

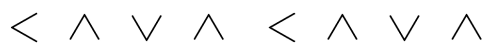
Töö nimetus **TALLINNA PEATÄNAV**

Dokumendi nimetus Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri
Stadium Eskiis
Tallinn, aprill 2018

Töö number 0612171

Tellijä Tallinna Kommunaalamet

Projekteerija Kavakava OÜ
registrikood 10907126,
MTR EP10907126-0001
Kopli 38/1-1, 10412 Tallinn, tel: 6311336
Vastutav spetsialist: Siiri Vallner



PROJEKTI KOOSSEIS

PROJEKTEERIMISE PEATÖÖVÕTJA

Kavakava OÜ

Vastutavad isikud: Siiri Vallner, Indrek Peil

Reg nr 10907126, MTR EP10907126-0001

Kopli 38/1-1, 10412 Tallinn, tel 6311336

Projektijuht: Taavi Turvas

I ARHITEKTUUR, LIIKLUS JA HALJASTUS

Arhitektuur:

Kavakava OÜ

Vastutav projekteerija: Siiri Vallner

Projekti arhitektid: Indrek Peil, Kristel Niisuke, Karolina Tatar,
Špela Ščančar

Reg nr 10907126, MTR EP10907126-0001

Kopli 38/1-1, 10412 Tallinn, tel 6311336

Linnalahendused OÜ

Vastutav isik: Toomas Paaver

Reg nr 10565022

Kaunase pst 36-10, 50706, Tartu, 50706

Liiklus:

T-Model OÜ

Vastutav projekteerija: Veiko Veerpalu

Reg nr 11270607, MTR EEP001401, EEP003363

Ülemiste tee 3, 11415, Tallinn, tel 6061601

EXTech Design OÜ

Vastutav projekteerija: Indrek Kustavus

Reg nr 11967596, MTR EEP003308

Marja tn 7, 10617, Tallinn, tel 53474036

Linnatänavate konsultandid:

Andres Sevtsuk

Harvard University

Assistant Professor of Urban Planning

tel 617 495 2227, asevtsuk@gsd.harvard.edu

Marek Rannala

Kami OÜ

Konsultant liikuvuse ja lähteülesande alal

tel 53 305 500, marekrannala@gmail.com

Haljastus:

Sfäär Planeeringud OÜ

Vastutavad projekteerijad: Kerttu Kõll, Maarja Tüür

Reg nr 12459100

Raua 21-14, Tallinn, tel 5228387

Arhitektuurne välisvalgustus:

ÅF Lighting

Projektijuht: Franziska Holmsted

Vastutav projekteerija: Luaras Morina

Lyskær 3F, 2730 Herlev, Denmark, tel +45 38 16 50 00

info.dk@afconsult.com

II TEHNOVÕRGUD

INSENERI OSADE PEATÖÖVÕTJA

T-Model OÜ

Vastutavad projekteerijad: Veiko Veerpalu, Andres Veerpalu

Reg nr 11270607, MTR EEP001401, EEP003363

Ülemiste tee 3, 11415, Tallinn, tel 6061601

Projektijuht: Andres Veerpalu

Teedeehitus:

T-Model OÜ

Vastutavad projekteerijad: Veiko Veerpalu,

Indrek Kustavus (EXTech Design OÜ)

Reg nr 11270607, MTR EEP001401, EEP003363

Ülemiste tee 3, 11415, Tallinn, tel 6061601

Elekter, side, tänavavalgustus:

eD Insenerid OÜ

Elekter, side, tänavavalgustus

Vastutavad projekteerijad: Jaan Torm, Marti Mäevere

Lõõtsa 8, 11415 Tallinn, tel 5263846,

info@edin.ee

Veevarustus ja kanalisatsioon:

Infragate Eesti AS

Vastutav projekteerija: Liisi Pekri

Mäealuse 2/3, 12618 Tallinn, tel 626 7777,

info@infragate.ee

Gaasivarustus, küte:

Heatconsult OÜ

Vastutav projekteerija: Igor Krupenski

Katusepapi str 6, 11412 Tallinn, tel 600 6169,

info@heatconsult.ee

Kontaktliinid:

Elektroline a.s

Vastutav projekteerija: Miroslav Hudec

K Ládví 1805/20, 184 00 Prague 8, Czech Republic,

tel +420 284 021 110, info@elektroline.cz

A. SELETUSKIRI

I ARHITEKTUUR, LIIKLUS JA HALJASTUS

- 1. SISSEJUHATUS** *lk 9*
- 2. TALLINNA PEATÄNAV** *(koostanud Andres Sevtsuk) lk 9*
- 3. LIIKUVUSE PÕHIMÕTTED** *(koostanud Marek Rannala) lk 13*
- 4. LIIKLUSLAHENDUSED** *(koostanud Veiko Veerpalu, T-Model OÜ) lk 18*
- 5. PEATÄNAVA OSAD** *(koostanud Kavakava) lk 37*
- 6. KATENDID** *(koostanud Kavakava) lk 43*
- 7. HALJASTUS** *(koostanud Sfäär Planeeringud OÜ) lk 46*
- 8. ARHITEKTUURSED ELEMENDID** *(koostanud Kavakava) lk 57*
- 9. ARHITEKTUURNE VÄLISVALGUSTUS** *(koostanud AF Lighting) lk 58*
- 10. KONTAKTALAD** *(koostanud Toomas Paaver, Linnalahendused OÜ) lk 60*
- 11. EDASISED STSENAARIUMID** *(koostanud Toomas Paaver, Linnalahendused OÜ) lk 62*
- 12. PEATÄNAVA AJALOO LINE KONTEKST. KAITSEALUSED OBJEKTID JA MÄLESTISED** *(koostanud Siiri Vallner) lk 63*

II TEHNOVÕRGUD

Vt sisukord Tehnovõrkude seletuskiri

B. LISAD

1. Projekteerimistingimused
 - Projekteerimistingimused nr. 242530, 13.02.2017
2. Tehnilised tingimused
 - Elektrilevi OÜ tehnilised tingimused nr. 307643, 14.02.2018;
 - Elektrilevi OÜ tehnilised tingimused nr. 031, 19.02.2018;
 - Elering AS tehnilised tingimused nr. 14-1/2016/1471, 11.11.2016;
 - AS Gaasivõrgud tehnilised tingimused nr. PJ-974/16, 19.09.2016;
 - AS Gaasivõrgud tehnilised tingimused nr. PJ-301/18, 12.03.2018;
 - AS Tallinna Vesi tehnilised tingimused nr. PR/1807995-1, 14.02.18;
 - Telia Eesti AS kiri nr. EC.1-5.1/3101-1, 31.10.16;
 - Telia Eesti AS tehnilised tingimused nr. 29853232, 12.03.2018;
 - Tallinna Linnatranspordi AS tehnilised tingimused nr. 16.1.2/155, 15.02.2018;
 - TS Energia OÜ tehnilised tingimused nr. TSE-01-05/16-1544/6027, 03.11.2016;
 - AS Utilitas Tallinn tehnilised tingimused nr. 21500-06-16/28, 05.10.2016.

3. Dendroloogia

- Tallinna peatänava ala puittaimestiku haljastuse hinnang, koostaja Olev Abner, Tallinn 2018
- Päikesepaiste analüüs Narva mnt haljasribale 15. mail, koostaja Kavakava OÜ, 2017

4. Liiklusuuringud

- Tallinna linna peatänava liikluslahenduse analüüs, koostaja OÜ Stratum (Margus Nigol), Tallinn 2018
- Viru ühisplatvormi liikluse mikrosimulatsioon, koostaja Ramboll Finland Oy, 2018
- Peatänava ühistranspordi kiiruste uuring, versioon B, koostaja Marek Rannala, jaanuar 2016
- Tallinna kesklinna jalakäijate liikuvusuuringu lõppraport, koostaja: Arhitektuurikeskus, Hendrikson & KO, Kunstiakadeemia, 07.01.2018
- Ühispeatuste busside ajagraafikud, väljaandja: Transpordiamet, veebruar 2018

5. Geoloogia

- Tallinna peatänava rekonstrueerimise ehitusprojekti koostamine. Ehitusgeoloogilise uurimistöö aruanne, töö nr. GE-2407, koostaja Rakendusgeodeesia ja Ehitusgeoloogia Inseneribüroo OÜ (Indrek Heidemaa), Veebruar 2018

6. Geodeesia

- Geodeetiline mõõdistus, töö nr GE-40-17, koostaja Raxoest OÜ (Mart Raie), Tallinn 2018

7. Arhitektuurne välisvalgustus

- Lighting sketch design: Preliminary Studies, Architectural Analysis, Lighting Principles, koostaja ÅF Lighting, 18.04.2018

8. Kontaktalad

- Eskiisi kohta arvamuse avaldamiseks saadetavate osapoolte nimekiri, koostaja Toomas Paaver, aprill 2018
- Olemasolevad kinnistud projekteeritava maa-ala ääres, koostaja Toomas Paaver, aprill 2018
- Peatänava seos kehtivate planeeringutega, koostaja Toomas Paaver, aprill 2018 (koostanud Toomas Paaver)
- Viru hotelli esine peatänava ruum, joonis Kavakava, aprill 2018

9. Tallinna peatänava ideevõistluse võistlusülesanne

10. Tallinna peatänava maketifotod

- Viru väljak
- Viru väljak Pärnu maantee poolt
- Viru väljak Narva maantee poolt
- Narva maantee

11. Tallinna Peatänava enne-pärast visualiseeringud

- Narva maantee enne-pärast
- Viru väljak enne-pärast
- Pärnu maantee enne-pärast

C. JOONISED

Joonise nr	Joonise nimi	Mõõtkava
	1 ARHITEKTUUR	
A 01	Suur skeem	1:4500
A 11	Peatänava põhiplaan Pärnu mnt MUUDATUS	1:500
A 12	Peatänava põhiplaan Narva mnt MUUDATUS	1:500
A 13	Peatänava lõiked 1-3.1	1:250
A 14	Peatänava lõiked 3.2-5	1:250
A 15	Peatänava lõiked 6-8	1:250
A 21	Peatänav Narva mnt lõigus	1:150
A 22	Peatänav Pärnu mnt kitsas lõigus	1:150
A 23	Peatänav Pärnu mnt Tammsaare pargi lõigus	1:150
A 31	Glassiipuiestee fragment	1:100
A 32	Glassiipuiestee ristumine peatänavaga	1:150
A 41	Tüüpse ühistranspordi peatuse plaan	1:300
A 42	Tüüpse ühistranspordi peatuse lõige, vaade	1:100
A 44-1	Pronksi peatuse lõige LISAJOONIS	1:100
A 44-2	Viru väljaku peatuse lõige LISAJOONIS	1:100
A 44-3	Musumäe peatuse lõige LISAJOONIS	1:100
A 44-4	Vabaduse väljaku peatuse lõige LISAJOONIS	1:100
A 43	Peatänava jätkumine ristuvate tänavate korral	1:100
A 51	Narva mnt tüüpse katendi illustratsioon	1:100
A61	Inimeste läbilaskvuse Hobujaama ja Viru väljaku lõigus	-
A62	Inimeste läbilaskvuse Maneeži ja Hobujaama lõigus MUUDATUS	-
A63	Inimeste läbilaskvus Viru väljaku ja G.Otsa lõigus LISAJOONIS	-
A64	Inimeste läbilaskvus G.Otsa ja Vabaduse väljaku lõigus LISAJOONIS	-
A71	Kinnistute kaart LISAJOONIS	1:3000

	2 LIIKLUS	
TL-4-31	Liiklusskeem (Pärnu mnt) MUUDATUS	1:500
TL-4-32	Liiklusskeem (Narva mnt) MUUDATUS	1:500
TL-4-41	Asendiplaan (Pärnu mnt) MUUDATUS	1:500
TL-4-42	Asendiplaan (Narva mnt) MUUDATUS	1:500
TL-4-7-01	Ühistranspordi skeem	1:2000
	3 HALJASTUS	
MA-1-1	Haljastuse asendiplaan. Narva mnt	1:500
MA-1-2	Haljastuse asendiplaan. Pärnu mnt	1:500
MA-1-1-1	Haljastuse detailloige pinnasemahutitest Narva mnt	1:20
MA-1-1-2	Haljastuse detailloige pinnasemahutitest Narva mnt	1:20
	4 TEHNOVÕRGUD	
TL-4-61	Tehnovõrkude eskiis (Pärnu mnt)	1:500
TL-4-62	Tehnovõrkude eskiis (Narva mnt)	1:500
TL-4-63	Tehnovõrkude eskiis (Jõe tn)	1:500
TL-4-64	Kontaktliini skeem (Pärnu mnt)	1:500
TL-4-65	Kontaktliini skeem (Narva mnt)	1:500

A. SELETUSKIRI

I ARHITEKTUUR, LIIKLUS JA HALJASTUS

1. SISSEJUHATUS

Käesoleva eskiisprojekti aluseks on 2016.a kevadel toimunud arhitektuurivõistluse võidutöö (märgusõna KEVAD LINNAS, autorid Siiri Vallner, Indrek Peil, Kristel Niisuke, Valdis Linde, Kärt-Riin Ranne (Kavakava OÜ), Toomas Paaver (Linnalahendused OÜ) ja Indrek Kustavus (EXTech Design OÜ) ja projekteerimistingimused nr. 242530, 13.02.2017.

Töö nimetus: Tallinna Peatänav

Projekteeritav ala:

Pärnu mnt T1 /Valli tänav / 78401:101:0157

Viru väljak / 78401:114:0086

Narva maantee / T100 78401:103:0019

Narva MNT 3 / 78401:114:0004

Narva maantee T13 78401:103:0017

2. TALLINNA PEATÄNAV (*peatüki koostanud Andres Sevtsuk*)

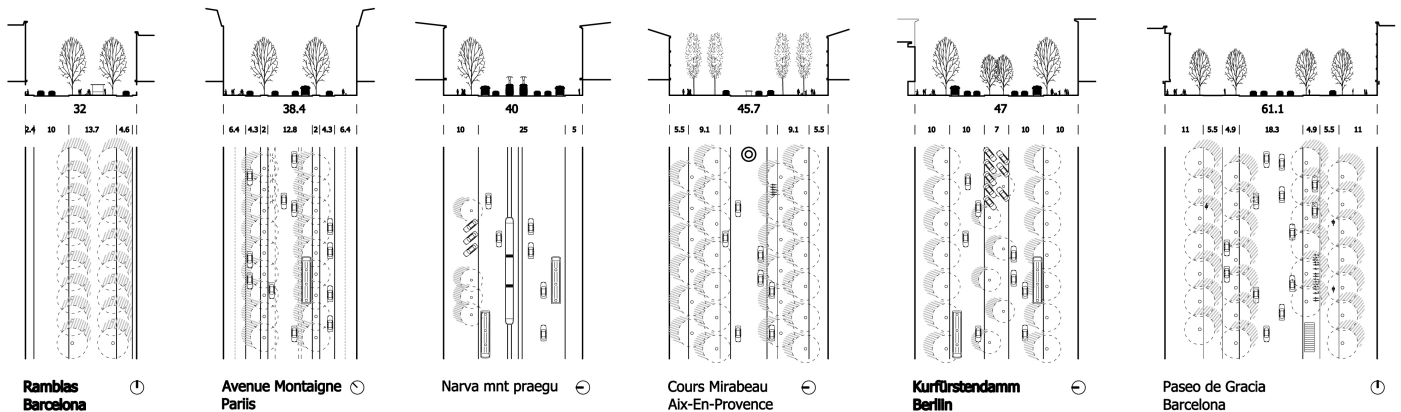
Igal linnal on oma ruumiline struktuur, oma identiteet, mis koosneb nii füüsilistest elementidest – hoonestusest, platsidest ja parkidest – kui ka majanduslikest, sotsiaalsetest ja ajaloolistest omapäradest, mis hooned, kvartaleid ja piirkondi iseloomustavad. Viimased on omavahel seotud läbi tänavavõrgustiku, mis liidab eraldi seisvad elemendid tervikliuks struktuuriks. Peatänavatel on linna struktuuris eriline roll – nad ühendavad ajalooliselt kõige olulisemaid maamärke, hooned, tähendusrikkaid e, sihte ja funktsioone.

Tallinnas on ajalooliselt peatänav olnud Viru tänav, mida kasutavad igal aastal miljonid turistid ja Tallinna elanikud. Viru tänav algab Raekoja platsilt ning lõppeb Viru väravate juures. Vaatamata sellele, et Tallinn kasvas juba sajandite eest Vanalinna väravatest välja, pole uut ja väarikat peatänavat siiani tekkinud.

Antud eskiisprojekt näeb Tallinnale ette uue, esindusliku peatänav, mis ühendab ajaloolise Viru tänav kaasaegse kesklinna ja ümberkaudsete piirkondadega. Uus peatänav jaguneb kaheks erineva iseloomuga lõiguks:

NARVA MNT lõik moodustab ajaloolise Viru tänav pikenduse Kadrioru suunal. Praegune Viru ristmik on ümber kujundatud jalakäija sõbralikuks Viru väljakuks, kust edasi jätkub peatänav mööda Narva mnt-d Jõe tänav ristmikuni. Antud lõik kätkeb endas potentsiaali kujuneda Tallinna jaoks kõige esinduslikumaks ja säravamaks äritänavaks (1). Tulevikus peaks peatänav pikenema kuni Tuukri/ Weizenbergi (täht)ristmikuni ning sealt mööda Weizenbergi tänavat Kadrioru parki, luues elegantse promenaadi Kadrioru Lossist Raekoja ini. Sellele tänavalõigule annab uue hingamise ja esindusliku iseloomu rohke haljastuse lisamine kahe puudereaga mõlemal pool tänavat.

⁽¹⁾ Et kaubandus ja teenindus ettevõtted uue Narva mnt lõigu ääres õitseksid, võiks tulevikus kaaluda erinevaid ettevõtjate vahelisi organiseerumisi mudelid. Ühiselt koordineeritud tegevus ettevõtjate vahel aitaks peatänavale luua hästi toimiva klasteri – sarnased lahtioleku ajad, ühised tänavafestivalid, ühine avaliku ruumi, tänavamööbli ja haljastuse rahastus, või isegi koordineeritud rendi lepingud, kus mõne suurema ankur poe sisse toomine doteeritud rendilepinguga tasaarvestatakse teiste kasu saavate pindade pealt ühes koos, nagu seda tehakse kaubanduskeskustes, Telliskivi loomelinnakus jne.



Illustratsioon: Narva mnt laius ja praegune ruumikasutus võrdluses esinduslike linnatänavatega

PÄRNU MNT osa ehk teine lõik ulatub Vabaduse väljakust Viru väljakuni ning moodustab osa bastionivööndist, mille ääres asub rohkelt Tallinna kui terviku jaoks olulisi ühiskondlikke ja sümbolse tähendusega kohti – Tammsaare park, Rahvusoper Estonia, Draamateater, Kultuuriministeerium, nn Koolide kvartal (sh Tallinna Reaalkool) ja Vabaduse väljak. Pärnu mnt lõik ühendub elegantsesse puiesteede võrgustikku, mis bastioneid ja ajaloolist Vanalinna ümbritsevad. Bastionivööndit kui tervikut võib vaadelda kui avarat Tallinna ring-peatänavat, mille sisemise frondi moodustab vanalinn ja välimise frondi kunagise kindlustusvööndi välisserv. Peatänav Pärnu mnt lõigule annavad olemasolevad ümbritsevad pargid piisavalt rohelist, samuti loob olemasolev hoonestus piisavalt väärrika tausta. Seetõttu pole rohkem haljastust peale Viru väljaku glassipuiestee pikenduse ja Vabaduse väljaku poolsete „roheliste väravate“süü seetõttu juurde kavandatud.



Objekti nimi: Tallinna Peatänava	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 11/67
-------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

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

VIRU VÄLJAK: Lisaks ajaloolise Viru tänava pikendusele Kadrioru suunas ning Bastionivööndi ringtänavana renoveeritakse mitu olulist avalikku väljakut ja platsi. Neist kõige olulisem on Viru väljak, mis muutub liiklusristmikust jalakäija sõbralikuks esindusväljakuks. Projekti raames pikendatakse ajaloolise kindlustusvööndi välisservas asuvat glassiipuiesteed üle Viru väljaku, ühendades glassiipuiestee üheks tervikuks. Viru väljakule annab glassiipuiestee taastamine konkreetse vormi – tekib inim-mõõtmeline, selgelt piiritletud linna. Graniitplaatidest väljaku katend mõjub ühtsena nii jalakäijate kui sõiduautode alal. [Ühissõidukirajad](#) eristuvad ülejäänud väljaku pinnast ning uus trammide ja busside ühispeatas ulatub Viru Hotelli eest otse uuele väljakule. Ühistranspordi kasutajad tagavad väljakul pidava jalgsi liikujate voo. Praeguse olukorraga võrreldes on auto liiklust oluliselt kompaktsemaks muudetud ning avalikku ruumi oluliselt laiendatud. Sõiduautode liikumine väljakul on suunatud pollaritega. Kompaktse, väljaku keskele koondatud, ristmiku foor lubab jalakäijatel liikuda roheline tsükli ajal otse igas suunas. Näiteks jalutades piki Narva maantee põhjasaerva jõuab otse üle ristmiku Pärnu maanteele või Viru tänavale, ilma Mere puiesteele kõrvale põikamata.

Väljakuala on piisavalt avar, et jalgrattateid mitte eristada. Väljaku pind kavandatakse selliselt, et seda saab paindlikult kasutada. Näiteks suuremate sündmuste puhul saab sõiduautode liikumise sulgeda ja linnamööbli teisaldada. Metro Plaza või Pritsimaja esisel osal on võimalik korraldada väiksemaid kontserte või kogunemisi. Jalakäijate ruum jääb ka tavaolukorras piisavalt avar, et eraldada alad istumisvõimalustele ja linnaruumi elavdavatele elementidele. Talvisel ajal saab väljakul kasutada talviseid elemente (nt lumemägi, lõkke kolded, uisuväli, jõulukuusk jne).

Nii Pärnu mnt lõik kui Viru paiknevad Tallinna Vanalinna muinsuskaitsealal, mis lisaks võimalustele seab olulisi piiranguid.

VÄIKSED PLATSID: Musumäe ja Lastemaailma ette on ette nähtud väiksem , mis on läbi avarate astmete ühendatud Musumäe pargiga. Siia kavandatud ühistranspordipeatus ja avanev Musumäe nõlv koos vanalinna, teatrite ja Tammsaare pargiga tekitavad üheskoos uue olulise sõlmpunkti peatänava ruumis. Draamateatri ja kultuuriministeerium (Saarineni maja) vahele on kavandatud erikujundusega sillutis. Ka Hobujaama ning Maneezi ristmik on ette nähtud väikesed platsi nurgad, millele antakse järgneva eelprojekti raames eri kujundus

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Staadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 12/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

RISTMIKUD: Lisaks platsidele saavad uue lahenduse ka Hobujaama ja Estonia puiestee ristmikud, kuhu on kavandatud jalakäija sõbralikud foori tsüklid, mis lubavad inimestel neljas suunas ning mõlemat diagonaali pidi korruga tänavat ületada. Nii tagatakse sümboolselt ja funktsionaalselt jalakäijate prioriteet uuel peatänaval.

PEATUMISRIBA: Arvestades tulevasi liiklustrende ja üha suurenevat Taxify, Uberi ja teiste sõidujagamis teenuste kasutamist, on peatänaval ette nähtud mitmed autost maha- ja peale-minemise peatused. Et julgustada sõidujagamise tendentsi ja vähendada eraautode osakaalu linna liikluses, on mainitud peatused ainult reisijate laadimiseks – ootavaid taksosid seal ette nähtud ei ole. Narva mnt-le ja Tammsaare pargi äärde on loodud paindlik peatumis/laadimis riba, mida saavad hommikutundidel kasutada kaubaautod ning päeva jooksul kioskid, toiduautod, jäätise putkad, tänavakunstnikud jt.

PEATÄNAV KUI SIHTKOHT: 21. sajandi peatänav ei ole pelgalt ühendustee vaid on ka ise sihtkoht. Avarad kõnniteed, rattateed, ettevõtluspinnad ning asukohapõhised platsid ja tänavanurgad kutsuvad nii tallinnlasi kui külalisi peatänavat aktiivselt kasutama. Trammide ja busside ühissõidukirajad koos efektiivsete ühispeatustega tagavad peatänaval kõrgema ühistranspordi läbilaskvuse, kui tänases olukorras. Projekti tulemusena peaks praeguste “vajalike” tänava kasutuste kõrval (läbi sõit, läbi käik, bussi või trammi peale minek) oluliselt suurenema ka “valikulised” ja “sotsiaalsed” tegevused nagu jalutamine, väljas einestamine, istumine, vestlemine, jooksmine või puhkamine. Uus peatänav on sümbol mis viitab, et atraktiivne tänavaruum ei eksisteeri Tallinna kesklinnas ainult Vanalinnas, vaid ka väljas pool, ühendades linna ajaloolise südame Kadrioru ja Bastionivööndiga.



Illustratsioon: Linn kui sihtkoht. Foto tänavatoidu festival Telliskivis.

3. LIIKUVUSE PÕHIMÕTTED *(koostanud Marek Rannala)*

Peatänav liikuvuse lahendused lähtuvad tänava eesmärkidest ja liikumisviiside enda mõjust. Eesmärgiks on hea miljöoga aktiivne ja tegevusrikas tänav, kus on hea, ohutu ja turvaline jalgsi ja rattaga liikuda või lihtsalt viibida, kus ruum on hea disainiga, müra on vähendatud ja õhukvaliteet on hea. Kõik peatänav liikumisviiside lahendused toetavad nende eesmärkide saavutamist.

3.1 Jalgsi liikumine

Jalgsi liikumine on see tegelik „tavaliiklus“, meie liigile omane aastatuhandeid. Liikumisviis, millela ei saa eksisteerida ühistransporti ega ühtegi teist liikumisviisi. Liikumisviis, mis võimaldab keskkonda tunnetada kõigi meeltega ja mis vajab seetõttu enam liikumisvabadust, ruumi ja keskkonna kvaliteeti. Sellele vastavalt oleme projektis jalgsi liikumist ka käsitletud, andnud prioriteedi ja liikumisvabaduse, pööranud tähelepanu kvaliteetidele, mida märkab ainult 5 km/h liikudes. Jalgsi liikumisvabadus tähendab, et foore on peatänaval nii vähe kui vältimatult vajalik ja sõidutee ületusvõimalusi on tihedalt. Kogu peatänav ulatuses saab vabalt kõrvuti jalutada, müraallikad jäävad kõndimise ja olemise ruumist nii kaugemale kui võimalik. Liikumisvabaduses on üks oluline aga põhjendatud erand – ühistranspordil on oma prioriteedirajal ülekäikudel eesõigus. Ilma selle erandita kogu süsteem lihtsalt ei töötaks. Ohutust ja turvatunnet aitavad tekitada lahendused, mis hoiavad autode ja ühistranspordi kiirused 30 km/h piires. Madalam kiirus tähendab ka vähem müra, ühistransport on kõnniteedest eemal tänava keskel osaliselt ka müra tõttu.

3.2 Rattaga liikumine

Ratas pole väike auto ega kiire jalakäija. Rattaga liikumiseks on oma loogika, reeglid ja tingimused. Nendest loogikatest oleme lähtunud, abiks värske Tallinna Rattastrateegia 2018-2027. Ja me tahame ratas linna, see on kesklinna väikestel vahemaadel kõige kiirem liikumisviis, autoliiklusest oluliselt suurema läbilaskvusega ja samal ajal jalakäijale sarnaselt linnaruumi väärtustav. Peatänav on osa Tallinna rattateede põhivõrgust, see tähendab, et rattal peab olema oma eraldatud liikumisruum, mida ei pea teiste liikujatega jagama. Tallinna Rattastrateegia kohaselt peavad olema 2,5 m laiused ühesuunalised eraldatud rattateed mõlemal pool tänavat, nii on kõige mugavam ja ohutum. Ratas tahab ka parkimisvõimalusi, inimene rattal tahab ruumilt kõike sama mis jalgsi liikuja, sh ruumipoesiat. Selles osas pakuvad unikaalset elamust Narva mnt-l alleede vahel kulgevad rattateed.



Illustratsioon : Jalgratta populaarsus igapäevase sõiduvahendina on kasvamas, Peatänav lahendused ei tohi sellele trendile jalgu jääda. Foto tour d'öö XIX Tallinnas.

3.3 Ühistransport

Ühistransport on kõige mõistlikum vahend kaugemalt peatänavale jõudmiseks ja suuremate inimhulkade läbiliikumiseks. Trammid ja bussid on koos tänava keskel, et tagada neile takistusteta sujuv ja sirge liikumine ja peatumine. Peatustes on nad samuti koos, sest nii on nad reisija jaoks ühes kindlas kohas ja ümberistumine on ka mugavam. Peatuste töötamise ja läbilaskvuse kontrollisime üle simulatsioonimudeliga, peatus töötab väga hästi tänaste reisijamahtudega ja ühistranspordi mahu kasvuks on olemas reserv. Kõik peatused on varustatud peatänav jaoks disainitud ootekodade ja sõiduaegade infosüsteemiga, kõik ooteplatvormid on sõiduki sisenemislävendi kõrgusel - ühistranspordi kasutajal peab peatänaval mugav olema.

3.4 Autoga liikujad

Auto on paindlik ja mugav, auto on takso ja sõidujagamine, auto on ligipääs vaegliikujale, auto on kaubavedu. Seetõttu tagasime 1+1 sõidurajaga autoga juurdepääsu peatänavale ja tekitasime ka hulga peatumiskohti. Auto on aga väga suure ruumivajadusega, tekitab müra ja heitgaase, on suur ohuallikas. Seepärast on autode sõidurajad kuni 3 m laiused ja disainitud füüsiliste lahendustega toetama kiirust kuni 30 km/h. Peatänav ei ole disainitud autoga otsast otsani läbisõiduks: seal on palju tõstetud ülekäike, peatuse ooteplatvorme ja läbisõit võtab seetõttu palju aega.

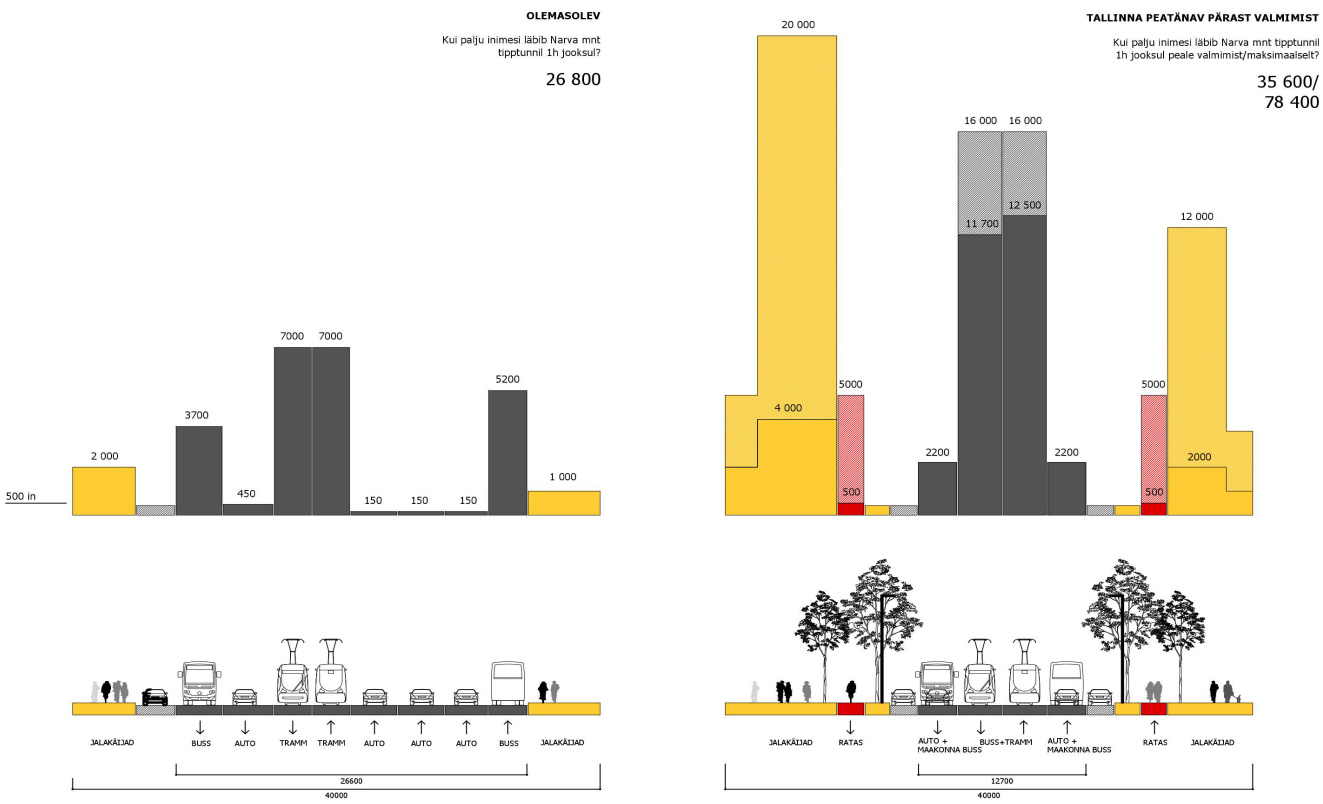
3.5 Erivajadustega liikujad

Peatänav lahendused arvestavad erivajadustega, olgu see vajadus seotud liikumise või nägemise, nooruse või vanusega. Jalgsi ja ratastooliga saab liikuda jätkuval tasapinnal,

teekonnal pole äärekive ega muid järske kõrguslikke takistusi. Sel põhjusel on tõstetud ka ülekäigurajad. Vaegnägijate jaoks olulised kohad ja orientiirid on vajadustele vastavalt teekattel tähistatud. Autoliikluse kiirus on füüsiliste meetmetega alla võetud, madalam müra aitab vaegnägijatel paremini kuulda ja tõstetud ülekäiguradadel annavad juhid paremini teed.

Jagades tänavaruumi ümber jalgsi, rattaga ja ühistranspordiga liikujate kasuks, tõstame me oluliselt tänava läbilaskvust ja parandame ühtlasi miljööd. Rasked ühissõidukid ja autoliiklus on oluliselt kitsamas koridoris tänava keskel ja jätavad rohkem ruumi kõigeks muuks.

<
>
<
>
<
>
<
>
<
>



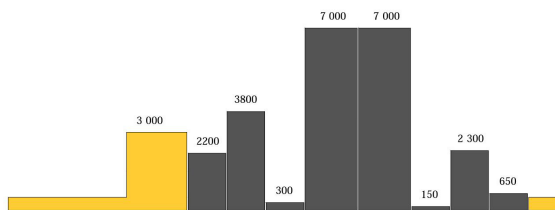
Illustratsioon: Inimeste läbilaskvus Narva maantel Maneži ja Hobujaama vahelises lõigus praeguse ja kavandatava tänava ristlõike puhul.



OLEMASOLEV

Kui palju inimesi läbib Narva mnt tipp-tunnil 1h jooksul?

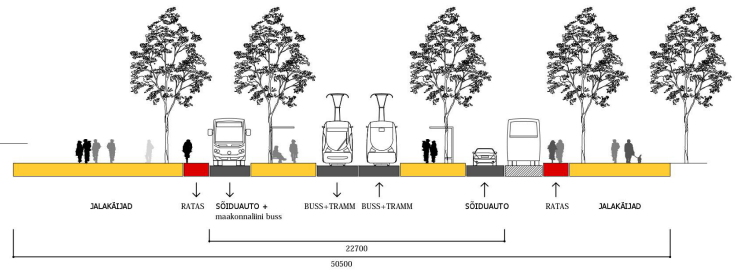
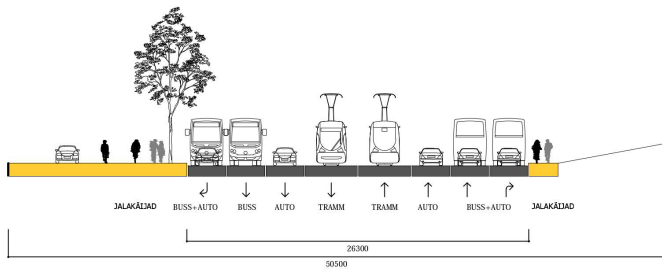
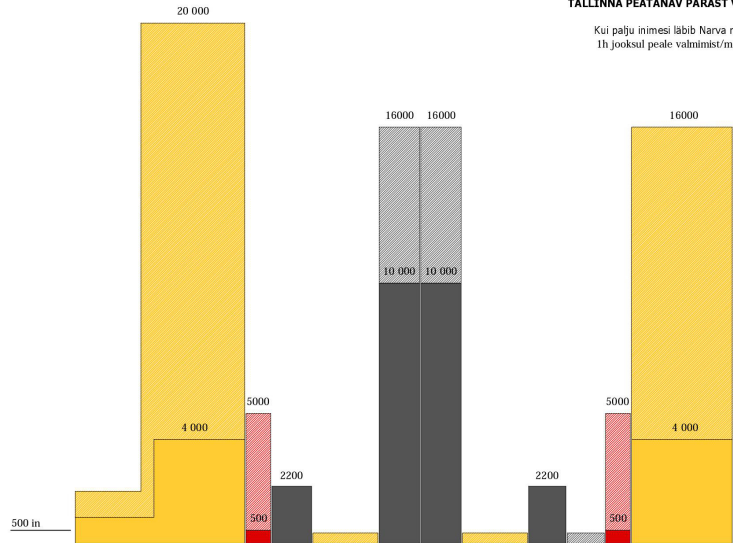
26400



TALLINNA PEATÄNAV PÄRAST VALMIMIST

Kui palju inimesi läbib Narva mnt tipp-tunnil 1h jooksul peale valmimist/maksimaalselt?

33 400/
82 400



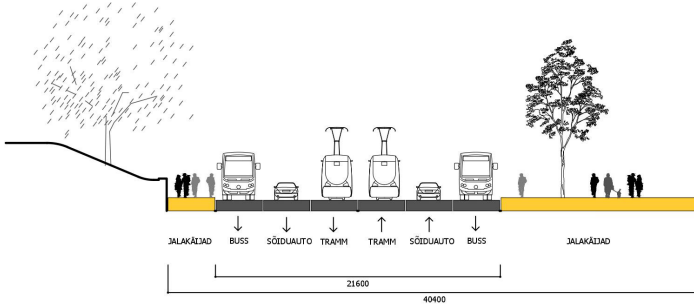
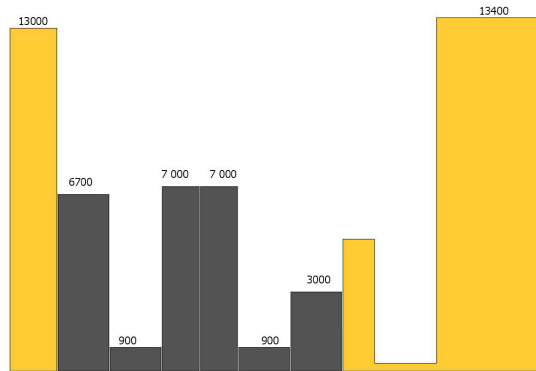
Illustratsioon: Inimeste läbilaskvus Narva maanteel Hobujaama ja Viru väljaku vahelises lõigus praeguse ja kavandatava tänava ristlõike puhul.



OLEMASOLEV

Kui palju inimesi läbib Pärnu mnt
tipptunnil 1h jooksul?

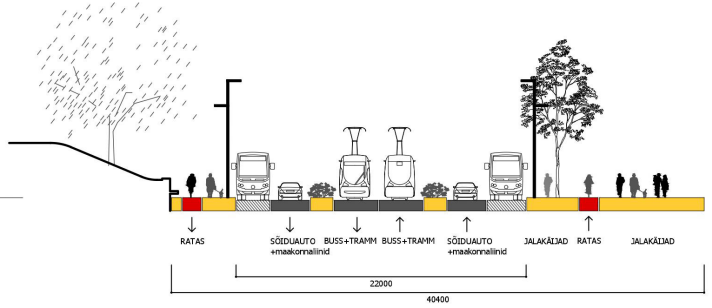
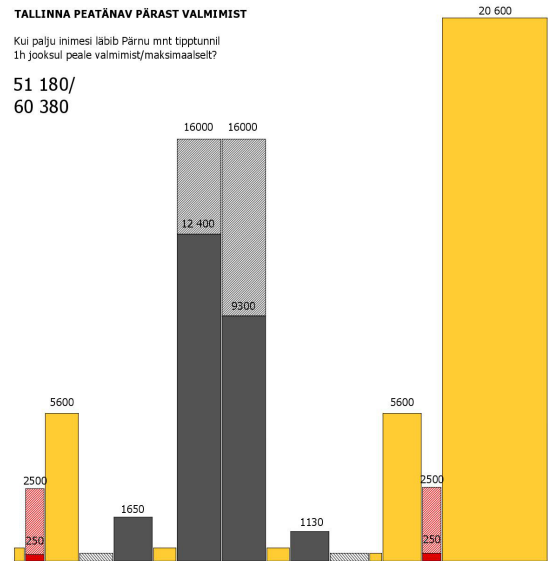
51900



TALLINNA PEATÄNAV PÄRAST VALMIMIST

Kui palju inimesi läbib Pärnu mnt
1h jooksul peale valmimist/maksimaalselt?

51 180/
60 380



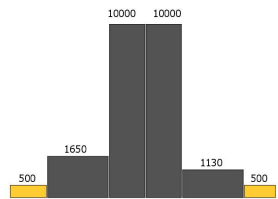
Illustratsioon: Inimeste läbilaskvus Viru väljaku ja G.Otsa tn vahelises lõigus praeguse ja kavandatava tänava ristlõike puhul.

- <
- >
- <
- ✓
- <
- >
- <
- ✓

OLEMASOLEV

Kui palju inimesi läbib Pärnu mnt kitsas lõigustipptunnil 1h jooksul?

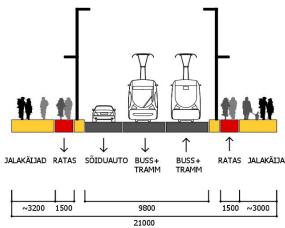
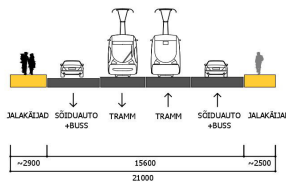
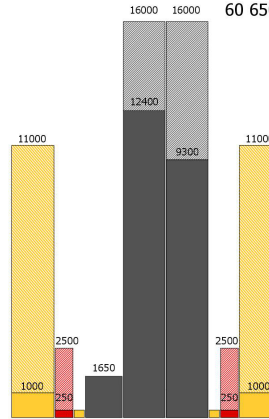
23780



TALLINNA PEATÄNAV PÄRAST VALMIMIST

Kui palju inimesi läbib Pärnu mnt kitsas lõigus tipptunnil 1h jooksul peale valmimist/maksimaalselt?

34 850/
60 650



Illustratsioon: Inimeste läbilaskvus G.Otsa tn ja Vabaduse väljaku vahelises lõigus praeguse ja kavandatava tänava ristlõike puhul.

4 LIIKLUSLAHENDUSED (koostanud Veiko Veerpalu)

4.1 Üldist

Vastavalt Tallinna Peatänava arhitektuurivõistluse lähteülesandes mainitule on projektkiirus valitud 30 km/h. See kehtib ka ühistranspordile, kuna tänaval on väga palju jalakäijad, suuremad kiirused on ohtlikud. Vastavalt Peatänava ühistranspordi kiiruste uuring vt LISAD Peatänava ühistranspordi kiiruste uuring on ajavõit suuremast kiiruse lubamisest ühistranspordile pea olematu. Trammide teoreetiline keskmine ajakadu oleks 2,8s peatänava läbimisel ja bussidel 5,6 s. Autoliikluse rahustamine on tagatud künniste ja suunamuutetakistustega. Jalakäijatele tehakse liikumine märksa mugavamaks. Väga oluline on Peatänava uue lahenduse puhul ka ühistranspordi liikumine kesksel ühistranspordirajal ja peatumine ühispeatustes.

4.2 Tänavaliigitus

Tänavaprojekteerimiseks vajalike parameetrite valikuks EVS 843:2016 standardist on enamasti vajalik teada, mis liiki tänavat projekteeritakse ja sellele vastavalt valida teeparameetrid. Selleks et defineerida standardi kohane tänavaliik on vaja teada tänavatulevast kasutust. Olemasolevana on Pärnu mnt ja Narva mnt vastavalt Tallinna tänavate liigitusele liigitatud põhimagistraaltänava alaliik põhitänavaks.

Vastavalt ideekavandile ei ole Tallinna Peatänava Pärnu mnt ja Narva mnt lõigus võimalik ühessegi kindlasse kategooriasse liigitada. EVS 843:2016

MAGISTRAALID	KIIRTEE	LIIKLUS	
	PÕHIMAGISTRAAL		
	JAOTUSMAGISTRAAL		
JUURDEPÄÄSUD	KOHALIK JAOTUSTÄNAV	LIGIPÄÄS	
	VEOTÄNAV		
	KÕRVALTÄNAV		
	KVARTALISISENE TÄNAV		
	JALGTÄNAV		SIHTKOHT SOTSIAALNE SUHTLUS

Joonis 4.1 — Tänavate liigid ja põhiülesanded

Kavandatav lahendus ei ole uue lahenduse kohaselt enam liigitatav põhimagistraaltänavana. Läbiva autoliikluse jaoks vajaliku läbilaskvuse tagamisega ei arvestata. Foorideta ülekäiguradade lisamise tõttu väheneb läbilaskvus autoliiklusele. Projekti kohane kasutus on pigem jaotusmagistraali või isegi juurdepääsutänavale omane – toimub juurdepääs kinnistutele, on väga suur jalakäijate liiklus, luuakse juurde ruumi sotsiaalsele suhtlusele (ruum kohvikute toolide paigaldamiseks ja ürituste korraldamiseks n Viru väljakul). Samas on oluline ühistranspordi liiklus, mis võiks olemasolevaga võrreldes isegi kasvada. Seetõttu on projekteerimisel valitud erinevate tänavaliikide parameetreid vastavalt tegelikule kavandatavale kasutusele.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 20/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

4.3 Liiklusuuringute lühikokkuvõte

Projekteerimisega samaaegselt koostab IB Stratum projekteeritavate lahenduste läbilaskvusarvutusi ja modelleerimist. Selle uuringu eesmärk on modelleerida eelkõige autoliiklust ja kaardistada võimalikke probleeme mis võivad tekkida projektlahenduste rajamisel ka teiste liikumisliikide osas. Koostöös projekteerijatega leida lahendused võimalikele probleemidele. Kontrollitakse ristmike läbilaskvust. Nähakse ette vajalikud muudatused ühistranspordisüsteemis, lahendused autoliikluse suunamiseks.

Projekteerimisega samaaegselt koostatakse ka Ramboll Finland poolt mikrosimulatsiooni (vt LISAD) kõige enam koormatud ühissõiduki ooteplatvormi toimivuse analüüsimiseks erinevate liiklejagruppide lõikes. Simulatsioon viidi läbi VISSIM tarkvaraga. Selle tööga on loodud detailne mudel ühispeatusest, kus on arvestatud järgnevate alusandmetega:

- Olemasolev bussiliiklus vastavalt olemasolevatele ajagraafikutele. Ühistransporti peale minejad Tallinna Transpordiameti teostatud ukseandurite loendusandmetest.
- Jalakäijate andmed vt LISAD Tallinna kesklinna jalakäijate liikuvusuuringu lõppraport kohaste jalakäijate voogudega.
- Autoliikluse osas on lähtutud IB Stratum koostatavast projekteeritavate lahenduste läbilaskvusarvutusest ja vajadusel korrigeeritud vastavalt, kui palju jalakäijate liiklus ülekäiguradadel neid läbi võimaldab lasta.

[T- Model OÜ kirjas 10.07.2018 nr 4/017070 vt LISAD on kokkuvõte liiklusuuringute seisust ja lisadena on lisatud kõik koostatatud liiklusuuringuid.](#)

Varemalt teostatud muud liiklusuuringud vt LISAD

4.4 Jalakäijaliiklus

Jalakäijate liiklus on üks kõige suurearvulisem liiklejate grupp antud tänaval. Jalakäijate liikumise kohta on 2017a tehtud uuring Tallinna kesklinna jalakäijate liikuvusuuring.

Jalakäijate ja rattaliikluse korraldamisel on aluseks võetud järgmised põhimõtted:

- Autoliikluse rahustamine, et jalakäijatel oleks turvaline ülekäiguradadel teed ületada.
- Jalakäijad peavad teed andma ühistranspordirajal liikuvale ühissõidukile.
- Võimalikult jalakäijasõbraliku ruumi loomine – ülekäigurajad võimalusel mitte alla 100m.
- Jalakäijate ja jalgratturite eraldi teed kogu projektala pikkuses
- Võimaluse kõnniteede laiendamine kohtades, kus vaja. Peatänav tüüpne ülekäigurada on tavapärasest laiem (6 meetrit, Tallinnas tüüpilise 4 m asemel). Sõiduautode kiiruse tagamiseks on ülekäiguraja kohal künnis kaldega 1/10.
- Peatänav põhjapoolsed päikeseküllasemad kõnniteed kavandatakse laiemana, et jätta rohkem ruumi välikohvikutele jm tegevusele.

Ühistranspordirajal künnist ei ole. Eelprojektis otsitakse täpsemat lahendust, kuidas tagada piisav tähelepanu juhtimine, et jalakäija peab ühistranspordile teed andma.

4.5 Jalgrattaliiklus

Väljavõte Tallinna linna peatänav liikluslahenduse analüüs OÜ Stratum tööst. Jalgrattaliikluse eraldamise vajadus tuleneb enamasti eesmärgist muuta jalgrattasõit atraktiivseks ja ohutuks alternatiiviks igapäevasele autoliiklusele. Eraldamise kaudu

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 21/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

parandatakse liiklusohutust, jalgrattasõidu mugavust ning sujuvust. Olulisel kohal on just turvalisuse parandamine. Siinjuures on oluline just turvatunde loomine. Jalgrattakasutust pärsib sageli reaalsest ohust enam inimeste valmisolek jalgrattakasutuse järele, mis sageli tuleneb just tajutavast ohutundest.

Jalgrattateede(-radade) rajamise vajaduse kriteeriumina tuuakse enamasti välja liikluskoormuse maht tänavalõigul. Liikluskoormus avaldab jalgrattaliikluse ohutusele olulist mõju. Standardi EVS 843:2016 Linnatänavad kohaselt tuleb jalgrattaliiklus eraldada põhivõrgu korral autoliiklusest juhul, kui ööpäevane autoliikluse maht ületab 1 500 autot, mis rajataval Peatänaval lõigul kordades suurem. Soomes kasutatav Jalakäijate- ja jalgrattateede projekteerimise juhend käsitleb eraldamise vajadust üksikasjalikumalt. Põhivõrgul peab jalgrattaliiklus olema autoliiklusest alati eraldatud sõltumata liikluskoormusest, kui maksimaalne lubatud sõidukiirus ületab 30 km/h.

Auto ja jalgrattaliikluse eraldamise kõrval on oluline eraldada ka jalgrattaliiklus jalakäijatest. Peamine põhjus seisneb taaskord ohutuses. Standardis EVS843:2016 Linnatänavad on jalakäijate ja jalgratturite eraldamise vajadusena toodud välja sellisel juhul, kui kergliiklusteed kasutatakse kiireteks, pikkadeks jalgratta- ja mopeedisõitudeks, kuid teel on ka jalakäijad, kelle ohutus nõuab eraldamist (lapsed, vanurid, vaegnägijad). Eelkõige puudutab see põhivõrku, mis ühendab linna äärealasid kesklinnaga ning neil suundadel liikuvad jalgratturid soovivad võimalikult kiirelt ja ohutult sihtkohta jõuda. Teise kriteeriumina on standardis välja toodud jalakäijate ja jalgratturite liiklussagedus on suur (kokku >2 000 inimest ööpäevas), mis on valdavalt kesklinna piirkonnas.

Soome Jalakäijate- ja jalgrattateede projekteerimise juhend soovib kaaluda jalgratturite eraldamise vajadust jalakäijatest, kui jalakäijate hulk ühes tunnis ületab 100 inimest.

Jalgratturid eraldatakse antudjuhendi kohaselt jalakäijatest alati järgmistel juhtudel:

- Suuremate linnade keskuste jalakäijate ala nähtavuse ja jalgrattavõrgustiku rakendusliku liigituse erinevuse tõttu;

- Kasutajate hulga alusel juhul, kui ristlõikel on tipptunnil

- Rohkem kui 200 jalgratturit ja üle 200 jalakäija
- Rohkem kui 300 jalgratturit ja üle 50 jalakäija
- Rohkem kui 50 jalgratturit ja üle 300 jalakäija.

Põhimarsruutidel eraldatakse jalgratturid jalakäijatest tavaliselt järgmistel juhtudel:

- Kattuvatel põhimarsruutidel ehk nn. kvaliteetkõnniteedel kiiruse, nähtavuse ja jalgrattavõrgustiku rakendusliku liigituse erinevuse tõttu;

- Kiire jalgrattasõidu põhimarsruutidel kiiruse, nähtavuse ja jalgrattavõrgustiku rakendusliku liigituse erinevuse tõttu.

Jalakäijate ja jalgratturite eraldamine tõstab eelkõige jalakäijate poolt kogetavat liikluskeskkonna turvalisust. Samuti parandab see jalgrattaliikluse sujuvust. Soomes kasutatav Jalakäijate- ja jalgrattateede projekteerimise juhend on välja toonud jalakäijate ja jalgratturite eraldamise positiivsed küljed:

- jalakäijate ja jalgratturite vaheliste konfliktsituatsioonide vähenemine
- füüsilise ja tunnetatud ohutuse taseme kasv
- ristumiskohtade sujuva ja takistusteta korraldamise võimalus
- liikumise sujuvuse parendamine
- ühesuunalise jalgrattatee kasutusse lülitamise võimalus
- jalgrattaliikluste läbilaskevõime suurenemine

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Staadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 22/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

- liiklustrasside ja keskkonna teenindustaseme tõus (jalgrattasõit muutub sujuvamaks, ohutumaks ja kutsuvamaks) keskkond muutub ohutumaks ja kiiremaks
- jalakäijate ja muude, jalgsi käimisega seonduvate toimingute nagu näiteks vaba aja veetmise, sotsiaalse läbikäimise ja lemmikloomade jalutamise muutumine lihtsamaks.

Igal lahendusel on ka negatiivsed küljed, mida tuleb teadvustada ja arvestada ning leida meetmed mõju leevendamiseks. Negatiivsed küljed on:

- eraldamine võib tõsta jalgratturite kiiruseid ja lisada seeläbi jalakäijatele põhjustatavaid ohuolukordi kohtades, kus jalakäijad kohtuvad jalgratturitega, seda näiteks väljakutel ja platsidel;
- ruumivajaduse lisandumine juhul, kui jalgratturitele eraldatakse tänava või tee ristlõikest eraldi ruum;
- reeglina suuremaks osutuvad kulud;
- korrashoid konstruktsiooniliselt eraldatud liiklustrassidel võib osutada keeruliseks ning võib eeldada eritehnika kasutamist;
- jalakäijate ja jalgratturite omavahelise suhtarvu muutumisel muutub halvemaks ka ruumi ärakasutamise paindlikkus;
- üksnes ehitusmaterjali või teekattermärgistusega teostatud eraldamine jääb talvisel ajal lume ja jää alla ning on halvasti märgatav;
- eraldust ei tarvitseta alati järgida, kui teostus ei ole selgelt arusaadav, järjepidev või vastav kohalikul tasandil juurdunud põhimõtetele

Jalgrattateede planeerimise aluseks on põhimõtte luua terviklik teede võrgustik, mis võimaldaks sujuvat, kiiret ja ohutut jalgrattasõitu. Esmaseks prioriteediks on põhivõrgustiku väljaarendamine, mis ühendab Tallinna linna äärealasid kesklinnaga. Kesklinna on koondunud suur osa töökohtadest, teenindustasutustest ja vaba aja sisustamiseks mõeldud asutustest ning linnaruumist. Jalgrattateede võrgustik võimaldab luua jalgrattakasutuseks vajalikud tingimused, et liigelda olulisimate keskuste ja huvipunktide vahel auto asemel jalgratastel.

Käesolevas eskiislahenduses on ühesuunaliste jalgrattateede laius ette nähtud valdavalt 2,0m, kohati kitsamates tingimustes 1,5m. Eelprojekti staadiumis tuleks leida võimalusi projekteerida jalgrattarajad vähemalt 2,5 meetri laiused. Nähakse ka ette täpsemad lahendused jalakäijate ja jalgratturite omavaheliste konfliktipunktide vähendamiseks ristmikel.

4.6 Ühistransport

Ühistranspordi liikluse korraldamisel on aluseks võetud järgmised põhimõtted:

- Kogu ühistransport liigub keskel asuval 1+1 rada trammivööndil.
- Bussid ja trammid peatuvad samal tee keskel asuval [bussi ja trammi ooteplatvormil](#):

Vabaduse väljaku ühispeatus. Kesklinnast väljuval suunal rajatakse pikk ooteplatvorm. Kesklinna saabuval suunal on ette nähtud trammiooteplatvormi nihutamine Estonia pst ristmikust Inglise kolledži poole, tekitades ka siin bussidele ja trammidele ühispeatuse kõnnitee servas.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 23/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

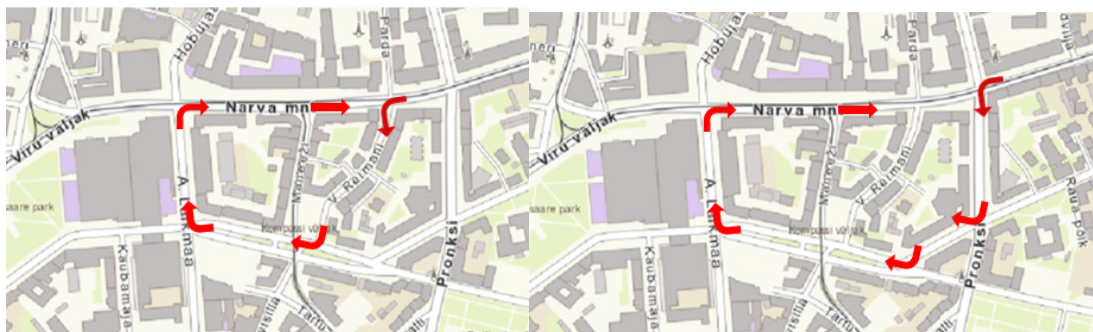
Musumäe ühispeatus (varasem Viru peatus on nihutatud veidi Valli tn ristmiku poole ja seetõttu võiks nime vahetada);

Viru väljaku ühispeatus (endine Hobujaama ühispeatuse on nihutatud Viru hotelli ja Postimaja vahele või variandina Viru väljakule) ja **Pronksi ühispeatuse**. **Pronksi ja Jõe tn ristmiku kõrvale rajatakse** ühispeatuse.

- **Maakonnabussidele, kommertsbussidele** ja turismibussidele on ette nähtud peatus Musumäe ühispeatuse kõrval ja praeguse Hobujaama peatuse kohas. Need peatused on ka erandjuhul kasutatavad, kui näiteks tramm läheb rikki just ooteplatvormide vahel.
- Erandjuhul on võimalik peatuda ooteplatvormide kõrval autode sõidurajal. On kaalutud ka varianti lasta ühistranspordil peatuda eraldi taskus, aga sellisel juhul peab buss trügima peatusesse ja ära üle autode raja, mis on ebamugav ja aeganõudev eriti liigendbussile. Lisaks vajab buss ruumi manööverdamiseks. Kuna ühistransport on tänaval prioriteetne, siis on mõistlik lasta bussidel peatuda sõidurajal. See tagab ühissõidukite sujuva liikluse. Autoliiklust saab ühistranspordi paremaks toimimiseks foorisüsteemi kaudu sellisel juhul piirata.

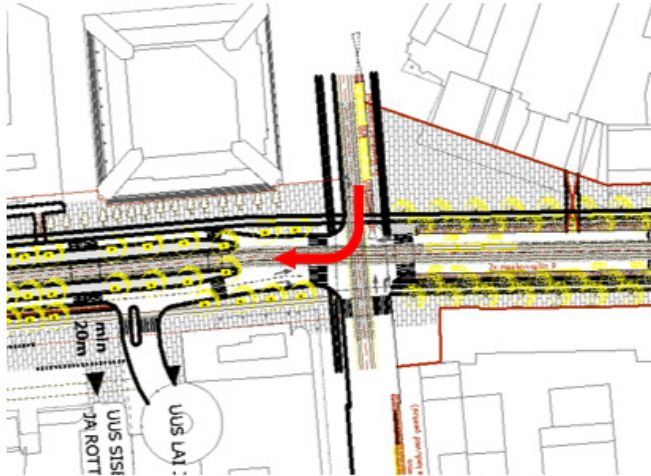
Seoses projekteeritava tänavalahendusega on vaja teha muudatusi ühistranspordi liinide kulgemisel. Muudatuste selgemaks kuvamiseks on tehtud ka joonis 017070_ES_TL-7-01 Ühistranspordi skeem. Selle skeemi eesmärgiks on muuta ilmekamaks kavandatava projektlahenduse mõju olemasolevale ühistranspordi süsteemile antud piirkonnas. Allolevalt mõned võimalikud lahendused probleemidele:

- **60 Priisle - Maneeži ja 63 Priisle - Maneeži – Peavad sõitma** Pronksi ja Raua tn kaudu. Peatuse ootelatvormi läbilaskvuse paremaks tagamiseks tuleks busse mitte enam Reimani tn-le suunata.



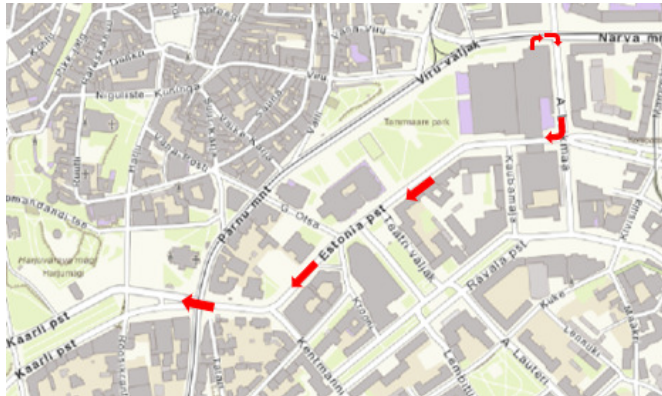
Peatuse võimalused on Hobujaama/Viru varupeatuses, A.Laikamaa tn-l ja Pronksi ühispeatuses. Soovi korral saab suunata peatuma Viru terminali, kus vabaneb seoses ümberkorraldusega ruumi.

14 Viru keskus - Vana-Pääsküla ja nr 18 Viru keskus – Laagri ei alusta Viru alt terminalist vaid teevad, Hobujaama tn parklast tulles kohe parempöörde Pärnu mnt suunas. Esimene peatus on Viru väljaku ooteplatvormil.



40 ja 48 Viru keskus - Pelguranna

Alustavad Viru alt terminalist ja teevad parempöörde ja sõidavad Estonia pst kaudu või suunatakse samamoodi nagu liinid 14 ja 18.



36 Väike-Õismäe – Viru Viru ringi tagasipöörde asemel jätkab liin sõitu Mere pst – Ahtri – Hobujaama suunas ja teeb seal parempöörde, tulles tagasi Viru väljakule.

Maakonna liinid

Seoses Viru ristmikul ümber pööramise puudumisega foorilahenuse korral on vaja korraldada ümber mõnede maakonnaliinide liinide kulgemised analoogselt buss nr 36-ga. Liinid KB 206 ja MB 117 117A 119 hakkavad tagasipööret tegema sõites ringiga.

4.7 Autoliiklus

Autoliikluse korraldamisel on aluseks võetud järgmised põhimõtted:

- Liikluse rahustamine, et jalakäijatel oleks turvaline ülekäiguradadel teed ületada
- Läbiv liiklus ei ole soodustatud – rahustamismeetmete ja väga paljude ületuskohtadega muutub autoliiklus küllaltki aeglaseks ja läbilaskvus väikeseks. [Täiendava jalakäijate ruumi tagamiseks ja läbiva sõiduliikluse piiramiseks on Pärnu mnt lõik Estonia pst ja G. Otsa tn vahelises lõigus läbivale tavaliiiklusele suletud kesklinna siseneval suunal. Väljuval suunal on ühissõidukiraja kõrvale täiendavalt projekteeritud eraldi sõidurada.](#) Projektloigu fooristmikel saab vajadusel veel “roheline aja” pikkusega veel vähendada peale tulevat autode voogu. See võib olla vajalik, kui ilmneb, et autoliiklus hakkab ühistranspordi liiklust ja jalakäijaid segama.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Staadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 25/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

- Juurdepääsu tagamine tänava ääres olevatele kinnistutele – elanikud asutuste, poodide jm külastajad. Tipptunnil on autoga juurdepääs tõenäoliselt aeganõudev.
- Peatumiskohtade (võimalusel lühiajaline parkimine) tagamine autodele, et taksodel ja ka muul eratranspordil oleks võimalik inimesi tuua või peale võtta. See on ohutu, kuna liiklussagedus on tänasest kordades väiksem ja kiiruspiirang on 30km/h.

4.8 Ristlõike elemendid ja plaanilahendus

Tänav ruum on kohati väga piiratud. Eesmärk on võrreldes olemasoleva olukorraga luua ristlõikes rohkem ruumi haljastusele, jalakäiatele ja rattaliiklusele. Mootorsõidukite radade laiuse valimisel on võetud eesmärgiks leida optimaalseim ohutu ja samas võimalikult kitsas summaarne laius. Tänav ristlõike kavandamisel on lähtutud põhimõttest, et tänav koosneb läbivatest ribadest e ristlõike elementidest. Püütud on võimalikult tagada, et eri kasutusega elemendid oleksid tänaval läbivalt võimalikult sama laiusega. Tänav jaguneb vastavalt kasutusele järgnevateks põhielementideks: Trammivöönd e ühissõidukite rada, autoliikluse rada, külgeraldusriba postide paigaldamiseks, jalgrattatee, kõnnitee.

4.8.1 Trammivööndi laius

Vastavalt arhitektuurivõistluse võistlusülesandele on määratud ühissõidukiraja laius sirgel teel 6.8m. Trammivööndi laius on võetud arhitektuurivõistluse tööst. Laiuse valikul on tuginetud järgnevatele juhistele:

EVS 843:2016 Tabel 6.30 Trammivööndi laius sirgel teel toodud trammi ja busi ühiskasutusraja laiused.

Projekteerimise lähtetase	Trammivööndi laius (m)
H	7,5
R	7,25
E	7,0

Käesolevas projektis on trammivööndi laius valitud standardis toodust mõnevõrra kitsam, kuna EVS Tabel 6.30-s pole arvestatud madalama kiirusega. Kui võrrelda EVS 843:2016 Tabel 6.1 olevaid radade laiusi analoogia saamiseks, siis on projektkiiruse 50 km/h puhul sõiduraja laius 0,25m laiem, kui 30 km/h korral.

Tabel 6.1 — Keskeraldusribata kahe rajalise põhi- ja jaotusmagistraali sõidutee ristlõige

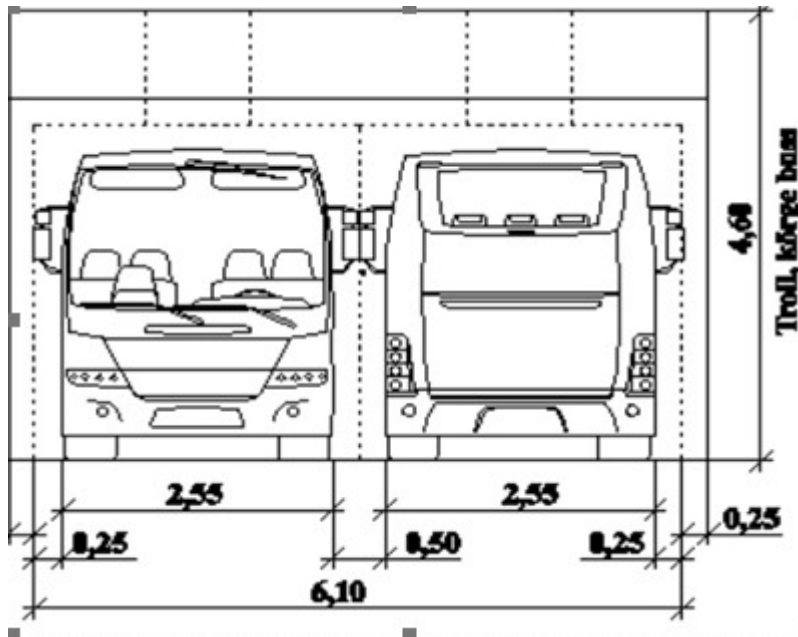
Projektkiirus (km/h)	Hea			Rahuldav			Erandlik		
	Äärekividega ristlõige, äärekivi kõrgus üle 7,5 cm								
	c	e/2	i	c	e/2	i	c	e/2	i
30 kuni 40*	7,00	3,00	0,50	6,50	2,75	0,50	6,0	2,75	0,25
50 kuni 60	7,50	3,25	0,50	7,00	3,00	0,50			
70	8,00	3,50	0,50	7,50	3,25	0,50			
	Äärekividega ristlõige, äärekivi kõrgus kuni 7,5 cm**								
	c	e/2	i	c	e/2	i	c	e/2	i
30 kuni 40*	6,50	3,00	0,25	6,0	2,75	0,25	5,50	2,75	0,00
50 kuni 60	7,00	3,25	0,25	6,5	3,00	0,25	6,00	2,75	0,25
70	7,50	3,25	0,50	7,0	3,25	0,25			

* Ainult jaotusmagistraal.

** Võib rakendada siis, kui kõnnitee ei külgne vahetult sõiduteega.

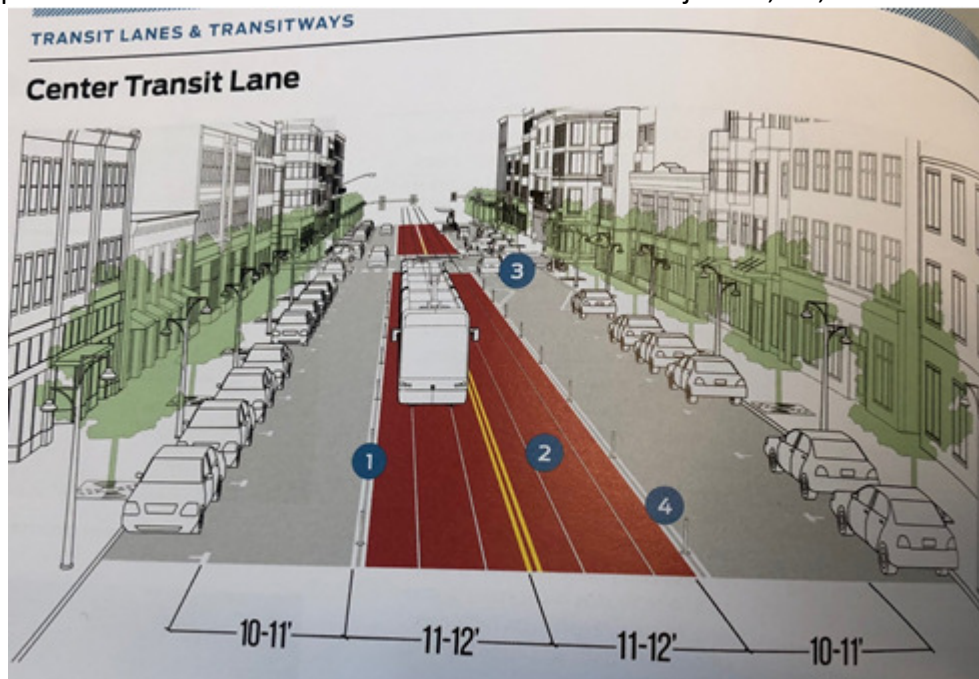
Seega võib lugeda projektkiiruse 30 km/h korral 6,8m trammivööndi laiuse projekteerimise lähtetasemel R olevaks.

Täiendavalt väljavõte EVS 843:2016 Joonis 5.4 — Sõidukite ruumivajadus ristlõikes kiirusel 40 km/h ja vähem



EVS 843:2016

National Association of City Transportation Officials NACTO soovitude tänavate planeerimiseks on trammivööndi laiuse kohta antud juhised 6,7-7,3m



Kõike eelnevat arvesse võttes on vastu võetud otsus jätta trammivööndi laius samaks, mis oli arhitektuurivõistluse võistlusülesandes 6,8m.

Ooteplatvormide vahel on trammivööndi laiust veidi vähendatud, vastasootplatvormide äärekivide vaheline kaugus on 6,5m. Trammi äärmise rööpa kaugus ooteplatvormist peab olema 1,25m. Ooteplatvormide vahe vähendamine 0,30m tulemusel on ooteplatvormide

välisel alal trammi suuna telje kaugus trammivööndi servast 1,40m. Sellisel juhul jäävad bussidel ideaalse sõidutrajektoori korral trammirööpad täpselt rataste vahele. Peatuses ei pea buss ooteplatvormi äärel lähemale sõitma ja saab peatuda ilma suunda muutmata. Ooteplatvormi alguses äärekivi kavandada madalam (7,5-12 cm) kui ülejäänud ooteplatvorm, et buss juhuslikult hooga kõrge äärekivi vastu ei puruneks.

4.8.2 Ühistranspordi peatused

Projektlahendus näeb ette sobivate parameetritega ooteplatvorme koos ootepaviljonidega. Ooteplatvormide kõrgus tagab mugava sisenemise ühissõidukisse. Ooteplatvormide laius kavandatakse vastavalt võimalustele ja prognoositavale jalakäijate hulgale vahemikus 3,5-5,0m. Ooteplatvormide pikkuse (ca 80m) valikul on eesmärgiks seatud, et kaks CAF trammi (l=30,8 m) mahuksid korraga peatuma. See võimaldab teoreetiliselt korraga peatuda ka neljal tavabussil. Praktiliselt tuleks seda vältida, kuna reisijatel võib olla keeruline lühikese ajaga soovitud sõiduki juurde jõuda. Otstes on kõigil ooteplatvormidel ülekäigurajad. Keskmine ülekäigurada on ette nähtud ainult autoliikluse raja ületamiseks. Keskmine ülekäigurada on siiski vajalik, et tagada piisavalt kiire ooteplatvormi tühjenemine. Ooteplatvormidel paiknevate paviljonide tagumised seinad suunavad jalakäijad autoteeületust sooritama ülekäiguradade kaudu. Hilisemas projekteerimisetapis lisatakse vajadusel ootepaviljonide pikenduseks vajadusel piirdeid, et tagada autojuhtidele piisav külgnähtavus.

Ooteplatvormi kõrgus peatuse kohal ühissõiduki raja pinnast on 28 cm.



Illustratsioon: Näide eraldatud ühissõidukirajast ja peatusest tänava keskel (Urban Street Design Guide, NACTO)

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Staadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 28/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

Järgnevalt konkreetsetest peatustest:

Pronksi ühispeatus

Pronksi ühispeatus on uus ühispeatus, mis lisatakse seniste trammipeatuste vahele, et luua selline vahekaugus, mis on inimesele mugav ning loob tunde, et peatänaval on pääs ühistranspordile alati lähedal. Vastavalt EVS 843:2016 on linnakeskustes soovituslikuks trammipeatuste vaheks ca 400-500m.

Pronksi ühispeatuse ja Narva mnt-Pronksi-Jõe ristmiku ummistumise ohu ennetamiseks on ette nähtud [bussiraja](#) viimine trammirajaga kohakuti, et [ühissõidukid](#) saaksid vajadusel [teisel](#) pool ristmikku oodata ühispeatuse tühjenemist eelmistest [ühissõidukitest](#).

Viru väljaku ühispeatus

Ühispeatuse koosseisus on ühistranspordirada ületav jalakäijate ülekäigurada, mis seob Rotermanni kvartali ja Viru keskuse uue peasissepääsu. See ülekäigurada on oluliseks alguspunktiks liikumisele peatänavalt mere suunas. See perspektiivis väga suure jalakäijate kasutusega ülekäigurada on ka üheks olulisemaks põhjuseks, miks arhitektuurivõistluse lahendusega võrreldes on [ooteplatvormi](#) nihutatud. Nüüd on [ooteplatvorm](#) kõver ja [ooteplatvormi](#) keskelt üle saamine ei jää jalakäijate olulise liikumise suuna peale. Busside ja trammide pöördekoridoride šabloonidega on liiklemine kontrollitud. Ühissõidukid peatuvad sirgel osal sh kõige lühem sirge osa on piisav 30m trammi jaoks. Probleem on ainult väliskurvis Pärnu mnt poole liikaval bussil kurvi järgselt täpselt [ooteplatvormi](#) äärde sõita. Seepärast peaks ekspluatatsioonis püüdma kasutada esimest pikka sirget [ooteplatvormiosa](#). Eelprojekti käigus lahendatakse täpsemalt jalakäijate [ooteplatvormilt](#) maha tulek Viru ristmiku poolses otsas. See toimub Viru ristmiku jalakäijate fooritakti ajal.

Musumäe ühispeatus

Vastavalt tüüp-peatuse kirjeldusele

Vabaduse väljaku ühispeatus

Ühispeatus kavandatakse kesklinnast väljuvale suunale. [Kesklinna saabuval suunal on ette nähtud trammiooteplatvormi nihutamine Estonia pst ristmikust Inglise kolledži poole, tekitades ka siin bussidele ja trammidele ühispeatuse.](#)

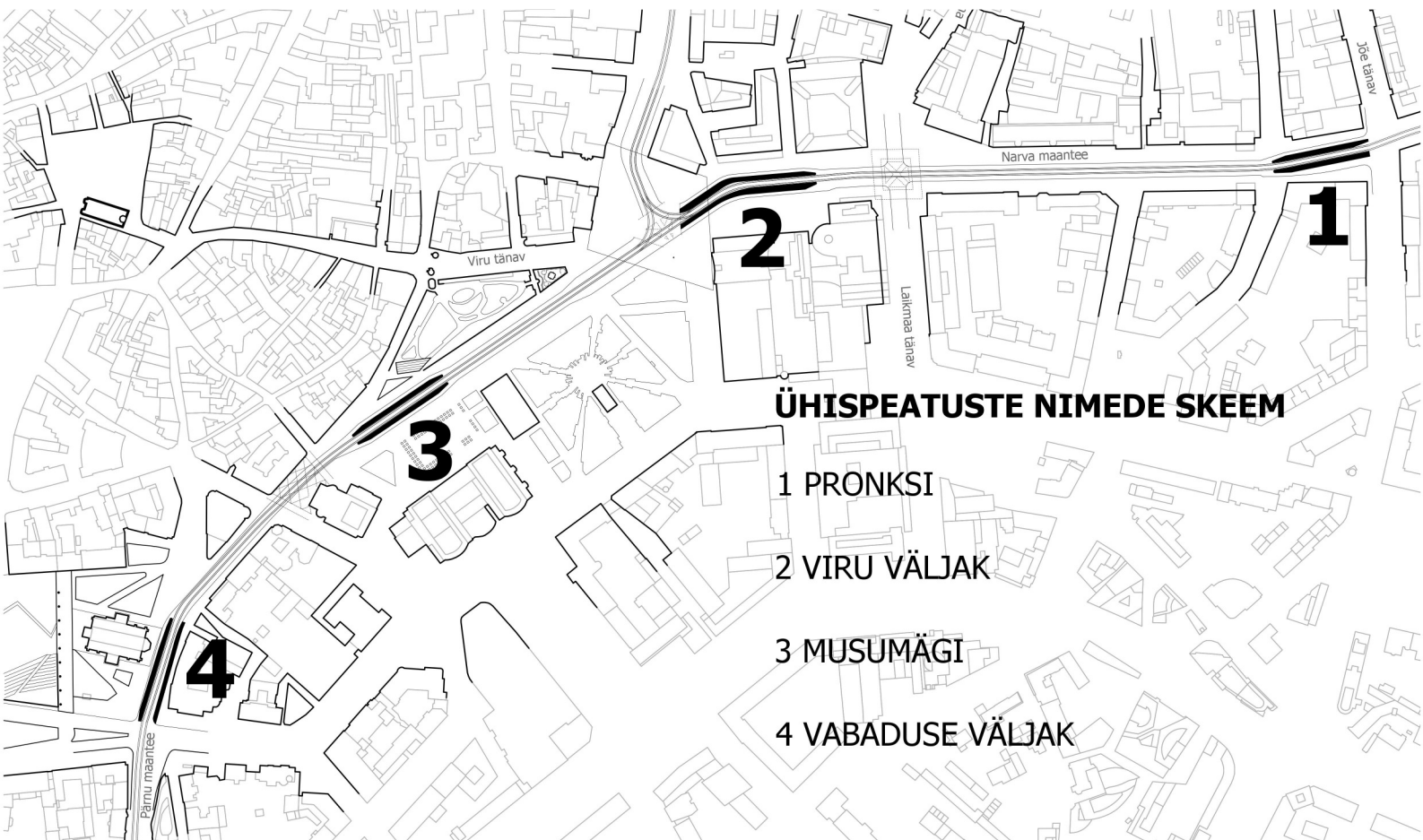
[Linna siseneval suunal hakkavad bussiliinid peatuma senisest peatusest Estonia pst ristmikule lähemal.](#)

[Linnast väljuva suunal on samuti koht bussi peatumiseks sõidurajal, kuid see on mõeldud kasutamiseks üksnes erandjuhtumitel \(Üldjuhul peatuvad väljuva suuna Pärnu mnt-l jätkavad liinid ühispeatuses ning Kaarli pst-l jätkavad liinid Vabaduse väljaku ääres\).](#)

Mere pst ühispeatus

Vastavalt tüüp-peatuse kirjeldusele.

Eelprojekti koostamisel otsustatakse, kas Mere pst ühispeatus ehitatakse välja koos peatänavaga või seotakse ehitusprojektiga olemasolev trammipeatus, jättes ühispeatuse Mere pst ümberehituse koosseisu.



4.8.3 Taksopeatuste, maakonnaliinide peatuste ja varupeatuste riba.

Taksopeatuste, maakonnaliinide peatuste ja varupeatuste riba laiuse kavandamisel on lähtutud sellest, et vahetult külgnev puuderida oleks sirge. Samas raja laiuse vajadus erinevate otstarvete lõikes on erinev. Selleks, et tagada puudele paremad kasvutingimused on muudetud raja laius erinevates kohtades vastavalt vajadusele varieeruvaks. Tänava kujunduses on kavandatud sõidutee äärde riba mille laius on veidi varieeruv sõltuvalt selle kasutusest. Riba laius on 2,0-2,25m sõidukite peatumise ja lühiajalise parkimise otstarbega kohtades. Busside varupeatustes ja maakonnaliinide peatustes on Narva mnt-I ja Pärnu I riba laiuseks 2,75m.

Taksopeatuses on riba laius 2,7-3,0m, mis sisaldab ka ülesõidetavat kõrgendatud eraldusriba.

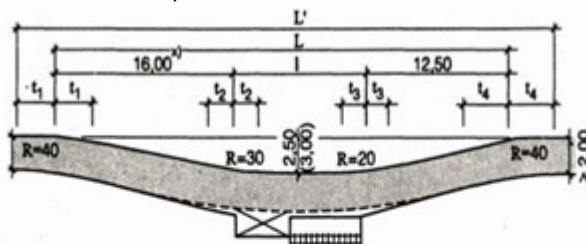
Autode peatumiskohtades on laiuse valikul on lähtutud EVS 843:2016 ja valitud riba laiuseks 2,0m

Tabel 9.7 — Sõiduauto parkimiskoha mõõtmed (m) sõltuvalt parkimisnurgast

Parkimine 0° nurga all		Parkimine 30°, 45°, 60° ja 75° nurga all				Parkimine 90° nurga all		
Parkimisnurk α	B	L	A	D	D ₁	D ₂	L ₁	L ₂
0°*	2,5	5,0	3,5	2,0			6,0	
30°	2,5	5,0	4,0	5,0	8,1	12,4	4,7	7,2
45°	2,6	5,0	4,5	3,7	5,4	8,9	5,4	9,0
60°	2,6	5,0	5,0	3,0	3,3	5,7	5,6	10,0
75°	2,6	5,0	5,5	2,7	1,6	2,6	5,5	10,4
I 90°	2,6	5,0	7,5					
II 90°	2,7	5,0	7,0					

* Vähim parkimiskoha laius tänaväärsel parkimiskohal võib erandina olla 2,0 m.

Busside peatumiseks ette nähtud kohtades on laiuse valikul on lähtutud EVS 843:2016 ja valitud riba laiuseks 2,5m



*) Liigendbussi ja bussirongi korral 25,00 m.

Joonis 6.21 — Avatud tasku (tüüp II)

Tabel 6.36 — Avatud bussitasku põhimõõtmed (m)

	I	L	L'	t ₁	t ₂	t ₃	t ₄
Tavaline buss	18,0	46,5	55,1	3,8	2,8	2,4	4,8
Kaks tavalist bussi	35,0	63,5	72,1	3,8	2,8	2,4	4,8
Liigendbuss	21,0	58,5	65,7	2,4	1,8	2,4	4,8
Bussirong	27,0	64,5	73,1	3,8	2,8	2,4	4,8
Tavaline + liigendbuss	38,0	75,5	83,1	3,8	2,8	2,4	4,8
Kaks liigendbussi	41,0	78,5	85,7	2,4	1,8	2,4	4,8

4.8.4 Autoliikluse rada

Autoliikluse raja laiuse valikul on lähtutud EVS 843:2016

Tabel 6.1 — Keskeraldusribata kahe rajalise põhi- ja jaotusmagistraali sõidutee ristlõige

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Staadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 31/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

Projektkiirus (km/h)	Hea			Rahuldav			Erandlik		
	Äärekividega ristlõige, äärekivi kõrgus üle 7,5 cm								
	c	e/2	i	c	e/2	i	c	e/2	i
30 kuni 40*	7,00	3,00	0,50	6,50	2,75	0,50	6,0	2,75	0,25
50 kuni 60	7,50	3,25	0,50	7,00	3,00	0,50			
70	8,00	3,50	0,50	7,50	3,25	0,50			
	Äärekividega ristlõige, äärekivi kõrgus kuni 7,5 cm**								
	c	e/2	i	c	e/2	i	c	e/2	i
30 kuni 40*	6,50	3,00	0,25	6,0	2,75	0,25	5,50	2,75	0,00
50 kuni 60	7,00	3,25	0,25	6,5	3,00	0,25	6,00	2,75	0,25
70	7,50	3,25	0,50	7,0	3,25	0,25			

* Ainult jaotusmagistraal.

** Võib rakendada siis, kui kõnnitee ei külgne vahetult sõiduteega.

Kõnnitee ei külgne vahetult sõiduteega - kohtades, kus autoliikluraja kõrval ei ole peatumiskohtade riba eraldab sõiduteed ratta-/ või kõnniteest 0.9m muu katendiga turvariba, kus on ka normidekohaselt paigutatud trammide kontaktliini ja tänavavalgustuse postid. Seepärast on lähtutud tabeli alumises pooles olevatest laiustest. Projektkiiruse 30km/h ja 7,5 cm äärekivi kõrguse korral on sõiduraja laiuks valitud 2,75m ja ohutusriba 0,25m. Platvormidega ja saartega külgnevates lõikudes on samuti raja laius 2,75m ja ohutusriba mõlemal pool 0,25m (kokku 0,25+2,75+0,25=3,25m).

Rajalaiuse puhul on valitud projekteerimistase Rahuldav. Põhjenduseks järgnev:

- See rada on põhiliselt ette nähtud sõiduautoliiklusele ja teenindavale transpordile st raskeliiklus on väike. Lisaks sõidavad seal reisibussid ja kohati ka maakonnaliinide bussid.
- Luua ristlõikes rohkem ruumi haljastusele jalakäiatele ja rattaliiklusele.
- [Autoliikluse](#) rahustamise otstarbel on mõistlik mitte kavandada laiu radasid. Kitsas rada suunab autojuhti paremini tunnetama kiirust.
- [Autoiikluse](#) rahustamiseks ja jalakäijate kaitseks ette nähtud saarte ja [ooteplatvormide](#) ümber manööverdamiseks on arvutusliku auto pöördekoridori ja äärekivi vaheks arvestatud 0,25m, mis vastab projekteerimistasemele erandlik. Põhjuseks see, et on ette nähtud, et bussid liiklevad üldjuhul [ühisõidukirajal](#). [Kõigile sõidukitele mõeldud](#) rajale tulevad [bussid](#) erandjuhul rikke tõttu või manööverdamiseks.

4.9 Ristmikud

Mere pst ristmik

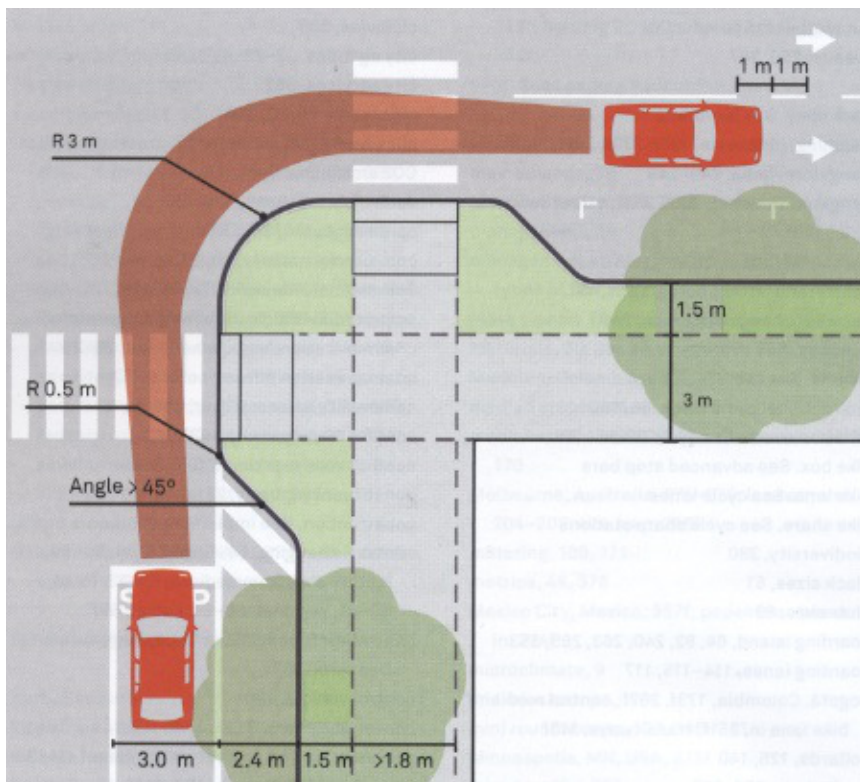
Senine ulatuslik liiklusalala (rahvakeelse nimetusega „Viru ring“) asendatakse Viru väljakuga, mille alale kavandatakse muuhulgas Pärnu mnt, Narva mnt ja Mere pst sidumiseks kompakne ristmik. Väljaku keskel asuva ristmiku foori tsüklid lubavad jalakäijatel liiklust nii kolmes risti suunas kui ka diagonaal suundades korruga ületada. Narva mnt põhja servast Pärnu mnt-le jalutajad saavad otse üle keskmise ristmiku jalutada, ilma Mere puiesteele kõrvale põikamata. Erinevalt teistest peatänava ristmikest on sel ristmikul praegu ja tulevikus vasakpöörde võimalused kõigis suundades.

Ristmiku lahenduse koostamisel kaaluti erinevaid variante, sh ringristmik. Osutus et fooridega reguleerituna on võimalik rajada kõige kompaksem ristmik. Kaaluti jalakäijatele vahesaarte rajamist analoogselt teiste ülekäiguradadega mõlemal pool trammiteed. See aga suunaks jalakäijaid liialt palju kõige loomulikumast sirgest trajektooriga kõrvale ja ristmik võtaks enda alla oluliselt rohkem ruumi. Jalakäijate ülekäiguks on analoogselt Hobujaama

ristmikuga ette nähtud jalakäijate takt. Ilmselt on vajalik hoida foor töös ööpäevaringselt, et oleks tagatud ohutu ülekäik jalakäijatele. Ühissõidukitele õnnestub tagada vajalik läbilaskvus. Kui on vajadus tulevikus ühistranspordi liiklussagedust suurendada, tuleb tiptunni ajal vähendada tavaliikluse „rohelist aega“.

Hobujaama ristmik

Ristmik säilitab olemuselt senise liikluskorralduse ning jääb foorjuhitavaks, kuid muudetakse oluliselt kompaktsemaks. Parempöörete raadiusi vähendatakse, mis annab märgatavalt juurde jalakäijate ruumi. Ristmiku katend rõhutab jalakäijate fooritaktist tulenevaid liikumissuundi.



Illustratsioon: Tänavanurgad tuleb kujundada min võimaliku raadiusega, suuremat raadiust kui 5m tuleks kasutada ainult erandjuhtudel (Global Street Design Guide, NACTO)

Kaaluti jalakäijatele vahesaarte rajamist analoogselt teiste ülekäiguradadega mõlemal pool trammiteed. Perspektiivis oleks siis saared vaja ette näha ka A.Laikmaa ja Hobujaama harudele. See vähendaks läbilaskvust, kuna jalakäijate diagonaalne teeületus läheks pikemaks ja jalakäijate takt vajaks rohkem aega. Seepärast otsustati saartest loobuda, seetõttu on ilmselt vajalik hoida foor töös ööpäevaringselt või adaptiivselt.

Võimalik on ette näha perspektiivne Sadama poole suunduva trammiliini kulgemine Hobujaama – A.Laikmaa sihis.

Bussiterminali väljasõit

Busside väljasõidutee Viru keskuse bussiterminalist muudetakse senisega võrreldes kitsamaks ja kompaktseks. Kõik bussid väljuvad terminalist ühes reas ning teevad parempöörde Narva mnt-le. Sõidua autod, kes tulevad läänest Narva mnt sõidurajal, peavad andma terminalist väljuvatele bussidele teed. Bussiterminali väljasõiduteed ületavate jalakäijate liikumine (piki Narva mnt-d liikujad ja ühispeatusest kõnniteele liikujad)

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 33/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

reguleeritakse fooriga, mille punane tuli süttib jalakäijale selleks ajaks kui buss terminalist väljub. Busside väljasõidutee kitsendamine annab võimaluse rajada välisruumi kaudu uue kõnnitee Narva mnt-lt otse terminali, mis teeb pääsemise terminali märgatavalt mugavamaks.

G.Otsa / Suur-Karja ristmik

Ristmik on ette nähtud foorjuhitavana. Otseliikumine ja parempööre on ette nähtud parempoolselt sõidurajalt. Vasakpoolselt sõidurajalt on võimaldatud sõidukite vasakpööre Pärnu mnt-le. Vajadusel saab ristmikul keelata ka vasakpöörde, mis vähendaks oluliselt G.Otsa tn kasutamist läbivaks liikluseks.

Fooriristmik võimaldab ka vajadusel reguleerida G.Otsa tn-lt Peatänavale pööravare autode hulka.

Maneeži ristmik

Maneeži tn jääb ühesuunaliseks. Maneeži tänava ristmik enam [tavaliiklusele](#) fooriga reguleeritud ei ole. Ühissõidukite reguleerimiseks on Maneeži ristmikule ette nähtud ühissõiduki foorid. Autodele on ette nähtud pöörata ainult paremale. Ilmselt öösel ei ole põhjust vasakpöört keelata. Trammile ei ole parempöördeks eraldi rööpaid ette nähtud. Toimib põhimõtteliselt enne viimast rekonstrueerimist toimunud lahendus. Kuna autod peavad teed andma parempöört Maneeži tänavale sooritavale trammile, siis on mõistlik neile panna hoiatav kollane foorituli, et nad paneksid teandmiskohustust tähele.

V.Reimani ristmik

V.Reimani tänav jääb ühesuunaline ja Narva mnt ristmikult võimalik ainult parempööre sisse ja bussi vasakpööre sisse.

Pronksi / Jõe ristmik

Peatänav otstes on ettenähtud ülekäiguraja markeerimine erikatendiga. See annab teada ja tuletab liiklejale meelde teistsugusest rahustatud [liikluskeskkonnast](#).

Kavandatava lahendusega rajatakse [ooteplatvorm](#). Kõige olulisemaks muudatuseks on Narva mnt bussiraja viimine kokku trammirajaga alates Kreuzwaldi tänavast. Pronksi ja Jõe tn suunal tagatakse olemasolev läbilaskvus. Vt LISAD Tallinna linna peatänav liikluslahenduse analüüs, koostaja OÜ Stratum.

Vabaduse väljaku ristmik

Peatänav otstes on ettenähtud ülekäiguraja markeerimine erikatendiga. See annab teada ja tuletab liiklejale meelde teistsugusest rahustatud liikluskeskkonnast. Vabaduse väljaku ristmikul on käesoleva projektiga ette nähtud järgnevad muudatused:

- Eraldatud jalgrattatee rajamine Vabaduse väljakule kahe sõidusuuna vahele ([perspektiivne lahendus](#)).
- Pärnu maanteel keelatakse otseliiklus kesklinna suunal tavasõidukitele. Läbipääs on tagatud ainult ühistranspordile ühissõidukiraja kaudu. Ülejäänud liiklus suunatakse [parempöördega Estonia pst-le](#).
- [Ooteplatvormi](#) pikendatakse 75 m-ni, et oleks piisav ruum kõigi peatuvate ühissõidukite mahutamiseks. Luuakse ka lisaruumi haljastusele ja jalakäijatele ja jalgratturitele. Seetõttu on vajalik ristmiku geomeetriat mõnedest kohtadest muuta.
- Kaarli pst parempöörderaja ära kaotamine. Parempöörde sooritamine [ühissõidukiraja](#) kaudu, et muuta ristmikku kompaktsemaks.

- Jalakäijate takti lisamine.

4.10 Trammiteed

Trammiteede rekonstrueerimise põhjuseks on tänava lõigu rekonstrueerimine koos liikluskorralduse muutmisega. Trammiteede lahenduse kavandamisel on lähtutud järgnevast:

Projekteerimise lähtetase on rahuldav, kohati erandlik. Erandliku lähtetase kasutamine on tingitud kitsendatud tänavaruumi olemasoluga, kus prioriteediks on jalakäijad ning jalgratturid. Projektkiiruseks on 30 km/h, kohati peatuste ooteplatvormide kohal 20 km/h. Vastavalt projektkiirusele on valitud ka kõverate raadiused ja eelkõverikke pikkused, aluseks on Linnatänavate standard EVS 843:2016.

Tabel 1. Projekteeritud kõverate loetelu.

Peatänav (Estonia pst - Pronksi tn)

Kõvera nr.	Pikkus, m	Raadius	Eel-kõverikute pikkused, m	Asukoht	Märkused
1	21,99	50	-	Pärnu mnt 13 ja Pärnu mnt 11 vastas	Projektkiiruseks on 20 km/h, asub ooteplatvormi piirkonnas. Eelkõverik ei ole ettenähtud, ülemineku osaks võetakse 10 meetri pikkusel sirgel lõigul enne plaanikõverikku
2	27,03	350	-	Pärnu mnt 7 vastas	Projektkiiruseks on 30 km/h. Eelkõveriku vajadus puudub
3	55,90	350	-	Pärnu mnt 5 vastas	Projektkiiruseks on 30 km/h. Eelkõveriku vajadus puudub
4	30,37	60	-	Viru väljak 3 vastas (Nordic hotell foorum)	Projektkiiruseks on 20 km/h, asub ooteplatvormi piirkonnas. Eelkõverik ei ole ettenähtud, ülemineku osaks võetakse 10 meetri pikkusel sirgel lõigul enne plaanikõverikku
5	24,43	350	-	Narva mnt 1 vastas (Postimaja keskus)	Projektkiiruseks on 30 km/h. Eelkõveriku vajadus puudub
6	47,49	150	20,00	Reimani ristmikul	Projektkiiruseks on 30 km/h

Mere pst ristmik ("Viru" ring)

Kövera nr.	Pikkus, m	Raadius	Eelkõverikute pikkused, m	Asukoht	Märkused
1	37,59	28	-	suunal Mere pst - Peatänav, Viru väljakul	Projektkiiruseks on 20 km/h, asub pöörangute vahelises piirkonnas. Eelkõverik ei ole ettenähtud.
2	57,57	32	-	suunal Mere pst - Peatänav, Viru väljakul	Projektkiiruseks on 20 km/h, asub pöörangute vahelises piirkonnas. Eelkõverik ei ole ettenähtud.
3	42,96	32	-	suunal Peatänav Mere pst, Viru väljakul	Projektkiiruseks on 20 km/h, asub pöörangute vahelises piirkonnas. Eelkõverik ei ole ettenähtud.
4	50,37	28	-	suunal Peatänav Mere pst, Viru väljakul	Projektkiiruseks on 20 km/h, asub pöörangute vahelises piirkonnas. Eelkõverik ei ole ettenähtud.
5	28,25	40	-	suunal Mere pst - Peatänav, peatuse ooteplatvormi juures	Projektkiiruseks on 20 km/h, asub ooteplatvormi piirkonnas. Eelkõverik ei ole ettenähtud, ülemineku osaks võetakse 10 meetri pikkusel sirgel lõigul enne plaanikõverikku
6	25,43	36	-	suunal Peatänav Mere pst, peatuse ooteplatvormi juures	Projektkiiruseks on 20 km/h, asub ooteplatvormi piirkonnas. Eelkõverik ei ole ettenähtud, ülemineku osaks võetakse 10 meetri pikkusel sirgel lõigul enne plaanikõverikku

Maneeži tn ristmik

Kövera nr.	Pikkus, m	Raadius	Eelkõverikute pikkused, m	Asukoht	Märkused
1	61,71	34,80	-	suunal Peatänav Maneeži tn	Projektkiiruseks on 20 km/h, asub pöörangute vahelises piirkonnas.

					Eelkõverik ei ole ettenähtud.
2	65,26	36,80	-	suunal Maneeži tn Peatänav	Projektkiiruseks on 20 km/h, asub pöörangute vahelises piirkonnas. Eelkõverik ei ole ettenähtud.

- Projekteeritav trammitee jälgib osaliselt olemasolevat trammitee koridori, kuid olemasolevat trammitee aluskonstruktsioone säilitada ei saa ja neid tuleb ümber ehitada.
- Trammitee asub tänava keskel, projekteeritud ühissõidukite koridoris. Liiklus on planeeritud kombineeritud kujul koos bussidega ja taksodega. Antud lõigule projekteeritakse kolm ühissõidukite peatuse.
- Trammitee taristu projekteerimisel on aluseks võetud järgmised parameetrid:
 - Trammi täismass – 70 tonni
 - Trammi teljekoormus – 10,8 tonni
 - Trammi maksimaalne kiirus – 50 km/h
 - Trammi laius – 2,3 m
 - Trammi pikkus – 30,8 m
 - Trammi alusvankrite arv – 4
- Trammitee telgede vahe on projekteeritud arvestades uute ja vanade TLT AS kasutatavate trammide (CAF; KT-4; KT-6) dünaamilise gabariidi mõõtmetega ja kurvikäitumisega; standardi EVS-843-2016 „Linnatänavad“ ja Trammide tehnilise ekspluatatsiooni eeskirjad“ nõuetega.
- Trammitee kõverate projekteerimisel on arvestatud trammide tehniliste võimaluste ja iseärasustega kõverate läbimisel.
- Rööbastee sirged lõigud on kõveratega (R<350 m) ühinenud siirdekõveratega või selle puudumisel ülemineku osaks võetakse 10 meetri pikkusel sirgel lõigul enne plaanikõverikku.
- Projektlahendus on töömahtude piiiril kokku viidud olemasoleva olukorraga. Ühenduskõverate raadius on R=150 m. Vastab Linnatänavate standardi EVS 843:2016, tabel 6.24, rahuldava projekteerimise lähtetasemele.
- Kahe rööpapaari telgede vaheline kaugus on projekteeritud 4,0 meetrit. Käesoleval lõigul vahetatakse välja kogu trammitee pealisehitis koos aluskonstruktsioonidega.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 37/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

- Viru väljaku ja Maneeži pöörangud projekteeritakse järgmises projekteerimise etapis arvestusega, et nendel hakkaks sõitma ka rööbasteta transpordivahendid.
- Jalakäijate ülekäigukohad ei paikne pöörangute alal.
- Trammitree projekteerimisel ei ole projekteeritud kurve väiksema raadiusega, kui $R=30$ m.

Lahenduse koostamisel kaaluti tõsiselt ka võimalust olemasolevat trammitree alust säilitada. Allolevalt põhjused, miks on sellest käesolevas eskiislahenduses loobutud:

- Lähteülesanne näeb ette trammi ja bussi [ühiskasutusega ühissõidukirajad](#). Trammivööndi laius ei ole täna ette nähtud piisava laiusega trammide ja busside mahutamiseks. Trammivööndi laius täna 6m, projektiga 6.8m. Trammiteede telgede vahe praegu 3.1m, projektiga on vahe suurendatud 4m-ni.
- Vastavalt TLT AS tehnilistele tingimustele tuleb aluskonstruktsioon vahetada kui trammitree telg muutub. Tehnoloogiliselt on väga töömahukas olemasoleva aluse laiendamine. See ei tasu ära, kui seda on vaja teha ca kogu pikkuses.
- Teede asendiplaaniline lahendus toob kaasa ka palju tehnovõrkude ümber tõstmist sh ka ristumisi(majaühendused jm) trammitreega. Ristumistel tegemisel tuleb trammiteed paljudes kohtades läbi kaevata. Trammiteede betoonaluste jätkamine lühikeste vahemaade ei ole TLT poolt aktsepteeritav ega ehituslikult mõistlik lahendus. Kommunikatsioonide olemasoleva aluse alt läbi viimine võib kahjustada olemasolevat alust ja on samuti lisakulu.
- Kõrguslikult oleks keeruline rajada olemasolevast plaanilisest lahendusest oluliselt erinevat lahendust olukorras, kus tuleb trammitree osas jälgida täpselt olemasolevaid kõrguseid. Aga ilmselt võimatu see ei ole.
- Kogumaksumusest moodustab trammitree alus nii väikese osa, et ei ole mõistlik selle pärast suuri kompromisse kogu konseptsiooni kvaliteedis teha. Eriti olukorras, kus vana aluse säilitamiseks tuleb teha suuri kulutusi.

5 PEATÄNAVA OSAD (koostanud Kavakava)

Olulised kujundusprintsiihid

1. Tänavaruum on kujundatud jalakäija vaatepunktist.

Tallinnas puudub esindustänavade traditsioon ja väljaspool vanalinna on tänavaid kavandatud sarnaselt äärelinna või mnt loogikale – jalakäijatele jääb sõiduteest ülejääv ruum (ebaloogilise kujuga, omavahel ühendamata ruumifragmendid). Peatänaval on ruumi kujundatud nõrgemast tugevama poole, st esmalt jalakäija, seejärel ratturi ning lõpuks sõidutee osa.

2. Esindustänavade puhul on kujunduse aluseks jalakäija liikumiskiirus, kasutatud on ajatuid kujundusvõtteid (sirge servaga jätkuv sillutis, lühikesed teeületused ilma suunamuutusega, kompaktne ruumikasutus), mis väldivad assotsiatsioone autodega.

3. Liiklusohutus saavutatakse kujundusvõtetega, mis ei muuda jalakäija liikumisjoonist asjatult keeruliseks ning ei aeglusta seda põhjendamatult.

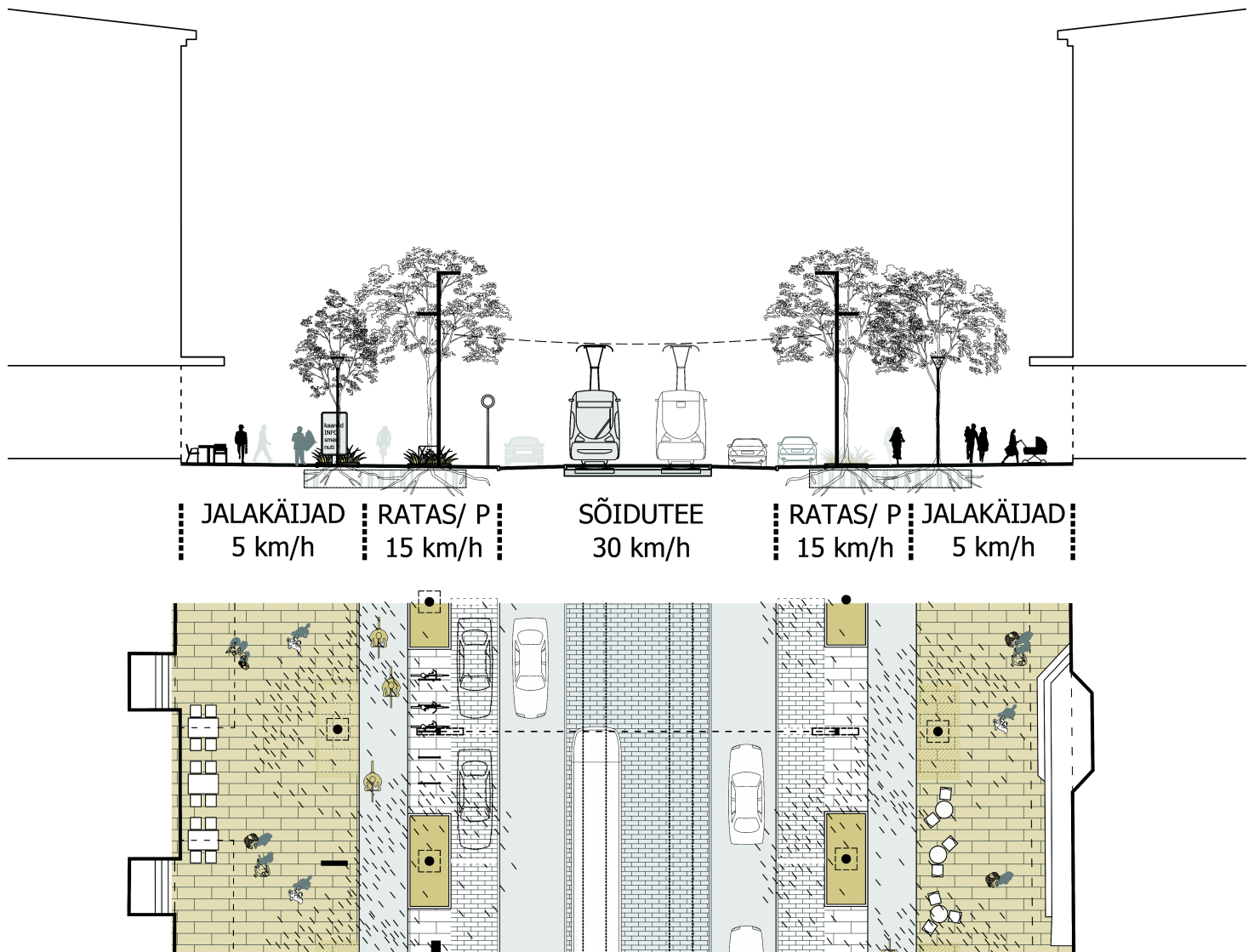
4. Kuna Eestis puudub esinduslike, jalakäijasõbralike tänavate kavandamise traditsioon ning ka sellekohased juhendmaterjalid, siis on projekteerimisel lähtutud teiste linnade praktikast ning vastavatest juhenditest.

Peatänav Narva mnt lõigus :

Narva mnt kujundatakse ümber puiesteeks.

Erinevad tegevuse ja liikumisviisid jagavad tänavaruumi selgeteks ribadeks: kõnniteed, puud koos alushaljastusega, jalgrattarada, peatumisriba, sõidurada, ühistranspordirada.

Narva mnt lõigus on kaks ühistranspordi peatust (Pronksi ja Viru).



Peatänav Pärnu mnt lõigus :

Pärnu mnt jaguneb kujunduse mõttes kaheks osaks:

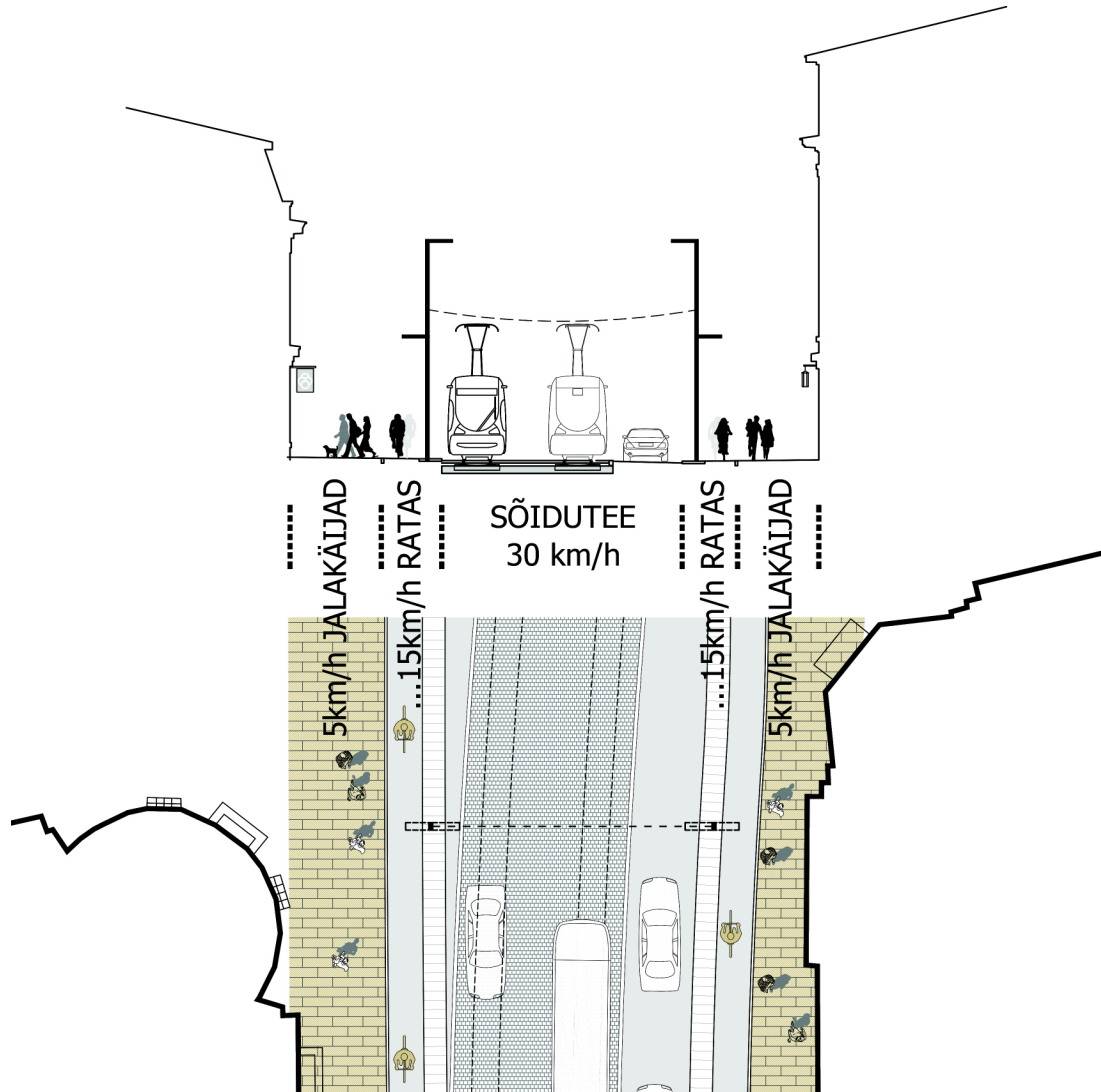
Vabaduse väljaku - Draamateatri vaheline kitsam lõik ja Tammsaare pargi - Musumäe vaheline laiem lõik.

Tänav jaguneb ka siin erinevate liikumisviiside järgi ribadeks.

Pärnu maantee osas Peatänavale uut kõrghaljastust läbivalt ei kavandata.
Pärnu mnt lõigus on kaks ühispeatust (Musumäe ja Vabaduse väljaku).

Pärnu mnt kitsas lõigus on kokku 3 sõidurada.

Olemasoleva kõnnitee laiendamiseks oluliselt ruumi ei ole. Lisandub eraldatud minimaalse laiusega rattarada.

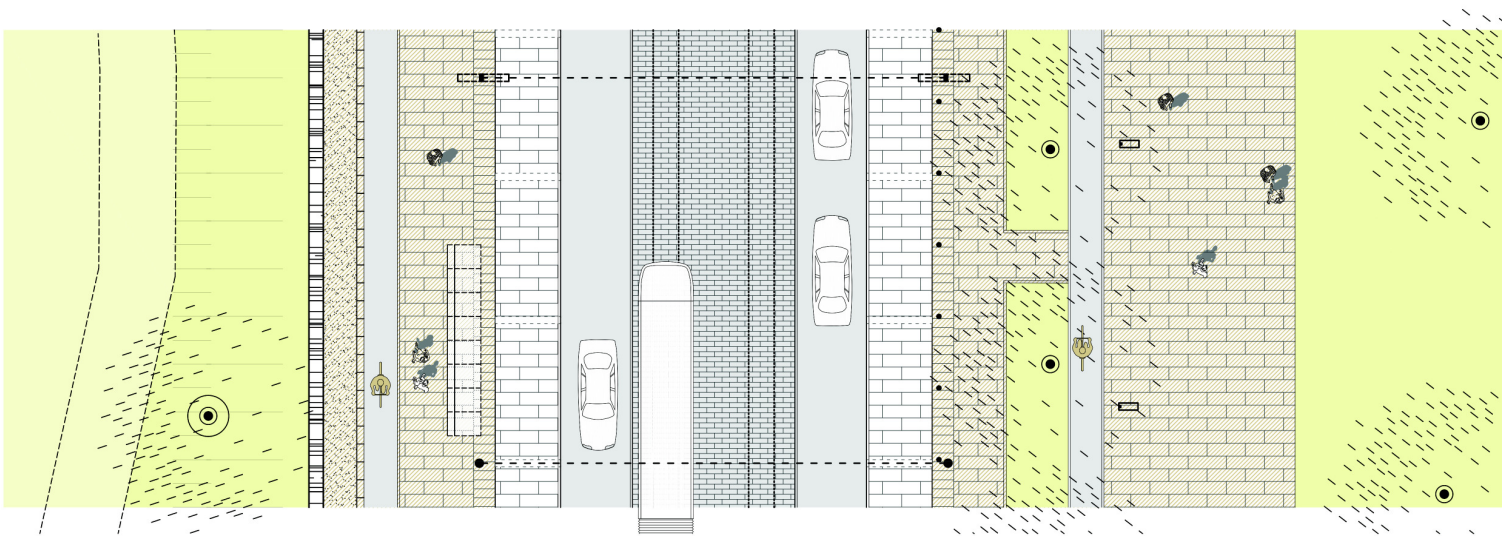
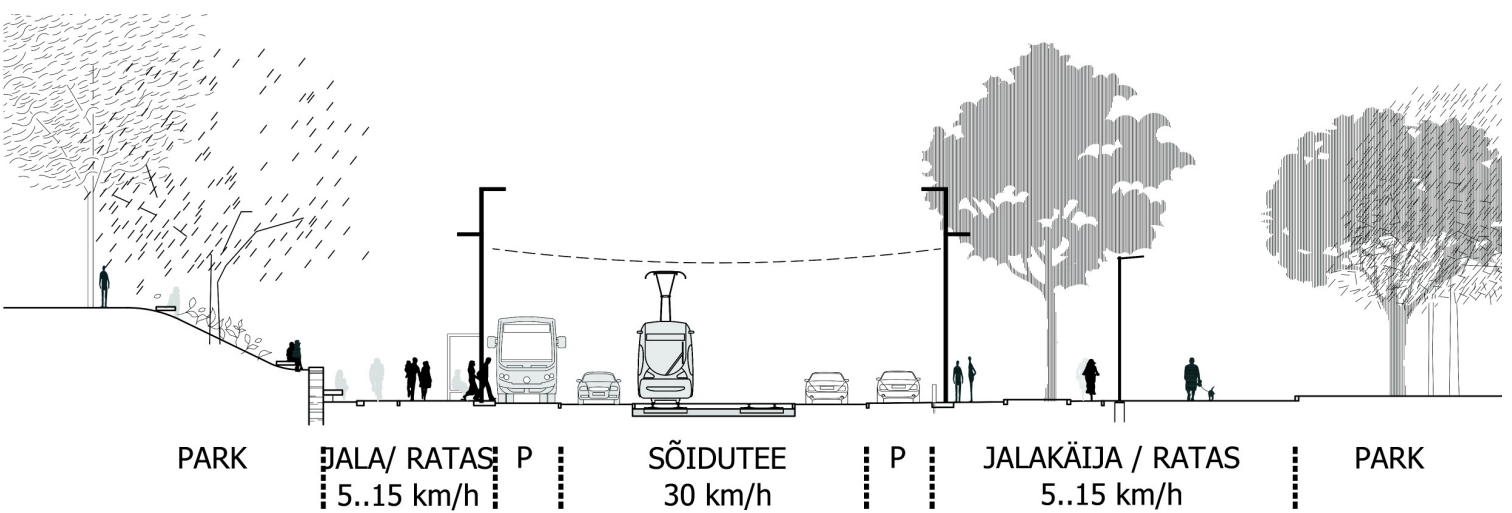


Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 40/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------



Skeem: Pärnu mnt kitsa lõigu juurdepääsuskeem (katkendjoon tähistab võimalust taaskasutada eelnevalt kasutusel olnud teekonda)

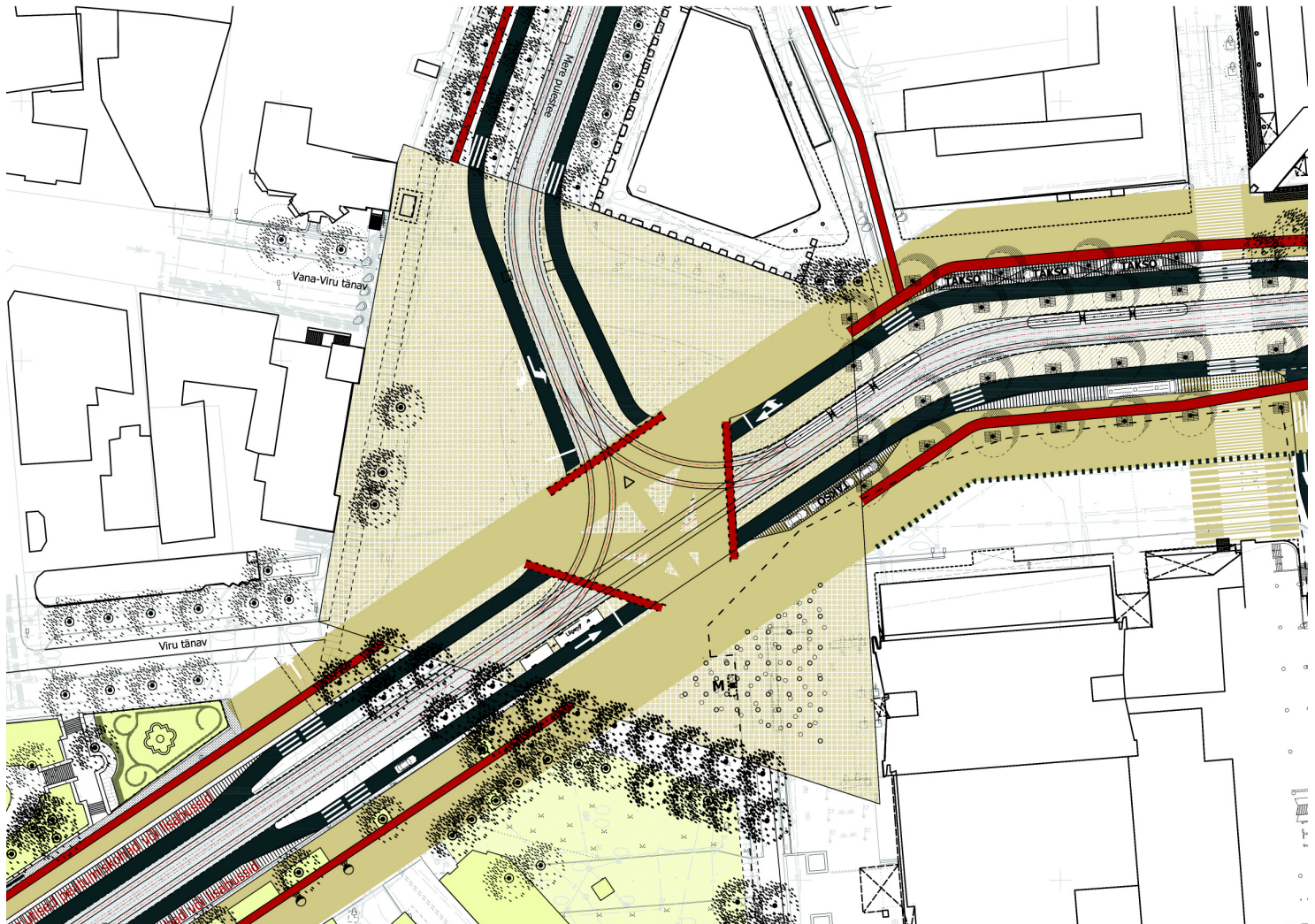
Pärnu mnt laiemas lõigus kulgeb Peatänav Musumäe ja Tammsaare pargi vahel. Siin on sõidutee 4-rajaline. Peatänav põimitakse siin külgnevate pargiruumidega ning jalgratta – jalakäija ruum ei ole sama ranges hierarhias nagu ülejäänud tänava osas (jalgrattal on siiski eraldi katendiga rada).



Viru väljak :

Viru väljak muutub oluliselt. Taastub väljaku tähtsus Tallinna keskpunktina – see on nullpunkt, mis ühendab ja koondab kõiki liikumisviise. Väljaku keskel on uus kompaktne fooriristmik. Ristmik jagab väljaku kolmeks võrdseks osaks.

Jalakäija saab üle pika aja uuesti ületada väljakut otse, ilma tegemata suuri ringe. Sellega muutub väljak heaks ühendajaks vanalinna, bastionivööndi, kesklinna ja Rotermanni kvartali vahel. Taastub ka hea ühendus Viru tänava ja Narva maantee vahel. Väljaku pargipoolse külje defineerib taastatud glassiipuiestee.



Peatänav ruumi laiendused, platsid ja väljakud :

Jaani kiriku - Otsa kooli vaheline ala

Jaani kiriku kõrval suurendatakse sillutatud jalakäiguruumi. Esile tõusevad olulised liikumissuunad vanalinna ja Vabaduse väljakule. Tänavalaiendusele kavandatakse uus kiosk (koos wc-ga) ja rataste hoiuala. Jaani kiriku perimeeter tuuakse esile eristuva sillutisega.

Draamateatri-Saarineni vaheline ala

Kahe vastastiku hoone vahele kujundatakse pidulikum väljakulaadne ruum, mis tõstab esile juugendliku arhitektuuri-ansambli. Vanalinna ja bastionivööndi vahelised teeületused on kujundatud eriti sujuvad. Erikujundusega sillutis ühendab platsi tervikuks (dekoratiivne sillutis on ka sõiduteel). Kujundusvõte viitab jagatud kasutusega alale (shared space) ja selle eesmärk on rahustada liiklust.

Musumäe uus kolmnurk

Musumäe kõrval asuv kolmnurkne parkla muudetakse projektiga väikeks väljakuks. Musumäe küljele on kavandatud lauge päiksele avatud astmestik, et avada park paremini linnale. Trepistiku nurk joon järgib bastioni algset kuju. Platsile kavandatakse kiosk wc-ga ja rataste hoiuala. Platsi keskel on koht skulptuuriline või veesilmale.

Musumäe Viru väljaku poolne kolmnurk

Aleksander Niine kavandatud purskkaevuga haljasala ja trepistiku osas muudatusi ei kavandata. Seoses Peatänavaga uuendatakse valgustuse lahendust.

Viru ja Nordic hotelli vaheline ala

Uue Peatänav lahendusega enam sõiduvahendid hotellide ette jalakäijaruumi ei sisene vaid peatuvad tänava ääres. Selleks ette nähtud kohtadel.

Paralleelselt peatänav ehitusprojekti koostamisega kavandavad Viru hotell ja Viru keskus arhitektuurivõistlust hoone laiendamiseks Narva mnt poole. Viru hotelli ette peab jääma Peatänavale takistusteta liikumiskoridor (vt skeemi projekti Lisades), millele arvestatakse juurde hotelli logistikaks vajalik ruum. Tagatud peab olema ka visuaalne Peatänav jätkumine, seepärast ei saa konsoole ja üleulatuvaid osasid Peatänav kohale kavandada.

Foorumi esine

Foorumi kaubanduskeskuse esisele kolmnurksele tänava laiendusele kavandatakse kiosk wc-ga, rataste hoiukoht ja istekohad.

Pronksi ristmiku tänava laiendus

Pronksi tn pool lõpeb peatänav 50-ndatel kavandatud laiemal väljakulaadse tänavaruumiga. Ala kujundus eristub mõnevõrra ülejäänud Narva mnt-st. Tänavalaendus toob esile 50-ndatel hoonestusega kavandatud väravamotiivi. Väljakule kavandatakse haljastusega eraldatud istumiskohad. Sillutises markeeritakse koha ajaloo kihistusi (Härjapea jõgi, Kompasna agul).



TÄNAVA ALGUS JA LÕPP / PLATSID JA VÄLJAKUD

- 1 VABADUSE VÄLJAK** - Väljaku ja Peatänava vaheline ala on selgemini defineeritud. Esile tõusevad olulised käigusuunad (Karja tn-Pärnu mnt, glassipuiestee) ja Jaani kirik.
- 2 SAARINENI - DRAAMA**
- 3 MUSUMÄE UUS KOLMNURK**
- 4 MUSUMÄE VANA KOLMNURK**
- 5 VIRU VÄLJAK**
- 6 HOBUJAAMA**
- 7 PRONKSI ANSAMBEL**
- 8 PUIESTEE KADRIORUNI**

6 KATENDID

Peatänav seob ühtseks tervikuks esinduslik sillutis. Jalakäijate ala katendiks on terve tänava lõikes projekteeritud 600mm laiused graniitkivi plaadid. Suuremamõõtmeline plaat on linnapildis eristuv, peatänavale sobival esinduslik ja annab edasi linna keskse tänava ruumilist jätkuvust.

Graniit on vastupidav, ilmastikukindel ja pikas ajaperspektiivis ökonoomne materjal, seetõttu on ka ühissõidukiteraja katendiks valitud väiksemamõõduline graniitkivi.

Pärnu mnt sillutis

Bastionivööndis on sillutiskiviks valitud vanalinna ja pargimiljöösse sulanduv tumedamas toonis graniitkivi. Jalakäijate alal on 600mm laiustest graniitplaatidest sillutis, [trammi ja bussi](#) ooteplatvormil ja ülekäiguradade ohutussaartel 300x600mm tumehall graniitkivi, ühissõidukite rajal, parkimis-peatumisalal ja varupeatuste ribal väiksemamõõduline tume graniitkivi (200x140mm või suurem täringukivi), jalgratta- ja autoliiklusrajad on asfaltkatendiga.

Narva mnt sillutis

Narva mnt peatänav sillutiseks on projekteeritud helehall 600mm laiustest graniitplaatidest katend, mis avardab visuaalselt Narva mnt kitsast ja varjulist tänavapilti ja toob selgelt esile laiendatud jalakäijate ala. [Trammi ja bussi](#) ooteplatvormil ja ülekäiguradade ohutussaartel on helehall 300x600mm graniitkivi, ühissõidukite rajal, parkimis-peatumisalal ja varupeatuste ribal väiksemamõõduline tume graniitkivi (200x140mm või suurem täringukivi), jalgratta- ja autoliiklusrajad on asfaltkatendiga.

Viru väljaku sillutis

Viru väljaku sillutiseks on suuremamõõduline graniitplaat, mis eristub nii mõõtmetelt kui toonilt nii Pärnu kui Narva mnt sillutisest. Väljakuala jalakäijate ruumi ja sõiduautode raja katend kavandatakse nii, et see mõjub ühtsena, suunates sõiduautode liikumist pollaritega. [Ühissõidukirajad](#) jäävad väljakuruumi lõikama. Ristmiku katend rõhutab jalakäijate otseliikumist üle ristmiku kõigis suundades.

Ristmikud

Ristmikel läbib kõnnitee graniidist katend ristuvate sõiduridade asfaldi. See suunab autojuhtide tähelepanu jalakäijatele eesõigusele ja peatänav alasse sisenemisele. Sõiduautode liikumisala üle jalakäigukatendi markeeritakse pollaritega.



Illustratsioon: Jätkuv samas pinnas katend toob esile jalakäija liikumistee prioriteetsuse (Global Street Design Guide, NACTO)



Illustratsioon: Jätkuv samas pinnas katend toob esile jalakäija liikumistee prioriteetsuse. Sõiduaotode liikumist suunatakse pollaritega.

Draama teatri esine

Draama teatri ette on kavandatud eriline katendi lahendus. Lisaks jalakäijate ülekäigule läbib erineva tooni, suuruse ja töötusega graniitkividest muster maja ees kogu tänavapinda, mis visuaalselt loob teatri ette väikse väljaku ja ühtlasi markeerib olulist sisenemistsooni vanalinna.

Ühissõidukirada

Ühissõidukirada on kaetud sillutisega, mis kannatab ühissõidukite koormusi ega tekita eksploatatsiooni käigus osakesi, mis võiks kanduda trammi pöörmetele. Ühtlasi vähendab erinevate materjalide kasutamine kogu sõidutee ruumi monotoonsust.

Äärekivid

Peatänav äärekivid on graniidist, mille toon vastavalt sillutisele. Äärekivi laius on vastavalt plaanilahendusele. Äärekivi kõrgus sõidutee ja peatumisriba vahel on Narva maantee lõigus 50mm ja Pärnu maantee lõigus 75mm. Ülejäänud kõnnitee katendid on samas pinnas.

Sadevesi

Kõnniteede sadevesi kogutakse kokku ja juhatakse puude kasvupinnasesse. Sõiduteedel juhatakse sadevesi sõidutee servades paiknevatesse restkaevudesse.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 47/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

7 HALJASTUS (koostanud Kerttu Kõll ja Maarja Tüür)

7.1 Sissejuhatus

Maailma ja Euroopa linnades on mitmeid näiteid, kus puisteed on linna sümbolid ja osa linna identiteedist (tuntumatest näiteks *Champs-Élysées* Pariisis ja *Unter den Linden* Berliinis). Kaasaegsete linnatänavate projektide üheks olulisemaks väljakutseks on rajada uus tänavahaljastus või säilitada olemasolevat haljastust nii, et oleks tagatud selle järjepidevus ja esteetiline ning ökoloogiline toimivus. Tänapäeva kokkusurutud linneehituses on tänavapuudel üha suurem tähtsus hubase, tervisliku ja funktsionaalse elukeskkonna loomisel (Tallinna rohealade teemaplaneering, 2008), kuna tänavahaljastusest moodustub tähtis osa inimeste igapäevasest elukeskkonnast. Samuti on tänavapuistu ökoloogilise tähtsusega, toimides linna rohestruktuuri toetavana, müra summutava- ja õhku puhastavana ning sadevee filtreerijana-imbumise aeglustajana. Terviklik tänavahaljastus ühtlustab ka linnaruumi üldilmet, sidudes erineva arhitektuuriga hooneid.

Tallinnas ületab tänavahaljastuse vähenemine (eriti tänavapuude osas) aastaid oluliselt uue tänavahaljastuse rajamist, teede projekteerimisel kõrghaljastust ja terviklikke alleesid ei kavandata või kavandatakse liiga vähe; tänavatel puuduvad komplekselt kavandatud ja rajatud tehovõrkude tunnelid, mistõttu aastakümnete jooksul üksteise kõrvale rajatud uued ja vanad tehovõrgud võtavad kogu tänavapuude kasvuruumi (Tallinna rohealade teemaplaneering, 2008). Tallinna Peatänavarekonstrueerimisprojekti on toimiva haljastuse lahenduse planeerimine üks projekti võtmeküsimusi ning haljastus kavandatakse pikema perspektiiviga – vähemalt 50 aasta perspektiiviga.

7.2 Alusdokumendid

Lähteandmed:

- Dendrooloogiline hinnang. Tallinna Botaanikaaed Olev Abner ja OÜ Sfäär Planeeringud, veebruar 2018 (LISAD 3);
- Päikesepaiste analüüs Narva mnt haljasribale 15. mail (OÜ Kavakava 2017, vt LISAD 3);

Projekti koostamise lähtedokumendid:

1. Ehitusseadustik (RT I, 05.03.2015, 1);
2. Eesti Standard EVS 809-1:2002 Kuritegevuse ennetamine. Linnaplaneerimine ja Arhitektuur. Osa 1: Linnaplaneerimine;
3. EVS 932:2017 „Ehitusprojekt“;
4. Eesti Standard EVS 843:2016 Linnatänavad.
5. Majandus- ja taristuministri 21. juuli 2015. a määrus nr 97 “Nõuded ehitusprojektile”;
6. Eesti Standard EVS-EN 1176:2008 "Mänguväljaku seadmed ja aluspind", Eesti Standard EVS-EN 1177:2008 "Lööke summutav mänguväljaku kate.
7. Tallinna Linnavalitsuse 3. mai 2006. a määrusega nr 34 kinnitatud „Puittaimestiku ja haljastuse inventeerimise kord“;
8. Tallinna Linnavalitsuse 28. Septembri 2011. a määrus nr 112 „Avalikule alale puude istutamise kord“;
9. Tallinna Linnavolikogu 2. september 2004. a määrus nr 32 „Tallinna kaevetööde eeskiri“;

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 48/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

10. Tallinna Linnavolikogu 19.05.2011. a määrus nr 17 „Puu raieks- ja hooldusloikuseks loa andmise tingimused ja kord“;
11. Tallinna Linnavalitsuse määrus 04.04.2012. a määrus nr 13 „Tallinna haljastute hoolduse nõuded“;
12. Vabariigi Valitsuse määrus nr. 64 03.03.2006. a „Kaitsealuste parkide, arboreetumite ja puistute kaitse-eeskiri“;
13. Vabariigi Valitsuse korraldus 06.05.2004.a nr 341 „Tallinna parkide kaitse alla võtmine ja välispiiride kirjeldused“;
14. Tallinna rohealade teemaplaneering (koostamisel aastast 2008).
- 15.
16. Lisaks olid töö koostamise aluseks alljärgnevad juhendid (kasutatud projektis toodud nõuete alusmaterjalidena):
17. Tuul, K. Linnahaljastus. Tallinn 2009;
18. Maa-Ryl 2010;
19. Infra RYL 2010 osa 1 „Taimitarhakasvien lajittelu- ja niputus juhised“;
20. InfraRYL 2010 või EVS-EN 1342:2012 „Looduskivist sillutuskiivid välissillutiseks. Nõuded ja katsemeetodid“.
21. Helsingin kaupunkikasviopas. Helsingin kasvisuunnittelun työkalupakki. Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2010:12/Katu- ja puisto-osasto.
22. Mölder, A. Haljasalade kasvupinnased ja multšid. Luua, 2011.
23. Viherrakentamisen yleinen työselustus. VRT´11. Viherympäristöliitto;
24. Viheralueiden hoito. VHT´05. Viherympäristöliitto;
25. RT-89-10620-et Haljasalade mullatööd.

7.3 HALJASTUSE LAHENDUS

Tallinna Peatänava eskiisprojekti üheks eesmärgiks on kujundada kaasaegsele linnatänavale omane haljastuse lahendus, kus haljastuse lahendusega seonduvad eesmärgid on järgmised:

- Siduda Tallinna linnale identiteeti loovad olemasolevad **glassiipärnade lõigud** ja tekitada bastionit ümbritsev terviklik haljasvöönd – sh käsitleda projektala kontaktvööndit laiemalt ja näha ette perspektiivsed haljastuse arengusuunad ning projekteerida ülejäänud haljastusest eristuvad uued glassiipuiesteed projektala sees Viru tänava teljele;
- **Narva mnt-le** projekteerida neli uut puuderivi, et ühtlustada hoonefrondi arhitektuurset üldilmet, vähendada valgusreostust hoonetes, luua jalakäijatele ja jalgratturitele puhver liikluse häirivuse ja õhusaaste vähendamiseks; vähendada tuule mõju ning aeglustada sadevee imbumist;
- **Pärnu mnt-l** näha ette olemasolevate haljasalade (Tammsaare park ja Musumägi) parem sidumine kavandatava Peatänavaga, planeerida väiksemaid linnae, näha ette olemasoleva haljastuse säilitamise meetmed ning Vabaduse väljaku poolses osas projekteerida „roheline värav“ Peatänavale.

Tallinna Peatänava tänavapuu liikide valikul on konsulteeritud Tallinna Botaanikaaiaga (Olev Abner), Kadrioru Pargiga (Ain Järve), Igavere Puukooliga (Pille-Riin Villem), Soome ja Taani erialaspetsialistidega (Nina Wennäkoski, Martin Hvidberg Schwartz) jt.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Staadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 49/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

7.3.1 Narva mnt tänavalõigu haljastus

Kontseptsioon ja põhimõtted

Tallinna Peatänav rekonstrueerimisprojektiga on ette nähtud projekteerida Narva mnt äärde neli uut puuderivi: kaks puuderivi sõidutee ja kergliiklustee vahele ning kaks puuderivi kergliiklustee ja jalakäijate tee vahele (vt Lõige MA1-1). Lahenduse kontseptsioon lähtub ptk 7.3 kirjeldatud eesmärkidest. Eskiislahenduse koostamisel on lähtutud sellest, et sõidutee poolsed puuderivid on rajatud keskmisekasvulistest lehtpuudest (kõrgus 12-14 m), hoonefrondi poolsed lehtpuud väikesekasvulistest lehtpuudest (kõrgus kuni 10 m, kuna kasvutingimused on hoonete poolsel haljasribal piiratud). Puude samm on keskmiselt 12 m (järgnevates projekteerimisstaadiumis kaalutakse ka muid alternatiivseid puude paigutusviise), puud on projekteeritud maleruudus. Puud tuleb istutada võimalikult sümmeetriliselt, et tagada terviklik ühtne linnaruum ja siduda tänaväärsed erineva arhitektuuriga hooned ühtseks tervikuks. Samuti tuleb tervikliku ruumimulje loomisel arvestada teiste linnaruumi elementide - valgusti- ja trammi kontaktliini postide, bussiootepaviljonide – paiknemisega.

Tänavahaljastuses kasutatavate taimeliikide valikul tuleb lähtuda järgmistest üldpõhimõtetest:

- sobivusest konkreetsetesse tingimustesse;
- nõuetest kasvutingimustele;
- ruumivajadusest;
- vastupidavusest õhu- ja pinnasesaastele;
- vahetult sõidutee äärde istutatavad taimed peavad olema vastupidavad lumesahkamisel tekkivale lumekoormusele;
- kasutatavatest ehitus- ja hooldevõimalustest;
- Valitud mõõtmetega tänavapuu istikute saadavusest Põhjamaade puukoolides.

Erinõuded Narva mnt haljastuse rajamiseks on alljärgnevalt.

Sõidutee ja jalgrattatee vaheline haljastus

Narva mnt sõidutee poolsete puuderivide projekteerimisel on lähtutud sellest, et perspektiivis viiks puiestee välja Kadrioru pargini ja annaks suuna Tallinna tänavapuude edasiseks valikuks sellel tänavalõigul. Seetõttu peab valitud puuliik olema järgmise 50 aasta perspektiivis vastupidav ja Tallinna linna puiesteedele iseloomulik. Projekteeritud täiskasvanud puude kõrgus on 12 (14) m, et arvestada suhteliselt kitsaste kasvutingimustega, kuid teistpidi tekitada inimmõõtmeline ruum viie-kuuekorruselise hoonefrondi taustal ja eraldada jalgrattareid autoliiklusest.

Sõidutee ja kergliiklustee vahelised puuderivid on valdavalt projekteeritud koos madalhaljastusega (va käidavamad kohad), et tekitada puhver sõidutee ja kergliiklustee vahele. Puud koos alushaljastusega toimivad ka sademevete aeglustajana ja filtreerijana. Haljastuskonteineri mõõtmed on 2x5 meetrit, haljasriba laius on keskmiselt 2 meetrit. Kasvav haljastus peab olema kaitstud tänavapuhastussoola ja vibratsiooni eest (vt ptk 7.3.5).

Tänavapuude asukoha ja liigi valikul on arvestatud järgmiste põhimõtetega:

- Puudel tuleb tagada okstevaba ruum järgmiselt:

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Staadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 50/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

- kergliiklustee või kõnnitee kohal vähemalt 2,8 m;
- trammi- või trollikontaktliini kohal vähemalt 6,5 m.
- Puu tüve vähim kaugus äärekivist on sõidutee pool (1) 2 meetrit ja kõnnitee/ kergliiklustee pool 1 meetrit;
- Valitud puuliik peab võimaldama pügamist; Üldiselt peetakse hästi kujundatuks tänavapuu võra, kus tüvi moodustab 1/3 ja võra 2/3 puu kõrgusest.
- Eelistatakse puuliike, millel ei ole suuri vilju;
- Puudevõrad peavad olema ažuursed, et tänav ei jääks liialt varjuline;
- Arvestama peab puude kasvutingimustega (varjutaluvus, piiratud kasvuruum, linnatingimustele vastupidavus, vt ka LISA 2 Päikesepaiste analüüs Narva mnt haljasribale);
- Valitud tänavapuud peavad olema igal aastaajal dekoratiivsed, tuues välja aastaegade vaheldumise ning rütmilisuse looduses;
- Alushaljastuse taimevalik on tagasihoidlik ja lihtne, vormikeel selge ja looduslähedane. Alushaljastuse maksimaalne kõrgus kuni 1.2m – taimeliikide valik peab lähtuma sellest, et on need oleksid lumeladustamise suhtes tolerantsed ja sobiksid sadeveepeenrassa.

Jalgrattatee ja jalakäijate tee vaheline haljastus

Narva mnt jalgrattatee ja jalakäijate tee vahelise haljastuse projekteerimisel on arvestatud sellega, et võrreldes sõidutee poolse ühtse, suuremõõtmelise ja domineeriva puuderiviga, on hoonestuse poolsematesse puuderividesse valitud puuliigid madalamad ja võivad tänavalõiguti varieeruda, andes igale kvartalile oma näo. Liikide varieerimine on põhjendatav ka erinevatel tänavapooltel olevate valgustingimustega - otstarbekas on kasutada tänavapõhja- ja lõunaküljel erinevaid puid (põhjapoolisel küljel saavad kasvada valgusnõudlikumad puuliigid). Kergliiklustee ja jalakäijate tee vahelisel alal on ette nähtud, et puude alune haljasriba peab olema sillutatud ja käidav - jalakäijatele/ jalgratturitele, seetõttu on puud ette nähtud istutada juurekaitserestidega, ilma alushaljastuseta. Puuderivi vahele saab paigutada ka pinke, jalgrattahoidjaid, välikohvikute mööblit jne. Osaliselt võib istemööbli integreerida põhjendatud kohtades istutuskonteineritega (lahendused tuuakse järgmises projekteerimisstaadiumites).

Kergliiklustee ja jalakäijate tee vahelise haljastuse projekteerimisel on eelpool toodule lisaks arvestatud järgmiste põhimõtetega:

- Istutatavate puude minimaalne soovituslik kaugus hoone seinast on 4(5) meetrit ja arvestama peab, et puud ei tohi liialt varjata hoonete aknaid;
- Puudevõrad peavad olema ažuursed, et tänav ei jääks liialt varjuline;
- Arvestama peab puude kasvutingimustega (varjutaluvus, piiratud kasvuruum hoonete lähedal, linnatingimustele vastupidavus, vt ka LISAD 3 Päikesepaiste analüüs Narva mnt haljasribale);

Narva mnt ja Reimani tänava ristumiskohas on ette nähtud kasutada konteinerhaljastust, et luua olemasolevate väikeärde ees hubasemat miljööd ja eraldada neid liiklusest/ parkimisaladest. Konteinerhaljastuses kasutatakse selleks sobivaid kõrgemate põõsaste liike nt viirpuu, sarapuu, tähk-toompihlakas jt). Väiksemakasvulistele puudele arvestatakse ca 15 m³ kasvumulda, põõsatele 7 m³ ühe istiku kohta.

Taimeliikide ettepanekud

Eskiisprojekt teeb ettepaneku kasutada Tallinna Peatänava eskiisprojektis Narva mnt-l järgmisi tänavapuude kombinatsioone (järgmises projekteerimisstaadiumis täpsustatakse täpne valik):

Nr	Sõidutee poolsed puuderivid	Jalakäijate tee poolsed puuderivid
1	Suurelehine pärn 'Rubra' <i>Tilia platyphyllos 'Rubra'</i>	Seksiooniti varieeruvad pihlakate liigid: har. pihlakas 'Steen', Sahhalini pihlakas 'Dodong', pihlakas Brigitta, pihlakas Rosmari või mäari pihlakas Fastigiata
2	Läänepärn 'Euchlora' <i>Tilia x europaea 'Euchlora'</i>	Seksiooniti varieeruvad pihlakate liigid: har. pihlakas 'Steen', Sahhalini pihlakas Dodong, pihlakas Brigitta, pihlakas Rosmari või mäari pihlakas Fastigiata

Valitud puude istikute puhul tuleb puid regulaarselt kärpida. Võra üldkuju peab olema ovaalne, ažuurne ja valgust läbi laskev. Võra maksimaalne laius tuleks hoida 10m, puu maksimumkõrgus 14-18m. Võra kõrgus peab algama minimaalselt ca 3m kõrguselt, puu kasvades kõrgemalt (5m). Lähtutakse reeglist, et tüvi moodustab ca 1/3 ja võra ca 2/3 puu kõrgusest.

Postimaja ja Metro Plaza esisel platsil tuleb valida sama puuliik, mis Narva mnt sõidutee poolses puuderivis.

7.3.2 Viru väljaku haljastus

Ajalooliselt piirnes projektala kõrval paiknev Tammsaare park kahest suunast Ring- ehk Glassiipuiesteedega: lõunast Estonia puiesteedega ja ida suunast omaaegse bulvariga (*Lehmstrasse Boulevard*, vt *Skeem 2*). 19.sajandi lõpu fotol on nähtav tänase Tammsaare pargi vanem ja tihedam osa. See rajati 1886. aastal Glassii (*Glacis Platz*, ka *Glacis-Promenaden*) nime all koos eelpoolmainitud Lehmstrasse bulvariga. Tänapäeval on suurepärases seisundis bulvarit piiravad lääne pärnade rida, mis külgneb vahetult omaaegsete Viru hotelli jahutusbasseinide, tänase välikohviku terrassiga.



Skeem 1. Vaade Glassiile (foto Tiina Tallinna erakogu).

Peatänava projekti üheks eesmärgiks on siduda Tallinna linnale identiteeti loovad olemasolevad glassiipärnade lõigud ja tekitada bastionit ümbritsev terviklik haljasvöönd – sh käsitleda projektala kontaktvööndit laiemalt ja näha ette perspektiivsed haljastuse arengusuunad ning projekteerida ülejäänud haljastusest eristuvad uued glassiipuiesteed projektala sees Viru tänava teljele. Glassiipärnade samm on 8 m ja puud paiknevad vastakuti nagu ajalooliselt, liik läänepärn *Tilia xeuropaea*.

Pritsimaja ees olevad vanad puud, kui osa vanalinna ümbritsevast ringpuiestest, on eskiisprojekti ette nähtud säilitada.

7.3.3 Pärnu mnt haljastus

Pärnu mnt-l tuleb ette näha olemasolevate haljasalade (Tammsaare park ja Musumägi) parem sidumine kavandatava Peatänavaga, planeerida väiksemaid linnae, näha ette olemasoleva haljastuse säilitamise meetmed. Musumäest lääne poole on kavandatud puitastmestik ja ette nähtud likvideerida olemasolev trepp, et siduda haljasala paremini kavandatava Peatänavaga. Astmestiku rajamisel peab arvestama olemasolevate säilitatavate puudega (nt kruvivaiadel vundamendi kasutus).

Pärnu mnt Vabaduse väljaku poolses osas projekteerida „roheline värav“ Peatänavale, kasutades läänepärna 'Pallida'.

Pärnu mnt Vabaduse väljaku poolses osas on olemasolevad harilikud pärnad 'Greenspire' ette nähtud säilitada ja projekteeritud nende ette veel täiendav rivi puud. Ühtsuse tagamiseks on soovitatav kasutada sama suuri istikuid, kui on olemasolevad puud: kõrgus 6m, minimaalne rinnasdiameeter 7 cm, liik läänepärn 'Pallida'.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Staadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 53/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

Tammsaare pargi ja Uue turu servas, Pärnu mnt-l kasvavad puud, on Peatänava eskiisprojektis ette nähtud säilitada. Arvestades puude halvenevat seisundit kaalutakse rivi uute puudega asendamist projekti järgmises staadiumis koostöös Tallinna Keskkonnaametiga.

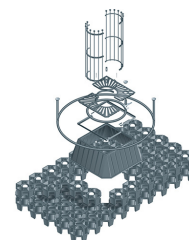
7.3.4 Kontaktvööndi haljastuse lahendus

Tänavahaljastuse planeerimisel Peatänava alale on oluline selle sidusus, et toetada linna rohestruktuuri tervikuna. Peatänava alale projekteeritud haljastus annab edasised suunad südalinnas haljastuse edasisel kujundamisel.

7.3.5 Tänavahaljastuse rajamise tehniline lahendus

Istutatavatele puudele on vajalik tagada optimaalne kasvuruum katendite all, mis on minimaalselt 9 (optimaalselt 15) kuupmeetrit kasvupinnast ühe keskmisekasvulise puu kohta. Käesolevas eskiisprojektis on projekteeritud puud sillutatud alale, 2 meetri laiusele haljasribale, puudujääv mittetihenev kasvuruum tuleb rajada jalgratta- ja kõnniteede alla ning tagada vee ja õhu juurdepääs juurestikule.

Käesoleva eskiisprojektiga on ette nähtud kasutada sillutise all kasvupinnase mahuteid (inglise keeles *tree root cells*). Pinnase mahutid tagavad kõige paremini puujuurte õhustatuse, kuna tänapäeva tänavapuude kõige suurem probleem on see, et kasvumuld on liialt tihenenud ja puu juured ei saa piisavalt hapnikku. Projektis kasutatav pinnasemahutite süsteem tagab normaalse õhustatuse ja ka istikute jõudsa kasvu (vt Skeem 2). Samuti suunatakse puujuurte kasvu vertikaalselt sügavamale – allapoole, vältides tehnovõrkude kahjustamist ja juurte levikut sillutise aluskihtidesse.



Skeem 2. Vaade pinnasemahutile, kus on integreeritud nii õhutus- kui kastmissüsteem, juuresuunaja, juurekaitserest koos tüvekaitsega (võimalik edasimüüja/toode The Green Blue Urban Arborsystem v Milford Tree Root system Root cells, fotol toode Arborsystem).

Pinnasemahutite näol on tegemist on Põhjamaades juba aastaid kasutusel olevate ümbertööteldud plastikust mahutite süsteemidega, millega on teadlased teinud katseid - sillutisealuste pinnasemahutitega rajatud puud on kõige vitaalsemad, kiiremakasvulisemad ja suuremõõtmelisemad (*Barrlet Tree Research Lab, 2005*). Võrreldes nõ rootsi süsteemiga - tugevdatud struktuuriga kasvupinnasega, kus 70% moodustavad jämedad osised

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 54/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

(tardkivikillustik) ja 30% peened osised (valdavalt mineraalne materjal, liiv, savi, org. aine), on pinnasemahutites võimalik kasutada 96 % ulatuses kasvumulda, mis tagab puude jõudsa kasvu kitsastes oludes ja keerulistes linnatingimustes.

Pinnasemahutite kasutamine aitab aeglustada ka sademevee imbumist ja filtreerib sademevett (vt Skeem 3). Samuti võimaldab pinnasemahutite süsteem ära kasutada sademevett puude kastmiseks. Sademevett hoitakse maksimaalselt mahutites kuni kaks päeva, edasi toimub imbumine sadeveekanaliseerimisele. Pikema vee hoidmise periood seaks ohtu puude kasvutingimused. Suuremate sademeveehulkade vastuvõtuks võib kasutada pealmist moodulit tee all pealmises kihis. Sademevee aeglustamine ja filtreerimine pinnasemahutites on oluline argument investeeringute vähendamisel sadeveekanaliseerimise välja/ ümber ehitamisel.

Ümbertöödeldud plastikust sademeveemahutite eluiga on praktiliselt igavene, kuna plastikut lagundab vaid päikesekiirgus, mida maa all pole. Pinnasemahutite paigaldus on kiire ja suhteliselt lihtne.

Talvel teehoolduseks kasutatava soolaseguse vee sattumine pinnasemahutites paiknevasse kasvumulda uhutakse sademeveega suvekuudel ära (talvel on ka puudel puhkeperiood, mis toitaineid kasvupinnasest ei omastata), teine võimalus on kasutada talveks suletava avaga äärekive (toode *Kerbcell*, vt Skeem 3).



Skeem 3. Vaated suletava luugiga äärekivile nn Kerbcell ja pinnasemahutite sadevee hoidmise ja aeglustamise võimalustele.

Pinnasemahutitesse saab hülssidega eraldatult panna ka trassid (soovituslik maksimaalne diameeter kuni 250 mm, et tagada piisav juurteruum). Sillutise alla paigaldatud pinnasemahutid taluvad ka teenindavate autode koormust, 20 (- 25) tonni.

Pinnasemahuti ala suurus ühe puu kohta on 2x 5 meetrit (vt Lõige MA1-1). Kõikidesse pinnasemahutisse on integreeritud kastmis- ja õhustussüsteem. Kõigile istutatavatele puudele paigaldatakse metallist tüvekaitse ja juurekaitserest.

7.3.6 Haljastuse rajamine tehnovõrkude kaitsevööndis

Tervikliku linnaruumi kujunemiseks on oluline haljastuse paiknemise sümmeetria, mistõttu projektis toodud puude paiknemine on erilahendus ja ei arvesta kõigi projektialal tõenäoliselt säilitatavate trasside kaitsevöönditega. Projekti eskiisi koostamise käigus on konfliktkohtades trassidega ristumisel ette nähtud järgmised kaitsemeetmed:

1. Säilitatava kõrgepingeliini kohal 1 m sügavusele maapinnast betoonplaadi paigutamine;

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Staadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 55/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

2. Puu juuresuunamise plaatide kasutamine trassi kaitseks.

Projektiga ette nähtud pinnasemahutitesse saab hülssidega eraldatult panna trassid (soovituslik maksimaalne diameeter kuni 250 mm, et tagada piisav juurteruum).

7.3.7 Olemasoleva haljastuse säilitamine projektalal. Raied.

Projekti haljastuse joonisel on toodud olemasolevad säilitatavad puud ja ettepanek raieteks.

Käesolevas eskiisprojektis on eesmärgiks ühtlustada Tallinna Peatänava äärseid puuderivisid, mistõttu olemasolevad puuderivid Postimaja ja Metro Plaza ees on ette nähtud asendada puukoolis kujundatud uute puudega.

Tammsaare pargi ja Uue turu servas, Pärnu mnt-l kasvavad puud, on Peatänava eskiisprojektis ette nähtud säilitada. Arvestades puude halvenevat seisundit kaalutakse rivi uute puudega asendamist projekti järgmises staadiumis koostöös Tallinna Keskkonnaametiga.

Perspektiivse asendatava reana on ette nähtud puud Inglise Kolledži ees, et tekiks ühtne puude rida Vabaduse väljaku noorte pärnadega.

Pritsimaja ees olevad vanad puud, kui osa vanalinna ümbritsevast ringpuiesteest, on eskiisprojektis ette nähtud säilitada. Samuti kaalutakse Narva mnt 9 hoone ees kasvavate elujõuliste läänepärnade säilitamist.

Kõigi peatänava serva allesjäävate olemasolevate lehtpuude võrad tuleb puhastada kuivanud okstest ja vajadusel võrasid või mõnda võra osa harvendada või võra tasakaalustada. Puude hooldusloikust peab tegema kutsetunnistust omav arborist (vähemalt tase 3).

7.4 Projektala olemasoleva haljastuse ülevaade ja ettepanekud olemasoleva haljastuse säilitamiseks

Täpsem ülevaade maa-alal kasvavatest puudest on toodud LISAS 4 Haljastuse dendrooloogiline hinnang (Tallinna Botaanikaaed, Olev Abner, 2018). Haljastuse dendrooloogilise hinnangu koostamisel hinnati nii rekonstrueeritava Peatänava lõigul kasvavat tänavahaljastust kui ka projektalaga piirnevate – Tammsaare pargi ja Viruvärava mäe ehk Musumäe pargi tänaväärset haljastust. Uuritud ala puud pärinevad erinevatest ajastutest ja lisaks tänavapuudele kasvab alal hulk pargipuid.

Haljastuse dendrooloogilises hinnangus on toodud järgmised järeldused:

- 1* Plaanitava peatänava äärsed puud on linnatingimuste suhtes vastupidavate põhiliikide (läänepärna ja suurelehise pärna), küllaltki regulaarse hoolduse ja vajadusel ka puude asendamise tõttu heas tervislikus seisundis.
- 2* Peatänava serva jäävate puude puhul vajab ära märkimist puude võra kujunduse ebajärjekindlus ja võra tõstmise ning võra ehituse muutmise otsustega hilinemine. Puude vanusest tingituna lisandub suur varieeruvust puude tüvede jämeduses ja puude kõrguses. Kõige enam hakkavad silma suured võra ehituse erinevused Postimaja ja Metro Plaza ees 1990-te aastate istutuse puhul, vähem Nordic Hotel Forumi ees. Piirneval alal ilmneb suur ebaühtlus Inglise Kolledži ees olevas puude reas. Olemasolevate puude võrade ühtlasemaks ümber kujundamisel tekivad nii harude kärpimisel kui võradest välja

saagimisel suured lõikehaavad, mis viivad puude tervisliku seisundi halvenemisele ja seetõttu see variant ei taga eesmärgi täitmist.

- 3* Pärnu mnt servas Uue turu ja Tammsaare pargi ääres pärnade tervislik seisund pikkamisi halveneb ja prognoositav on peamiselt rea kirdepoolses, Tammsaare pargiga piirnevas osas, mõnede vanade puude välja langemine (esimestena puud nr 50 ja 51) ning kogu rea ebaühtlaseks muutumine.

Haljastuse dendroloogilises hinnangus on toodud järgmised ettepanekud olemasoleva haljastuse säilitamiseks:

- 4* Kui on eesmärk muuta plaanitava Tallinna peatänav äärsed olemasolevad puude read ühtlase(ma)ks, tuleb osa puude ridade lõike asendada noorte, juba puukoolis kujundatud, puudega. Esmajärjekorras on nendeks lõigud Postimaja ja Metro Plaza ees ning arvestades puude halvenevat seisundit ka praegu olemasoleval kõige pikemal puude lõigul Tammsaare pargi ja Uue turu servas Pärnu mnt-l. Lähialal tasub asendada puud Inglise Kolledži ees, et tekiks ühtne puude rida Vabaduse väljaku noorte pärnadega.
- 5* Pritsimaja ees olevad vanad puud kui osa vanalinna ümbritsevast ringpuiesteest võiks võimalusel säilitada.
- 6* Peatänav projekti on soovitatav mitte kaasata Virumäge, Viru hotelli haljakut ja Jaani kiriku ümbrust, mis on iseseisva kujundusega.
- 7* Lähialal Inglise Kolledži lõigul võiks jätkata traditsiooni ja istutada läänepärnad 'Pallida'.
- 8* Kõigi peatänav serva alles jäävate olemasolevate lehtpuude võrad tuleb puhastada kuivanud okstest ja vajadusel võrasid või mõnda võra osa harvendada või võra tasakaalustada. Puude hooldust peab tegema väljaõppe läbinud arborist.

8 ARHITEKTUURSED ELEMENDID *(koostanud Kavakava)*

8.1. Bussi ja trammi ooteplatvormid

Igal **bussi ja trammi ooteplatvormil** on kaks varikatust, vt joonis A41. Varjualused on varustatud elektroonilise ühistranspordi infotablooga. Varjualused on **ooteplatvormile** paigutatud nii, et **ooteplatvormi** ette jääb min 2.5m laiune takistusteta riba.

8.2 Linnamööbel

Ratta varjualused, rattahoidjad, wc-d, istemööbel, suunaviidad, purskkaevud, kuulutuse tulbad jne esitatakse eelprojekti faasis.

9 ARHITEKTUURNE VÄLISVALGUSTUS (kokkuvõte ÅF Lighting eskiisprojekti põhjal)

Arhitektuurse valgustuse osa koostab taani inseneribüroo ÅF Lighting koostöös Kavakava arhitektidega. Täpsemalt vt LISAS 7 ÅF Lighting „Lighting sketch design: Preliminary Studies, Architectural Analysis, Lighting Principles“.

Arhitektuurse valgustuse projekti eesmärgid:

Käesoleva projekti eesmärk on luua uuel tasemel linnakeskkonda ja eristuvat visuaalset identiteeti nii Peatänavale kui kogu Tallinnale. Eesmärkide saavutamiseks on oluline, et valgustus rajataks terviklikult ja targalt.

Kombinatsioonis maastiku ja tänavaruumi ümberkujundamisega hakkab ka valgus(tus) tulevikus toetama peatänavat erinevaid vajadusi. Fookuse nihkumine sõiduteelt inimkesksemale linnaruumile, tähendab seda, et valgustuse põhimõtted, mõõtkava ja kogu tehniline varustus peavad hakkama samuti toetama just sellise iseloomuga ruumi ja nende uute kasutusviisidega kohti tänaval. Eesmärgiks on luua parim võimalik valgustus tänavat kasutajate seisukohast.

Arhitektuurse valgustuse projekt püüab toetada aktiivset linnaelu ja vaatleb selleks terviklikult nii funktsionaalseid, esteetilisi kui keskkonna parameetreid.

Valgustuse projekti sisu eskiisi staadiumis:

Valgustuse osa eskiis koosneb erinevate ruumiliste kategooriate ja tänavalõikude analüüsist ning peatänavat erinevate alade valgustuse põhiprintsiipidest, mida selgitavad illustratsioonid ja näited varem tehtust.

Eskiisi etapis analüüsiti ÅF Lighting Tallinna linna ja insenerosade projekteerijate poolt kokku pandud tehnilist ja kujundusliku lähteülesannet, samuti tutvuti vajalike standardite ja nõuetega.

Seejärel töötati Kavakava lahenduste baasil välja Peatänavat arhitektuurse valgustuse põhimõtted.

Peatänavat valgustuse eskiislahenduses on eristatud kaheksat tüüpset ruumisituatsiooni:

- 1 peatänavat üldvalgustus (9 erinevat tänavat ristlõiget)
- 2 Viru väljaku valguslahendus
- 3 ühissõidukite ooteplatvormide valgustus
- 4 puude ja haljastuse valgustamine
- 5 ülekäiguradade valgustus
- 6 väiksemate väljakute valgustamine
- 7 bastionivööndi valgustuse põhimõtted
- 8 ristmike valgustus.

Valgustuse tüübi järgi on eristatud viite erineva eesmärgiga kategooriat:

- 1 liiklusvalgustus
- 2 jalakäigulade valgustus
- 3 väljakute ja skvääride valgustus
- 4 aktsentvalgus
- 5 märkevalgustus.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 59/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

Selliselt kaardistatud tänavaruumi erinevate kvaliteetidega valgustsoonidel on erinevad nõuded valgustehniliste lahenduste osas. Valgustuse eskiisi põhilahendused kajastuvad ka arhitektuuri joonistel.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 60/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

10. KONTAKTALAD (koostanud Toomas Paaver)

Peatänav ehitusprojekt on seotud hulga külgnevate hoonete ja avalike ruumidega. Eskiisi lisas 8 on esitatud peatänavaga külgnevate kinnistute nimekiri, kus on märgitud ka olulisemad kinnistud, mille osas ehitusprojekt neid puudutab. Sel juhul on üldjuhul mõistlik sõlmida linna ja omaniku vahel leping isikliku kasutusõiguse kohta linna kasuks. Lisaks puudutab tänavaruum paljudel kinnistutel üksnes väga kitsast ääreala või jääb hoonealuse konsooli alla. Nendes kohtades peab linn otsustama, kas on leping on vajalik. Eskiis esitatakse kinnistute omanikele koostööks ja arvamuse avaldamiseks, et lahendustes enne eelprojekti koostamise alustamist kokku leppida.

Järgnevalt on kirjeldatud ehitusprojektiga kavandatavaid muudatusi vahetult külgneval alal ning selle seoseid kinnistutel kavandatavate olulisemate arendustega.

Viru väljak 4

Peatänav maa-ala ulatub keskses kohas [Viru väljaku](#) ühispeatuse kõrval erakinnistule, millel asub Viru hotell. Paralleelselt peatänav ehitusprojekti eskiisi koostamisega on omanik kavandanud hotelli laienduse projekteerimist. Hotelli laienduse ja peatänav ruumiline koostoimimine tuleb lugeda oluliseks eesmärgiks, sest selle õnnestumine ja hea terviklahendus tõstab ka peatänav kvaliteeti. Peatänav eskiisi joonisel [on tähistatud minimaalne vajalik ruum](#) peatänav eesmärgipäraseks funktsioneerimiseks (maapinna lahendus tuleb kavandada peatänav ehitusprojektiga). Ehitusjoonest hotelli pool saab kavandada juurdeehitist. Hotelli juurdeehitise täpsemal kavandamisel tuleb arvestada, et võimalikud mahukad konsoolsed (ehitusjoonest etteastuvad) hooneosad tänav kohal võivad mõjuda peatänavale negatiivselt, muutes ruumi tunnetatavaks pigem hotelli-esisena kui jätkuva peatänavana. Viru keskusele on kavandatud uus sissepääs Rotermanni kvatralit läbiva jalakäijate tee pikendusena. Selle sissepääsu ees tuleb arvestada täiendava jalakäijate ruumiga ehitusjoonest hoone pool.

Peatänav projekt arvestab hotelli ees praeguste parkimis- ja peatumisala kaotamisega ning tänav servas 2 bussi ja 3 takso peatumisvõimaluse lisamisega. Lahenduse vastastikuseks toimimiseks on vajalik kokkulepe linna ja kinnistu omaniku vahel.

Viru väljak 6

Vt punkt ptk 4.9 alapeatükk „Bussiterminali väljasõit“.

Viru väljak 3

Nordic Hotel Forum kasutab hotelli logistikaks (sõidukite peatumiseks hotelli ees) praegusel ajal kõnniteed. Peatänav projektiga kavandatakse lahendus, mille järgi sõidukid saavad peatuda Narva mnt servas, kuid selle jaoks peab hotell võimaldama olemasoleva konsooli aluse ruumi kasutamist kõnniteena, et peatänav jalakäijate ruum oleks piisavalt avar. Lahenduse vastastikuseks toimimiseks on vajalik kokkulepe linna ja kinnistu omaniku vahel.

Viru väljak 2

Viru väljak 2 (Metro plaza) omanik kavandab esimese korruse ümberehitust. Peatänav projekt haarab osaliselt kinnistu ala. Tegu on Viru väljaku kõige domineerivama hoonega, mistõttu koostöös omanikuga püütakse leida lahendust, et hoone avaneks maksimaalselt väljakule.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 61/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

Muud külgnevad hoonestatud kinnistud

Peatänavaga projektiga kavandatakse väiksemaid muudatusi (eelkõige katendite muutmist) kinnistutel Narva mnt 8 ja 9a (hoonealused kõnniteed ja külgnev ruum, sh Parda tänava osa), Narva mnt 1 ja 5 äärealal, Viru väljak 6 katuse all, Pärnu mnt 5 hoone servas ja Pärnu mnt 13 hoonealusel platsil.

Kinnistul Vabaduse väljak 1 (Jaani kirik) kavandatakse kiriku ruumiliseks esiletoomiseks ja peatänavaga katendite terviklikuks sidumiseks uus erisillutus.

Peatänavaga projekt võib puudutada hoonealust läbipääsu kinnistul Narva mnt 7b, mida võistlus „Meri peatänavaga äärde“ käsitles olulise meresuunalise ühendusena Maneeži tänava pikendusel.

Nendel kinnistutel on mõistlik kaaluda isikliku kasutusõiguse lepingu sõlmimist linna ja omaniku vahel.

Külgnevad avaliku ruumi kinnistud

Peatänavaga projektiga kavandatakse avaliku ruumi sidumist järgmistel külgnevatel munitsipaalomandis pargialadel:

- Musumägi
- Tammsaare park
- Pargiala Vabaduse väljak 1a

Peatänavaga projekt võib puudutada reformimata riigimaa väikest maatükki Hobujaama 4 ja Narva mnt 5 kõrval.

Peatänavaga projekt kavandab muudatusi kõigi ristuvate tänavate otstes. Selliste muudatuste maht täpsustub eelprojektis.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Stadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 62/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	--------------------	-------------------------	-----------------	---------------------

11. EDASISED STSENAARIUMID (koostanud Toomas Paaver)

Järgnevalt on kirjeldatud olulisemad avaliku ruumi ja taristute arendused, mis on vajalikud peatänava projekti jätkamiseks kontaktaladel, eesmärgiga siduda Tallinna keskosa linnaruumi võimalikult terviklikuks ja toimivaks.

Peatänava jätkumine Narva mnt ja Pärnu mnt pikendustel

Et saavutada peatänava täiuslik ruumimõju Tallinna linnaruumis peab samalaadne tänavaruum tulevikus jätkuma piki Pärnu ja Narva mnt-d.

Esmajoones on oluline Narva mnt jätkamine. Kõige kitsamal lõigul Pronksi-Jõe ristmikust kuni Kreuzwaldi tn ristmiku lähisteletuleb arvestada, et tänavaruumi laius (26m) on peatänava tüüplõigust (38m) tunduvalt kitsam. Haljastatud tänavaruumi tuleb jätkata. Et saavutada haljastuse piisav ruumimõju, tuleb Jõe-Petrooleumi lõigu tänavaruumis rajada kaks puuderida.

Narva mnt ja Pronksi ristmiku juures võib kaaluda lahendust, mille järgi kesklinnast väljuval suunal (tänavalaunaküljes) kasutavad sõiduautod lühikesel lõigul pärast ristmikku ühistranspordiga sama sõidurada. See toimib eeldusel, et ristmiku foor annab ühistranspordile eelise. Lahendus võib olla vajalik põhjusel, et linna siseneval suunal (tänavapõhjajal) on tõenäoliselt mõistlik kavandada vasakpöörde jaoks eraldi sõidurada.

Tallinna Ülikooli trammipeatuse võiks planeerida samuti ühispeatuseks.

Narva mnt, Petrooleumi tänavalaunaküljes ja hulga Kadrioru tänavate ristmikud vajab uut lahendust, mis rõhutaks peatänavat ning sellelt hargnevaid teekondi nii mere suunas kui Kadrioru tänavatele.

Pärnu mnt lõigul Estonia pst ristmikust kuni Liivalaia tn ristmikuni tuleb rajada uus lahendus eelkõige tänavalaunaküljes, jalgrattateede ja kõnniteede sidumiseks, laiendamiseks ja kvaliteedi tõstmiseks. Trammitee võib säilida senises asukohas, kuid see on otstarbekas kavandada [bussidega jagatavaks ühissõidukirajaks](#) sarnaselt peatänava põhilahendusega. Vabaduse väljaku linna siseneva suuna trammipeatuse ja Kosmose kino trammipeatuse võiks planeerida samuti ühispeatusteks [bussidega](#).

Glassiipuiestee sidumine

Peatänava ehitusprojekt kavandab vanalinna ümbritseva bastionivööndi välisserva 19.sajandil rajatud ning 20.sajandil lõiguti likvideeritud glassiipuiestee taastamise Viru väljakul ning Pärnu mnt - Estonia pst – Kaarli pst ristmikul.

Glassiipuiestee kui terviku taastamise peamisteks eesmärkideks ja ruumiliseks väljundiks on:

- Haljastatud bastionivööndi kui terviku esiletõstmine Tallinna linnaruumis ning rekreatiivse jm kasutamise kaudu selle parem nähtavus ja tajutavus ka igapäevakasutajatele.
- Selge ja sidusa jalakäijate ja jalgratturite ring-teekonna loomine ümber vanalinna ning selle sidumine hargnevate tänavatega, et luua baas kesklinna eri osi siduvale ja hästitoimivale pargiruumile.
- Puiesteed ääristava välimise hoonefrondi (Estonia pst, Mere pst, Põhja pst, Toompuiestee ja Kaarli pst) esiletõstmine, mis rõhutab et bastionivöö seob suure hulga kogu Tallinna jaoks keske tähtsusega hooneid (Balti jaam,

Rahvusraamatukogu, Tallinna Linnavalitsus, Eesti Pank, Viru hotell, Linnahall, Kultuurikatel, Eesti Kunstiakadeemia).

- Bastionivöö parkide ja Tallinna esindusväljakute (Vabaduse väljak, Viru väljak, tulevane Balti jaama väljak, võimalik väljak bastionivöö merepoolses osas) sidumine.

Glassiipuiestee sidumiseks linnaruumiga on vajalik teha esmajoones järgmist:

- Taastada puiestee lõigud olulistes liiklussõlmedes (Mere pst – Ahtri – Sadama, Toompuiestee – Nunne – Vana-Kalamaja).
- Likvideerida kõik katkestused ja tõkked esmalt jalakäijate ja jalgratturite pikiliikumisel kogu ringvööndi ulatuses, luues seal esmalt selleks vajalikud läbipääsud. Seejärel parandada ringpargi ühendusi nii vanalinna kui linnaga.
- Võimaldada jalakäijate ja jalgratturite ülepääs sõiduteedest glassiipuiestee sihis.
- Võimaldada jalakäijate ja jalgratturite mugav ülepääs sõiduteedest otse ristuvatele tänavatele (nt Kentmanni, Roosikrantsi) ja välisele hoonefrondile (Mere pst-l)
- Vähendada sõiduradade arvu vähemalt nendel glassiipuiestee äärsetel sõiduteedel, kus glassiipuiestee sihis praegustel kõnniteedel puudub piisav avarus (Toompuiestee, Mere pst) või välise frondi hoone-esised kõnniteed on liiga kitsad (Põhja pst, Toompuiestee).

Ristuvad jalakäijate ja jalgratturite ühendused

Peatänav tuleb jalakäijate jaoks ühendada mugavalt ja loomulikult nii kiirelt areneva mereääre kui praeguse kesklinnaga. Selleks tuleb luua ja avada ka uusi tänavasihte ja läbipääse. Lisaks Peatänav II ühendustele (Mere pst, Hobujaama tn, Maneeži tänava pikendus) ristub Narva maante Rotermanni kvartalit keskelt läbiva jalakäiguteljega, samuti Parda tänavaga. Nendesse kohtadesse on kavandatud peatänaval ülekäigurajad. Meresuunaliste ühenduste toimivaks loomisel on määrava tähtsusega samadel sihtidel mugava tänavauletuse loomine ja sõiduradade vähendamine ka Ahtri tänaval.

Trammiliinid ja -peatused

Peatänav ehitusprojekt arvestab Hobujaama ja Laikmaa tänavate sihis perspektiivse ristuva trammiliini lisamisega, mille eesmärgiks Tallinna transpordisõlmede ühendamine (Lennujaam, Ülemiste jaam, bussijaam, Viru keskus, sadam, Balti jaam). Trammiliin ei saa teha pöört Narva mnt-le, sest Hobujaama ristmikule fooritaktide lisamine või vasakpöörde lubamine ei ole ka praeguse bussiliinide logistika juures võimalik. Peatänav projekt arvestub lisanduva ühispeatusega Laikmaa tänaval.

Trammipeatuste mõistliku vahekauguse ja mugavate ümberistumisvõimaluste loomiseks tuleb taastada trammipeatus Maneeži tänaval (ilma selle peatuseta jääks Viru ja Paberi peatuste vahekauguseks u 700 m).

Ühistranspordi teenindusala laiendamine

Lisaks peatänavale kui olulise ühistranspordikanali arendamisele on vajalik kesklinnas laiemalt suurendada ühistranspordi poolt teenindatavat ala, et sagedane ühistransport viiks kõigi kesklinna elu- ja töökohtadeni. Peatänavale on raske lisada palju uusi liine, kuid need on vajalikud just peatänavast kaugemal. Oluliste uute ühistranspordikoridoridena (kaaludes seal nii uusi busse- kui ka trammiliine) tuleb käsitleda sihte Jõe-Pronksi-Liivalaia ning Ahtri-Põhja pst-Toompuiestee.

12 PEATÄNAVA AJALOOLINE KONTEKST. KAITSEALUSED OBJEKTID JA MÄLESTISED (koostanud Siiri Vallner)

Kavandatava Peatänav Pärnu maantee ja Viru Väljaku osa paiknevad Tallinna vanalinna muinsuskaitsealas (reg.nr.2589), mis on ühtlasi kaitse all kui arheoloogiamälestis. Peatänav Narva maantee osa jääb vanalinna kaitsevööndisse.

Lõigus Vabaduse väljak – Viru väljak asub Peatänav ka Tallinna all-linna kindlustuste territooriumil (reg.nr. 3015).

Lisaks asuvad alal kultuurimälestistena kaitse all olevad skulptuurid „Poisid kalaga“ (reg.nr.1308) ja Merineid (reg.nr.2247).

Alaga külgnevad kaks looduskaitsealust parki – Viruvärava mägi ehk Musumäe park ja Tammsaare park.

Olulised vaatesihid:

1. Viru väljakult vanalinnale

Viru väljak on ühenduslüli vanalinna, bastionivööndi, kesklinna ja Rotermanni kvartali vahel. Uus jalakäijasõbralik kujundus tugevdab seda seost nii füüsiliselt kui visuaalselt - jalakäija saab üle pika aja uuesti ületada väljakut otse, ilma tegemata suuri ringe. Viru tänava algus on väljakule hästi eksponeeritud. Vanalinnast väljudes loob väljakuruum praegu puuduva inimõõdulise esiplaani kaasaegse hoonestuse ette.

2. Musumäelt Viru väljaku suunas

Varasemalt palju pildistamist leidnud vaatesuund Musumäelt Viru väljaku suunas tuleb kujundada jällegi pildistamisväärseks.



Illustratsioon : Armastatud postkaardivaade Musumäelt Viru väljakule. Fotol on näha ka glassiipuiestee noored puud

3. Musumäelt Estonia teatri, Draamateatri ja Saarineni maja suunas

4. Piki Narva maanteed vanalinnale

Narva maanteele on võistlustöö alusel kavandatud uus puiestee, mille rajamisega kaugvaade Vanalinna tornidele tänava keskmises lõigus (puude vahel) küll kaob, aga puiestee on vältimatult vajalik võistlustöö eesmärkide teostamiseks. Narva mnt – Kadrioru lõigus on traditsiooniliselt olnud puiestee, mis aga on järk-järgult sõiduteede laiendamisega kadunud, seetõttu on pigem tegemist puiestee taastamisega, aga uues esindulikus mahus. Puud istutatakse korrapäraste sirgete ridadena (klassikalise puiesteenä).



Illustratsioon : Vaade Narva maanteelt Viru väljakule, pildistatud 1915.a paiku

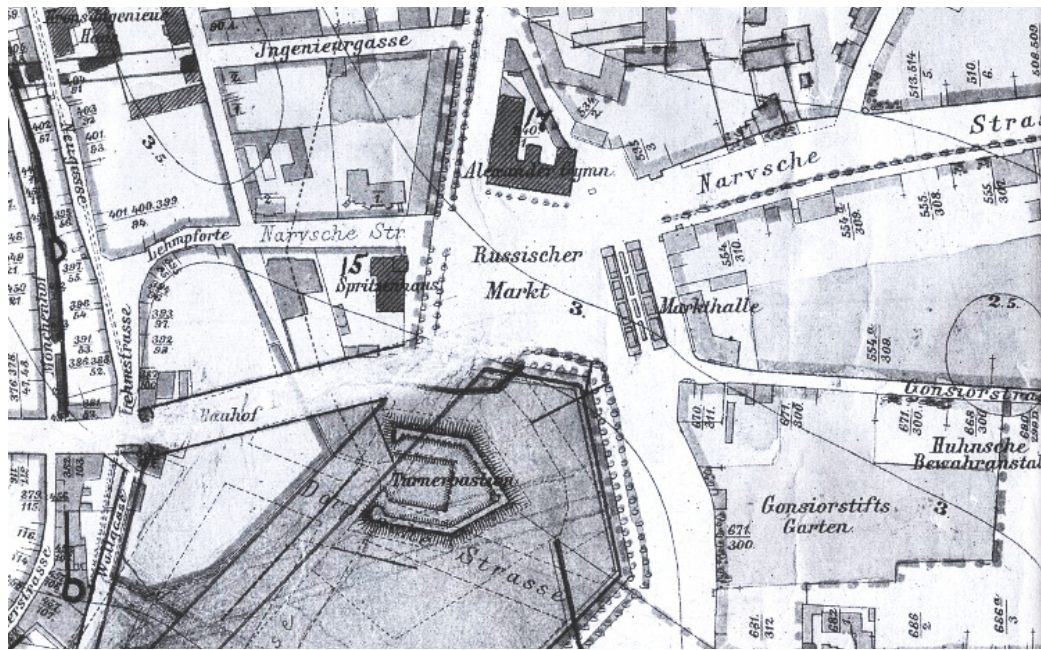
Glassiipuiestee:

Projektiga on tehtud ettepanek bastionivööndi perimeetril kulgeva glassiipuiestee jätkuvuse taastamiseks. Viru väljaku pargipoolset külge defineeribki uus sirge puiestee lõik. Samal joonel paiknevad üksikud vanad puud säilitatakse ja nende ette rajatakse uutest puudest sirge rida. Kasutatakse glassiipuiesteele omast pärna liiki (läänepärn) sammuga 8m vastastikku paaris paigutusega. Arvestatud ja oluliseks peetud on, et uus puiestee ei varjaks Viru väljakul olles pääsu Viru tänavale ja vanalinna.



Illustratsioon : Vene turg 1910.a paiku, esiplaanil glassiipuiestee.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Staadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 66/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------------	-----------------	---------------------



Illustratsioon : Tallinn 1885.aasta kaardil. Kaardil on markeeritud plaanitud läbimurre Viru tn joonel.

Musumägi :

Musumäe osas on suurem muudatus plaanitud ainult edelapoolses otsas (praeguse parkla juures).

Sinna on planeeritud lauge päiksele avatud astmestik, et avada park paremini linnale. Kolmnurkne parkla muudetakse projektiga väikeks väljakuks, mis toob potentsiaalselt siia nii uusi tegevusi kui loob vajaliku puhvri Musumäe nõlva pikendusele. Trepistiku nurk joon järgib bastioni algset kuju. Selles kohas on projekteerimise perioodil kavandatud arheoloogilised eeluuringud (proovišurfid) nõlva sees paikneva eskarpmüüri asukoha täpsustamiseks.

Musumäe Pärnu mnt poolsele järsule nõlvale on plaanitud lisada astmekividega käiguteid (praeguste käiguradade kohale) ja uued istumiskohad. Detailsem lahendus töötatakse välja järgmises staadiumis.

Aleksander Niine kavandatud haljasala Skulptuur „Poisid kalaga“ (kultuurimälestis nr 1308, V.Mellik, 1947) :

Musumäe Viru väljaku poolse kolmnurkse puskkaevuga haljasala ja trepistiku osas muudatusi ei kavandata (eskiisi joonisel näidatud läbipääsust loobutakse).

Skulptuur „Merineid“ (kultuurimälestis nr 2247, E.Viies, 1981) :

Eskiisis on tehtud ettepanek paigutada skulptuur algse võimalikult sarnasesse situatsiooni (algse asukoha joonel ca 10m hotellist kaugemal linnamaal). Kuju paigutatakse seljaga Viru hotelli poole, nii et hele hoonesein moodustab kuju eksponeerimiseks vajaliku rahuliku tausta. Skulptuuri ümber kujundatakse udupurskkaevu tüüpi ala (käidav, maasse süvistatud purske-otsikutega). Projektis tehakse ettepanek skulptuuri jala uuendamiseks, kuna segastel asjaoludel vahetatud jalg on ebasobiv ja algse situatsiooniga võrreldes on skulptuur ka mõnevõrra vaataja suhtes kõrgemal.

Objekti nimi: Tallinna Peatänav	Osa I: Arhitektuuri, liikluse ja haljastuse seletuskiri	Staadium: Eskiis	Kuupäev: aprill 2018	Muudatus: 00	Lk /lehti: 67/67
------------------------------------	------------------------------------------------------------	---------------------	-------------------------	-----------------	---------------------



*Illustratsioon : Skulptuur oma algses asukohas Viru hotelli esises basseinis. Foto H.Kõlar, 1982
(Kultuurimälestiste registri lehelt)*