

# Viru väljaku ristmiku alternatiivlahendus

30.12.2020

Arhitekt ja põhilahenduse autor **Toomas Paaver**

Teedeinsener **Veiko Veerpalu, Andres Reisenbuk** (T-Model)

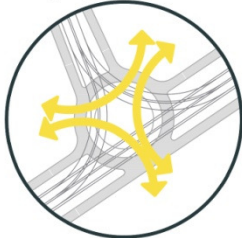
Illustreerivate skeemide autor **Anastasia Shabelnikova**

Viru väljaku ristmik on Narva mnt, Pärnu mnt ja Mere pst ristmik Tallinnas. Selle koha nimi on Viru väljak, kuid 20.sajandil väljakule ehitatud ulatusliku ringristmiku mõjul on seda viimasel ajal nimetatud pigem „Viru ringiks“. Eesmärgiks on Viru väljak taastada, asendades praeguse hiiglasliku ringristmiku oluliselt kompaktsema lahendusega, mis vabastaks taas Viru väljaku kogu Tallinnale olulise avaliku ruumina.

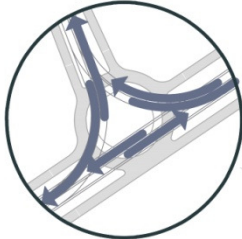
## Projekti põhilahendus

### FOORITAKTID JA LIIKUMISSKEEMID

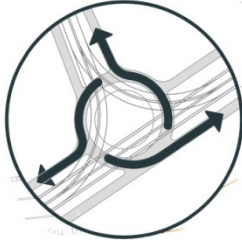
#### 1. Jalakäijad ja jalgratturid



#### 2. Trammid ja linnaliinibussid



#### 3. Sõiduautod ja turismibussid



Viru väljaku kompaktne ristmik lahendatakse väljaku keskel asuva trammikolmnurga vahetus ümbruses 3-taktilise fooriga, kus igas taktis kehtib erinev liikumisskeem.

1. Jalakäijad ja jalgratturid: vaba liikumine kõigis suundades.
2. Trammid ja linnaliinibussid: organiseeritud liikumine kolmnurkse skeemi järgi, vastavalt ühistranspordi foorile.
3. Sõiduautod ja turismibussid (vajadusel ka maakonnaliinid ja erandolukorras linnaliinid): vaba liikumine mini-ringristmiku põhimõttel.

Selline jaotus tagab kõik vajalikud liikumised ja suunad, samas võimaldab piisavalt lühikest fooritsüklit. Lahendus tagab kõigi sõidukite kõik pöörded (sh autode ja busside tagasipöörded), ühtlasi jalakäijate ja jalgratturite avara liikumisruumi kõigis suundades ning Viru väljaku kolme osa omavahelise sidususe.

Ühistranspordi veelgi rohkem rõhutades saab alternatiivina kaaluda 4-taktilist fooritsüklit (eelneva jaotuse põhjal järjekord 1-2-3-2), kus ühistranspordi takt (nr.2) on tsüklis kahekordselt, vältides

trammide ja busside ooteaegu ning võimaldades ühispeatuste kiiremat tühjenemist järgmiste ühissõidukite sisenemiseks peatusesse. Fooritsüklit võib vajadusel aidata lühendada jalakäijate ooteala ristmiku keskel, mida saab piiritleda nt pollaritega.

Oluline on põhimõte, et Viru väljaku ristmik on mõeldud toimima samal tasandil (astmeid-äärekive ei ole). Projekterimisel tuleb kõigi kolme fooritakti liiklusskeemid teha liiklejale arusaadavaks katendite, pollarite ja tähistuste abil. Kõigi kolme liikumiskeemi alati arusaadav tähistamine on mõneti keerukas ülesanne, kuid see on loominguilisi erilahendusi aktsepteerides võimalik. Ristmiku erilise ja keske asukoha tõttu Tallinnas on see ka ruumiliselt põhjendatud ja praktiliselt vajalik.

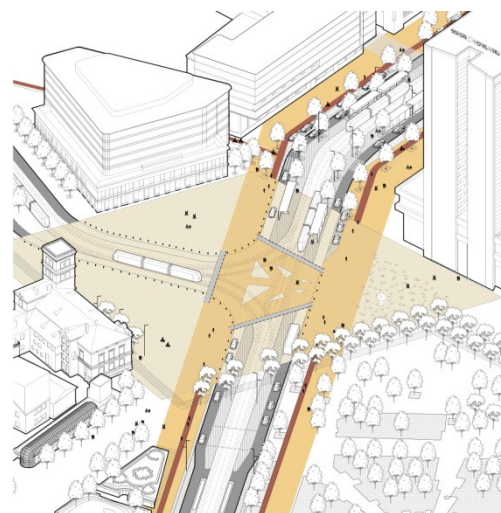
## Projekti taust ja tekkelu

Koos suurenenud autostumisega on Viru väljaku ristmik kujunenud inimesele sedavõrd häirivaks katkestuseks linnaruumis, et 21. sajandi euroopalikus kesklinnas mõjub see lausa kohatult. 2015. aastal alustas Tallinna linn peatänavaprojekti kavandamist, mis tähendab Pärnu ja Narva mnt muutmist inimsõbralikuks esindustänavaks, kus säilib ka rahustatud sõiduautode liiklus. Plaani peamiseks aluseks on busside ja trammide viimine ühisrajale tänavakeskel, jättes sõiduautodele mõlemas suunas ühe sõiduraja. Viru väljak ja sealse ühistranspordi toimivus on üks keerukamaid sõlmi Tallinna peatänavaruumis.



Viru väljak praegu (foto Priit Lauri)

Aastatel 2016-2019 toimus Tallinna peatänavalahendamine ja projekteerimine, mille üldlahendus põhines võistlusülesandel ja 2016. aasta arhitektuurivõistluse võidutööl „Kevad linnas“. Tallinna linn tellis 2017. aastal ehitusprojekti (peaprojekteerija ja arhitektuuriosana Kavakava, inseneriosana T-Model), millest valmis eskiisi staadium 2018. aastal (Viru väljakul nähti ette jalakäijate taktiga tavalist ristmikku, kus foor reguleerib sõidukite kõiki eraldi pöördeid). Selle põhjal koostas K-Projekt liiklusuurimuse, mis oli mõeldud probleemkohtade väljatoomiseks, et eskiisi täpsustada ning jätkata tööd toimiva eelprojektiga. Uurimustõi ühe peamise kriitilise probleemkohana välja Viru väljaku ristmiku fooritsükli, pakkudes ka ühe ettepaneku selle muutmiseks. See ettepanek ja ka arhitektide ettepanekud jäid tõsisemalt läbi kaalumata, sest kogu peatänavakavandamine lükati tellija algatusel edasi ja projekteerimine lõpetati 2019. aastal.

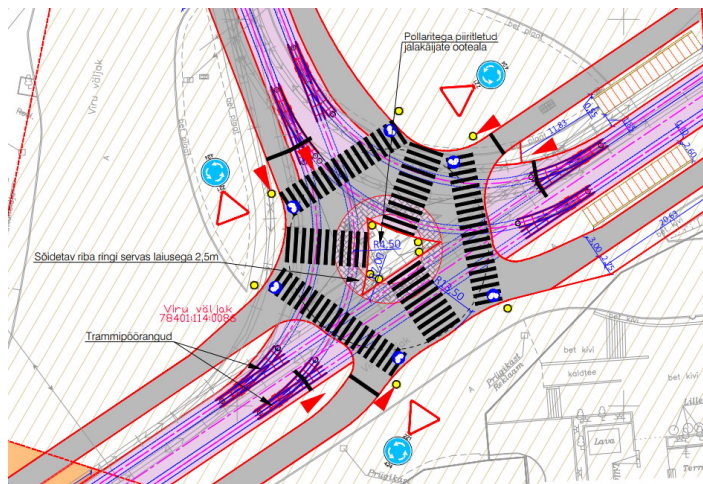


Viru väljak peatänavaprojektis (illustatsioon: Kavakava)

Trammide, liini- ja turismibusside, sõiduautode, jalgrataste ja jalakäijate kõigi liikumissuundade ja pöörete igakülgset toimiv, ruumiliselt kompaktnet, väljakut siduvat ja samas ajaliselt viivitust vältivat lahendamist Viru väljaku ristmikul osutus peatänavaprotsessi käigus kokkuvõttes tavalisest keerukamaks ülesandeks, mis nõuab mittestandardset lahendust. Projekteerimise perioodil mõeldi muuhulgas paljudele alternatiivlahendustele, mida saanuks projekti jätkamisel uuesti kasutada. Sealhulgas oli peatänavameeskonnas töötanud arhitekt Toomas Paaver 2018. aastal välja pakunud teistsuguse lähenemise Viru väljaku ristmikule (3-taktiline foor, kus liikluskorraldus muutub eri taktides), nähes peatänavas esitatud eskiisis probleemina liiga pikka 7-taktilist fooritsüklit ja ka tagasipöörde võimaluse puudumist. See alternatiiv jäi sel hetkel kõrvale, sest projektimeeskond eelistas standardsemat lahendust, mis esmapilgul paistis selgem. Pärast K-Projekti uurimust aga selgus, et mõistlik on alternatiivi uuesti kaaluda, sest ka K-Projekti pakutud variant sisaldas suuri probleeme, näiteks vasakpöörtest ja ühest otsesuunast loobumine, mis kokku muudaks sõiduautode, taksode ja turismibusside liikumise ning ligipääsu äridele, elamutele ja hotellidele liiga kohmakaks.

On olnud selge, et ristmik nõuab jätkuvat lahenduste otsimist. Vahepealsel ajal, 2020. aasta kevadel võttis Anastasia Shabelnikova oma TTÜ magistratööl „Hea linnaruum vanalinna vööndi näitel“ üheks aluseks peatänavaprojekti, arendades seda Viru väljaku ristmikule edasi Toomas Paaveri alternatiivlahenduse järgi. Tegu oli linnaruumi juhinduva üldisema tööga, milles puudus teedeinseneri osa ja täpsem liikluse analüüs. Tallinna Linnaplaneerimise Amet pidas mõistlikuks alternatiivlahendust uuesti kaaluda ja koostada selle kohta liiklusjoonised ja läbilaskvuse analüüs, mis võivad olla aluseks peatänavaprojekti jätkamisele tulevikus.

Eelnevast tulenevalt pakub käesolev töö liiklusskeemi joonisel (TL-4-30) kõigist liiklejatest lähtuva plaanilahenduse. Joonise lähtealuseks on 2018. aastal valminud peatänavaprojekti eskiisi joonised, millest muudetakse üksnes Viru väljaku ristmiku ala. Töö ei lahenda täpsemaid katendeid ega liikluskorraldusvahendeid, vaid selgitab ja analüüsib üksnes liiklusskeemi kirjeldatud põhilahendust, andes sõidukite ja nende pöörete ruumivajadusest tuleneva põhimõttelise plaanilahenduse, mis tagaks ohutult kõigi liiklejate vajadused, sobitades samas Viru väljaku arhitektuurilisse kontseptsiooni ja kogu peatänavaprojekti kui tervikusse.



Ristmiku alternatiivlahenduse joonise väljavõte (T-Model ja Toomas Paaver)

## Liiklustehniline osa

Ringristmik on kavandatud raadiusega 7,0 m, sisemine ring raadiusega 4,5 m, väline gabariit 13,5 m. Hilisemas projekteerimise staadiumis võib kaaluda ka sisemine ringi raadiuse suurendamist paari meetri võrra, et mahutada rohkem jalakäijaid. Seda saab teha trammiraadiuste suurendamisega.

Ringristmiku suhteliselt väike raadius ja parempöörde raadiused tagavad sõiduautode jaoks parajalt aeglase liikumise. Šabloonidega on kontrollitud ringristmiku läbitavus ka veoautodele ja bussidele. Busside ja veokite manööverdamine ringristmikul on väikseste raadiuste tõttu küllaltki aeglane (u 15 km/h), mis on kooskõlas liikluse rahustamise eesmärgiga. Tulevikus võib kaaluda ka maaliini busside lubamist ühissõidukite rajale, kus saab pöördeid sooritada suurema kiirusega.

Autode fooritakti ajal vilgub autodele fooris kollane tuli. Jalakäijate ja ühissõidukite taktide ajal on punane. Nii saavad autojuhid aru millal on nende takt, samas kollane tuli, „anna teed“ märk ja „ringliikluse“ märk informeerivad tee andmise kohustusest ringil liikujale. Linnaliini bussid ja trammid liiguvad ühissõidukite takti ajal vastavalt ühissõidukite foorile.

Jalakäijad saavad oma takti ajal liikuda vabalt kogu ristmikul, jalgratturitele on mõeldud kolm äärmist segakasutusega ülekäigurada. Väljaku kolmelt osalt keskmisele saarele on teepikkus u 12 m. Äärmistel (väljaku osi otse ühendavatel, koos jalgratturitega sega-kasutuses) ülekäiguradadel sõidutee ületuse teepikkus u 20 m.