

TALLINNA PEATÄNAVA IDEEVÕISTLUS

Seletuskiri

25.04.2016



## BASTIONIVÖÖ JA PEATÄNAV

Võistlustöö Tallinna peatänav lahenduse põhilise jaotuse ja struktuuri annab Tallinna vanalinna ümbritsev bastionivöö. Bastionivööndit kui tervikut võib vaadelda kui avarat (laius 150-200m) Tallinna ring-peatänavat, mille sisemise frondi moodustab vanalinn ja välimise frondi kunagise kindlustusvööndi välisserv (Estonia pst, Mere pst, Põhja pst, Toompuiestee ja Kaarli pst). Vöönd väärrib käsitlemist tervikliku avaliku ruumina, kus on mugav liikuda ümber vanalinna, kust pääseb kergelt igasse olulisse hoonesse ja igale ristuvale tänavale. Käesoleva võistluse kontekstis jaotub Tallinna peatänav kaheks erinevaks lõiguks:

- Pärnu mnt lõik Vabaduse väljakust Viru väljakuni moodustab osa bastionivööndist, mille ääres asub rohkelt Tallinna kui terviku jaoks olulisi ühiskondlikke ja sümbolse tähendusega hooneid.
- Narva mnt lõik Viru väljakust Jõe tänava ristmikuni moodustab tänava, mille ääres ei leidu bastionivööga võrreldavas mahus Tallinna kui terviku kontekstis olulisi hooneid. Narva mnt potentsiaal Tallinna jaoks on kujuneda kõige esinduslikumaks säravaks äritänavaks.



Kindlustusvööndi välisserva rajatud glassipuiestee on jõuline struktureeriv element Tallinna linnaruumis. Praeguseks on puiestee säilinud lõiguti ega moodusta tunnetatavat tervikut ümber vanalinna. Glassipuiestee on väärt taastamist, et eristada linnaruumis selgemini pargivöönd ümber vanalinna, olgugi et ajaloo jooksul on vööndisse ehitatud ka linnalikke kvartaleid. Viru väljakule annab glassipuiestee taastamine konkreetsema väljakuliku vormi. Puiestee lõikumine Pärnu mnt-ga kahes kohas eristab selgelt kindlustusvööndit läbiva peatänav lõigu, millele antakse ka eristuv kujundus.



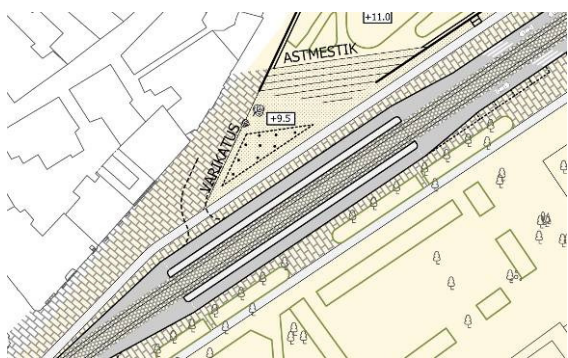
Glassipuiestee 1879.aasta linnaplaanil

## PEATÄNAVA OSAD

### Pärnu mnt tänavaruum

Peatäna Pärnu mnt lõigule annavad olemasolevad ümbritsevad pargid piisavalt rohelist, samuti loob olemasolev hoonestus piisavalt väärika tausta. Haljastust pole põhjust juurde kavandada rohkem, kui ristuva glassiipuiestee lõigud bastionivööd läbiva tänavalõigu otstesse, eristades ruumiliselt selle tänavalõigu. Oluliselt avarduvale jalakäijaruumile kavandatakse terviklik, bastionivööd rõhutav, ülejäänud peatänavast eristuv katend. Ka valgustus ja muu linnadisain kavandatakse bastionivööndi rõhutamise eesmärgist lähtuvalt.

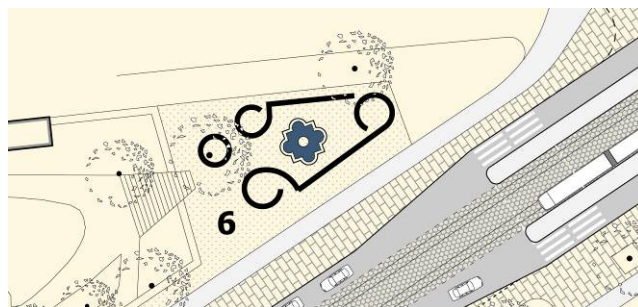
Pärnu mnt enamikus lõikudes leidub piisavalt ruumi, et kavandada sõiduteed vastavalt ülesandes antud ristlõikele. Erandina käsitab töö lühikest (u 150m pikkust) lõiku Draamateatrist Vabaduse väljakuni, kus tänavaruum on tuntavalt kitsam (u 20m) kui muudel peatäna lõikudel. Et jalakäijate ja jalgrataste ruum muutuks seal tänasest avaramaks ning sulanduks ülejäänud peatänavaga, on selles lõigus asjakohane viia sõiduautod ühistranspordiga samale sõidurajale. Jalakäijate ülekäigurajad kavandatakse igale loomulikule liikumissuunale, arvestades võimalusel ka diagonaalseid liikumisi, kui see tuleneb olemasolevast teedestruktuurist ümbruses.



Peatäna Pärnu mnt lõigus on oluline tänavaga paremini siduda külgnevad avalikud ruumid, eriti Musumäe pargi osad. Praeguse piiritleva müüri lõunapoolne osa ei järgi Viru värava bastioni kontuuri. Selles kohas on otstarbekas pargi kontuure veidi muuta, võttes aluseks bastioni piirid. Selline täpsustus annab võimaluse lisada lõunapäikesele ja teatrite vaatele avanev trepistik või nõlv. Seda soosib ka olemasolev reljeef. Samas asuv kolmnurkne plats saab liikumisi paremini arvestava kuju. Selles kohas kohtub peatänav kõige tihedamalt vanalinnaga. Siia kavandatakse

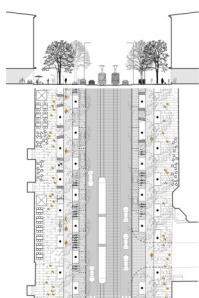
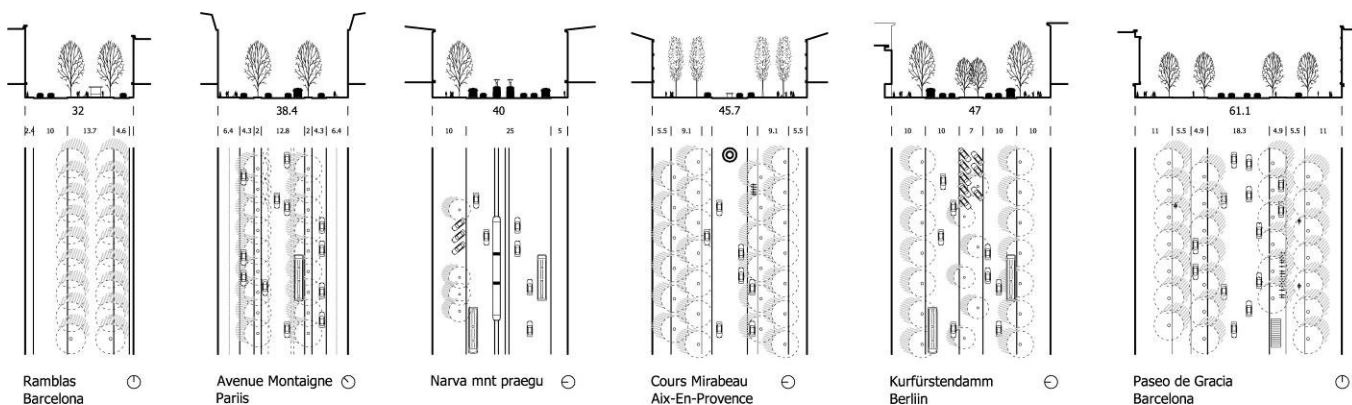
ühistranspordipeatus ja avanev Musumäe nõlv koos vanalinna, teatrite ja Tammsaare pargiga võivad tulevikus üheskoos tekitada uue olulise sõlmpunkti peatäna ruumis.

Peatäna äärsele ruumile saab olulise täienduse juurde anda ka Viru tänava ja Pärnu mnt nurgal asuva pusrkkaevuga (praegu äralõigatud ja kasutuseta) platsi väiksemahuline arendamine, mis võimaldab istumist ja läbiliikumist. Kaaluda võib praeguste hekkide asendamist samas struktuuris istumiskohtadega, samuti müüride ja treppide vähendamist nii, et Aia tänava pikenduselt tekiks otseühendus Tammsaare pargiga.



## Narva mnt tänavaruum

Peatänavana Narva mnt lõik mõjub praegusel kujul kõledana, stalinistlikud fassaadid ning ka 21. sajandi klaasfassaadid mõjuvad ülemäära domineerivalt. Sellele tänavalõigule annab uue hingamise ja esindusliku iseloomu rohke haljastuse lisamine. Võrreldes teiste maailma linnade esindustänavaid, ilmneb et selliseid tänavaid iseloomustab jõuline haljastus ning et Narva mnt laiupest (u 40m) mitte oluliselt laiemates tänavaruumides on heaks tavaks kavandada võimalusel kokku umbes neli puuderida.



Narva mnt ruum võimaldab sellist lahendust, otstarbekas on 2+2 puuderidade vahele paigutada jalgrattateed. Trammipeatuste kohal, kus ruumivajadus on suurem, kavandatakse üks puuderida trammiperroonile, mis annab ka trammiootajatele meeldivama ruumi. Narva mnt põhjapoolne jalakäijate ruum kavandatakse lõunapoolsest laiemana, et jätta seal rohkem ruumi välikohvikutele jm tegevustele.

Narva mnt lõik Reimanni ja Pronksi tänava vahel moodustab veidi laiema ja mõneti väljakuliku ruumi, kus saab kasutada tüüpristlõikest eristuvaid lahendusi.

Puude liigid täpsustatakse edasisel projekteerimisel, arvestades kõiki olulisi eesmärke. Liigid valitakse pigem madalakasvulised, hõredama võraga, varjamata päikest hoonetes ja tänaval. Samuti eelistatakse saastet, vibratsiooni ja tolmu võimalikult hästi taluvaid liike. Puude võra peab olema ka võimalik kujundada (st oksi lõigata vajalikes kohtades), ehkki kavandatud on vabakasvulisena. Puid ümbritsev pinnas kavandatakse võimalikult käidavana, milleks tuleb kasutada vett kergelt läbilaskvaid katendi erilahendusi, mille aluskihid jätavad juurtele aereeritud, kobestatud mulla. Selliseid võimalusi tuleb kaaluda ka jalgrattatee katendi valikul. Puude okste kõrgus peab jätma võimaluse inimeste liikumiseks puude all.

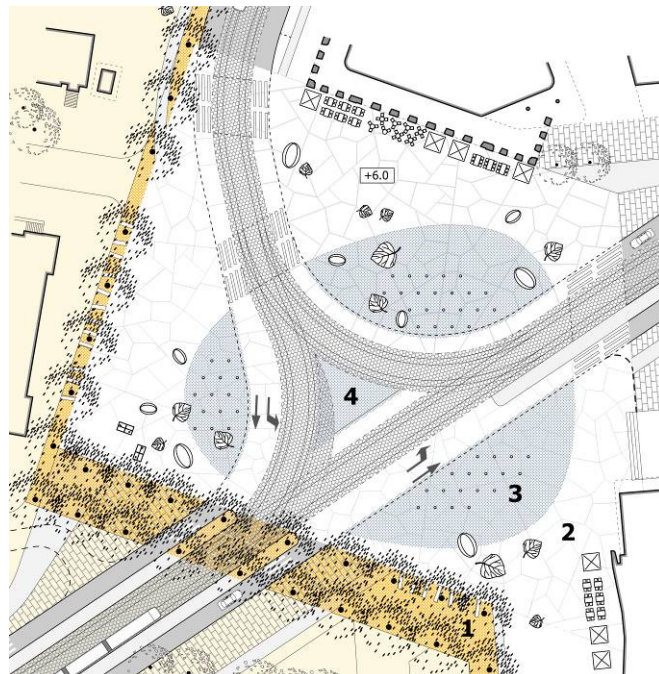
## Viru väljaku ruum

Viru väljak eristub võistlustöös taotluslikult nii Pärnu kui Narva maanteest. Väljakuala jalakäijate ruumi ja sõiduautode raja katend kavandatakse nii, et see mõjub ühtsena, suunates sõiduautode liikumist pollaritega. Ühistranspordi rajad jäävad väljakuruumi lõikama. Väljakuala on piisavalt avar, et jalgrattateid mitte eristada.

Väljaku pind kavandatakse selliselt, et seda saab paindlikult kasutada, näiteks suuremate sündmuste puhul sõiduautode liikumise sulgeda ja linnamööbli teisaldada.

Jalakäijate ruum jääb ka tavaolukorras piisavalt avar, et kasutada ruumi ka istumisvõimalustele ja linnaruumi elavdavatele elementidele. Talvise elu jaoks saab väljakul kasutada talviseid elemente (nt lumemägi, lõke).

Viru väljaku keskset iseloomu saavad rõhutada väljaku pinnast purskavad veejoad, millega koos saab tekitada ajutisi või püsivaid veepindu.



Likvideerida tuleb Viru hotelli ette viivad trepid ja neid eraldavad müürid, mis takistavad mitmeid liikumissuundi. Kõrguste vahe (u 1m) Viru väljakul ja Viru hotelli ees saab sujuva kaldpinnaga kokku viia. Viru hotelli esise ala sidumine Viru väljakuga lahendatakse koostöös hotelliga edasisel projekteerimisel, täpsustades eelnevalt hotelli vajadused seoses autode, busside ja külaliste liikumisega ning tasakaalustades vastavad huvid arvestades tervikut (see koht võib nõuda erandlikke lahendusi).

Viru väljaku keskele ühistranspordi radade vahele jääb väike kolmnurkne ala, kuhu inimestel eriti asja ei ole. Sellele maatükile saab püstitada midagi, mis töötab üksnes visuaalselt. Viru väljaku keskpunkt on üldises teadvuses kinnistunud kui Tallinna teede nullpunkt. Selle punkti tähistamine võib anda lisavõimaluse Viru väljaku ilmestamiseks. Võistlustöö ei paku välja selle objekti lahendust, sest seda on otstarbekas otsida eraldi konkursil. Siiski võib pakkuda ühe mõttekäigu ilma visuaalita.

**Kui kavandada trammikolmnurga sisse 30m kõrgune sihvakas lihtne vertikaal, siis see tähistab Ülemiste järve veepinna kõrgusmärki (36m merepinnast), luues vastava ruumilise seose, mida inimene tavaliselt muidu ei seostaks. Kui selle objekti ülemisest otsast niriseb kergelt vett, saavad giidid turistidele jutustada näiteks loo, et Tallinna peatänava ehitamisega astus Tallinna linnaruum olulise sammu valmisaamise poole, mistõttu Ülemiste vanake peab väikese veevooluga Tallinnat hoiatama.**

See mõttekäik on üks paljudest võimalikest ning otsus Tallinna sümbolobjekti kohta jäägu edasiste arutelude lahendada.

## SÕIDUTEEDE JA AVALIKU RUUMI ÜLEÜLDINE TASAKAAL

Liikluslahenduste loomisel lähtub töö põhimõttest, et sõidukitele kavandatakse ruumi parasjagu niipalju, et kõik teekonnad saab läbida ja vajalikud pöörded sooritada. Ülejäänud avalik ruum suunatakse jalakäijatele ja jalgratastele, mida võidetakse senisega võrreldes kokku juurde u 2 ha (mustaga tähistatud juurdevõidetav avalik ruum, mis lisandub olemasolevatele kõnniteedele):



Peatänav kiire läbimine sõiduautoga ei ole eesmärgiks. Liikluslahendused nõuavad liiklejalt madalat kiirust (30 km/h) ja sagedast peatumist jalakäijate läbilaskmiseks. Selline põhimõte suunab enamiku läbisõitjatest pigem muudele tänavatele, mis kokkuvõttes vähendab liikluskoormust ning muudab peatänav veelgi inimsõbralikumaks. Peatänaval liikleb eelkõige see, kel on siia asja. Järgnevad lahendused tulenevad sellest põhimõttest.

### Liiklusruumi üldlahendus

- Sõiduteede ristlõiked lähtuvad üldpõhimõttena võistlusülesandes antud lõigetest, välja arvatud Pärnu mnt erandlik kitsam lühike lõik.
- Viru väljakul (Mere pst – Pärnu mnt – Narva mnt ristmikul) kaalusime läbi palju erinevaid liiklusskeeme, parimaks pidime lugema sisuliselt olemasolevate trammiteede asukoha säilitamise, võimaldades ka busside liikumise samadel radadel. Teistsugused skeemid toovad kaasa liikluse suurema ruumivajaduse või suurema hulga ristumisi.

### Vasak- ja parempööretele tarvilik ja piisav ruum

- Viru väljaku ristmikul on sõiduautode vasakpöörde võimalus mõistlik säilitada igas suunas, sest alternatiivsed teekonnad muudel ristmikel sisuliselt puuduvad. Kavandades sõiduautode liikumise ühistranspordi kõrvale ning vasakpöörde ümber trammikolmnurga (mitte läbi selle), saame liiklusskeemi, kus kõik pöörded on mõistlikult teostatavad. See lahendus vabastab rohkelt jalakäijate ruumi, mis on piisav esindusliku väljaku kujunemiseks.
- Pärnu mnt – Estonia pst ja Narva mnt – Hobujaama ristmikel säilib põhimõtteliselt praegune liikluskorraldus, mille järgi vasakpöördeid ei lubata. Narva mnt – Jõe – Pronksi ristmikul saab vasakpöördeid vajadusel lubada, sõltuvalt muude erinevate tänavate täpsemast liikluskorraldusest tulevikus.
- Parempöoretel vähendatakse pöörderaadiusi praegusega võrreldes sisuliselt igal ristmikul, mis annab tänavanurkadel jalakäijatele juurde olulist ruumi. Sõidukid saavad parempöördeid sooritada senisest madalamal kiirusel.
- Säilib vasakpööre (sh bussidele) Narva mnt-lt Reimanni tänavale, mis on vajalik pääsuks Gonsiori tänavale ja Viru keskuse terminali.
- Viru keskuse bussiterminali väljasõidu vasakpöördest loobutakse. Parempöördeks kavandatakse eraldi ühistranspordirada kuni Hobujaama ristmikuni.

- Jalakäijate ruumi rõhutamiseks on väiksemate tänavate ristumine peatänavaga otstarbekas lahendada selliselt, et sõiduk ületab lühikeses lõigus jalakäijate ruumi.

### **Ühistranspordipeatuste sidusus**

- Hobujaama-Laikmaa tänaval arvestatakse täiendava ristuva trammiliini lisamise võimalusega. See tänav võib tulevikus arendeda kui ühistransporditänav. Üldise eesmärgina on mõeldud, et Narva mnt ja Hobujaama tänav peatused koos Viru keskuse terminaliga saaksid kujuneda ühistranspordisõlmeks, kus jalakäija saab igast peatustest minna mugavalt igasse suunda linnaruumis ja igasse teise peatusse.
- Viru keskuse terminalist väljuvate busside teed saab kitsendada selliselt, et jalakäijale tekib otsepäas Narva mnt kesksest trammipeatusest terminali. See on vajalik mugavamaks ümberistumiseks ja paremini tunnetatava ühenduse loomiseks.

### **Paindlik peatumisvõimalus**

- Peatänav aktiivsuse hoidmiseks on selle ääres oluline anda sõidukitele peatumisvõimalus, et sõiduautodest, taksodest ja bussidest tulevad inimesed jõuaksid mugavalt soovitud kohta tänavaruumis. Võistlustöö lahendus arvestab peatumist võimaldava teeribaga jalakäijate alal.
- Võistlustöö annab selged trammipeatuste asukohad, mille valikul on arvestatud tänavaruumi laiust, peatuste mõistlikku vahekaugust ja peatuse head seotust jalakäijate ruumiga. Busside peatumise lahendamiseks jätab töö paindlikud võimalused, millele saab anda täpsemad lahendused projekteerimisel koos täpsemate liinide ja vajaduste väljaselgitamisega. Lõplikke lahendusi on võistlusel vara välja pakkuda, sest võistlusülesanne ei anna kogu infot (selged pole näiteks Harjumaa bussiliinide vajadused) ühistranspordi tuleviku kohta. Busside peatumist on mõeldav lahendada tänav äärtes või mõnes kohas vajadusel üheskoos trammipeatustega. Olulisemates busside peatuskohtades võib kaaluda ka sõidutee kerget laiendust u 1,5m võrra, et võimaldada sõiduautodele möödasõit peatuvast bussist.

### **Vaba kulgemine jalgsi ja jalgrattal**

- Jalakäijate, sh jalgrataste, ülekäigurajad kavandatakse kõigile suundadele, kus loomulik liikumissuund ristub sõiduteega. See on üldjuhul ristuvate teede pikendustel, samuti ühistranspordipeatuste kõigis otstes ja üldjuhul ka keskosas. Sagedased ülekäigurajad täidavad muuhulgas eesmärgi hoida peatänavat läbiva liikluse kiirus ja koormus madalal.
- Peatänav mõlemasse külge kavandatakse jalgrattateed. Narva mnt lõigus eristatakse rattateed haljastuse abil tugevamalt, bastionivööndis jäävad rattateed pigem osaks jalakäijate ruumist. Arvestades praegust jalgrattakoormust on mõistlik kavandada rattateed esialgu kahesuunalisena, et mitte tekitada jalgratastele lühikestel teekondadel mitmekordseid sõiduteede ületamise vajadusi. Võistlustöö ei näe ristuvatele tänavatele (v.a.bastionivööndis jätkuv Mere pst) ette rattateid, sest kesklinn on jalgratastele pigem sihtpunkt kui läbisõidukoht. Ümbrus on lõpp-sihtpunkte tihedalt täis, jalgratturi mugava kohalejõudmise saab tagada vaid avar jalakäijaruum igal pool.
- Keerulisemates kohtades, kus jalakäijate suunad ja vasakpöörded vajavad korruga organiseerimist, kasutatakse ohutumaks teeületamiseks ja mugavamaks liikumiseks ohutussaari, mida saab osaliselt kombineerida ühistranspordi ooteplatvormidega.

### **Foorid üksnes hädavajadusel**

- Valgusfoorid on võistlustöö lahenduse nägemuses vajalikud üksnes Hobujaama-Narva mnt ristmikul ja ristmikel võistlusala otstes. Kõigil jalakäijate ülekäiguradadel ja Viru väljaku ristmikul tuleb eelistada foorita lahendusi, mis võimaldavad kõigile aeglast, ettevaatlikku, ohutut liikumist ja vastastikust lugupidamist kõigi liiklejate poolt.