

TALLINNA PEATÄNAVA PROJEKTEERIMISE EELTÖÖDE KOKKUVÕTE

01.06.2017

OÜ Linnalahendused, OÜ Kavakava ja OÜ Extech Design

Leping Eesti Arhitektuurikeskusega 29.12.16

Eeltööde teostamise periood: 01.06.16 – 01.06.17

Tallinna peatänavade arhitektuurivõistluse võidutöö „Kevad linnas“ autorid viisid läbi eeltööd tänavade projekteerimiseks, mille eesmärgiks on veenduda võistlustöö lahenduse teostatavuses, selgitada olulised alustingimused projekteerimiseks, olulisemad lahenduse täpsustamise vajadused ja seosed ümbritsevate arendusprojektidega. Selleks on läbi viidud hulk kohtumisi erinevate osapooltega ning kaalutud jooksvalt läbi erinevaid lahendusvariante. Autorid on püüdnud selgeks teha võimalikult palju asjaolusid, kuid neid võib siiski lisanduda.

Kohtumiste nimekiri

01.06.16-31.05.17 toimus kümme kohtumist Kommunaalametis, TLPA-s ja EAK-s.

Mitmete osapooltega suheldi telefonitsi ja e-kirja teel.

Lisaks toimusid järgmised koosolekud:

16.09.16 KTA, Tammsaare pargi projekt

01.11.16 Ain Järve, Kadrioru park

15.12.16 Ants Vasar, Viru Keskus

06.01.17 Tallinna Linnatranspordi AS

08.03.17 AS Utilitas Tallinn

14.03.17 AS Tallinna Vesi

29.03.17 OÜ Elektrilevi

30.03.17 AS Telia

25.04.17 AS Gaasivõrgud

26.04.17 Tallinna Transpordiamet

09.05.17 Tänavapuhastuse AS

10.05.17 Harjumaa Ühistranspordikeskus

11.05.17 Kaitseväge paraadi korraldajad

25.05.17 TLPA Muinsuskaitse osakond

29.05.17 Viru keskus

Täiendavalt on kavas osaleda TLPA poolt korraldataval kohtumisel Tallinna Keskkonnaametiga.

Jooniste nimekiri

Eeltööde faasis täpsustunud jooniseid ei saa lugeda lõplikuks. Autorid on eeltööde ja koostöö käigus lahendanud erinevaid teemasid, kuid ei ole koostanud uut täieliku ja kõiki asjaolusid arvestavat eskiislahendust. Esikiisi esitamiseks on vajalik koostöö jätkumine ning see koostatakse põhilepingu mahus. Eeltööde juurde kuuluvad järgnevad joonised:

A 01 Peatänavade põhijoonis

A 21 Tüüpsed ühistranspordipeatuse plaanid

A 22 Tüüpsed ühistranspordipeatuse lõiked

A 23 Pikk ühistranspordipeatus

A 24 Pärnu mnt fragment

A 03 Musumäe plaani variant
A 04 Narva mnt puudele valgusanalüüs
A 05 Arvestamist vajavate trasside kaart

Lisad:

Musumäe 3D pildid
Musumäe 3D

Koostöö käigus selgunud olulised asjaolud

TRASSID JA HALJASTUS

1. Narva mnt neli puuderida saab kavandada, puude vahekaugust võistlustööga võrreldes suurendades (optimaalne vahekaugus u 12 m) ning kaaludes valgustingimustele vastavaid puude liike.
2. Narva mnt-l on kaardistatud olulised olemasolevad tänavaga ristuvad tehnovõrkude trassid, millest tulenevalt saab puude asukohta korrigeerida, säilitades neljarealise terviklahenduse. Puuderea all kulgevate OÜ Elering sügavate kõrgepingekaablite kohal tuleb kasutada kaitsemeetmeid, et puude juured ei saaks kaableid kahjustada. Muud olemasolevad trassid on võrguvaldajate (AS Gaasivõrgud ja AS Tallinna Vesi) arvates mõistlik asukohti korrigeerides uuendada, mis on puuderidade kavandamise eelduseks.
3. Viru väljakule rajatava glassiipuiestee asukoha erinevad alternatiivid on läbi kaalutud ning leitud lahendus, mis lähtub Viru tänava väljakule avanemise eesmärgist ning trammipöörangute ja jalakäijate liikumise eraldi viimimise eesmärgist.
4. Mõlemad Pärnu mnt-ga ristuvad glassiipuiestee lõigud saab kavandada, igaks juhuks arvestades Telia sidetrasside võimaliku korrigeerimise vajadusega (kaevud jm selgineb uuel alusplaanil).
5. Olemasolevate puude säilitamist Viru väljaku ja Hobujaama tn vahelises põhjapoolses lõigus saab kaaluda.
6. Kõige lõunapoolsema uue puuderea kavandamine bussiterminali väljasõidu ja Hobujaama tänava vahelises lühikeses lõigus on keeruline, sest seal on küttetrass ja ruumi on väga kitsalt. Samas on võimalik teatud kaitsemeetmete rakendamine puude rajamiseks, kuid selle mõistlikkus ja täpne lahendus selgub edasise projekteerimise käigus.
7. Peatänava piirest väljuva, kuid tervikkontseptsioonis olulise Mere pst alguse glassiipuiestee lõigu (vähemalt läänepoolse puuderea) rajamist takistavad olemasolevad elektrikaablid, mille u 6 m laia maa-ala ei saa vähendada enne kaablitunneli rajamist kogu Mere pst pikkuses.
8. Võrguvaldajad pelgavad EVS 843 sellist tõlgendust, mille järgi tulevikus puude suuremaks kasvamise tõttu kasvab ka juurestiku kaitseala, mis hakkab hiljem takistama võrkude hooldus- ja ehitustöid. See olukord jätab lubatavad vahekaugused ebamääraseks. Linn peab selge seisukoha puude ja trasside omavahelise lubatava vahekauguse kohta.
9. Kogu tänavaruum on intensiivses kasutuses ja kogu pind on millekski vajalik. Seetõttu on muuhulgas problemaatiline näiteks maa kasutamine sadevee kohapealseks käitlemiseks.

LIIKLUSLAHENDUSTE TÄPSUSTAMINE

10. Harjumaa bussiliinide peatused saab peatänavale kavandada ühispeatustest eraldi.
11. Pärnu mnt kitsas tänavalõik (Väike-Karja ja Suur-Karja vahelises lõigus) on võimalik lahendada kolmerajalisena selliselt, et G.Otsa tänava ristmikul kuni stoppjooneni mõlemast suunast on

autode sõidurada ühistranspordist eraldi.

- 12.** Kaaluda tuleb foori rajamist Pärnu mnt ja G.Otsa tänava ristmikule, et tagada ühistranspordi eelis sõiduautode ees. Muudes kohtades (v.a. Hobujaama ristmik) eeldavad projekteerijad, et foore ei kavandata.
- 13.** Paraadide korraldamise (sh tanki liikumisega, laius 3,7 m) saab arvestada. Sellest tulenevalt ei saa ühispeatuste lõigus olla tee keskel takistusi.
- 14.** Tänavapuhastuse tehnikaga saab arvestada ilma peatänava terviklahendust kahjustamata. Osaliselt tuleb eeldada lume väljavedu.
- 15.** Mitmed tõstatatud asendiplaanilised teemad, nt ülekäiguradade ohutussaarte vajadus, jalgrattatee asukoht Tammsaare pargi lõigus jm vajavad läbikaalumist edasisel projekteerimisel.
- 16.** Lähtuvalt võistlustöö koostamise tingimustest on keskseks liikluslahenduseks trammi ja bussi liikumine ühisel sõidurajal ning võttes aluseks võistlustingimustes toodud tänava parameetrid ja vajalikud elemendid, ei ole reaalne olemasoleva trammitee asukoha täpne säilimine. Seniste andmete põhjal jääb olemasolev trammitee betoonalus bussi jaoks kitsaks. Lähtuvalt kõigest eelnevast tuleb edasises projekteerimises arvestada trammi betoonaluse uuesti ehitamisega kogu peatänava ulatuses.
- 17.** Et saavutada sõidukite tegelik kiirus 30 km/h, on muuhulgas oluline viia sõiduautode raja laius minimaalse võimalikuni (orienteeruvalt 3 meetrit), vaadates laiust koos raja servade täpse lahendusega, mis jääb täpsustamiseks edasises projekteerimises.
- 18.** Ühistranspordiradade täpne laius (kokku 6,8 m) võib vajada täpsustamist koos trammi kontakliinide kandurite lahendusega.
- 19.** Jalgrattaradade laiuse esialgne ettepanek on Pärnu mnt-l 1,5 m ja Narva mnt-l 2,5 m, kuid see vajab samuti täpsustamist projekteerimisel koos muude lahendustega jalgrattatee ääres.
- 20.** Liikluslahenduste täpsustamiseks on otstarbekas modelleerida peatänava projekti jalakäijate ja ühistranspordi liikumist (eriti ühispeatustes ja ühistranspordi pööretega ristmikel). Hobujaama ristmiku plaanilahendus jm. kohad võivad vajada täpsustamist tulenevalt modelleerimise järeldustest.

SEOS NAABERPROJEKTIDEGA

- 21.** Peatänava ehitusprojekt saab lähtuda Tammsaare pargi ehitusprojektist. Pärnu mnt äärse haljasriba ümbruse katendeid tuleb osaliselt peatänava projektiga muuta, et viia lahendus kooskõlla ülekäiguradade uute asukohtadega. Projektid vajavad ühildamist Viru hotelli poolses nurgas. Glassiipiuestee kui terviku taastamise mõttega ei sobitu Estonia pst äärse puuderea likvideerimine Tammsaare pargi projektiga.
- 22.** Viru hotelli ja keskust teenidavate sõidukite peatumiskohti ei saa kavandada peatänava alale ega sellele alale, mis on eskiisis mõtestatud Viru väljakuna, sest need koormaks liigselt peatänava ruumi või kahjustaks selle inimsõbralikkust. Projekteerimiseks on oluline linna ja Viru hotelli/keskuse selge kokkulepe ehitamiseks ja avaliku kasutuse tagamiseks eramaal vähemalt Viru väljak 4 kinnistul ja soovitatavalt ka Viru väljak 6 kinnistul. Viru keskuse võimaliku laiendamise eskiislahenduse leidmiseks on oluline ette anda peamised alustingimused peatänavaga arvestamiseks ja projektide ühildumiseks.
- 23.** Linn peab otsustama, kui suures ulatuses käsitleme peatänava projektis Mere pst ja Hobujaama tänava otste ümberehitust ning tööde järjekorra nende tänavate uue lahenduse projekteerimisel. Mere pst alguse praegusel kujul säilimine toob peatänava valmimise järel kaasa ruumiliselt kohmaka terviku, kus bussid ei mahu ühispeatusesse ja jalakäijal on kitsas.

24. Võistluse „Meri peatänava äärde“ võidutöö AUL Mere pst ja Hobujaama tänava alguste lahendused erinevad peatänava senistest eskiisidest. Linn peab nende lahenduste kohta andma oma seisukoha enne peatänava projekteerimist, et lahendused saaks ühildada.
25. Hobujaama tänavale kavandatav trammiliin peab jätkuma piki Laikmaa tänavat. Linn peab sellest eesmärgist lähtuma muude arendusplaanide kavandamisel ja ehitusprojektide (sh Gonsiori-Laikmaa ristmik) menetlemisel.
26. AS Tallinna Vesi poolt soovitava Narva mnt sadeveekanaliseerimise ehitamine nõuab selle jätkumist Jõe tänaval, mis ilmselt nõuab ehitustöid ka Jõe tänaval.
27. Trammipeatuste mõistlike vahekauguste loomise eesmärgil on mõistlik taastada endine Maneeži tänava trammipeatus, mis jääb peatänava alast välja. Peatänava lahenduse järgi tuleb loobuda Maneeži tänava ristmiku juures praegusest kolmandast trammirajast.
28. Koos bussiterminalist väljuva vasakpöörde kaotamisega tuleb terminalist Pärnu mnt-le suunduvad bussiliinid kavandada algusega Hobujaama tänavalt.
29. Linn peab bussiliikluse korraldamisel arvestama ümberpööramise võimaluse kadumisega Viru väljakul. Muud pöörded saavad säilida.
30. Peatänava ala ulatub väikeses mahus eramaale Viru väljak 2, Viru väljak 3 ja Narva mnt 1 kinnistul ning haarab Narva mnt 9a ja Narva mnt 8 kinnistutel hoonealuseid läbipääse. Linnal on otstarbekas sõlmida omanikega selged lepingud maa avalikuks kasutamiseks.
31. Linn ei ole eeltööde perioodil korraldanud avalikku arutelu, millel võiks selguda tänaväärsete elanike ja ettevõtjate ning avalikkuse täpsemad ootused. Sellise arutelu korraldamine on otstarbekas enne ehitusprojekti täpsemate lahenduste koostamist.

TÖÖVÕTU PIIR JA LINNA TINGIMUSED

32. Projekteerimise töövõtu piir ei saa kõigil projektiosadel olla kattuv. Kokku saab leppida peatänava katendite töövõtu piiri, mille kohta on olemas joonise tööversioon. Täpne piir sõltub otsusest Mere pst ja Hobujaama tn alguse projekteerimise kohta ning kokkuleppest Viru väljak 4 omanikuga. Need teemad tuleb poolte koostöös otsustada. Pronksi ja Vabaduse väljaku ristmike ümberehitus on pigem otstarbekas jätta katendite alast ja peatänava objektist välja. Liikluskorralduse ja trasside lahendused võivad ulatuda üsna kaugemale katendite alast välja, kuid seda ei saa praegu määrata.
33. Linna poolt projekteerijatele väljastatud projekteerimistingimuste eelnõud ja ametite seisukohti saab enamjaolt projekteerimisel arvestada või kaaluda. Osalistele liigdetailsetele nõuetele (TTA) tuleb anda võimalus alternatiivi leidmiseks.
34. Linn peab kinnitama, et lähtub võistlusülesandes määratud põhimõtetest ka edasises projekteerimisprotsessis.
35. Kehtivad detailplaneeringud on osaliselt vastuolus peatänava projekti eesmärkidega. Linn peab kinnitama, et ei nõua peatänava alal kehtivate detailplaneeringute lahenduste järgimist.
36. Detailsemad lahendused jäävad sõltuma täpsemast geodeetilisest alusplaanist ja maa-aluste objektide kaardistusest (nt trasside täpsemad asukohad, Telia ja Eleringi mahukad kaevud, maa-alused bastionimüürid). Eeltööde põhjal saab uskuda, et need ei too kaasa põhilahenduse muutumist.

Kokkuvõtte koostas Toomas Paaver