurada jalakäijatele ja jalgratturitele uue jalakäijate peatelje sihis

P3 – Admiraliteede bassein väikelaevade sadamaks – nn Admiraliteedi väljak

Eesmärk:

- kasutajasõbraliku jalakäijate ala väljaehitamine planeeringus välja pakutud vahenditega
- muuta Admiraliteedi basseini äärne ala eksklusiivseks linnaruumi osaks, kus kesklinnas oleks võimalik oma käega vett puudutada ja basseini avalikeks üritusteks kasutada

Vahendid:

- viia kiirlaevad basseinist mujale
- ehitada ümber Admiraliteedi basseini äärsed kaid astmeliseks, sest praegused ca 2m kõrgused lagunevad kaid on ohtlikud nii täiskasvanutele kui ka lastele
- võimaldada basseini kasutada vaid jahtidel, luua tingimused, et basseinis oleks võimalik korraldada vee peal kontserte
- basseini põhjaküljele näha ette madal hoone, mille kogu katusepind töötab avaliku tribüünina

P4 – Sadama terminalide ühendamine üle Admiraliteedi basseini

Eesmärk:

- kasutajasõbraliku jalakäijate ala väljaehitamine planeeringus välja pakutud vahenditega
- ühendada üle Admiraliteedi basseini omavahel kõik Tallinna sadama erinevad terminalid, et muuta sadam üheks suureks „Tallinna väravaks“, mis toimiks ühe ühtse keskusena
- likvideerida ära olukord, kus valesse terminali läinud reisija peab liikuma ümber Admiraliteedi basseini, selleks et jõuda õigesse terminali ja õigeaegselt laevale

Vahendid:

- luuakse üks ühine hoonetekompleks, mis on ühendatud üle Admiraliteedi basseini. Ühendus võib olla tõstesillana (variant A), ujuva sillana (variant B) või eskalaatorina (variant C)

P5 – Laeva tänav

Eesmärk:

- kasutajasõbraliku jalakäijate ala väljaehitamine planeeringus välja pakutud vahenditega

- Laeva tänava pikendus kuni Ahtri tänavani, millelt pääseks Kuunari tn, Poordi tn ja Kai tn vahelisel alal olevasse maa-alusesse parklasse

Vahendid:

- Välja ehitada Laeva tänava pikendus kuni Ahtri tänavani, koos ülekäiguradade ja jalgratta teede, haljastuse ja tänava äärsete parkimiskohtadega
- Kuunari ja Laeva tänavate ristumiskohta tekkiv ristmik on ette nähtud tõstetud ristmikuna, mis rahustab liiklust ja tagab jalakäijatele ning jalgratturitele ohutu ristmiku ületuse

P6 – Poordi tänava maa-alal

Eesmärk:

- kasutajasõbraliku jalakäijate ala väljaehitamine planeeringus välja pakutud vahenditega

Vahendid:

- välja ehitada planeeringuga ette nähtud jalakäijate peatänav koos kõrghaljastuse, jalakäijate ala, jalgratta tee, ühesuunalise ühistranspordi tänav ja teised atraktiivsuse tõstmise vahendid, nagu pingid, prügikastid, tänavavalgustus, teeviidad, infostendid jms (vt seletuskiri ja teemakaardid)

P7 – Mere pst äärne kõnnitee Ahtri ja Põhja pst vahelisel alal

Eesmärk:

- kasutajasõbraliku jalakäijate ala väljaehitamine planeeringus välja pakutud vahenditega
- tagada Mere puiesteel ja sellega piirneval alal hea jalakäijate ühendus kesklinna ja vanalinna vahel, parkimisvõimalused ning jalgratta teede ühendus Mere puiestee ääres

Vahendid:

- Välja ehitada Mere puiestee äärde korralik jalakäijate ala, jalgratta tee, ülekäigurajad ja parkimise tänava ääres

P8 – Mere pst ja Ahtri tänava ristmik

Eesmärk:

- Lihtsustatud ja sujuva jalakäijate ühenduse tagamine kesklinna ja vanalinna vahel

Vahendid:

- Nähakse ette lisa ülekäigurajad, et lihtsustada jalakäijate ristmiku ületust

- Muudetakse olemasolevate ülekäiguradade asetust, vastavalt jalakäijate peamistele liikumissuundadele
- Ristmiku ala märgistatakse peatumist keelava märgistusega, mis aitab vältida autode ristmikule välja sõitmisest tingitud ummikute teket

P9 – Ahtri tänava ülekäik

- a) Maa-alune jalakäijate tunnel, üle Ahtri tänava (läbi Ahtri 2 kinnistu - arhitektuurimuseum)+ Ahtri 2 muuseumi väljak

Eesmärk:

- Liikluse eraldamine tunneli abil, vältimaks autoliikluse ristumist jalakäijate liikumisega

Vahendid:

- Jalakäijate tunneli väljaehitamine Ahtri tänava alt
- Tunneli kasutussõbralikuks muutmise maa-aluste müügipindadega
- Tunneli ehitusele osaliselt ette jääva Härjapea kollektori ümbertõstmise

- b) jalakäijate ülekäigurada üle Ahtri tänava

Eesmärk:

- Olemasolevate ülekäiguradade osaline muutmise, vastavalt projektis näidatud jalakäijate peatänavale

Vahendid:

- Ehitada ümber jalakäijate Ahtri tänava ülekäigurajad foorjuhtimisega ülekäiguradadeks

P10 – Ülekäigukoht Ahtri tänaval, üle Ahtri tn 6 kinnistu

Eesmärk:

- Turvalise ja jalakäijasõbraliku pääsu loomine Ahtri tänaval üle Ahtri tn 6 kinnistu

Vahendid:

- Ehitada välja ülekäigurajad mõlemale poole Ahtri tänavat
- Lammutada Ahtri tn 6 kinnistul olev kaarhall, et tagada planeeringuga ette nähtud jalakäijate liikumine
- Ettepanek muuta Ahtri tn 6 kinnistul olevat detailplaneeringut selliselt, et ette nähtud hoonealune läbikäik ühtiks käesolevas planeeringus ära toodud jalakäijate liikumise sihtidega

P11 – Ahtri tn 3 kinnistule jääv haljasala/väljak (teostab AB Salto)

Eesmärk:

- Multifunktsionaalne Linnaväljak – „meeting point“

Vahendid:

- Linnaväljaku projekteerimisel arvestada käesolevas töös välja pakutud atraktiivsuse tõstmise vahenditega, mida saab kasutada linnaväljaku kujundamiseks
- Väljaku lahendus siduda ümbritsevate kergliiklusteede suundadega

P12 – Ülekäigukoht Ahtri tänaval, Hobujaama tn ja Paadi tn sihilt

Eesmärk:

- Tagada jalakäijasõbralik liikumisvõimalus Hobujaama tänaval ja üle Ahtri tänava

Vahendid:

- Välja ehitada planeeringus ära näidatud muudatused Hobujaama tänaval jalakäijate ala ja sõidutee osas
- Likvideerida või tõsta mujale Ahtri tänaval olev bensiinijaam ning võimaldada jalakäijate liikumine otse üle kinnistu Paadi tänava sihis
- Välja ehitada uued ülekäigurajad üle Ahtri tänava

P13 – Ahtri tänava Rotermanni kvartali poolne jalgteede Mere pst-st Hobujaama tänavani

Eesmärk:

- Tagada sujuv liikumisvõimalus jalakäijatel mööda Ahtri tänavat, Rotermanni kvartali poolsel küljel

Vahendid:

- Uute hoonete projekteerimisel ja ehitamisel arvestada jalakäijate ala 5,0m laiuse nõudega, mis peab olema täidetud kogu Ahtri tänava ulatuses

P14 – Rotermanni kvartalit läbiv jalakäiguuala Ahtri tn ja Narva mnt vahelisel sihil

Eesmärk:

- Rotermanni kvartali atraktiivsuse tõstmine linnakodaniku ja turisti jaoks
- Kvartali sisese välisruumi kasutussõbralikumaks muutmine
-

Vahendid:

- Läbi Rotermanni kvartali on planeeritud jalakäijate peatänav Linnahalli ja Maakri kvartali vahelises osas, mis toob piirkonda palju jalgsi liikujaid
- Peatänav nähakse ette minimaalselt 10m laiusena
- Linnaruumi elementidena on vaadeldavale alale ette nähtud nõ. atraktiivsuse tõstmise vahendid (vt. seletuskiri ja teemakaardid), mis kõik suurendavad vaadeldava ala kasutamist
- Peatänava äärde näha ette avalikkusele suunatud funktsioone, mida oleks võimalik siduda ka välisruumiga
- Erinevate ürituste korraldamine vaadeldaval alal

P15 – Mere pst ühendus Rotermanni kvartaliga üle Roseni tn 9 kinnistu

Eesmärk:

- Jalakäijate ühenduse loomine Rotermanni kvartali ja vanalinna vahel üle Mere puiestee
- Ülekäiguraja vajaduse tingib asjaolu, et lähimad ülekäigurajad on liiga kaugel ning inimesed kasutavad Mere pst ületamiseks, selleks mitte ette nähtud kohti, tekitades liiklusohutlikke olukordi

Vahendid:

- Ehitada välja ülekäigurada

P16 – Hobujaama tn 5 ja Rotermanni tn 8 vaheline tänavaos

Eesmärk:

- Leida lahendus kitsale tänavaosale, kus liiklevad korraga jalakäijad ja autod

Vahendid:

- Nimetatud tänavaos
- sulgemine autoliikluseks. Transport on lubatud vaid teatavatel kellaaegadel ja teenindava transpordi jaoks
- Hobujaama tn 5 hoone keldris oleva parkla likvideerimine ja äripindade planeerimine parkla asemele

P17 – Jalakäiguale üle Mere pst 4 kinnistu, Inseneri tn sihilt kuni Narva mnt 5 kinnistuni

Eesmärk:

- Ülekäiguraja vajaduse tingib asjaolu, et lähimad olemasolevad ülekäigurajad on liiga kaugel ning inimesed kasutavad Mere pst ületamiseks, selleks mitte ette nähtud kohti, millega tekitavad liiklusohutlikke olukordi

Vahendid:

- Lahenduseks on ülekäiguraja väljaehitamine, mis võib olla fooride abil reguleerimata

P18 – Ülekäigukoht Postimaja ja Viru Keskuse Hobujaama tn poolsest nurgast

Eesmärk:

- Lihtsustada olemasolevat ristmikku
- Ristmiku lihtsustamisel arvestada sellega, et jalakäija oleks eelistatud seisus võrreldes autodega

Vahendid:

- Jalakäijate eraldussaarte likvideerimine, et võimaldada ristmiku ületamist ühe korraga. Selline lahendus muudab jalakäijate liikumise sujuvamaks, mis omakorda mõjutab autoliikluse sujuvust

P19 - Autosild üle Narva mnt Viru Keskuse parklast

Vastavalt Tallinna Linnaplaneerimise Ameti soovile eemaldatakse projektala projektist

P20 – Jalakäijate sild üle Narva mnt, Viru Keskuse ning Viru väljak 3 ja Narva mnt 1 kinnistute vahele

Vastavalt Tallinna Linnaplaneerimise Ameti soovile eemaldatakse projektala projektist

P21 – Rotermanni kvartali ühendus Viru Keskusega Viru väljak 3 ja Narva mnt 1 kinnistute vahelt

Eesmärk:

- Uue jalakäijate ühenduse planeerimine, üle Narva mnt, jalakäijate peatänava teljele, ühendades Rotermanni keskuse Viru keskusega

Vahendid:

- Fooridega reguleeritava ühekäiguraja väljaehitamine

P22 – Viru ringi jalakäijate ülekäigukoht

Eesmärk:

- Uue ülekäiguraja planeerimine, et rahuldada Mere pst-lt Viru keskusesse ja Tammsaare pargi vahelisse alasse liikleja vajadusi ja vastupidi

Vahendid:

- Fooride abil reguleeritava ülekäiguraja väljaehitamine

23 – Narva mnt äärne Viru Keskuse poolne jalgtee Ants Laikmaa ja Tammsaare pargi vahelises osas

Eesmärk:

- Esindusväljaku kujundamine ja jalg- ning jalgrattateede planeerimine
- Kõrguste erinevus Narva mnt ja hotelli esisel, võimaldab hotelli ette tekkiva väljaku kohale arhitektuurse hoonemahu projekteerimist. Nimetatud mahu planeerimine vajab täiendavat analüüsi võimaliku asukoha ja üldise võimalikkuse kohta.

Vahendid:

- Välja ehitada 5m laiune jalakäijate ala ning sõidutee äärde jalgratta tee
- Ehitada välja hotelli ja kaubanduskeskuse ette tekkiv väljak, mis oleks kogunemispunktiks enne ostukeskusesse sisenemist või väljumist ning Narva mnt ületamist
- Hotelli esise hoonemahu võimalikkuse kohta on vaja koostada täiendav uuring

P24 – Viru Keskuse ja Tammsaare pargi vaheline ala

Eesmärk:

- Luua tingimused, mis soodustaksid vaadeldava ala aktiivsemat kasutust

Vahendid:

- Luua uued linnaväljaku kohad pargi ja ostukeskuse vahele
- Tuua vaadeldavale alale avalikkusele suunatud teenuseid, üritusi vms
- Lubatav on kuni ühe korruselise mahu ehitamine vaadeldavale alale, mis töötaks 100% avalikkusele ning mille fassaadid oleksid 98% ulatuses klaasist ning suvisel ajal täies ulatuses avatavad – lubatud 1-korruselise klaasist paviljoni ehitus

P25 – Estonia pst ülekäigukoht Tammsaare pargi sihilt

Eesmärk:

- Olemasoleva ülekäiguraja korrastamine ja laiendamine, arvestades planeeritava jalakäijate peatänavaga

Vahendid:

- Ehitada välja täiendatud ülekäigurada, mis arvestaks jalakäijate peamiste liikumissuundadega.

P26 – Pääs Narva mnt-lt Gonsiori tänavale läbi Viru Keskuse hoone

Eesmärk:

- Tagada jalakäijatele mugav, ja mitmekülgne hoonest läbipääs, planeeringuga välja pakutud jalakäijate peatänavat suunaliselt, sest momendil on jalakäijate peatänavat mööda liikudes otseühendus läbi hoone takistatud. Otse läbipääsu võimaldamine on kasulik nii jalakäijale kui ka hoone omanikule

Vahendid:

- Hoonest läbipääsu tagamiseks tuleb enne teha suuremahulised ümberehitustööd ärikeskuse/kaubanduskeskuse I korrusel, kuhu näha ette ca 10m laiune pääs läbi hoone.

P27 – Ülekäigukoht Viru Keskusest Kaubamaja tänavale

Eesmärk:

- Olemasoleva ülekäiguraja muutmine vastavalt planeeringuga ette nähtud jalakäijate peatänavat laiusele ja suunale

Vahendid:

- Laiendada olemasolevat ülekäigurada 10m laiuseks
- Näha ette jalgrattateed ja ületusrajad

P28 – Eskalaatorid Viru Keskuse ja Kaubamaja II korrusele pääsuks otse tänavalt

Eesmärk:

- Eesmärk on lihtsustada inimeste juurdepääsu ostukeskuse II korrusele

Vahendid:

- Seoses sellega ehitada välja eskalaatorid, mis suunaksid inimese otse tänavalt ostukeskuse II korrusele

P29 – Autosild üle Gonsiori tänav Viru Keskuse parklast

Vastavalt Tallinna Linnaplaneerimise Ameti soovile eemaldatakse projektala projektist

P30 – Kaubamaja tänav

Eesmärk:

- Muuta Kaubamaja tänav jalakäijate tänavaks, kust võib läbi minna ühistranspordi liiklus

Vahendid:

- Muuta tänava olemasolevat ristlõiget ja plaanilahendust selliselt, et mahuks ära uue lahenduse järgne jalakäijate ala, jalgrattatee, parkimiskohad sõidautodele ning kaks sõidurida transpordiliikluseks
- Jalakäijate ala näha ette kaubamaja poolsele tänava küljele ning 10m laiusena

P31 – Rävalla pst ülekäigukoht Kaubamaja tn sihilt

Eesmärk:

- Muuta olemasolevat ülekäigurada selliselt, et see kulgeks jalakäijate peatänavaga samas sihis ning 10m laiusena

Vahendid:

- Välja ehitada fooride abil reguleeritav turvaline ülekäigurada

P32 – Läbipääs Rävalla pst-lt Kuke tänavale, läbi Rävalla pst 7/A.Lauteri 1 kinnistu

Eesmärk:

- Maakri kvartali ühendamine, jalakäijate peatänava teljel otse Lennuki tänavalt Rävalla puiestega, läbi Rävalla pst 7/A.Lauteri tn 1 kinnistu

Vahendid:

- Kuke tänava ääres oleva parkimismaja osaline ja/või täielik ümberehitus
- Rävalla pst 7/A.Lauteri tn 1 hoone esimesel korrusel oleva kangialuse suurendamine 10m laiuseks

P33 – A.Laikmaa tn ülekäigurada Viru keskuse ja Eesti Kunstiakadeemia ja City Plaza vahele

Eesmärk:

- Tagada jalakäijatele turvaline tee ületuskoht, üle A.Laikmaa tänava, Tartu mnt sihis

Vahendid:

- Välja ehitada turvaline ülekäigurada

P34 – jalgteede üle Mere pst

Eesmärk:

- Tagada jalakäijatele turvaline tee ülekäigurada, et täiendada sellega olemasolevaid radasid, mis momendil asuvad üksteisest liialt kaugel. Liigse kauguse tõttu kasutavad jalakäijad aga tee ületamiseks, selleks mitte ette nähtud kohti, tekitades liiklusohutlikke olukordi.

Vahendid:

- Välja ehitada turvaline ülekäigurada

P35 – täida ise

P36 – Viru väljak

Eesmärk:

- Olemasoleva ringliiklusega ristmiku muutmine, et tagada jalakäijatele turvalisem/parem teeületus ja ning autojuhtidele sujuvam ristmiku läbimine
- Viru ringi äärde linnaväljakute planeerimine, seoses ristmiku muutmisega

Vahendid:

- Olemasoleva ringliiklusega foorideta ristmik muudetakse T-kujuliseks foorjuhtimisega ristmikuks
- Ristmiku muutmine tekitab Viru väljaku äärsete hoonete ette linnaehituslikult olulised väljakud, mis toimiks kogumisväljaku ja tõmbefaktorina
- Muudetud ristmik parandab autojuhtide nähtavust ülekäiguradade läheduses, millega muudetakse liiklemine piirkonnas ohutumaks
- Narva mnt ja Viru tänava suunas, mis on üks põhiline jalakäijate liikumissuund, nähakse ette ühe lisaülekäiguraja ehitamine, mis vähendab olemasoleva ülekäiguraja koormust, muutes liikluse sujuvamaks ja ohutumaks

7. Lisauuringute vajadus

Projekt on arhitektuurne – planeeringuline projekt, mille koostamisel ei ole autoliiklust puudutavate ettepanekute aluseks olnud liiklusuuringud ega analüüsid. Samuti ei ole süvitsi käsitletud tehnovõrke ega dendroloogiat. Küll aga on jalakäijate liikumise uurimiseks koostatud liikumisuuring. Sellest tulenevalt on vajalik pärast eskiisprojekti valmimist teostada lisauuringud, mis käsitlevad alljärgnevat aspekte:

Liiklus

- Liikluse läbilaskvuse uuring – uurida projekteeritavat ala ning võimalikku mõju kaugemal paiknevates transpordisõlmedes
- Liiklusohutuse uuring – uurida projektiga lisatud ja muudetud ülekäiguradade mõju linna ohutumaks muutmisel. Kas planeeringuga pakutud ristmike lahendus on parem kui olemasolev ohutussaarekestega lahendus?
- Liikluse rahustamise uuring – uurida tänavaäärse parkimise suurendamise ja munakivisillutise mõju
- Linnakeskkonna kasutatavuse paranemine – uurida kas seoses tänavaäärse parkimise mahu suurendamisega (lühiajaline parkimine linnakeskuses) paraneb ligipääs kesklinlikele funktsioonidele ja revitaliseerub kesklinn
- Kohaspetsiifiliselt rõhutame alljärgnevate piirkondade uurimise vajalikkust:
 - Mere ja Põhja puiestee ümberehitus
 - Viru ringi ümberehitus
 - A.Laikmaa tänava ümberehitus
 - Kaubamaja tänava ümberehitus
 - Ahtri tänav – Tallinna Linnaplaneerimise Amet näeb tulevikus ette Ahtri tänava süvistamist, et autoliiklus suunata maa-alla. Sellest tulenevalt koostada uuring süvistamise mõju ja otstarbekuse kohta. Selle ajani lahendada Ahtri tänava liiklus foorjuhtimise abil.

Ühistransport

- Vajalik on uurida projektettepanekute mõju ühistranspordi liiklusele.
- Välja töötada uus ühistranspordi skeem, mis hõlmaks sadama lähiümbrust (arvestada arendatava sadamaalaga)
- Uue ühistranspordi skeemi väljatöötamisel arvestada Tallinna üldplaneeringus välja pakutud uue rööbastranspordi liiniga Lasnamäe ja Kesklinna vahel
- Kohaspetsiifiliselt rõhutame alljärgnevate piirkondade uurimise vajalikkust:
 - Viru ring
 - Sadama lähiümbrus

Jalakäigu ala

- Uurimist vajab projektettepanek P9 - Ahtri tänava alune jalakäijate tunnel. Projektis on Ahtri tänavale välja pakutud nii jalakäijate tunneli kui ka autoliikluse süvistamine. Vajalik on koostada uuring lahendusvariantide sobivuse kohta.
- Eraldiseisvaid kokkuleppeid vajab projektala punktiga 32 ette nähtud läbipääs ja kangialuse suurendamine Rävalla pst 7/A.Lauteri tn 1 kinnistul ja hoonel, kus planeeritav jalakäigutee jääb osaliselt eraomandis olevale kinnistule

Dendroloogia

Dendroloogia vajab täiendavat uurimist projekti edasises etapis.

- Käesolevas projektis käsitletud olemasolev haljastus on joonistele kantud digitaalse- ja paberkaardimaterjali alusel
- Projektettepanekute tegemisel ei ole arvestatud olemasoleva haljastusega, kuna puudus dendroloogiline hinnang säilitamist vajavate puude kohta. Seoses sellega on vaja koostada tervele planeeritavale alale dendroloogiline hinnang projekti edasises etapis.

Tehnovõrgud

Tehnovõrgud vajavad täiendavat uurimist projekti edasises etapis.

- Tehnovõrkudega käesolev projekt üldjuhul ei tegele
- Arvestatud on vaid Härjapea jõe kollektoriga, mis vajab ümbertõstmist, juhul kui välja ehitatakse Ahtri tänava alune jalakäijate tunnel