TTÜ Ehituse ja Arhitektuuri instituut

Hea linnaruum vanalinna vööndi näitel

Quality urban space: case study Tallinn Old Town Bastion belt

Magistritöö

Üliõpilane: Anastasia Shabelnikova

Üliõpilaskood: 184887EAUI

Juhendajad: Veronika Valk-Siska, Toomas Paaver

Tallinn 2019

AUTORIDEKLARATSIOON

Olen koostanud lõputöö iseseisvalt.
Lõputöö alusel ei ole varem kutse- või teaduskraadi või inseneridiplomit taotletud. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, olulised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

“.....” ..... 201…..

Autor: .....
/ allkiri /

Töö vastab bakalaureusetöö/magistritööle esitatud nõuetele

“.....” ..... 201…..
Juhendaja: .....
/ allkiri /

Kaitsmisele lubatud
“.....”.....201… .

Kaitsmiskomisjoni esimees .....
/ nimi ja allkiri /

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina *Anastasia Shabelnikova* (sünnikuupäev: *07.08.1994*)

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose
Hea linnaruum vanalinna vööndi näitel,
(*lõputöö pealkiri*)
mille juhendaja on *Veronika Valk-Siska*,
(*juhendaja nimi*)

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

[1]*Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil.*

_____ (*allkiri*)

24.05.2020 (*kuupäev*)

Sisukord

Annotatsioon....4
Abstract....4
1. Sissejuhatus....5
1.1. Probleemi kirjeldus....5
1.2. Visioon....5
1.3. Eesmärk. Missioon....5
1.4. Metodoloogia. Teoreetiline käsitlus....6
2. Ruumianalüüs....7
2.1. Praegune olukord....7
2.1.1. Autoliiklus....7
2.1.2. Parkimine....7
2.1.3. Ühistransport....8
2.1.4. Kergliiklus....8
2.1.5. Jalakäijate liiklus....8
2.1.6. Haljastus....13
2.1.7. Hoonestus....13
2.1.8. Müra ja õhukvaliteet....14
2.2. Teoreetiline kontekst....15
2.2.1. Liikumisviis....15
2.2.2. Kiirus....17
2.2.3. Mõõtkava....18
2.2.4. Linnaruumi elemendid....19
2.3. Ajalooline ülevaade....21
2.3.1. Tallinn enne kindlust....21
2.3.2. Kindlustuste rajamine....21
2.3.3. Demilitaliseerimine....21
2.3.4. „Linna kasutuses“....22
2.4. Tänapäevased regulatsioonid, standardid strateegiadokumendid....26
2.4.1. Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimäärus....26
2.4.2. Standardid....27
2.4.3. Tallinna strateegiad....28
2.5. Võrdlus teiste linnadega....29
2.5.1. Pärandi säilitamine....29
2.5.2. Tänapäevased linnaplaneerimise võtted....30
2.6. Varasemad Tallinna vanalinna kaitsevööndi projektid....31
2.6.1. „Peatänava“ projekt....31
2.6.2. „Struktuurplaan“....32
2.6.3. „Lõpetamata linn“ – kompaktne kesklinn....32
2.6.4. Vana-Kalamaja tänava rekonstrueerimise projekt....32
2.6.5. Reisijate tänav....32
2.7. Ruumianalüüsi järeldused....33
3. Projektlahendus....34
3.1. Väike muudatus....34
3.1.1. Liiklusmuudatused:....34
3.1.2. Uued kasutusvõimalused....35
3.1.3. Linnatänavate disain....36
3.1.5. Põhja puiestee väike muudatuse ettepanekud....38
3.1.6. Viru väljaku väike muudatuse ettepanekud....39
3.1.7. Kaarli puiestee väike muudatuse ettepanekud....40
3.2. Suur muudatus....41
3.2.1. Projekteeritav ala....41
3.2.2. Projekteeritava linnaruumi kontseptsioon....41
3.2.3. Liikluskorraldus....42
3.2.4. Maastikulahendus – hoonestus ja haljastus....49
3.2.5. Linnaruumi elavdamine....54
3.2.6. Tehnilised näitajad....55
3.3. Projektlahenduse järeldused ja edasiste sammude võimalused....59
Kokkuvõte....60
Conclusion....61
Kasutatud allikad....62
LISA 1....63
LISA 2....64
LISA 3....65
LISA 4 Kronoloogia....66

Annotatsioon

Magistritöö teemaks on “Hea linnaruum vanalinna vööndi näitel”, kus eesmärgiks on süveneda linnaruumi loomise protsessi ning pakkuda Tallinna vanalinna kaitsevööndis inimsõbralikumaid linnaruumi lahendusi. Magistritöös tuuakse välja viise, kuidas muuta kaitsevööndi ruumilist kvaliteeti paremaks ja atraktiivsemaks. Vanalinna vöönd on väärtuslik linnaruumi ala, kus ristuvad pealinna ajaloolised kihistused ja kaasaegne arenev kesklinn. Analüüside ja võrdluste kaudu näitab autor erinevaid võimalusi, kuidas siduda väärtuslik ajalooline linnasüda ümbritseva nüüdisaegse kesklinnaga.

Käesolev töö kujutab endast loomeuurimust, mis koosneb kahest põhiosast: vanalinna vööndi ruumianalüüsist ja projektlahendusest. Ruumianalüüs käsitleb vanalinna kaitsevööndi hetkeolukorda, ajaloolist tausta ja teoreetilist konteksti, regulatsioone, strateegiadokumente ja standardeid, varasemaid projekte ja välismaa analooge. Lõputöö projekti osa puudutab kolme ala kaitsevööndi piirkonnas: Põhja puiestee ning Rannamäe tee vahelist ala, Kaarli puiesteed ja Viru väljaku piirkonda. Projekt arvestab ruumianalüüsi järeldustega ja pakub kaks linnaruumi parandamise varianti: väikese muudatuse ning suurema muudatuse abil.

Väikese muudatuse all mõeldakse minimaalseid võtteid, millega tulla vastu inimeste vajadustele ja soovidele ilma linnastruktuuri oluliselt muutmata ning jätab muutumata praegused teed, hoonestuse ja haljasalad. Väikeseks muudatuseks võivad olla näiteks sõidutee kiiruse vähendamine, ülekäiguraja lisamine, liiklusmärkide muutmine ja/või väikevormide kasutamine. Väikese muudatuse kõige suuremad eelised on väikesed kulud ning projekti teostamise kiirus.

Suure muudatuse all mõistetakse kvaliteetse linnaruumi loomist mõnevõrra ressursimahukamate võtetega. Suure muudatuse eesmärk on muuta linnaruum paremaks, nii et see arvestab jalakäijate kui ka autojuhtide vajadustega. Suuremahuliste muudatuste all mõeldakse vanalinna piirkonna terviklikku arengu programmi. Lõputöö projektis on suuremate muudatuste puhul välja toodud näiteks muudetud liiklusskeeme, piirkonna maastikku, avalikke alasid, rajatud kergliiklus- ning kõnniteid, soodustatud ühistranspordi kasutamist ja/või elavdatud vaba linnaruumi kasutamist.

Magistritöö põhiosadeks on ruumianalüüs, vanalinna piirkonna ja seda ümbritseva liiklustrajektoori skeem ja suuremahulisemate muudatuste projekt, mis on joonistel täpsemini läbi töötatud. Välja on pakutud üks võimalikest viisidest, kuidas tõsta vaadeldava ala linnaruumi kvaliteeti ja pakkuda inimestele turvalisemat, meeldivamat, tervislikumat ning elavamat keskkonda. Magistritöö tulemused näitavad, et vaadeldaval alal on suur potentsiaal väga hea linnaruumi loomiseks, kui linnaruumi lahendusi strateegiliselt paremini läbi mõelda.

Abstract

The goal of the master’s degree project “Quality Urban Space – Tallinn Old Town Bastion Belt” is to research the process of the creation of the urban space and try to come up with a people-centered design for the urban space in the Old Town Bastion belt. The project offers various opportunities on how to make the urban space better and more appealing. The Old Town Bastion belt is one of the most important areas of the urban space in Tallinn. It is there that the historical layers of the city and the rapidly growing modern center of the city are crossed. Through analysis, the author of the thesis shows different opportunities how to connect the heart of the city with the modern and constantly developing center of the city.

The work consists of two parts: the analysis and the design project. The analysis deals with the existing situation and the historical background of the Old Town Bastion belt; touches on regulations, strategic documents and standards; considers the research projects and the analogies that were previously done abroad; examines theories and instructions. The design project is about three parts of Tallinn Old town Bastion belt: Põhja avenue, Kaarli avenue and Viru square. The analysis and the urban design project were considered as integral parts that developed and supported each other. The design project offers two variations to create well-working urban space: the small-scale and the large-scale changes.

The small-scale project design deals with the small changes to the urban space according to people's needs and wishes without (significant) changes to the city's existing structure, taking into account existing roads, buildings and greenery areas. The small changes can include setting limits to the speed of the cars, addition of the road crossings, changing of the road signs, etc. The advantage of the small-scale design is the low cost and the execution speed.

The large-scale project design deals with the creation of the quality urban space through more resources. The goal of the large-scale projects is to make a better urban space which takes into account the needs of all traffic participants. The large-scale project is the whole Tallinn Old Town Bastion Belt development program. In this thesis, the large-scale project design considered new compact traffic schemes, the landscape, the public spaces. Also were offered quality bicycle and pedestrian paths, as well as convenient opportunities for public transportation using new functions for abandoned or free urban space.

The main parts of the master’s degree thesis are analysis, Tallinn Old Town Bastion belt traffic schemes and the large-scale design project which are elaborated in more detail. The (design) project provides suggestions on how to raise the quality of the designed area and how to provide a safe, comfortable, healthy, and live environment on the city streets. The results of the thesis have shown that the areas of Tallinn Old Town Bastion belt have great potential for a well-working urban space design if the strategy of the urban space solution will be logically elaborated.

1. Sissejuhatus

Tallinna vanalinn on tunnistatud UNESCO maailmapärandi hulka, mis näitab selle paiga ajaloolist väärtust. Vanalinn on keskajast väga hästi säilinud, vanalinna hooneid restaureeritakse ja konserveeritakse – vanalinna kaitstakse tänapäevase maailma eest. Samal ajal seisab vanalinn kui saar keset liikluslahendusi, kus inimesed soovivad kiiresti jõuda punktist A punkti B. Vanalinn seisab keset Tallinna südalinna nagu suur kivi keset teed. Vanalinna ümbritsevad liikluslahendused – teed ja liiklussõlmed, mida sageli peetakse linnaruumi arendamisel prioriteediks, nagu näiteks Kaarli, Põhja ja Mere puiestee – on vanalinna kontaktvööndit tükeldavad sõiduteed, mis lõikavad vanalinna muust linnast ära.

Tallinn kasvab ja areneb aasta-aastalt. Võrreldes XXI sajandi algusega on Tallinn muutunud inimsõbralikumaks: on uued ühistranspordi võimalused, suurenenud merejoone ligipääsetavus, tekkinud uued kõnni- ja kergliiklusteed, taastatud või rekonstrueeritud väärtuslikke ajaloolisi objekte, piirkonniti on vähenenud kuritegevus ning on toimunud palju muud, mis teeb linnaruumi sõbralikumaks ja meeldivamaks. Tänapäevane Tallinn ei ole ideaalne, kuid tal on suur potentsiaal areneda edasi ning veel lähemas tulevikus näidata enda paremalt poolt.

Vanalinna kaitsevööndi linnaruumilahenduste väljatöötamiseks on viidud läbi mitmeid töötubasid ja tehtud palju projekte, mis pakuvad välja erisuguseid võimalusi nii auto- ja kergliikluse kui ka kõnniteede võrgu arendamiseks. Kõik need projektid seavad eesmärgiks parema keskkonna ja ruumikvaliteedi, aga on jäänud teostamata või on teostatud ainult osaliselt. Tallinn kui nüüdisaegne, infotehnoloogiline ning kiiresti arenev Euroopa pealinn peabki kavandama uusi perspektiivseid linnaruumi lahendusi, mis oleksid suunatud sotsiaalses ja tunnetuslikus mõttes paremale ruumikvaliteedile, kuid linnaruum ei koosne ainult teedest ja liikluskorraldusest, vaid sel on sügavam mõte. Hea linnaruum on elukeskkond, mis on kujunenud vastavalt inimeste soovidele ja vajadustele – hea linnaruum aitab vastu astuda keskkonnaprobleemidele ning kujundada õnnelikumat ning tervislikumat ühiskonda.

Tallinn kui nüüdisaegne, infotehnoloogiline ning kiiresti arenev Euroopa linn peab ette võtma uued perspektiivsed linnaruumi lahendused, mis on suunatud paremale keskkonnakvaliteedile sotsiaalse ja tunnetusliku aspekti poolt. Linnaruum ei koosne ainult teedest ja liikluskorraldusest, sel on sügavam mõte. Hea linnaruum on elukeskkond, mis kujunenud vastavalt inimeste soovidele ja vajadustele, see on võimalus käsitleda keskkonnaprobleeme ning kujundada õnnelikku ning tervislikku ühiskonda. "...tuleb tunnistada, et ehituskunsti teos ei oma mitte ainult väärtust kui väljapaistev ajaloo-, üldkultuurilise ja esteetilise omadustega eksponaat, vaid eeskätt kui tähtis linnakeskkonna koostisosa. Selline arhitektuuripärandisse suhtumise tendents hakkas ilmnema alles pärast teist maailmasõda..."- Dmitri Bruns. [27, lk 8-9]

Lõputöö käsitleb linnaruumi lahendusi vanalinna kaitsevööndi näitel. Teema valik on seotud Tallinna linnaruumi puudustega ja nende parandamise võimalustega. Lõputöö keskendub vanalinna kaitsevööndi seostele Tallinna kesklinnaga. Tallinna vanalinn on 1997. aastast UNESCO maailmapärandi nimistus [1] ja kujutab endast tõeliselt väärtuslikku pärandit. Vanalinnas säilib meie ajalugu, mis ei lase unustada meie ühiskonda, kultuuri ja linna kujundavaid väärtusi. Vanalinna ümbritsev vöönd on olnud pikemat aega Eesti ja Euroopa arhitektide pilgu all ning käesolev töö käsitleb vanalinna ümbritseva linnaruumi parendamise võimalusi.

1.1. Probleemi kirjeldus

Tallinna vanalinna ja seda ümbritseva kaitsevööndi näol on ühtpidi on tegemist väga väärika ja esindusliku piirkonnaga, mis on osa kesklinnast, kus pulbitseb elu ja turism. Nii vanalinnas kui ka selle vahetus läheduses on väärtuslikud ja kallid krundid, mis eeldavad esteetilist ning otstarbekat kasutamist. Tallinna vanalinn ja selle ümbruskond on visiitkaart, mida näevad rongiga või merelt tulnud külalised esimesena ning mis loob Tallinnast esmamulje. Vanalinna kaitseala paikneb Tallinna keskel, ühendades mitut linnaosa. Seetõttu peab vanalinna vöönd täitma olulist funktsiooni, ühendama erinevaid linnaosi, olles samal ajal Tallinna esinduslikuks näoks ja säilitades eesti rahva ajalugu. Vanalinn ja selle kaitsevöönd on eesti rahva ajalooline pärand, mis vajab säilitamist ning hoolivat suhtumist.

Kahjuks on vanalinna vööndi infrastruktuur ning transpordilogistika puudulik: sageli ei ole siin kergliiklusteid või nad kujutavad endast eraldiseisvaid, omavahel ühendamata teelõike (vaata fotod 01 ja 02), liikluskorralduses domineerivad ebamugavad ümbersõidud, siin on mitmeid mastaapseid ja segaseid liiklussõlmi, mõnedes kohtades puuduvad jalakäijate teed ning ülekäigurajad (vaata pildid 08 ja 19), probleemiks on ka ühistranspordi marsruutide halb või puudulik planeering jne. Viimase poole sajandi jooksul on vanalinna vööndit laialdaselt ümber planeeritud, mis on osaliselt hävitanud ajaloolisi haljasalasid ning keskaegseid ehitisi. Vanalinna kaitsealas on tänaseks ka palju tühje, hooldamata krunte või mahajäetud ehitisi, mis ei taga turvatunnet.

Käesolev magistritöö tugineb mõttele, et esinduslik, ühendav ning kultuuri loov vanalinn ja selle kaitsevöönd vajavad paremat linnaruumi planeerimist.

1.2. Visioon

Läbi aastate on Tallinnale tehtud mitmeid strateegiaid ja erinevaid arengustsenaariume. Lõputöö autor eeldab, et tuleviku Tallinna linnaruum peaks olema keskkonna- ning inimsõbralik, mis austab inimest ning tõstab nende vajadused esikohale. Ühistranspordisüsteem peaks olema paremini planeeritud ning kergliiklusteede võrgustik soodustama keskkonnasõbralike transpordiliikide kasutamist. Inimesed eelistavad kergliiklusteede ning ühistranspordi kasutamist, kui need muudavad liikumise kiireks ja mugavaks. Tuleviku Tallinn ei vaja piirdeid ja jalakäijate liikluspiiranguid - linnaruum on inimesele avatud ja avalik kõigile hästi ligipääsetav ruum. Tuleviku Tallinn pakub inimestele paremaid võimalusi viibida vabas õhus ja järgida tervislikumat eluviisi. Siinsed elanikud väärtustavad oma ajalugu ning tunnevad selle üle uhkust ja peavad sellest lugu. Tuleviku Tallinna linnaruum on loodud inimestele ning see on keskkonnasäästlik, turvaline ning tervislik.

1.3. Eesmärk. Missioon

Magistritöö otsib lahendust, muutmaks Tallinna vanalinna kaitsevööndi ruumikvaliteeti paremaks ja atraktiivsemaks. Analüüside ja võrdluste kaudu näitab autor erinevaid viise ja võimalusi, kuidas siduda väärtuslik ajalooline linnasüda ümbritseva nüüdisaegse kesklinnaga. Töö eesmärk on süveneda linnaruumi loomise protsessi ning proovida luua vanalinna kaitsevööndis senisest inimsõbralikumaid linnaruumilahendusi. Ruumianalüüs ja projektlahenduste väljatöötamine käivad lahutamatult käsikäes, toetades üksteist ning arenedes üheskoos.

1.4. Metodoloogia. Teoreetiline käsitlus

Lõputöö „Hea linnaruum vanalinna vööndi näitel“ kujutab endast loomeuurimust, mis koosneb kahest põhiosast: ruumianalüüs ja linnaruumi projektlahendused. Analüüs ja projektlahendused on sündinud käsikäes, kus analüüs on pakkunud projektile inspiratsiooni, ja vastupidi – ruumilahenduse otsingud on tõuganud näiteks teiste linnade kogemusi uurima. Lõputöö koostamisel on põimitud erinevaid loomeuurimuse meetodeid, sealhulgas eksperimentide läbiviimine, disainiuurimus (design research) jt.[16]

Ruumianalüüs käsitleb vanalinna vööndit ja seda ümbritsevat ala, avades teoreetilist konteksti ja sisaldades olemasoleva olukorra kaardistust ja hinnangut; ajaloolise tausta ülevaadet; regulatsioonide, strateegiadokumentide ja standardite ülevaadet; vanalinna kaitsevööndi varasemate projektide ülevaadet; analüüsi ning analoogsete linnaruumilahenduste võrdlust mujalt Euroopast. Ruumianalüüsi käigus viidi läbi paikvaatlusi, mille käigus jälgiti, kuidas inimesed liiklusolukordades hakkama saavad. Vaatluste läbiviimist on täpsemalt kirjeldatud punktis 2.1.5 (jalakäijate liiklus).

Lõputöö projekt käsitleb Tallinna vanalinna kaitsevööndi kolme ala: 1) Põhja pst, Mere pst ning Rannamäe tee vaheline ala; 2) Viru väljak ning 3) Kaarli pst. Projekt pakub näidislahendusi linnaruumi parendamiseks vanalinna kaitsevööndis. Lahenduste väljatöötamisel on arvestatud nii jalakäijate kui ka autojuhtide vajadustega, soodustatud ühistranspordi ja keskkonnasõbralike transpordiviiside kasutamist, austatud Tallinna ajaloolist pärandit ning pakutud välja väärtuslike tühjade kruntide kasutuselevõttu.

Lõputöö käsitleb kirjandust, mis on kujundanud arusaamist tänapäevasest linnaruumist, nagu näiteks “Linn inimestele” [3]. Projektlahenduste väljatöötamisel on tuginetud hea linnaruumi projekteerimise juhendmaterjalidele, sealhulgas “NACTO Global Street Design Guide” [35]. Teoreetilist käsitlust avatakse täpsemalt järgmistes peatükkides konkreetsete ruumianalüüsi lõikude ja projektlahenduste juures.

Kasutatud uurimismeetodid ehk info hankimise viisid on suures osas empiirilised ehk kogemuslikud, kuna uurimuses kasutatakse vaatlusmaterjale, mida analüüsitakse ja mille alusel tehakse järeldusi. Läbiviidud orienteerumiseksperimendid on uurimismeetodina ühtaegu empiirilised ja kvantitatiivsed, üldisi seaduspärasusi otsivad ja probleemide olemust seletavad. Magistritöös on kasutatud ka dokumendianalüüsi ja andmete kogumist internetist.

2. Ruumianalüüs

Ruumianalüüs aitab mõista projekteeritava ala eripära, leida linnaruumi lahenduste puudusi ning tuua välja parandamist vajavaid kohti. Analüüs kujutab endast taustauuringut, mis on seotud vaadeldava linnaruumi ala kultuurilise, sotsiaalse ning ajaloolise mõõtmega. Kõik käsitletavad alad paiknevad vanalinna kaitsevööndis, mille puhul on analüüsitud olemasolevat linnaruumilist olukorda, teoreetilist ja ajaloolist konteksti, regulatsioone, strateegiadokumente ja standardeid, varasemaid projekte ja välismaa analooge.

2.1. Praegune olukord

Praeguse olukorra analüüs aitab aru saada olemasoleva lahenduse puudustest ja eelistest. Vanalinna kaitsevöönd on kesklinna oluline osa, kus veedavad aega nii elanikud kui ka turistid. Siin põimuvad erinevad transpordiliigid ning ristuvad jalakäijate teed. Vanalinna kaitseala läheduses asuvad nii elukvartalid kui ka äri- ja büroohooned, siin on haridus- ning meditsiiniasutusi, hulgaliselt avalikke alasid ning parke. Ilmestamaks probleemi, millega käesolev töö tegeleb, võib tuua tsitaadi arhitekt Villem Tomistelt, kes on Viru väljaku kohta öelnud nii: “Meil on piiriolukord, kus vanalinna tähtsaima tänava, Viru tänava otsas on linna üks keerulisemaid ristmikke. Selline liiklussõlm sellises kohas pole mujalt tulnuile mõistetav, sest see ei sobi kesklinna südamesse. Seepärast küsivadki seal turistid, kus on linna keskus.” [23]

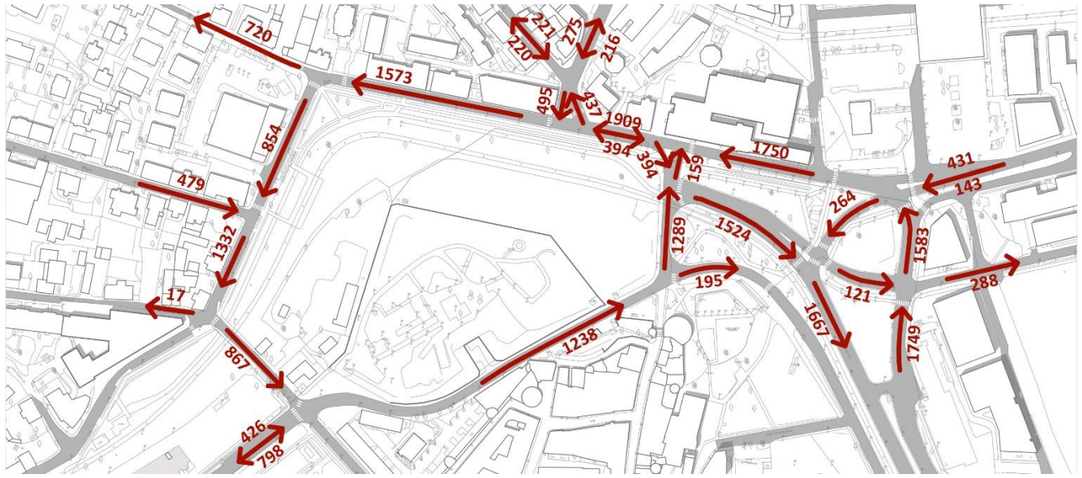
2.1.1. Autoliiklus

Vanalinna kaitsevöönd on mitme linnaosa ühenduskoht, kus kulgevad linna populaarsemad liiklusteed, nagu näiteks Pärnu mnt, mis muutub Narva mnt-ks ning ühendab Tallinna edela- ja idapoolseid osi, või Põhja pst, mis koos Mere pst ning Toompuiesteega kaardub ümber vanalinna. Põhja pst ühendab kesklinna Põhja-Tallinna linnaosaga ning võtab vastu Sadama tänavast tulevad liiklejad, samas kui Mere pst liiklus ühendub Ahtri tänava liiklusvooluga ja Toompuiesteele suubuvad ülekoormatud Paldiski mnt, Tehnika, Luise ning Endla tänav.

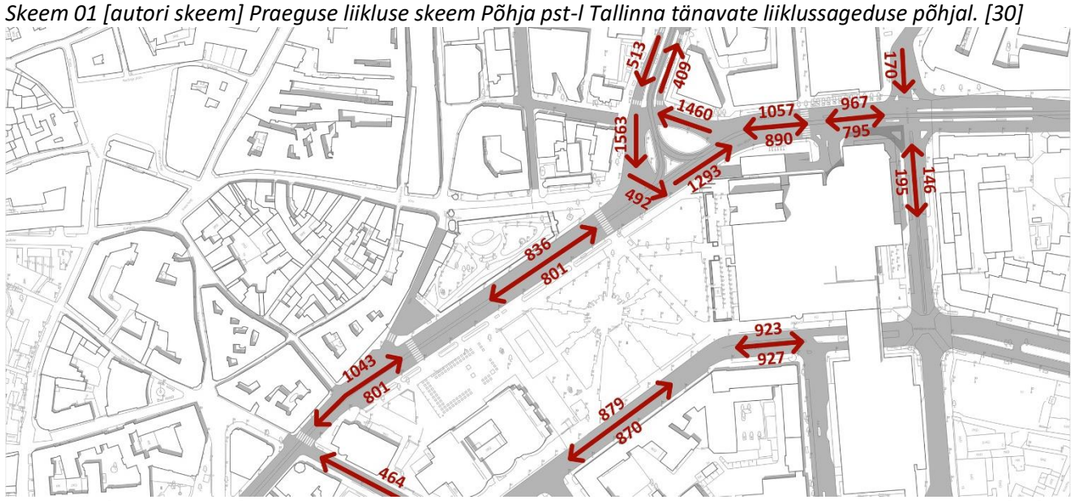
Viru väljaku ring ning Vabaduse väljaku ja Pärnu mnt ristmik on Vanalinna vööndi suuremad liiklussõlmed. Tallinna kesklinna 2016. aasta liiklussagedus [30] näitab autode voolu ööpäeva jooksul. Võrreldes Põhja pst, Viru väljaku ja Kaarli pst piirkondade liiklussagedust (vaata skeemid 01, 02 ja 03), võiks öelda, et kõige koormatum neist on Kaarli puiestee, kus ööpäeva jooksul sõidab ligi 2000 sõidukit.

2.1.2. Parkimine

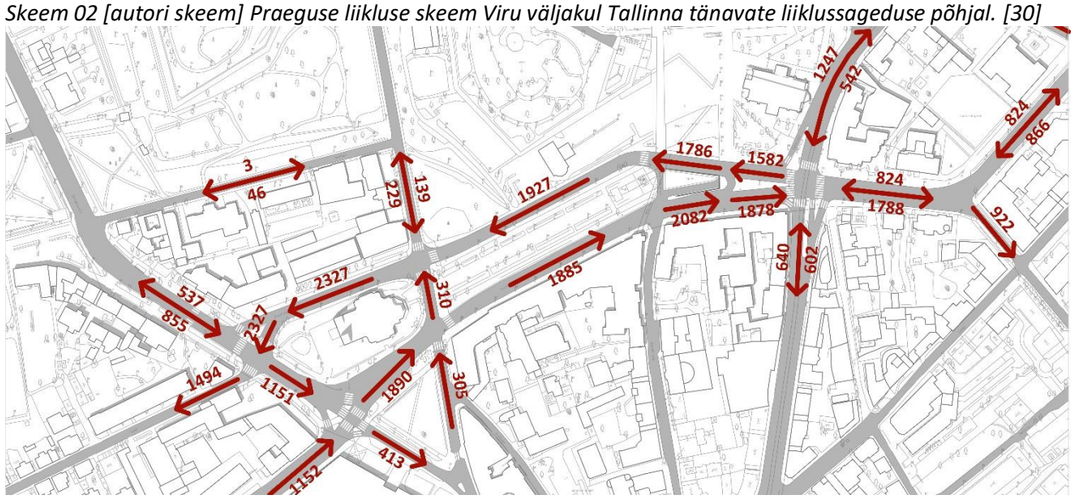
Tallinna vanalinna kaitsealal asuvad mitu parkimisala, neist suuremad maapealsed parkimisplatsid asuvad Rannamäe tee ääres Nunne ja Suurtüki tänavate vahel, Skoone bastionist lääne pool, Väike Rannavärava, Inseneri- ning Valli tänavate ääres ja Ingeri bastioni (Harjumägi) ümber. Vabaduse väljaku all asub vanalinna vööndis üksik maa-alune parkla.



Skeem 01 [autori skeem] Praeguse liikluse skeem Põhja pst-l Tallinna tänavate liiklussageduse põhjal. [30]



Skeem 02 [autori skeem] Praeguse liikluse skeem Viru väljakul Tallinna tänavate liiklussageduse põhjal. [30]



Skeem 03 [autori skeem] Praeguse liikluse skeem Kaarli pst-l Tallinna tänavate liiklussageduse põhjal. [30]

Vanalinnas ja selle vööndis peab olema tagatud parkimisvõimalus vanalinna elanike jaoks, kellel puudub võimalus jätta autot enda maja lähedusse. Samuti on vanalinna vööndis on vaja arvestada linnadevaheliste ning turistibusside parkimisega. Balti jaamas on linnadevaheliste busside peatuste läheduses suur busside parkimisplats. Suurem osa turistibusse peatuvad Rannamäe tänaval ning Mere puiestee ääres.

Tänavatel, kus on esimestel korrustel äripinnad, on tarvis parkimisvõimalust.

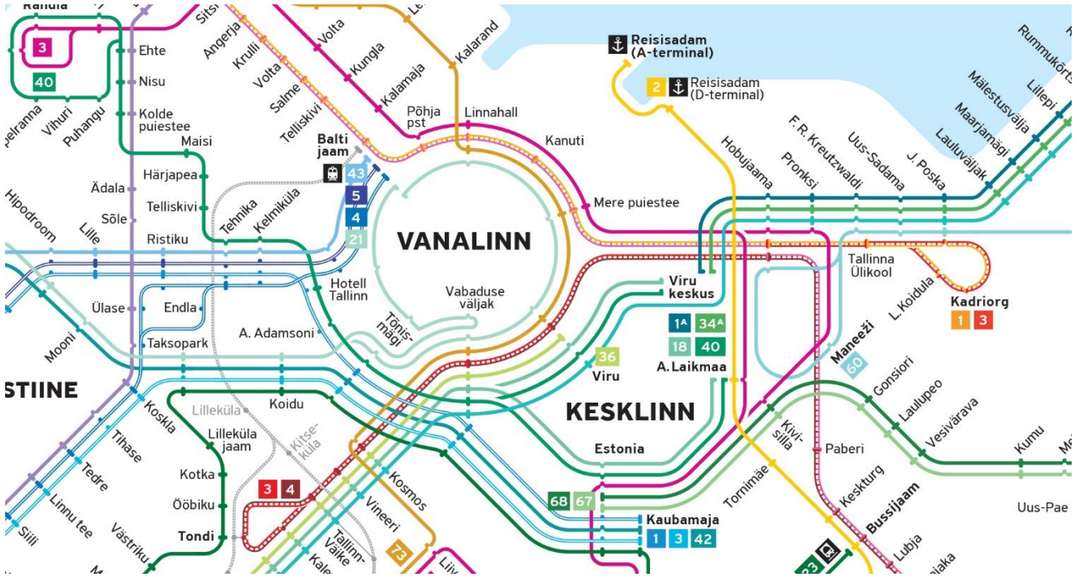
2.1.3. Ühistransport

Ühistranspordi vaates on vanalinn justkui takistus, kuna kaitseehitised ning kitsad ajaloolised tänavad ei võimalda korraldada ühistransporti läbi vanalinna – vanalinn on kaitseala, kus suured muudatused ei ole lubatud. Kui vanalinna vööndi lõunapool on avatud paljudele teedele ning hästi ühendatud mitme linnaosaga, siis vanalinna põhjapoolne vöönd on transpordivõimaluste suhtes vaene.

Vanalinna vööndis kohtuvad mitmed ühendusteed erinevatest linnaosadest, vanalinna kaitsevöönd on eri marsruutide kohtumispaik, kus inimesed kasutavad tihti ümberistumisvõimalust. Üheks suuremaks ümberistumissõlmeks on Viru väljak – Viru keskuse all asub linna bussiterminal, millest väljub rohkelt liine südalinnast teistesse linnaosadesse. Hobujaama peatuses peatuvad kirdest tulevad bussid. Teatri väljakul peatuvad enamasti lääne- ja edela linnaosadest tulevad bussid, kuid Pärnu maanteel peatuvad lõuna poole suunduvad marsruudid.

Vanalinna kaitsealast mööduvad mõlemad Tallinna trammiliinid, mis liiklevad marsruutidel Kopli – Kadriorg, Kopli – Suur-Paala, Tondi – Kadriorg ning Tondi – Lennujaam. Kopli suunaga trammiliin on üks populaarsematest transpordiviisest Põhja-Tallinnas. Suur ümberistumissõlm Viru väljakul ning erinevad ühistranspordi marsruudid mõjutavad jalakäijate liiklussuundi olulisel määral.

Lisaks linnasisesele transpordile asuvad vanalinna vööndi läheduses mitu reisisadama terminali (A-terminal ja D-terminal) ning raudteejaam (Balti jaam). Rahvusvahelised ning linnadevahelised jaamad vajavad häid ühistranspordiühendusi. Praegu liikleb sadama reisiterminalide, bussijaama ja lennujaama vahel buss nr 2. Praegu ühendab Vabaduse väljakut ja Tõnismäge Balti jaamaga bussiliin nr 21, mis käib harva ning kasutab lühimat Toompuiestee teed ainult Balti jaama poole suunatud marsruudil, ning Haabersti poole marsruudil sõidab buss mööda Mere pst. Samuti ei ole piisavalt ühistranspordi võimalusi südalinnast Kalamaja poole liikumiseks. Kalamaja suunal sõidavad vaid kaks bussiliini: nr 3 (Veerenni – Randla) ja nr 73 (Veerenni – Tööstuse). Buss nr 66 ühendab Priislet ja Põhja-Tallinnat.



Skeem 04. Tallinna ühistranspordi skemaatiline kaart. Skeemil on hästi näha, et ühistransport ei kata piisavalt vanalinna vööndi loode- ja põhjakülge. [41]

2.1.4. Kergliiklus

Vanalinna vööndis puudub pidev kergliiklusteede võrgustik ehk ei ole eraldi välja ehitatud vastava kattega ning märgisega teed. Liiklusekspert Mari Jüssi väidab, et "kõik need kergliiklusteed, mis meil on, lõpevad tegelikult seal, kus linn algab … Seal, kus on tegelikult kõige suurem vajadus, need tegelikult puuduvad. Need, mida me näeme kesklinnas, ei vasta mitte ühelegi ohutusstandardile ega kutsu uusi rattureid neid kasutama." [42]

2.1.5. Jalakäijate liiklus

Töös "Jalakäijate liikluse simulatsioon" analüüsisid Eesti kunstiakadeemia õppejõud ning Spin Unit Tallinna kesklinna olukorda ja kirjutasid lahti enda jalakäijate liikumise loendi metodoloogiad. On erinevaid võimalusi, kuidas jälgida jalakäijate liikumist: tavaline loendus või tehnoloogiline lahendus. Töös "Jalakäijate liikluse simulatsioon" oli oluline mitte ainult jalakäijate arv, vaid ka kust kohast ja kuhu nad liiguvad. Viru väljakul tehtud jalakäijate liikluse simulatsioonis jälgisid vabatahtlikud konkreetseid jalakäijaid ja vaatasid, kust kohast kuhu ning milliste teede kaudu nad liiguvad. [28]

Antud lõputöös viidi läbi kaks uuringut, et aru saada, kuidas liiguvad jalakäijad vaadeldud piirkonnas ning taheti leida puudused kõnniteede võrgus. Jalakäijate loenduseks valiti kaks meetodit: paikvaatlus ning nelja inimesega orienteerumiseksperiment. Paikvaatluse eesmärgiks oli aru saada, kui suur jalakäijate koormus on vaadeldud aladel ehk kui palju jalakäijaid liigub antud piirkonnas konkreetse ajavahemiku jooksul.

2.1.5.1. Paikvaatlus

Paikvaatlus annab võimaluse aru saada, kui palju ja mis suunda liiguvad jalakäijad antud kohal teatud ajavahemiku jooksul. Eesmärgiks oli aru saada, kui suur jalakäijate koormus tekib valitud kohtades ja seejärel teha järeldus, kas antud olukord sobib ja vastab sellele koormusele. Samuti aitas paikvaatlus märkida eriolukorrad: kust ja kuhu inimene liigub, kas ta kasutab ühistransporti, kas ta on turist, kas tal tekib segadus suuna valimisel, kas ta läbib kindlalt ja kiiresti vaadeldud liiklussõlme jne. Nende märkustega on arvestatud orienteerumiseksperimendi järelduse skeemides. Paikvaatluse skeemidel näitab punane punkt vaatluspunkti asukohta ja iga joon näitab üht liiklejat. Kohad, kus ristub väga palju jooni, tähendab, et need on väga populaarsed ja suure jalakäijate koormusega alad.

Põhja puiestee

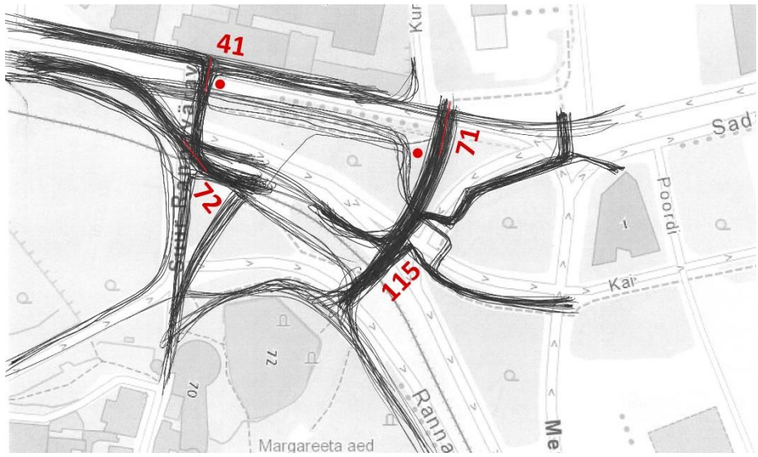
Inimeste liikumise vaatlus Põhja puiestee ja Rannamäe vahelisel alal toimus 28. veebruaril, 2020 kell 16.00-17.00. Esimesed 30 minutit jälgiti inimeste liikumise suundi Mere puiestee poolsel alal ja järgmised 30 minutit Suure Rannavärava tänava ääres. Ühe tunni jooksul märgiti 293 inimese liikumissuunad. Samuti märgati kaht inimest, kes jooksid üle tee selleks mitte ettenähtud kohas, ja viit inimest, kes eksisid ära ning kasutasid vale ülekäigurada. Põhja puiesteed, Kultuurikatla esist alleed kasutati paikvaatluse ajal väga harva, aga paljud liiklesid Kultuurikatla seina ääres asuval kitsal kõnniteel, mida piirab ühelt poolt Kultuurikatla hoone ja teiselt poolt sõidutee, kus on lubatud kiirus 50 km/t.

Viru väljak

Viru väljakul jälgiti inimesi tund aega neljas punktis, millest igaühele kulutati 15 minutit. Tulemustes tehakse järeldusi 15-minutilisest liikumisest antud kohal. Jälgimise ajal märgiti kokku 720 inimest. Pärnu maantee ülekäiguraja ületas 15 minuti jooksul 231 inimest. Ülekäigurada Mere puiesteel asuva trammipeatuse lähedal on jalakäijatega koormatud ala, kus inimesed liiguvad ühistranspordi peale või jätkavad oma teed jala Rotermanni kvartali suunas. Antud kohas jooksid paljud jalakäijad üle tee valgusfoori punase tulega, et jõuda vajaliku transpordi peale. Trammipeatusest mõlemal pool on üherealised sõiduteed, kus autod liiguvad aeglaselt ja juhid märkavad jalakäijaid.

Kaarli puiestee

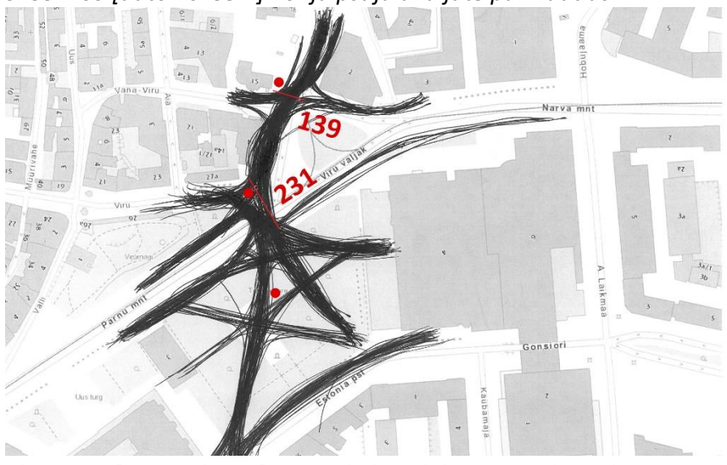
Kaarli puiestee paikvaatlus toimus 1 tund ja 15 minutit, kus iga punkti loendus toimus 15 minutit. Kaarli puiestee paikvaatluse aja jooksul läbis antud ala 953 jalakäijat. Pärnu maantee ja Kaarli puiestee ristmiku lähedal asub mitu bussi- ning trammipeatust, mis teeb antud ala ümberistumise punktiks. Samuti on antud piirkonnas väga palju sihtkohti: vanalinn, Tallinna linnavalitsus, Georg Otsa nimeline Tallinna muusikakool, Inglise kolledž ja muud. Paikvaatluse tulemused näitavad, et antud ristmik on ülekoormatud – 15 minuti jooksul ületas üht ülekäigurada 203 inimest, mis on umbes sama palju kui Viru väljaku ristmikul, kuid siin on jalakäijatele ruumi palju vähem. Samuti märgati kaht jalgratturit, kes liiklesid läbi Kaarli puiestee allee.



2 x 30 minutit (1t)
16:00-17:00
2 vaatluspunkti ●
~293 jalakäijat

Põhja pst	41	ja	71
Mere pst			115
Suur-Rannavärava			72

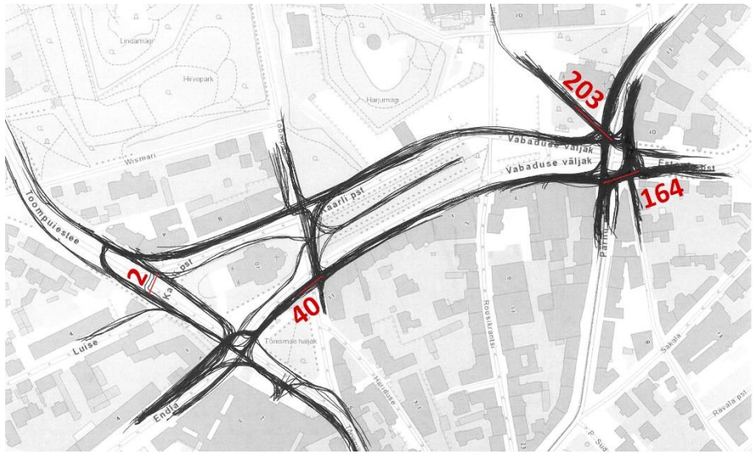
Skeem 05 [autori skeem] Põhja pst jalakäijate paikvaatlus.



3 x 15 minutit (45min)
12:30-13:15
3 vaatluspunkti ●
~720 jalakäijat

Pärnu mnt	231
Mere pst	139

Skeem 06 [autori skeem] Viru väljaku jalakäijate paikvaatlus.



5 x 15 minutit (1t 15min)
12:00-13:15
5 vaatluspunkti ●
~953 jalakäijat

Vabaduse väljak	203
Pärnu mnt	164
Tõnismägi	40
Toompuiestee	2

Skeem 07 [autori skeem] Kaarli pst jalakäijate paikvaatlus.

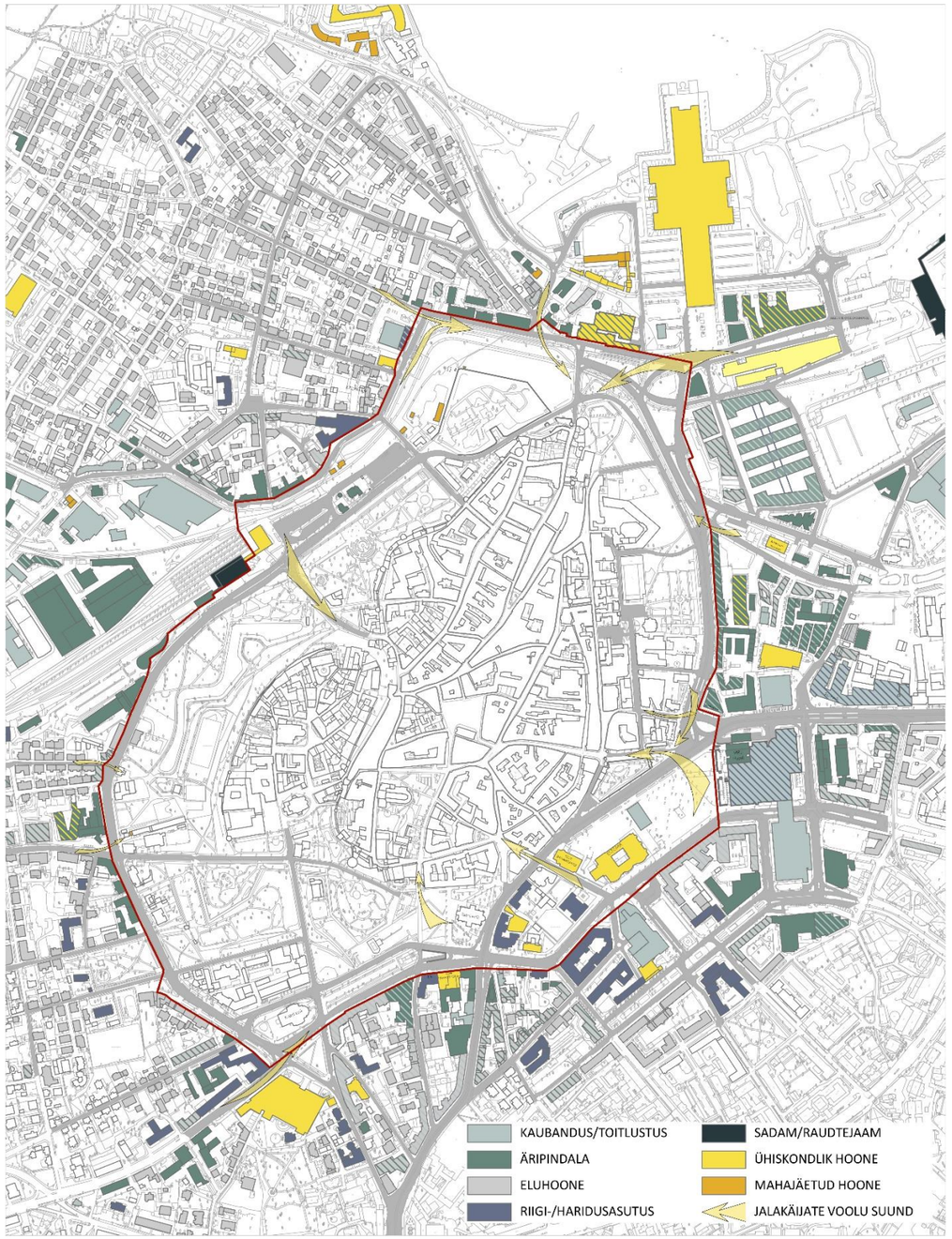
2.1.5.2. Sihtkohad

Jalakäijate paikvaatlus aitas aru saada antud alade jalakäijate koormusest ning mis liiklussuunad tihemini valitakse. Kõikidel aladel oli üheks populaarsemaks sihtpunktiks vanalinn, kuhu liiguvad turistid ning kohalike elanike voolud.

Põhja puiesteel on piirkonna olulised suunad vanalinn, südalinn, Kalamaja elurajoon, reisisadam ning Balti jaam. Sadama tänav on üks olulistest tänavatest sellel alal. Sadama tänav suunab inimesi, kes tulnud A-terminali reisisadamast südalinna. Kultuurikatel ning restaureerimiseks planeeritud linnahall on ka olulised sihtpunktid, mis vajavad selget juurdepääsu ja kõnniteede ruumi. Põhja puiestee ja Suurtüki tänava ristmikul asub Eesti kunstiakadeemia, kus käib iga päev palju noori inimesi.

Viru väljak on üks suur liiklussõlm, kus ristuvad mitte ainult sõiduteed, vaid ka jalakäijate suunad. Viru väljak on ümbritsetud oluliste objektidega ning populaarsete sihtkohtadega. Vanalinn ja Rotermanni kvartal on populaarsed alad, mille vahel liiguvad suured rahvamassid. Viru väljaku lähedal on mitu suurt kaubanduskeskust – Viru keskus, Foorum, Postimaja, Solaris, Kaubamaja ning tulevikus planeeritud Rävala keskus. Lisaks suurtele kaubanduskeskustele on vaadeldud alal palju väiksemaid äripindu. Viru keskuse all on suur bussiterminal, mis teeb kaubanduskeskusest olulise ühistranspordi ümberistumise punkti. Viru tänaval, Teatri väljakul ja Mere puiesteel asuvad samuti populaarsed ühistranspordi peatused. Rahvusooperit Estonia ning Eesti Draamateatrit külastatakse õhtuste ajal. Tammsaare park, mis asub kõikide nende sihtpunktide vahel, kujutab endast jalakäijate ristmikku ning puhvertsooni, kus inimesed saavad teha väikeseid pause ning jätkata enda teed.

Kaarli puiesteed võiks nimetada ühendusteljeks Vabaduse väljaku ja Tõnismäe vahel, kuhu tulevad sisse Endla ja Luise tänav, mis jätkub Estonia puiesteena ja millega ristuvad Pärnu maantee ja Toompuiestee. Kaarli puiestee ja Vabaduse väljak on sarnaselt Viru väljakule populaarsed ühistranspordi ümberistumispunktid. Kaarli puiesteel põhjapoolsel frondil asub linnadevaheliste busside peatus. Tõnismäel on samuti mitu ühistranspordi peatust. Kaarli kiriku ümbruskonnas asub Ida-Tallinna keskhaigla ning mitu hambapolikliinikut. Antud alal on väga palju juurdepääse vanalinnale, millest kõige olulisemad on Harju tänav, Komandandi tee ja Toompea tänav. Ei saa unustada ka Roosikrantsi tänavat, kus asuvad väikesed äripinnad ning riigiasutused. Vaadeldaval alal on kaks kirikut – Jaani ja Kaarli kirikud, mitu haridusasutust (Georg Otsa nimeline Tallinna muusikakool, Inglise kolledž ja Prantsuse lütseum), spordikeskus, hotellid ja muud olulised sihtpunktid.



Skeem 08. Vanalinna vööndi läheduses asuvate hoonete tüpoloogia ja jalakäijate suurte voolude liiklussuunad. [autori skeem]

2.1.5.3. Orienteerumiseksperiment

Antud lõputöö raames tehti orienteerumiseksperiment nelja osalejatega, mida ei saa võtta teadusliku tõendina, kuid ta iseloomustab mingil määral hetkeolukorda. Uurimiseks võeti Põhja puiestee, Mere puiestee ja Rannamäe vaheline piirkond; Viru väljaku ja Estonia pst vaheline ala ning Kaarli pst. Ülesandeks oli välja tuua liiklussõlme puudused ning segadused. Antud uurimistöö võimaldas aru saada, kas antud piirkond on selge ja turvaline nii Tallinna elanikele kui ka linna külastajatele.

Eksperimendist võttis osa 4 inimest, kes ei ole Tallinna linnaruumiga sügavuti kursis:

- ***Subjekt 1*** oli 24-aastane neiu Valgast, kes elab ja õpib viimased 6 aastat Tallinnas. Põhja pst piirkonnaga ta ei ole hästi tuttav, kuid Kaarli pst ja Viru väljakut ta teab hästi. Põhja pst piirkonda külastab ta umbes üks kord poolaastas kas jala või ühistranspordiga.
- ***Subjekt 2*** on 28-aastane mees Narvast, kes elab Tallinnas viimased 6 aastat. Kõiki kolme ala ta teab hästi, kuna külastab neid vähemalt üks kord nädalas nii jalakäijana, ühistranspordiga kui ka autoga.
- ***Subjekt 3*** on 30-aastane mees Narvast, kes elab viimased 6 aastat Tallinnas. Uuritud alasid ta ei tea hästi. Enne eksperimenti oli ta käinud Põhja pst paar korda, Viru väljakut ning Kaarli pst teab ta natukene paremini.
- ***Subjekt 4*** on 29-aastane noormees, kes elab ja töötab Helsingis, kuid kord kuus ta käib Tallinnas. Tema jaoks oli hästi tuttav sadama piirkond, kuid muud alad on tema jaoks võõrad.

Eksperiment toimus õhtul (ajavahemikul 20.00-23.00), pimedal ajal, mis tegi ülesande keerulisemaks. Eksperimendi marsruudid valiti varasemalt autori poolt teostatud jalakäijate loendi järgi. Orienteerumiseksperimendi sihtkohad valiti paikvaatlusel saadud tulemuste järgi. Subjektidele pakutud marsruudid võimaldasid valida ja kasutada kõiki kõnniteid, mis on vaadeldavas piirkonnas välja ehitatud. Samuti oli lubatud rikkuda liiklusreegleid, kui subjekti jaoks see oli igapäevaelus tavaline kogemus ja see ei ohustanud tema elu. Iga subjekti valitud marsruudid on kaardistatud ja toodud lisasse (vt LISA 1, LISA 2, LISA 3). Iga piirkonna jaoks tegi autor eraldi kokkuvõtteskeemid, kuhu kandis problemaatilised kohad erinevate värvidega ja erinevate lõikudena.

Põhja pst ala marsruudid, mida subjektid kasutasid:

Marsruut a-b "Linnahall" trammipeatus – "Linnahall" bussipeatus (Pelgulinna suund)
Marsruut b-c "Linnahall" bussipeatus (Pelgulinna suund) – Kalaranna tee
Marsruut c-d Kalaranna tee – kesklinn
Marsruut c-e Kalaranna tee – Porto Franco uus elurajoon
Marsruut e-f Porto Franco uus elurajoon – Balti jaam
Marsruut f-g Balti jaam – Circle K tankla
Marsruut g-a "Linnahall" trammipeatus – Circle K tankla
Marsruut a-h "Linnahall" trammipeatus – reisisadama A-terminal
Marsruut a-e "Linnahall" trammipeatus – Porto Franco uus elurajoon
Marsruut h-f reisisadama A-terminal – Balti jaam

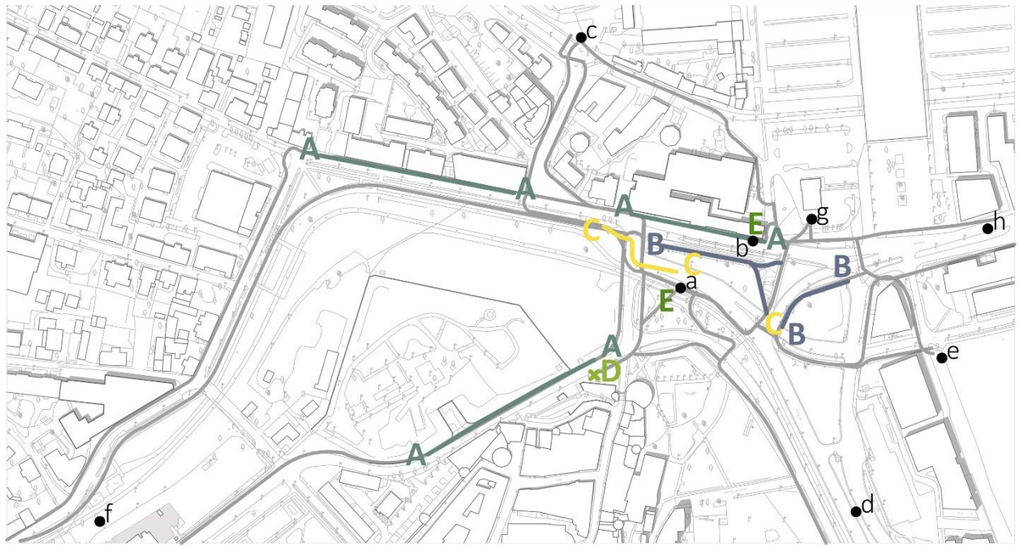
Lõik A: Paljud kõnniteed selles piirkonnas on liialt kitsad ega ole inimsõbralikud. (vt foto 06 ja 07) Kitsaid kõnniteid piiravad ühelt poolt ehitised ja teiselt poolt sõiduteed, mille lubatud kiirus on 50km/h. Sellistel kõnniteedel ei tunne jalakäijad end turvalisena ja halva ilma tingimustes (mida Tallinnas on sageli) satuvad eriti ebamugavasse olukorda. Jalakäijad, kes ei tea piirkonda, valivad siiski liikumiseks kitsad kõnniteed, kuna need tunduvad liikumiseks loogilised, kuna paiknevad hoonestatud tänavafrondi ees.

Lõik B: Mitut väljaehitatud kõnniteed selles piirkonnas ei kasutatudki. Ükski subjektidest ei valinud liikumiseks Põhja puiesteel asuvat alleed Kultuurikatla lähedal, mis oleks oma ruumilahenduse poolest olnud kõige inimsõbralikum variant. See teelõik tuleks ilmselt paremini siduda inimeste liikumismarsruutidega, et nende ligipääs ja kasutamine oleks jalakäijate jaoks selgem.

Lõik C: Eksperiment näitab, et Mere pst ja Sadama tänava ristmik tekitab segadust. Liiklussõlm ei anna võimalust visuaalselt jälgida kõnniteede jätkuvust ja siin on liiga palju valgusfooriga ülekäiguradu, mis viivad erinevatele liiklussaartele. Paikvaatlusel märgati mitut jalakäijat, kes sattusid segadusse ja pidid ületama ristmikku kolmel erineval viisil, et jõuda soovitud sihtkohta. Eksperimendi subjektid käitusid intuitiivselt, aga vahepeal pidid kasutama GPSi, et olla kindlad, millist trajektoori valida. Suure Rannavärava ja Põhja pst ristmikul on probleem valgusfoori taktiga, kuid see puudutab pigem autojuhte. Mõnedes kohtades on ristmiku ületamise teelõik jalakäijale väga pikk, mis tekitab ohtliku olukorra. Autojuhid arvavad, et nad jõuavad ristmiku ületada, kuid nad satuvad ülekäigurajale täpselt jalakäijate rohelise valguse ajal. Seetõttu peavad inimesed isegi rohelise tule ajal olema maksimaalselt tähelepanelikud, et sõidukeid õigel ajal märgata ja autojuhte läbi lasta, kes võivad liikuda päris kiiresti (lubatud kiirus 50 km/h).

Punkt D: Rannamäe tee kujutab endast sõidutunnelit, mida piirab ühelt poolt bastioni müüritis ja teiselt poolt vanalinna müür. Rannamäe teel on ainult ühel pool (Skoone bastioni serval) kõnnitee. Teisel pool on vanalinna pääsud muutunud tupikuteks, mis ei jätku ülekäiguradadega. Rannamäe teel kasutavad jalakäijad tihti liikumiseks sõiduteed või jooksevad üle selle. (vt foto 19)

Punkt E: Ka siin tuleb tähelepanu pöörata ühistranspordi peatustele. Erineva suunaga bussipeatused asuvad üksteisest väga kaugel ja ühest peatusest ei ole näha teist peatust. See tekitab ühistranspordi kasutajates segadust.



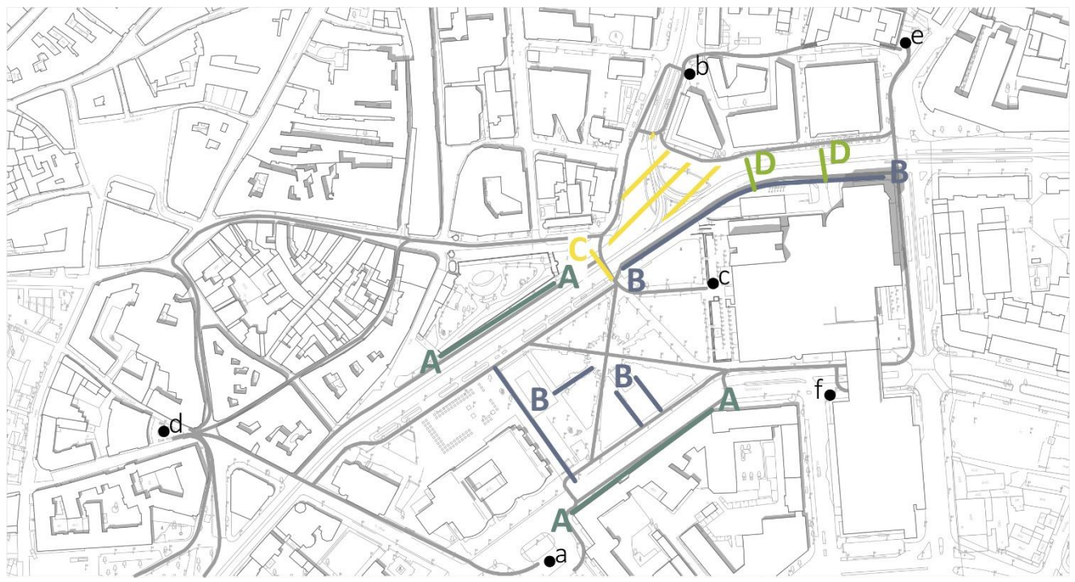
Skeem 09 [autori skeem] Põhja pst orienteerumiseksperimendi järeldused.

Viru väljaku ala marsruudid, mida subjektid kasutasid:

Marsruut a-b Teatri väljak – Rotermanni kvartal
Marsruut b-c Rotermanni kvartal – Viru keskuse peasissepääs
Marsruut c-d Viru keskuse peasissepääs – Sõpruse kino
Marsruut d-e Sõpruse kino – Coca-Cola plaza
Marsruut e-a Coca-Cola plaza – Teatri väljak
Marsruut a-d Teatri väljak – Sõpruse kino
Marsruut d-f Sõpruse" kino – Kaubamaja

Viru väljaku piirkonnas on suureks plussiks avalike hoonete läbipääsude (n-ö sisetänavate) kasutamise võimalus: nii Viru keskuse ja Coca-Cola plaza läbikäigud kui ka Metro plaza avatud esimese korruse ruum.

Lõik A: Pärnu mnt äärsed kõnniteed Viru väljaku ja Vabaduse väljaku vahel on olulised inimestele, kes ei tunne linna üleliia hästi ega tea liikumiseks kiiremaid trajektoore (nt vanalinna kaudu vms). Pärnu mnt-l Musumäe servas asuv kõnnitee tundub kitsas, kui võtta arvesse, et seal asuvad paljud bussipeatused ning ka trammipeatus. Estonia pst hoonefrondi ees asuv kõnnitee on väga kitsas egai ole proportsioonis tänava mõõtkavaga.
Lõigud B: Eksperiment toimus enne Tammsaare pargi uue paviljoni avamist, millel võib olla inimeste liikumisele teatud mõju. Sinised lõigud näitavad väheses kasutuses olevaid kõnniteid, mis võib tähendada, et nad ei jää jalakäijate marsruutidele või jalakäijatel on kasutada mujal mõni alternatiivne parem trajektoor, näiteks Viru keskuse põhjaküljes asuva kõnnitee puhul eelistavad paljud läbikäiku Viru keskuse kaudu.
Lõik C: Viru tänava ja Pärnu mnt nurgas asuv ülekäigurada on väga ülekoormatud. Suur ringliiklus Viru väljaku keskel ei paku piisavalt võimalusi teeületuseks ning nõuab liikumist ümber ringi.
Lõik D: Täiendavad ülekäigurajad aitaksid vähendada Pärnu ja Narva mnt-l asuvate ülekäiguradade koormust.



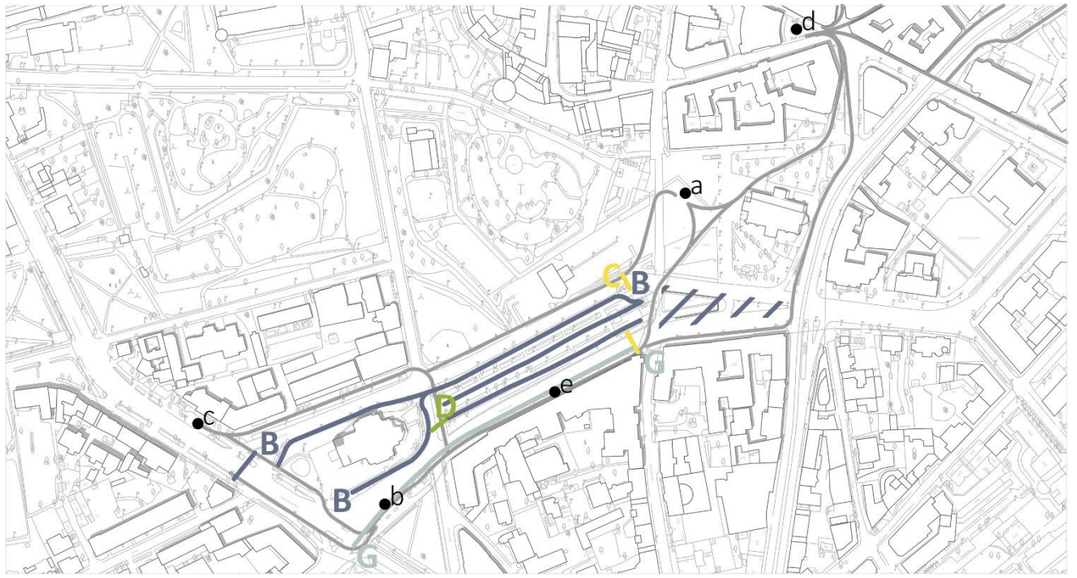
Skeem 10 [autori skeem] Viru väljaku orienteerumiseksperimendi järeldused.

Kaarli pst ala marsruudid, mida subjektid kasutasid:

Marsruut a-b Vabaduse väljak – Tõnismägi
Marsruut b-c Tõnismägi – Hambapolikliinik
Marsruut c-e Hambapolikliinik – Harjumaa busside peatus
Marsruut e-d Harjumaa busside peatus – kino Sõprus

Antud piirkonnas valisid kõik eksperimendis osalejad väga sarnased teed, mis võib tähendada, et teevaliku variatsiooni sellel alal väga ei ole.

Lõik B: Kõik neli eksperemendis osalejat ei kasutanud marsruutidel ei Kaarli pst-l asuvat alleed ega Kaarli kiriku ümbruskonda.
Lõik C: Subjekt 3 proovis joosta üle tee Vabaduse kella lähedal, et jõuda kiiremini sihtkohta, kuid suure liikluse tõttu lõi kõhklema. Sellel alal on täheldatavad n-ö rahvarajad, millest nähtub, et inimesed kasutavad neid trajektoore sõidutee ületamiseks. Kohustus kasutada jalakäijate maa-alust tunnelit ei ole kõigile jalakäijatele vastuvõetav ning nad püüavad leida kiiremat ja mugavamat teed. Selline käitumine näitab, et Vabaduse kella juures tuleks rajada maapealseid ülekäiguradu.
Lõik D: Kaarli kiriku lahtilõikamine Kaarli alleest sõiduteega näitab teatud mõttes lugupidamatut suhtumist paiga ala ajaloo suhtes. Need kaks – kirik ja allee – kuuluvad ruumilahenduse mõttes kokku ja peavad moodustama terviku. Toompea tänavalt pääseb kiriku juurde valgusfooriga ülekäiguraja abil, kuid Kaarli pst keskteljel (kiriku taga) on piirdeaiad teeületuse keelamiseks.
Lõik G: Antud lõigus on olemas jalgrattatee autode sõiduradade ning bussiraja vahel. Jalgrattatee on väga kitsas ja seda ületavad tihti suured sõidukid. See jalgrattatee ei ole jalgratturisõbralik ning vajab paremat lahendust.



Skeem 11 [autori skeem] Kaarli pst orienteerumiseksperimendi järeldused.

2.1.6. Haljastus

Tallinna vanalinna ümbritsevad Harju, Linda ja Rannavärava bastionid, mis on ajalooliselt hästi säilinud (vastavalt Ingeri, Rootsi ja Skoone bastionid). Bastionid koos linnamüüridega on osa vanalinna kunagistest kaitseehitistest. Tallinna kindlus demilitariseeriti ametlikult 1864. aastal ning sellest ajast on kunagised kaitseehitised suures osas muutunud haljasaladeks. “Kui vajadus niisuguste kaitseehituste järele möödus, muudeti need vaheldusrikasteks haljasaladeks, meeldivateks jalutus-, vaba aja veetmise ning meelelahutuse paikadeks kohalikele elanikele.” [19, lk 5-6]

Vanalinna loodeserval on Šnelli park, mille samanimeline tiik on tegelikult ajalooline vallikraav. Kaartidel ja ortofotodel näeme jätkuvat alleed ümber vanalinna – glassii puiesteed[46], mis hakkas kujunema XIX sajandi alguses ning kandis nime Ringpuiestee. Ringpuiestee kujutas endast jalakäiguvööndit ümber vanalinna, mille äärde olid istutatud puude read. “Puiestee rajati kindla plaani järgi ning mõnes lõigus on nad siiani algsena säilinud.” ”Ringpuiesteel kasvab 791 puud (11 liigist), neist 640 on pärnad ja 110 hobukastanid.”[18, lk 145]

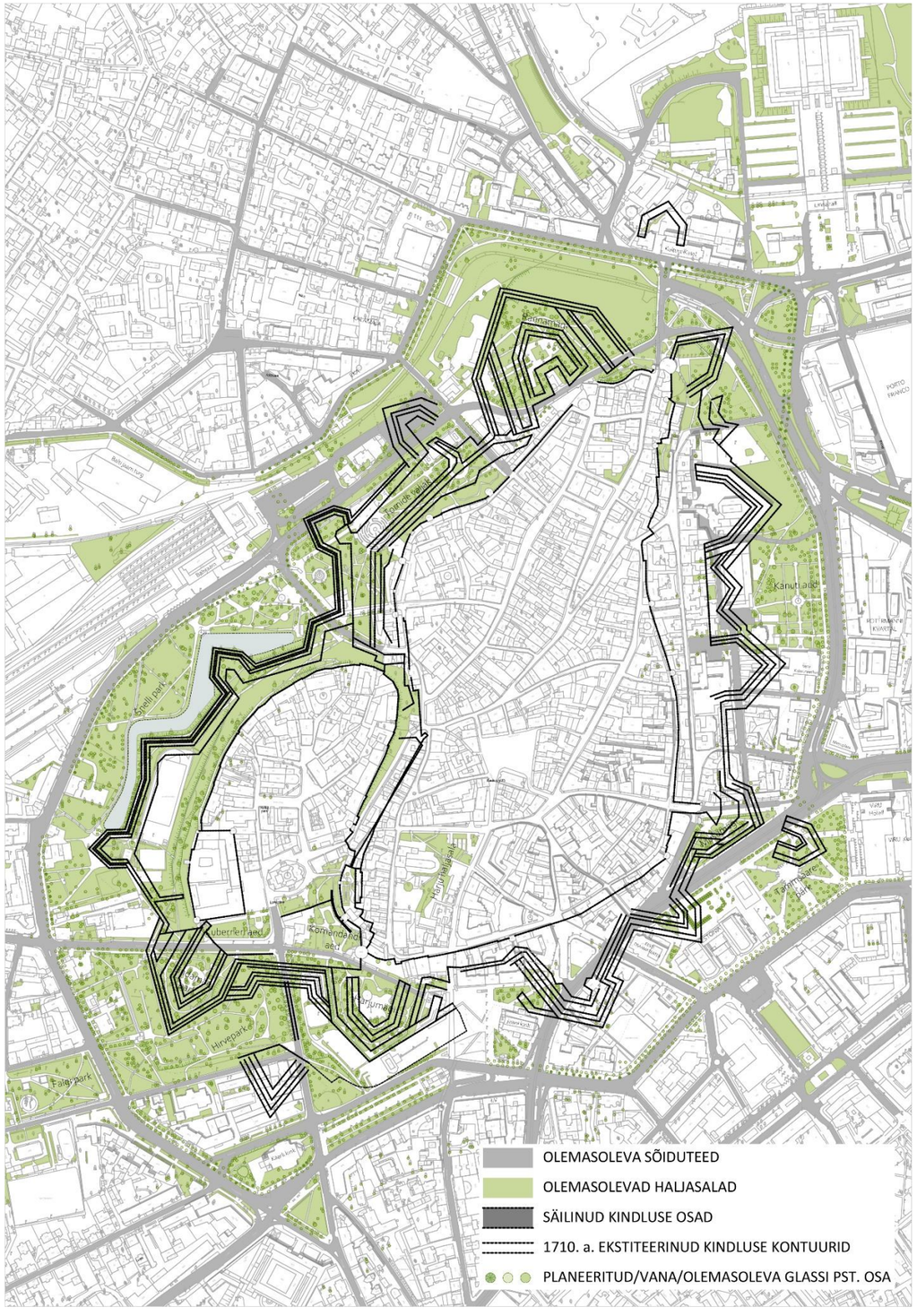
Tänapäeval on vanalinna vööndis on mitu rohelist pargiala, kõige suuremad ja populaarsemad neist on Šnelli park, Tornide väljak, Harjumägi ning Kanuti aed. Suure Rannavärava pealne haljasala, Musumägi ja Tammsaare park on väiksemad haljasalad vanalinna kaitsealas, kuid ei ole mingil määral vähem olulised kui suuremad pargid. Hirvepark ning Rannamägi kuuluvad samuti bastionivööndi suuremate haljasalade hulka, kuid on ehk jalutuspaikadena inimeste seas mõnevõrra vähem populaarsed. Ka Kaarli pst allee on linnaruumi mõttes alakasutatud.

2.1.7. Hoonestus

Tallinna vanalinna kaitsevööndis on suhteliselt vähe hooneid võrreldes vanalinna ja ümbritseva kesklinnaga. Vööndis leidub vaid üksikud ehitisi, mis on ehitatud peale 1864. aastat. Vanalinna vööndisse uute hoonete püstitamise tendents on aja jooksul hääbunud ning kehtiv vanalinna vööndi muinsuskaitseala põhimäärus näeb ehitiste püstitamiseks ette ainult need krundid, kus oli olemas hoonestus 1944. aastal. [20]

Suurtüki tänava ääres, Skoone bastioni lääneserval asub väike ehitiste kompleks koos suure parkimisalaga. Suurem osa neist hoonetest on mahajäetud ning halvas seisukorras.(vt skeem 08) Hooned aadressil Suurtüki 6 ja 8 on kasutuses. Skoone bastioni sees on ehitis, mille juurdesõit ning sissepääs on Rannavärava tänavast. Skoone bastionist põhja pool asuvad mahajäetud eraldiseisvad kunagised raudteed teenindanud hooned. Balti jaama läheduses, Rannamäe 3a asub 1996. aastal rajatud hotellihoone.

Vanalinna vööndi Mere pst osas asub nõukogude ajal valminud ohvitseride maja (uus nimi Vene kultuurikeskus). Vanalinna vööndi kõige tihedamini täisehitatud ala on Pärnu mnt ja Estonia pst vahel. XX sajandi alguses hakati Eliel Saarineni 1912. a plaani järgi kesklinnast edelasse planeerima uut keskust. Sinna tekkisid ka uued ehitised: Peetri reaalkool, kohtumaja, hiljem Estonia teater, Saksa teater. [26, lk 12]



Skeem 12 [autori skeem] Vanalinna ümber kulgev glassii puiestee ning vanalinna vööndi pargialad.

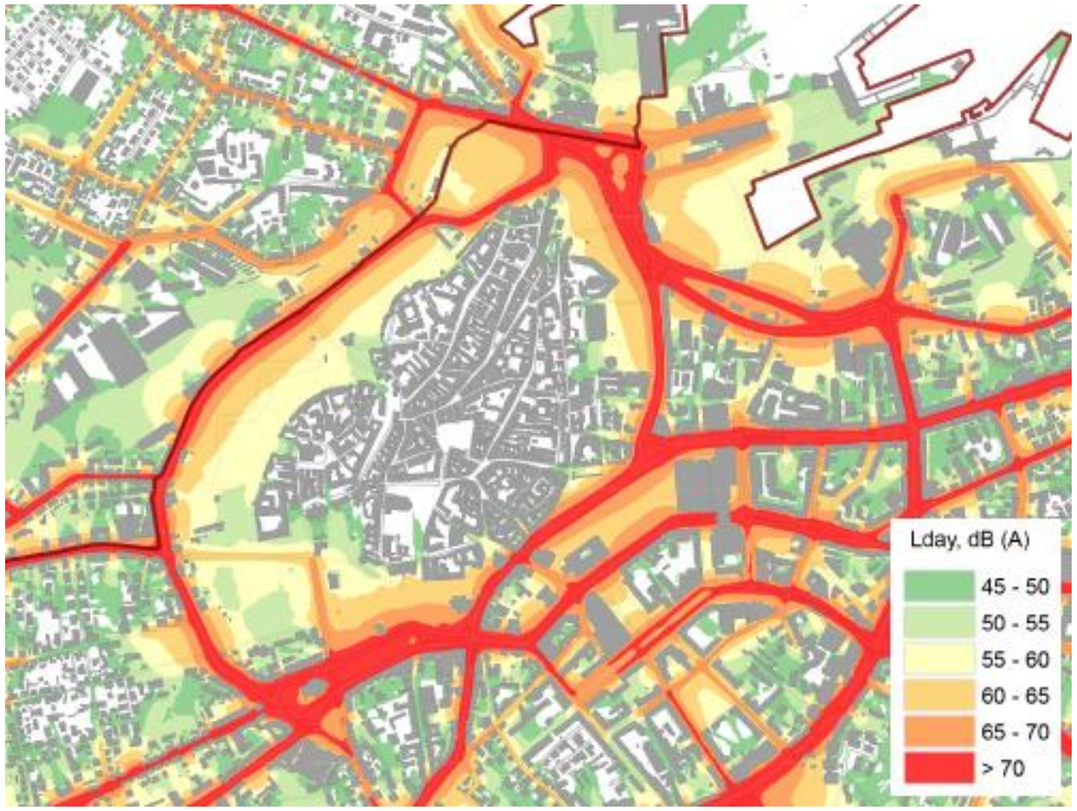
Teine tihedalt täis ehitatud ala on Wismari ja Toompea tänavate ning Kaarli ja Toompuiesteega piiratud ala. Siin leidub ehitisi erinevatest ajastutest. 2003. aastal rajati Toompea ja Kaarli puiestee nurgale okupatsioonide, tänaseks ümber nimetatuna VABAMU muuseum. Vanalinna vööndi Toompuiestee poolsel küljel paiknevad hõredalt mitu eluhoonet, restoranid ning administratiivhoone. Kõige uuem neist – RMK „metsamaja“ – ehitati 1996. aastal.

2.1.8. Müra ja õhukvaliteet

Liigne müra ja heitgaasid mõjuvad inimese tervisele halvasti ning nende näitajaid tuleb jälgida ja kontrolli all hoida. Liigne müra võib tekitada kuulmiskahjustusi, närvisüsteemi häireid, nagu peavalu, väsimus jmt. Heitgaasides sisaldub palju kahjulikke lisandeid ning peenosakesi, mis põhjustavad inimesele terviseriske. Vaatamata sellele, et Tallinna õhukvaliteeti peetakse üheks paremaks Euroopa linnade seas [29], pööravad Tallinna liikuvuskava autorid tähelepanu ka heitgaaside ja müra teemale, kuna see on oluline näitaja, mis mõjutab keskkonda ja inimeste tervist. „Heidet ja müra on vaja vähendada ning vältida Tallinna ja lähipiirkonna rohe- ja puhkealade edasist killustumist.“ [32, lk 38]

Tallinna vanalinna vööndis asuvad erinevate funktsioonidega alad ja hooned. Siin on nii ühiskondlikke hooneid kui ka haridusasutusi, haiglaid ning elamuid.(vt skeem 08) Käesolevas lõputöös vaadeldavas piirkonnas on palju liiklusmüra, kuid siia võib kanduda ka sadama ja raudteejaama müra. Välisõhu müra normtasemed keskuste ja ühiskondlike hoonete maa-aladel (III kategooria) ei tohi ületada 65 dB, hoonete teepoolsel küljel on lubatud 70 dB. Elamute läheduses (II kategooria) võib teepoolsel küljel ulatuda müratase kuni 65 dB ning mujal 60 dB. Tallinna linna 2017. aasta strateegilisel mürakaardil on näha, et sõiduteed põhjustavad kõrgemat müritaset, mis võib ulatuda >70 dB ega vasta nõutud normtasemele. [36] (vt skeem 13)

Tallinna õhusaastet tekitab liiklustransport, kohtküte ja tööstus, aga ka muud hajusallikad ning episoodilised saasteallikad (põlengud, lõhkamistööd). [33, lk 22] „Transpordisaaste ja sealt pärinevad emissioonid sõltuvad liikluse tihedusest, sõidukite jagunemisest (vanuseline jaotus ja koosseis), naastrehvide osakaalust ja teekattest.“ [33, lk 23] Tallinna õhu kvaliteet sõltub aastaajast ning näitajad on kõige halvemad reeglina kevadel. Peenosakeste sisaldus õhus suureneb, kui kevadine tuul tõstab õhku talveajal teedele puistatud liiva ja kivikesed. Vanalinna vööndi kitsastel sõiduteede-äärsetel kõnniteedel on liiklusest tingitud õhusaaste eriti tuntav. Vanalinna ümbritseva linnaruumi arendamisel tuleb silmas pidada, et õhu kvaliteet ja müratase peavad vastama normidele, et vähendada liiklejate ebamugavustunnet.



Skeem 13. Tallinna linna strateegiline mürakaart 2017, päevamüra indikaator Lday, dB(A) (ajavahemik 7:00-19:00), mõõdetud 2012 aastal. [34]

2.2. Teoreetiline kontekst

Vastavalt hetkeolukorra analüüsile, kus on välja toodud käistletava ala vajadused ja puudused, on valitud ka teoreetilise allikad, mis aitavad mõtestada vaadeldava ala probleemide lahendamist ning hea linnaruumi loomist. Arhitektuuri- ja linnaplaneerimise valdkonnas on palju kirjandust ja uuringuid, mille najal leida sobivaid uurimismeetodeid inimeste käitumise mõistmiseks ning projekteerimisvõtteid hea linnaruumi kavandamiseks. Lõputöö koostamise käigus uuriti erinevat linnaruumialast kirjandust, mille seas on olulisemad "Linn Inimestele" [3] ja "NACTO Global Street Design Guide" [35]. Mõlemad käsitlevad inimsõbraliku keskkonna ja hea linnaruumi loomist. Allikate hüpoteese ja väiteid võrreldi omavahel ning lõputöös käsitletakse valdkonna probleeme. Kasutatud kirjandusest loetud soovitusi on rakendatud lõputöö projektiosas.

Jan Gehli raamat "Linn Inimestele" mõtestab inimese ja linna koostoimimist. Raamatu autor pöörab suurt tähelepanu jalakäijatele ja jalgratturitele. Raamatu autor väidab, et nende kahe liikumisviisi arendamisega on võimalik jõuda elavate, turvaliste, säästvate ja tervislike linnadeni. Elavus, turvalisus, säästvus ja tervislikkus – need ongi hea linnaruumi põhieesmärgid. Elav linn tähendab avaliku ruumi kasutamist suure hulga jalakäijate ja jalgratturite poolt ning sotsiaalseid ja kultuurilisi ajaveetmise võimalusi. Turvalisuse all mõistetakse turvatunnet, mis tekib siis, kui tõuseb linnaruumis viibivate inimeste arv. Säästev linn tähendab linna, kus on loodud tingimused efektiivsete ning keskkonda säästvate transpordiviiside kasutamiseks, mis vähendab ressursikasutust, õhusaastet ja mürataset. Tervisliku linna all mõistetakse linnaruumi, mis soodustab aktiivset eluviisi ning jala või jalgrattaga liikumist. See on oluline eesmärk tänapäevases istumist soodustavas maailmas. [3, lk 6, 7]

NACTO tänavate projekteerimise käsiraamatus käsitletakse linna kui kohta, mis on mõeldud inimestele. See on juhend, mis sisaldab ligipääsetavuse, turvalisuse ning mobiilsuse aspekte kõikide liikluses osalejate puhul. Samuti käsitleb juhend keskkonna kvaliteedi, ruumi paranemise, majandusliku kasu, ühiskonna tervise ning üldise elukvaliteedi küsimusi. [35]

2.2.1. Liikumisviis

2.2.1.1. Jalakäimine

„Et inimestele jala käimiseks häid tingimusi luua, peab linn olema võrdlemisi kompaktse struktuuriga, mis võimaldab jalgsi käidavaid vahemaid, atraktiivset avalikku ruumi ning multifunktsionaalset keskkonda." [3, lk 6] Kõndimine on säästlik, keskkonnasõbralik ning tervislik liikumisviis, mis toimib lühemate distantside läbimiseks. Jalakäimise soodustamiseks on vaja linnaruumi, kus sihtkohad ning ühistranspordi peatused asuvad suhteliselt lähestikku ning kõnniteed on mugavad ja turvalised. „Kohandada üleminek ühest liiklusviisist teise." [35, lk 62] Kõnniteede ning ühistranspordi võrkude kohtumispunktid peavad olema hästi planeeritud ja toimima koos. Hästi töötavad kõnniteed sisaldavad mitut funktsiooni: tänavafrondil on hoonete sissepääsud, samal ajal peab mõbleeritud tänavaruumis olema inimeste liikumistee vaba. Oluline ka tagada väike puhvertsoon kõnnitee ninga kerg- või sõidutee vahel. [35, lk 78]

KavaKava "Lõpetamata linna" projektis pakutakse 4b hüpoteesina välja tänavavõrgustiku arendamist uute kvartalisiseste läbipääsude avamise kaudu, mis viib uute tänavate kujunemiseni. [15] Uued tänavad soodustavad inimestevoolu jagamist ja tiheda liiklusega tänavate rahustamist. **Vajalike juurdepääsuteede tagamine on jalakäimise soodustamiseks väga oluline.** "Puudulik tänavavõrk teeb jalgsi liikumise ja kesklinnast mere äärde jõudmise äärmiselt kohmakaks." [15]

2.2.1.2. Autoliiklus

Jan Gehl väidab oma raamatus „rohkem teid – rohkem autoliiklust", mis vastab tõele. [3, lk 9] Teedeplaneerijad otsustavad liiklusummikute lahendamiseks sageli laiendada sõiduteid või tekitada suuremaid liiklussõlmi, kuid see toob tulevikus kaasa autode hulga suurenemise või laseb suure hulga transpordist läbi, tekitades ummiku mujal. Tallinna liikuvusstrateegias on toodud sarnane mõte: "Siiani on autoliikluse ummikute vähendamiseks laiendatud suuremaid teid ja ehitatud mitmetasandilisi ristmikke (Haabersti ristmik, Järvevana tee ja Ülemiste ristmik, Tartu mnt ja Vabaduse pst, Männiku tee laiendus, Reidi tee, Tammsaare tee laiendus, Tehnika tn pikendus). See ei ole toonud tegelikku leevendust, sest ummikud on nihkunud järgmistesse pudelikaeladesse ja ajakulu ei vähene, sest autode ja autoga liikumiste hulk on oluliselt kasvanud ." [32, lk 34] Vanalinna vööndi liiklussõlmed on osutunud selle teede projekteerimises seni rakendatud tendentsi tõendiks, kuid kahjuks sarnased "ummikute lahendamise" võtted ei lõpe Reidi teega, kuna 2020. aasta veebruaris ilmus uus info linnahalli tunneli rajamisest. [44] **Laiemad teed ja suuremad ristmikud ei kaota ummikuid, vaid toovad need kesklinnale lähemale.**

2.2.1.3. Jalgrattateed

Linn, mis aktiivselt kasutab kõnni- ning kergliiklusteid, teeb eduka sammu säästva linna poole. Need liikumisviisid vajavad ka vähem ruumi kui sõiduautod. [3, lk 105]

NACTO juhendis räägitakse halvasti projekteeritud rattateede ohust. Eriti ohtlik on selline jalgrattatee, mis on joonitud sõiduridade vahele, kus liiguvad suuremahulised sõidukid suurel kiirusel. [35, lk 11] Jalgrattur võib sellises olukorras jääda märkamata ning tema elu on suures ohus. „…sõidutee äärde on kihutavate autode kõrvale maha joonitud ohtlikud rattarajad ..." [3, lk 91] - see on halbade jalgrattasõiduolude näide, mis peegeldab näiteks Kaarli pst praegust lahendust, kus jalgrattatee on maha joonitud 50 km/h sõiduteele, autoradade ja ühistranspordi raja vahele. (Vt foto 01 ja 02) **Sõiduteele maha joonitud jalgrattatee ei pruugi olla turvaline.**

Tallinna „ … rattaliiklus koosneb üksikutest omavahel ühendamata teejuppidest …" [3, lk 182] Selline jalgrattateede süsteem ei soodusta kergliikluse kasutamist ning vajab arendamist ja paremat lahendust. Tallinna jalgrattapoliitikas võib täna täheldada suuri puudusi. „Sellise infrastruktuuri soodustamine, kus esikohal on kõndimine, jalgratta kasutamine ning ühistransport, muudab need liikumisviisid ahvatlevamaks kui isikliku auto kasutamine." [35, lk 61] Kergliiklus on keskkonnasõbralik ja inimesele tervislik transpordiviis. Tallinnas puudub täna pidev kergliiklusvõrgustik, kuna erinevates kohtades eraldiseisvad teejupid vajavad ühendamist, et moodustuks terviklik jalgrattateede võrgustik. Kergliiklustee peab olema piisavalt eraldatud teistest liikumisviisidest, et vältida jalgratturite ning teiste kergliiklejate kokkupuudet autode ning jalakäijatega. Eraldatud kergliiklustee on turvalisem nii kergliiklejale kui ka jala liiklejale.

Oluline on see, et jalgrattateede projekteerimisel arvestatakse detailidega, mis teevad jalgrattaga liikumise mugavamaks. Näiteks ülekäigurajad peaksid olema projekteeritud nii, et jalgrattur ei peaks sooritama ebamugavad pöördeid ja manööverdusi. Jalgrattateede võrk peaks vähem ristuma teiste liiklejatega ning olema hea korras ja sobiva katendiga. Tuleb soodustada mugavat keskkonnasõbraliku transpordi kasuta

2.2.1.4. Ühistransport

„Hea linnamaastik ja hea ühistranspordisüsteem on teineteisest lahutamatud. Peatustesse ja jaamadesse ning neist sihtkohta jõudmisel läbitava tee kvaliteet mõjutab otseselt ühistranspordisüsteemide efektiivsust ja kvaliteeti.” [3, lk 107] Ühistranspordi peatuse hea asukohavaliku kõrval on teine oluline aspekt see, et inimene pääseb peatusest mugavalt soovitud sihtpunkti. Ühistranspordi peatuse ja sihtkoha vaheline tee peab olema kiire, turvaline ja mugav.

Tallinna liikuvuskava toob välja: “Euroopa Liidus väljatöötatud indikaatorite järgi loetakse hea ühistranspordiühendusega alaks sellist ala, mis jääb kuni 400 meetri raadiusse peatustest, kust väljub tunnis keskmiselt vähemalt kümme ühissõidukit. Praegu ei arvestata uute hoonete ehitamisel Tallinna liikluse ja elanike liikumisvajadustega muul viisil, kui vaid parkimisnormidega (st iga korteri või äripinna ruutmeetri kohta tuleb arendajal rajada teatud arv parkimiskohti), mistõttu puuduvad paljudel arendustel ühistranspordipeatused ja mugavad kergliiklusteed “ [32, lk 39] **Õigesti planeeritud peatuste vahemaad soodustavad ühistranspordi kasutamist.**

Integreeritud transpordisüsteem soodustab erinevate transpordiliikide mugavat kasutamist. Sellist ühistranspordipoliitikat tuleb järgida ka raudtee- ja trammiühenduste puhul. Erinevad transpordipeatused peavad asuma suhteliselt lähestikku, et võimaldada mugavat ümberistumist. [3, lk 107] On oluline, et ümberistumispeatused oleksid jalakäimiseks mugaval kaugusel.

Vanalinna vööndil on kõik võimalused muutuda hästi töötavaks linnaruumiks. Vanalinna vööndiga liituvad reisisadamad, raudteejaam ning populaarne trammitee. Rongiühendus naaberlinnadega soodustab ka jalgrattateede võrgu arenemist, kuna inimesed saavad mugavalt reisida oma jalgrattaga. Seetõttu on hea jalgrattaparkla olemasolu raudteejaama läheduses oluline. Raudteejaamade hea ühendus ühistranspordiga soodustab autosõidu vältimist. „Linnaruumi efektiivsem kasutamine võimaldab suurema arvu inimeste teenindamist.“ [35, lk 71] Kui autosse mahub keskmiselt 4 inimest, siis buss teenindab ühe sõiduga 100 reisijat. (vt foto 03) **Ühistransport teenindab rohkem inimesi ning võtab vähem ruumi.**

Foto 01 [autori foto] Kaarli pst jalgrattatee. See on maha joonitud 50 km/t sõiduteele, autoradade ja ühistranspordi raja vahele.

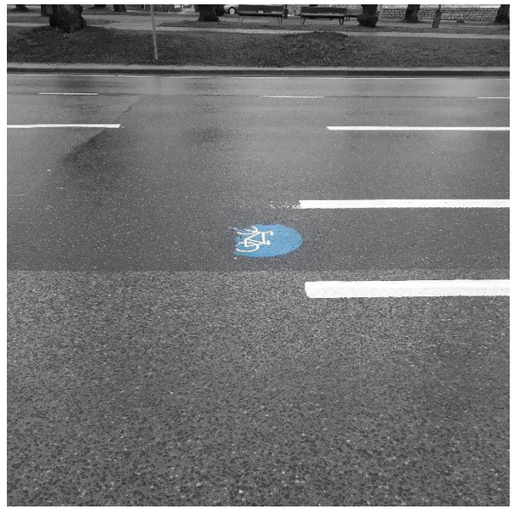


Foto 02 [autori foto] Kaarli pst jalgrattatee. Kaarli puiesteel olev jalgrattatee ei ole turvaline.

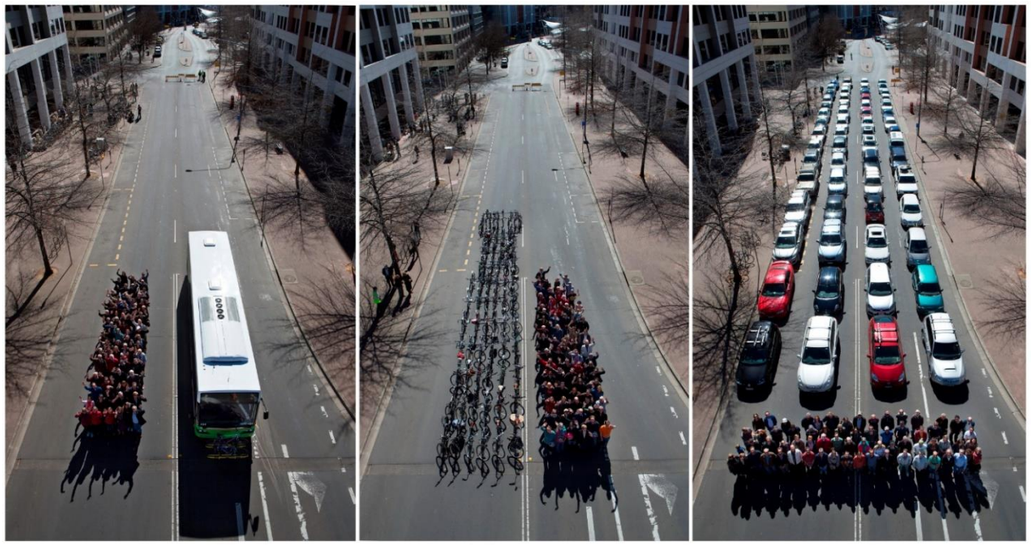


Foto 03. Sõidutee ruumi kasutamine erinevate transpordiliikidega sama reisijate arvu korral. [10]

2.2.2. Kiirus

2.2.2.1. Sõidukiirus

Raamatus „Linn inimestele“ on pööratud tähelepanu ka liikumiskiirusele. Jalgrattaga sõitmisel on keskmine kiirus 15-20 km/h – selline kiirus võimaldab säilitada „hea sensoorse kontakti ümbritseva keskkonna ja kaasinimesega.“ [3, lk 43] Kontakt keskkonnaga ja kaasinimestega on oluline ka sõidukite puhul, eriti vanalinna vööndis. Kiiresti sõitev auto ei saavuta kontakti ümbruskonnaga ja autojuhil võivad teised liiklejad jääda märkamata. Linna piirides lubatud kiirusega 50 km/h on raske hakkama saama ilma valgusfoorideta ning muude jalakäijate liikluspiiranguteta.

Kui Jan Gehl räägib väiksemast kiirusest, et tagada linnaruumi detailide märkamist, linnaruumi elavdamist ning mugavamat liiklust, siis Tallinna liikuvuskava 2035 visioonis kannab liikluskiirus turvalisuse eesmärki. On oluline märkida, et Tallinna liikuvuskavas ei räägita kiirust piiravatest liiklusmärkidest vaid tänavate kujundamisest. „Meeldivalt kujundatud ruum ja hea liikluskorraldus vähendab kihutamist ja hoolimatut suhtumist teistesse ning on jalgsi ja jalgrattaga liikujatele mugav. Heas korras ja aasta läbi hooldatud tänavad ja kõnniteed vähendavad ohtlikkust. Väiksema koormuse ja liikumiskiirusega tänavatel toimib sõiduteel läbimõeldult kujundatud jagatud ruumi põhimõte, suurematel tänavatel on aga kõik liikumisviisid selgelt eraldatud, nii et ka jalakäijad ja jalgratturid saavad üksteisest eraldi turvaliselt liikuda.“ [32, lk 12]

Õigesse koha paigutatud kiirusepiirangu liiklusmärk ei pruugi siiski vajalikult toimida. Sobiva liikluskiiruse soodustamiseks peab tänavaruum olema ka vastavalt projekteeritud. "Ohutuse parandamiseks tuleb aktiivselt kujundada liikluskeskkonda nii, et see vastab tänava funktsioonile ja soodustab ohutut ja säästvat liikluskäitumist, vähendades piirkiiruse ületamisi.“ [32, lk 42] **Sõidukiiruse määrab tänava disain, mitte liiklusmärk.**

NACTO tänavate projekteerimise juhendis pööratakse tähelepanu ohutule liikumisele, mida saab tagade väiksemate kiiruste abil. “… tänava disain, mis eelistab autot ega paku kaitset teistele liiklejatele ning soodustab suurt sõidukiirust, ei saa pakkuda turvalist keskkonda”. [35, lk 10] Auto liikumise kiirus on proportsioonis auto pidurdamise teekonnaga. Kiiruse vähendamine võib langetada letaalsete õnnetusjuhtumite hulka. **Madalamad liikluskiirused tagavad turvatunnet linnatänavatel.**

Foto 04 [autori foto] Viru väljaku ristmik on ülekoormatud. Viru väljak ja Tammsaare park on „möödujate ruum“.

Foto 05 [autori foto] Viru väljaku on jalakäijatele liigipääsmatu ruum.

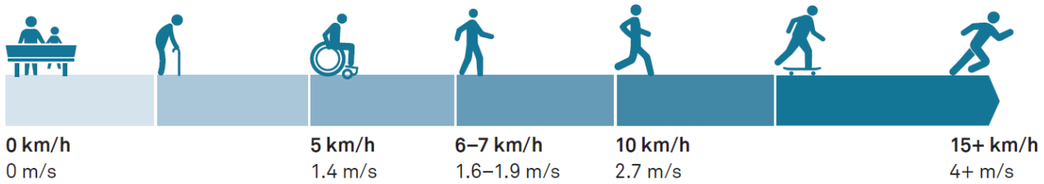
Foto 06 [autori foto] Rannamäe teel on kõnnitee vaid ühel pool, seegi kitsas.

Foto 07 [autori foto] Kitsas kõnnitee ja Bussipeatus Põhja puiesteel.

2.2.2.2. Jalakäijate kiirus

Madalam sõidukiirus aitab linnatänavatel turvatunnet tagada, kuid oluline on ka jalakäijate kiirus. Jan Gehl sõnastab oma raamatus, et aeglaselt liikuv inimeste hulk muudab linnaruumi elavamaks. Mida rohkem viibib ruumis inimesi, seda elavam ja turvalisem ta on. [3, lk 72] Vanalinna vööndi Põhja pst, Viru väljaku ja Kaarli pst piirkondades liiguvad inimesed suhteliselt kiiresti, et saada punktist A punkti B. Seal on rohkem möödujaid kui kohapeal viibijaid. (vt foto 04) Paljud ei taju neid kohti puhkealade või vaba aja veetmise kohtadena. Need piirkonnad on pigem liiklussõlmede osad ja nad ei ole sellisena elava ruumi head näited. **Ruumi kiire läbimine ei tekita elavat linnaruumi.**

NACTO tänavate projekteerimise käsiraamatus on jalakäijate kiirus seotud ka sellega, kas linnaruumi kasutajatel on erivajadused. Projekteeritavas linnaruumis on oluline tagada selle kasutamise võimalused erineva kiirusega jalgsi liiklejatele: keegi kõnnib kiirelt, et jõuda enda sihtkohta, mõned peatuvad puhkuseks ning vajavad ülekäigurajal ohusaart, kuna ei jõua ületada teed valgusfoori taktil, mõned inimesed peatuvad, et vestelda teiste linnaruumis liiklejatega jne. [35, lk 72] Linnaruumi planeerimisel tuleb eraldi tähelepanu pöörata erivajaduste tõttu erineva kiirusega liikuvatele inimestele.



Skeem 14. Erivajaduste ja erineva kiirusega liikuvad jalakäijad. [35, lk.72]

2.2.3. Mõõtkava

Inimene ja temale sobiv mõõtkava peavad linnaplaneerimisel olema olulisel kohal. Jan Gehl räägib sellest, et projektid peavad järjest enam arvestama inimkeha mõõduga. [3, lk 55] Enne linnade arengukiiruse kasvu, kui linnad kujunesid loomulikumalt, tekkisid tänavad sinna, kus möödus kaubatee, sadam ühendusteljele turuplatsiga jne. Tallinna vanalinna loomulik kujunemine on ajas hästi jälgitav, kuid tänapäeval planeeritakse linnaruumi planeerimisbüroodes väga lühike aja jooksul. Projekteerijad ei jõua arvesse võtta kõiki aspekte või ei mõtle sageli piisavalt läbi, mida toob ruumilahendus kaasa ümbritsevatele aladele. „Traditsioonilised teadmised mastaabist ja proportsioonidest on järk-järgult kaotsi läinud...“ [3, lk 55] Sellise „kunstliku“ linnaplaneerimise tõttu tekivad sobimatud linnaruumilahendused. Linnaruumi tuleb kavandada inim-mõõtmelisena. **Projektid peavad järjest enam arvestama inimkeha mõõduga.**

Foto 08 [autori foto] Vanalinna sissepääsu läheduses puudub ülekäigurada.

Foto 09[autori foto] improviseeritud materjalidest loodud hüppemägi Skoone bastioni parkuuri-väljakul. Inimestel on soov veeta aega Rannamäel ning nad loovad selle jaoks tingimused.

Foto 10 [autori foto] Põhja pst tänavafrondi päikeseline külg.

Foto 11 [autori foto] Vanalinna trepp, mis viib sõiduteele. Kõnnitee ja ülekäigurada puuduvad.

2.2.4. Linnaruumi elemendid

2.2.4.1. Jagatud ruum

Segaliikluse põhimõtte kasutamine planeerimisel aitab vähendada liiklusõnnetuste arvu, kuna liiklejad peavad olema pidevalt ettevaatlikud ning arvestama teiste liikluses osalejatega. Jagatud tänavaruumis „ … peab jalakäijatel olema eelisõigus.“ [3, lk 93] Tallinna kõige parem segaliikluse näide on vanalinna tänavad, kus autod liiguvad väga väikesel kiirusel ning jagavad ruumi jalakäijatega.

2.2.4.2. Tänavafront

Tänavafront on oluline linnaruumi osa, mille abil saab linnaruumi elavdada. „Nii nagu koduseinad toetavad teatud tegevusi ja sisendavad heaolutunnet, pakub tänavafront korra-, mugavus- ja turvatunnet.“ [3, lk 75] Linnaruumis on oluline tagada piisav ruum hoonestuse ees. NACTO juhend soovitab projekteerida tänavad nii, et see soodustaks külgnevate hoonete kasutust, tagaks selged teed, jätaks ruumi linnamööblile ja esimeste korruste kasutamiseks koos fassaadiesise tänavaruumiga. [35, lk 63]

Vanalinna vööndis on hoonestus reeglina ühel pool sõiduteed ning teisel pool asub haljasala. Vanalinna vööndis on palju hea tänavafrondi potentsiaaliga kohti. Näiteks võib tuua Põhja pst hoonestuse frondi Soo tänava teljel, kus on mõnus päikseline külg. (vt foto 10) Samuti Mere pst lõik Kanuti aia vastas, kus on väga palju aktiivset tänavafronti, mille funktsioon saaks tänavaruumi laieneda. Kaarli pst hoonestusfrondi ette saaks kujundada aktiivsema ning hubasema elava ruumi. „Tihti külastatavate ning aktiivsete sissepääsude jaoks on vaja tagada selgemad juurdepääsuteed.“ [35, lk 63] **Hoonete sissepääsudel peab olema selge juurdepääs.**

2.2.4.3. Isoleeritud alad

Liiklussõlmede või avalike alade projekteerimisel võivad tekkida isoleeritud või raskesti ligipääsetavad maa-alad. Sellised kohad jäävad tavaliselt jalakäijate teelt kõrvale ja need on vaba aja veetmiseks ruumiliselt ebameeldivad. Neid ebameeldivusi võimendavad müra, heitgaasid jne. „Tänavafrondita või ebamääraste äärtega ruumide näited on arvukad linnaväljakud, mida ümbritsevad igast küljest tiheda liiklusega sõiduteed.“ [3, lk 75] See kirjeldab näiteks Viru väljaku olukorda, kus puudub selge tänavafront, kuid on siiski olemas hoonestus koos aktiivsete esimeste korrustega. (vt foto 05)

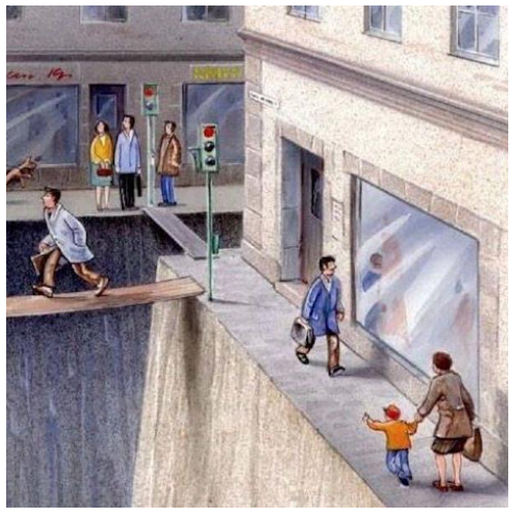
2.2.4.4. Tõkked ja barjäärid

Tõkked ehk barjäärid on linnaruumi elemendid, mis takistavad inimeste vaba liikumist. Barjääriks võivad olla piirded, mis eraldavad kvartaleid ja avalikku ruumi. (vt foto 12, 13 ja 14) Barjäärideks võivad olla ka ületamatud teed, kinnised territooriumid, suured suletud kvartalid, äärelinlik tühjus, ulatuslikud parklad, katkestatud ja ebamugavad liikumisteed. (vt foto 11 ja 15) Seevastu nn aktiivsed servad on näiteks avatud ja aktiivsed tänavafrondid, linnaosade üleminekualad, veeäärsed alad, rannapromenaadid, aga ka bastionivööndi välisserv. [15]

Foto 12 [autori foto] Kinnimüüritud trepi käsipuu bastioni nurgas.

Foto 13 [autori foto] Kinnimüüritud trepp Skoone bastioni nurgas.

Foto 14 [autori foto] Rannamäe tee ääres trepi ees asuv piirdeaed.



Joonis 15 Sõidutee on jalakäijate keelutsoon. Avalik ruum on kujundatud autodele, mitte jalakäijatele.[9]

Objektide linnaruumist äralõikamine ei ole hea lahendus, sest linnaruumialade tükeldamine viib ruumi asjatu raiskamiseni, mis on eriti taunitav just kesklinnas. Vanalinna vööndi äralõigatud alaks võib nimetada näiteks Kaarli puiesteed, mis on sõiduteede vahel muutunud mahajäetud saareks. Eelmise sajandi keskel oli eraldatud “mandrist” ainult alleeosa, kuid hiljem lõigati ka kiriku “saar” ära. Kaarli pst, mis kujutab ennast kahte saart – kirikut ja imeilusat alleed – on kurb näide avaliku ala asjatust raiskamisest.

2.2.4.5. „Rahvarajad“

Tihti kohtab „otsejoonelise liikumise ihalust“ n-ö „rahvaradadel“, mis annavad märku jalakäijate soovist kulutada vähem aega marsruudi läbimiseks. (vt foto 16, 17 ja 18.) “Tänavaid ületatakse kõige mugavamas kohas, välditakse ringiminekuid, takistusi, treppe ja astmeid ning kõikjale püütakse liikuda otsejoones.“ „Kui sihtkoht on jalakäija nägemisulatuses, valib ta käigupealt lühima võimaliku marsruudi.“ [3, lk 126] Jan Gehl õhutab treppe vältima ka seetõttu, et on ühiskonnagruppe, kelle jaoks trepid on takistus. [3, lk 128]

Indrek Peili sõnad Vana-Kalamaja tänava kohta: “Ta on talupojamõistusest tekkinud, ise arenenud ja sellisena kõigi oma elanike nägu.” [5] Samamoodi võiks öelda kõikide vanalinna tänavate kohta. Meie linna vanad ajaloolised tänavad moodustusid elanike loomuliku liikumise teel. Kaasaegne linnaplaneerimine tugineb sageli pigem linnaruumiteooriatele ja arvutustele ning unustab loomuliku faktori – inimese enda. Linnaplaneerijad peavad lähtuma inimeste käitumisest ehk uurima ja analüüsima reaalselt kasutavaid liiklusteid. Ülikoolid viivad pidevalt läbi uuringuid, kus analüüsitaksegi linnaruumi sügavuti ja koostatakse kaarte ning diagramme. Need **uurimistööd jäävad aga linna juhtivate asutuste poolt tihti kasutamata**, kuigi tegelikkuses võiks siit areneda koostöö. Vanalinn vööndis võib näitena tuua Vabaduse väljaku maa-aluse ülekäigu, mis tekitab jalakäijates soovi rikkuda liiklusreegleid ning joosta üle tee.

Foto 16 [autori foto] Skoone bastioni põhja-nurka kujundatud ohtlik rada mäest alla. See näitab, et tuleb luua juurdepääs.

Foto 17 [autori foto] Kaarli pst. „rahvarada“, mis viib üle sõidutee.

Foto 18 [autori foto] „Rahvarada“ mis jätkab „hüppega“ Skoone bastioni müürist alla. Õhtusel ajal päikeseline Skoone bastioni lõunakülg.

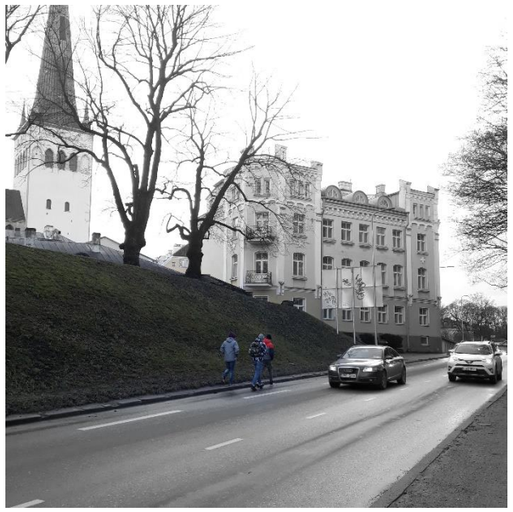


Foto 19 [autori foto] Rannamäe tee. Ühel pool puudub kõnnitee. Jalakäijad kõnnivad sõiduteel.

2.3. Ajalooline ülevaade

Regulatsioonid, määrused ja näiteks vanalinna vööndis toimuvate arhitektuurivõistluste tingimused lähtuvad suuremal või vähemal määral selle koha ajaloost.

Ajalooline ülevaade aitab aru saada, kuidas ja mis põhjustel vaadeldud piirkond aja jooksul muutus ehk aru saada, kuidas kujunes vanalinna vööndis asuv ala, mida me mingil põhjusel hindame praegu ebakvaliteetseks, halvasti töötavaks või piirkonnale ebasobivaks. Selline lähtekoht aitab leida põhjusi, miks kirjeldatud olukorrad tekivad ja kuidas neid vältida. Ajalooline ülevaade pöörab tähelepanu ajaloolise pärandi säilitamisele ning aitab leida neid ajaloolisi kihistusi, mis kannavad olulist kultuurilist ning ajaloolist väärtust.

Lõputöös läbiviidud uuringu eesmärk oli aru saada vanalinna vööndi piirkondade põhimõttelise muutuse hetkest. „Põhimõtteline muutus“ tähendab ala otstarbe ja kuju muutust. Näitena saab tuua 2007. aastal valminud avaliku ruumina mõeldud Vabaduse väljaku, kus enne asus parkimisplats. Põhimõtteliseks muutuseks oli see, et autodele ettenähtud parkimisala muutus avalikuks alaks. Analüüsis püütakse tabada hekt, mil vaadeldav piirkond muutus viimast korda, enne kui sai tänapäevase kuju ja otstarbe. (vt skeem 24)

1997. aastal kanti vanalinn UNESCO maailmapärandi nimistusse. Meie vanalinn on maailma poolt tunnustatud oluliseks ja väärtuslikuks. Tallinnal on pikk ja huvitav ajalugu, mis sai X sajandil alguse Läänemere äärse kaubanduslinnana. Ajalugu annab vastuseid meie kultuuri ja traditsioonide päritolu kohta. “Arhitektuur peab olema ajalooline ja teda tuleb sellisena ka säilitada. Kui tahame, et oleks kasu meie teadmistest mineviku kohta, või et võiksime tunda rõõmu mõttest edaspidi mäletatud saada – mis annab jõudu ja kannatlikkust praeguste pingutuste või vastupidavuse jaoks –, siis on meil rahvusliku arhitektuuri ees kaks kohustust, mille tähtsust on võimatu ülehinnata. Esiteks, muuta praegune arhitektuur ajalooliseks, ja teiseks, säilitada möödunud aegade arhitektuur kui kõige hinnalisem pärand.”[2, lk 241] Sellised sõnad kirjutas oma raamatus “Ilmamaa” John Ruskin 1849. aastal. Ta arutles oma töödes selle üle, kui oluline on säilitada arhitektuuripärandit tulevastele põlvkondadele. Temale kuuluvad sõnad: “Meil pole õigust neid puudutada. Nad pole meie omad. Nad kuuluvad osalt neile, kes nad ehitasid, ja osalt kõigile inimpõlvedele, kes tulevad pärast meid.” [2, lk.263]

Käesolevas lõputöös on toodud ülevaade Tallinna ajaloo nendest aspektidest, mis on mõjutanud linnaruumi kujunemist. Tallinna ajalugu vaadeldakse neljas etapis: enne ja pärast kindluse püstitamist; demilitaliseerimine ning “linna kasutuses”.

2.3.1. Tallinn enne kindlust

Enne XV sajandit oli Tallinn O-kujuline, müüriga ümbritsetud linn. XIV sajandi keskel hakkasid kujunema vallikraavid, kuhu oli suunatud vesi Ülemiste järvest. [19, lk 11] Samal ajal ilmusid esimesed sillutatud tänavad ja tehnovõrgud (vesi ja kanalisatsiooniseadmed) [26, lk 10]. Linn otsis erinevaid viise, kuidas end kaitsta ning 1535. aastal otsustati hävitada kõik, mis paiknes linna kindlustusele liiga ohtlikus läheduses, et luua esplanaad. [19, lk 14] Esplanaadi ala oli pikka aega konfliktipiirkond, kuna kohalikud inimesed ei tahtnud selle kasutamisest loobuda. Esplanaadi tekitamine on esimene samm vanalinna vööndi kujunemisel. Enne XVII sajandit asusid vana Tallinna müüride taga õitsvad viljapuude ja roosipõõsaste aiad, heinamaad ja karjamaad. Kõige tuntumad olid Roosiaed ja Papagoi park, mis asusid Paksu Margareeta ja Rannaväravate läheduses. Suure muutuse linna kujunemises kutsus esile võimsa, tol ajal kaasaegse kindluse rajamine. See on viinud paljude ehitiste lammutamise ja kohtade hävitamiseni, kuid tõi meie ajani võimsad kindluse konstruktsioonid: vallid, reduudid, vallikraavid, bastionid jm.

2.3.2. Kindlustuste rajamine

XVII sajandi keskel hakati kindlust rajama nii olemasoleva plaani kui ka 1634. aasta kindlustuste projekti järgi. [26, lk 11] Sajandi alguses viis läbi Toompea valli värava (praegu Toompea tänava kohale) üle kindlustuskraavi puusild. [19, lk.78] Ilmusid esimesed bastionid Pika Hermanni lähedal. Umbes 1650. aastal rajati Uus ja Ujula tänav. [19, lk.24]

Aastail 1670 – 1710 seisis Tõnismäel Eesti-Soome koguduse puust Kaarli kirik. [26, lk 247] Sel perioodil toimusid ka kõige intensiivsemad bastioni rajamistööd. 1669. aastaks valmisid Ingeri bastion (Harju mägi) ning Rootsi kants (Linda mägi). [19, lk 25]. Mitmel korral linna ajaloos kaevati madalamaks nii Tõnismäge kui ka (demilitariseerimise ajal) Toompead. [19, lk 31] Skoone bastion oli üks võimsamaid projekte, mille ehitus kestis 20 aastat. Uus bastion ületas glassii ning esplanaadi, kuid võimas ehitis ei rõõmustanud linnarahvast, sest Skoone bastioni ehitamiseks tuli hävitada aedu ja suvemaju. Samuti jäi vallikraavi alla Gertrudi kabel ja kalmistu. [19, lk.33]

XVII sajandil oli tehtud mitu kindlustusprojekti, kuid mitte kõiki neid ei realiseeritud. 1710. aastal ehitati ainult seitse bastioni, kuid planeeritud oli üksteist. (vt skeem 15) 1710–1721 aasta Põhjasõda mõjutas kindlustuste tugevdamist ja korrashoidu. [19, lk 41] (vt skeem 16)

Esimesed “haljasalad” ilmusid fortifikatsioonide plaanile 1728. aastal. “Puid olid istutatud selliselt, et nad ei seganud esplanaadi nähtavust ega takistanud mõjuva tule suunamist vaenlase pihta, küll aga pakkusid varju vaenlase pilkude eest.” [19, lk 45] XVIII sajandi teisel poolel tugevdati merepoolset kindlust: kaevati sügavad kraavid Toompargi kohale ning Patkuli vallikraav, mida praegu tuntakse Šnelli tiigina (nimetatud kinnisvara omanud aedniku järgi) [19, lk 64, 82] Ringpuiestee hakkas kujunema XIX sajandi algul. [18, lk 145] Puiesteid hakati rajama glassii välisservale. Puiestik oli mitmel korda hävinud kas tormi ajal, Krimmi sõja tõttu või muudel põhjustel. Kuid nõukogude ajani säilisid mõned XIX sajandi algusest pärit vanemad puiesteede osad. Militaarterminites nimetati glassiiks esplanaadi ja kindluse vahelise lameda välislänguga muldvalli. [19, lk 20] Kui hakati kujundama ringpuiesteed ümber vanalinna, siis selle asukoht oli umbes samal kohal, kus kindluse glassii osa. Sellepärast hakati istutatud puude ridu nimetama glassii-promenaadiks. [19, lk 75]

2.3.3. Demilitaliseerimine

Viimati täitis Tallinna kindlus militaarotstarvet 1854–1855 Krimmi sõja ajal. Tallinna endiste kindlustuste kaitsevõimsust oli kasutatud Inglise ja Prantsuse sõjalaevastiku blokaadi puhul. [19, lk 49] Krimmi sõja ajal hävitati põhjapoolne osa puiesteest koos Köismäe ja Kalamaja aleviga. Pärast sõja lõppu taastati hävitatud puiesteede osad, täiendati ja pikendati neid. [19, lk 76] Demilitariseerimise

protsess algas 1821. aastal põhja- ja läänepoolsete kindlusvööndite üleadmisest linnale. Üleandmise protseduur jätkus kuni 1868. aastani. [19, lk 48, 49] Muldkindlustusega hõivatud suhteliselt laialdase territooriumi vabanemine kaitseülesannete täitmisest ja selle tagasiandmine mittesõjaliseks otstarbeks **pakkus teretulnud võimalusi haljasalade loomiseks ning väljaarendamiseks tihedasti hoonestatud ning ülerahvastatud ja kitsalt kokkusurutud vanalinna vahetus läheduses.** (vt skeem 17)

Maade üleandmine linnale vabastas väga palju tühja maad kesklinna läheduses. Kõige mõistlikum ja kiirem maade kasutuselevõtu variant oli kaitsevööndi muutmine haljasalaks. XIX sajandi keskel rajati praeguse Jaani kiriku kohale “lasteaed”, Rootsi kantsi vallikraavi asemele hirveaed, korrastati Niguliste kiriku ümbrus, ilmus Falgi park restoraniga Wismari tänava lõpus, kujundati Kanuti gildi aed hoonestamata krundil kindlusevööndi idaküljel ning rajati Rootsi kantsi park (praegu Lindamäe park). [19, lk 56, 59, 62] 1881. aastal ilmus Skoone bastionile park ja restoran, mis põles üsna ruttu maha. Skoone ja Rannavärava ala jäi pikaks ajaks korrastamata. [19, lk 69, 70] Kahjuks on **Skoone bastion korrastamata ka tänapäeval.**

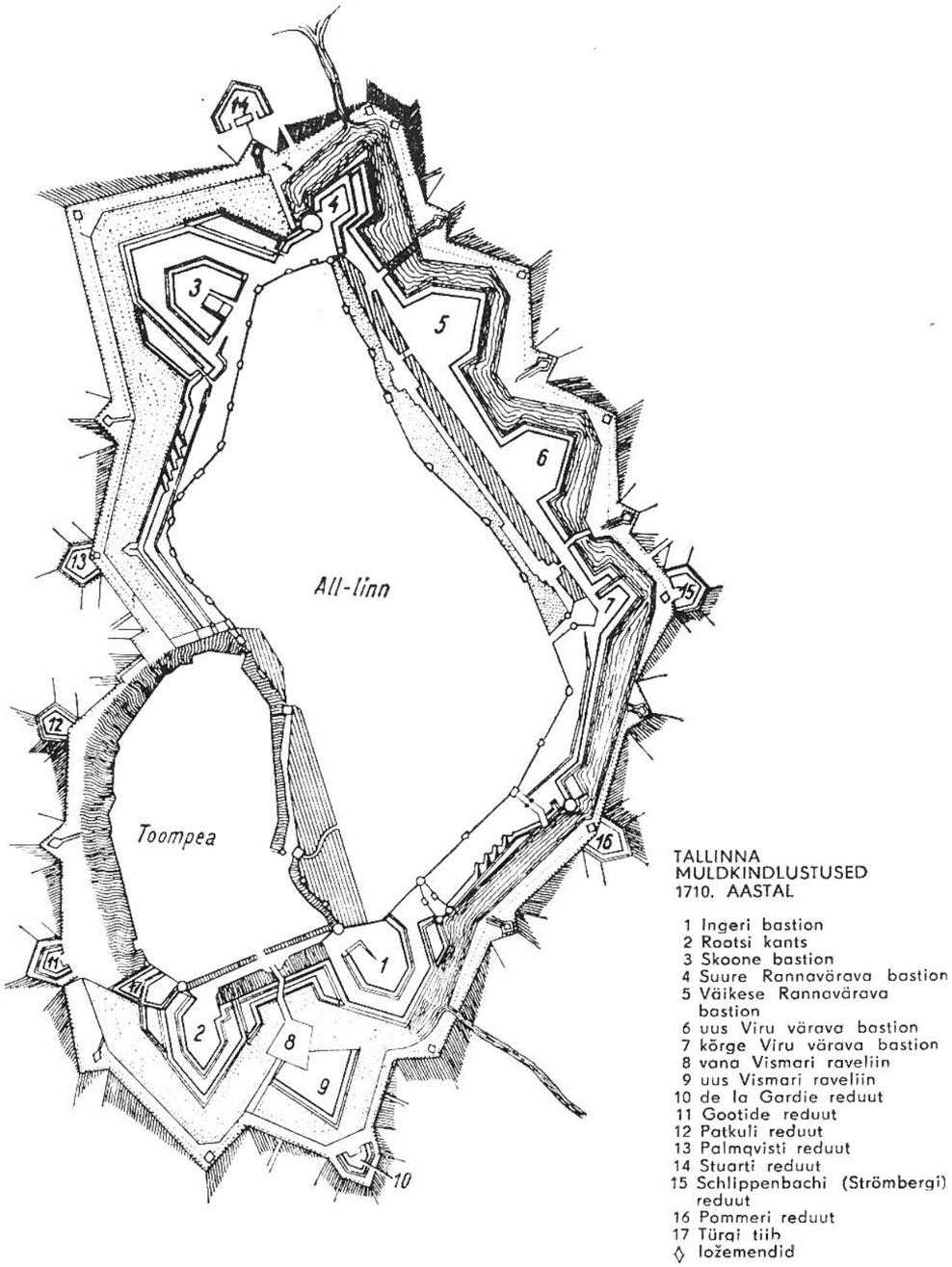
1850. aastal tekkisid Toompea lähedusse Falgi tee, Komandandi tee ja Kaarli tänavad. [19, lk 78, 79] 1856. aastal avati Komandandi tee, mis ühendas Toompead ja Harju väravat ning Falgi tee, mis viis Toompealt Paldiski maanteele. 1858. aastal kõlbmatuks muutunud Toompea sild vajas asendamist. Kraav oli kohati täidetud ja silla asemel ehitati laiem ja laugem tee lõuna suunas, mida nüüd tuntakse kui Toompea tänavat. [19, lk.80] **1864. aastal oli Tallinn ametlikult kindluse staatuse kaotanud.** [19, 49]

2.3.4. „Linna kasutuses“

1864. aastal anti kindlustused lõplikult linnale üle, tuumikut ümbritsenud vallivöönd osalt säilitati ja osalt tasandati, sinna rajati haljasalad; alustati vanade väravate lammutamist. (vt skeem 17) „Väga kahju on huvitava ehituse ja maa-aluste käikudega Vismari raveliini, de la Gardie ja Stuarti reduudi ning praeguse Võidu väljaku ääres paiknenud poolbastioni lammutamisest ja nende asemete hoonestamisest. Eriti ebaõnnestunuks osutus poolbastioni asendamine kunstiväärtuseta pseudogooti stiilis Jaani kirikuga. **Kõigi demilitariseeritud kindlustuste haljastamise korral oleks vanalinna territoorium säilinud kompaktselt tervikuna.**“ [19, lk 50, 51] 1862–1867 ehitati Jaani kirik [26, lk 258], 1870. aastal pühitseti Kaarli kirik ja **rajati Kaarli puiestee.** [26, lk.248]

1870. aastal sai Tallinn raudtee, koos sellega muudeti osaliselt siselinna senist planeeringut (**murti uued ühendused vanalinna ja eeslinnade vahele**). 1870. aastal **kerkis seoses Balti raudtee ehitamisega pargi lähedusse vaksal.** [19, lk 65] Alates 1880. aastatest hakati esplanaadi alale ehitama suuri kivimaju [19, lk 57] ning 1890-tel rajati sirge tee Nunne tänavast raudteejaama. [19, lk 65]

1888. aastal rajati linnasisene hoburaudtee. Tallinnast oli selleks ajaks saanud tüüpiline kiiresti kasvav tööstuslinn. [19, lk 12] XIX sajandi lõpus võeti ette Viru väljakut ümbritsev ala: valmis uus turuhoone, selle lähedale rajati turuäärne puiestik ja haljasala, mis ühendas turgu Tartu maantee algusega. [19, lk 74] Rajati turuäärne haljasala ja turu–Tartu mnt jalakäijate telg tegi alguse kaasaegsele Tammsaare pargile.



Skeem 15. Tallinna muldkindlustused 1710. aastal. Väljaehitatud muldkindlustused. [19]

1900 -1944. XX sajandi algus

Peale demilitaliseerimist jätkus pikka aega vanalinna vööndi haljastuse korrastamine ning uute juurdepääsuteede rajamine. (vt skeem 18) 1903. aastal ehitati Patkuli trepp, mis ühendas Toompead raudteejaamaga. [19, lk 66]

Peale demilitaliseerimisest täitis vanalinn uueneva keskuse funktsioone, kuid hiljem kavandati uut keskust edela poole (Eliel Saarinen, 1912). Sinna tekkisid ka uued ehitised: Peetri reaalkool, kohtumaja, hiljem Estonia teater, Saksa teater. [26, lk 12] XX sajandi alguses rajati Saksa draamateater (Eesti draamateater) ning ooperi-ja balletiteatri Estonia hoone. [19, lk 74] Toompeale rajati uued avalikud haljasalad ning jalakäijate juurdepääsuteed. [19, lk 65] **1912–1913 ehitati** Stuarti reduudi kohale **Tallinna Elektrijaam** (praegune Kultuurikatel) [19, lk 70] Tänapäeval võib Kultuurikatla terrassi sissepääsu juures täheldada maapinna kõrguse järsku muutust – see on keskaegse Stuarti reduudi jälg. Kiiresti arenes ka raudteejaama piirkond. 1914. aastal oli vaksali ette rajatud park ja kabel, mis juba kuue aasta pärast likvideeriti kiiresti kasvava liikluse tõttu. [19, lk 66] See on väga iseloomulik juhtum, mis näitab avaliku ruumi ning sõiduteede konflikti. See on **aeg, mil hakkas arenema autoliiklus, mis muutus linnaplaneerimises prioriteediks.**

Tallinnas arenes kiiresti ka ühistransport ning **1914. aastal võeti kasutusele esimesed bussid** ja 1915. aastal aurutrammid, mis juba kümme aasta pärast, **1925. aastal** asendati **elektritrammidega.** [26, lk 12] Esimene trammiliin ühendas Tondi ja Kadrioru linnaosi ning alles 1952. aastal ehitati juurde uus trammiliin, mis ühendas Viru väljakut Balti jaamaga. [52]

1925–1936 hoonestati Vabaduse väljaku piirkond. Rajati Vene draamateatri ja Tallinna linnavalitsuse hooned, hotell Palace, Vabaduse väljaku põhjaküljele kerkisid esimesed hooned. [26, lk 259-261]

Eesti valitsuse ajal toimus palju muudatusi, mis puudutasid vanalinna vööndi haljasalasid. 1930. aastal kujundati kunagine Vabastajate väljak ümber iluaiaks (Tänane Tõnismäe haljasala) [19, lk 57] 1930. Aastatel muudeti Võidu väljak (Vabaduse väljak) pealinna esindusväljakuks. Sellega võeti Toompargi lääne- ja lõunapoolsed osad pargi alla. [19, lk 65] Samal ajal muudeti avalikuks pargialaks Tornide väljak ja Hirvepark ning korraldati ümber Kuberneri aed. [19, lk 62, 65, 77]

1932. aastal rajati Rannamäe tee, mille eesmärgiks sai sadama ja raudteejaama ühendamine. [19, lk 70] Rannamäe tee lõikas läbi Skoone ja vanalinna vahelise ühenduse, hävitati neid ühendav tunnel, mille sissepääs oli Suure Rannavärava kõrval. "**Ringpuiestee esialgne ulatus muutus** seoses Balti jaama ja Rannamäe tee rajamisega, Viru väljaku ja Estonia pst ühenduse katkestamisega ning Estonia pst pikendamisega Kaubamaja tänavani." [18, lk 145]

1944 -1960. Linna taastamine

1944. aasta märtsipommitamisel said kannatada olulised hooned kui ka terved tänavad. Nii hävitati kõik hooned Estonia teatri ees, tühi ala muutus hiljem Teatri väljakuks. [19, lk 75]

Tallinna sõjajärgne taastamine ja areng toimus generaalplaani järgi (Harald Arman, Otto Keppe, Anton Soans 1946, kinnitati 1953)[26] – kavand linna arenguks 20 aastaks.

Skeem 16 [autori skeem]
Enne 1864
Toimub Tallinna kindlustuste tugevdamine ja korrastamine.

Skeem 17 [autori skeem]
Peale 1864
Peale kindlustuste demilitaliseerimist sai linn juude väärtuslikku vaba ruumi linna läheduses. Tekkis haljasalade loomise võimalus.

Skeem 18 [autori skeem]
1900
Kavandatud uus keskus. Vanalinnast edela poole ehitatud uued olulised ehitised. Pargid muutuvad avalikuks ning luuakse uued jalakäijate teed Tallinna demilitaliseeritud kindlustustel.

Skeem 19 [autori skeem]
1944
Toimub linna taastamine peale Teist maailmasõda. Kujunevad esimesed liiklussõlmed. Vanalinna vööndis tekivad uued ehitised.

Esimesed 5-6 aastat tehti taastamistöid, uusi hooneid ehitati vähe. [26, lk 14] 1953. aastaks **koostati generaalplaan, mis käsitles kesklinna väljaehitamist.** 1956. aastal laiendati Narva mnt algust, Pärnu mnt ja Gonsiori tänavat pikendati Viru väljakuni. [26, lk 14] 1945– 1948 rajati Harju tänavale haljasala, korrastati Rannavärava mägi ning Kanuti gildi aed. [19, lk 84] Rannavärava mäel oli puhkepark koos suveteatriga. [19, lk 70] 1952. aastal rajati ohvitseride maja. [19, lk 75] (vt skeem 19)

1960 - 1980. Modernistlik lähenemine

1960. aastal koostati keskväljaku plaan (Viru väljak). „Viru väljakut pidi esialgse planeerimiskava kohaselt (Otto Keppe, Voldemar Meigas) ümbritsema kolmest küljest haldushooned, neljas külg pidi avanema vanalinna haljasvööndile. [26 lk 15] Selle plaani järgi ehitati erinevatel perioodidel Gonsiori tänava (1956) ja Narva mnt (1958) elamud, kaubamaja (1960) ja teenindusmaja (praegune Tallinki hotell) 1975.“ [26, lk 15] (vt skeem 20) Samuti nägi uus plaan ette ringliikluse Mere pst ja Pärnu mnt liiklevate trammide ristmikule. Keskväljak piirnes kaasaegse Narva mnt, Estonia pst ning Laikmaa tänava frondiga. Keskväljakule paistis 1960. aastal valminud esinduslik kaubamaja ja seal oli mitu parkimisala, eraldatud haljasalad ning sõiduteed. Sinnasamasse ja Vana-Viru turu asemele oli plaanis rajada bussijaam, kuid see plaan jäi teostamata. „Modernism on avalikule ruumile, jalakäimisele ning linnaruumile kui linnaelanike kohtumispaigale vähe tähelepanu pööranud.“ [3, lk 3] Modernistliku linnaehituse tagajärjed on hästi vaadeldavad Lasnamäe linnaosas – kergliiklus- ja kõnniteede puudus, parkimisprobleemid, ühistranspordi ligipääsu puudulikkus jne. Viru väljaku 1960. aastal rajatud suur ringliiklus tõukus just modernismi perioodi ideedest. 1971. aastal arendati generaalprojekti (Lorenz Haljak, Dmitri Bruns, Elva Kilps, Mart Port, Hugo Sepp, Mihkel Välbe). [26,lk 14], kujunes välja Viru väljak ja Vene kultuurikeskus. 1972. aastal ehitatud võimas “pilvelõhkuja” – **Viru hotell – asetus keset keskväljakut, muutes oluliselt linnaruumi ilmet.** [26, lk 277]

1976. aastal sai Kaarli pst oma tänapäevase kuju. Uus liikluskorraldus nägi ette uue läbisõidu Kaarli kiriku ja Wismari tänava vahelt, mis muutis Kaarli kiriku ala liiklussaareks.

1980 - 2000. Olümpiamängud ja sellele järgnenud muutused

Moskvas ja Tallinnas toimunud XXII olümpiamängudele kulutati hulgaliselt ressursse. Tallinna ees seisis ülesanne esitleda Nõukogude Liitu kõikjalt maailmast saabuvatele külalistele. 1980. aastal valmis vanalinna läheduses peapostkontor ja linnahall, mis sidus kesklinna merega. [26, lk 15, 135]

Aastatel 1984–1987 tekkis Väike-Rannavärava bastioni kohale seoses vana bastioni kivikonstruktsioonide taastamisega uus rajatis (arhitektid Kalle Rõõmus ja Erki Kreis) [26, lk 15] „Üheaegselt uusehitistega tehti ära ka suur töö vanalinna hoonete regenereerimisel. **Vanalinna ajaloolise kompleksi säilitamisele ja sellele tänapaevase funktsiooni leidmisele panid** 1960-tel aluse vanalinna arhitektuuri ja linnaehituse ajaloo uurija **Rein Zobel ja Helmi Üprus.** 1966. aastal loodi ENSV valitsuse määrusega vanalinna riiklik kaitsetsoon.“ [26, lk 16]

1993. aastal rajati Balti jaama kõrvale turg, hoonestust arendati ja täiendati 2017. aastal. Uus turg ei meenuta vana ning kujutab endast atraktiivset kaubandus- ja vaba aja veetmise keskust. [59] (vt skeem 21)

Skeem 20 [autori skeem]
1960
Rajati uus Balti jaama hoone. Rajatakse stalinistlikud korterelamud vanalinna läheduses.

Skeem 21 [autori skeem]
1980
Kesklinnas rajatud ehitised olüpmiamängude puhul. Vanalinna vööndisse rajati jalgpalli- ja tenniseväljakud.

Skeem 22 [autori skeem]
2000
Tekivad kesklinna suured liiklussõlmed ummikute ja suure liikluskoormuse vähendamiseks. Väheneb mahajäetud ehitiste. arv. Uuendatud Vabaduse väljak.

Skeem 23 [autori skeem]
2010
Vanalinna vööndi arhitektuursed sekkumised on vähenenud. Rekonstrueeritud ja taasavatud ajaloolised hooned. (KultuuriKatel; EKA)
Toimub uue mereäärse kvartali rajamine (PortoFranco).

2000 - 2010. Uus sajand

Uus sajand tõi kaasa suured muudatused. Sajandi algus tõi suured plaanid Põhja pst piirkonnale, kuhu planeeriti uut neljarealist sõiduteed, mis tagaks kiire ja autoliiklusele mugava ühenduse sadama ja teiste Tallinna linnaosade vahel. Sellistest plaanidest jõuti 2002. aastaks teostada ainult Mere pst ja Suure Rannavärava vaheline ala. [37] (vt skeem 22) XXI sajandi alguses likvideeriti mitmed nõukogudeaegsed mahajäetud ehitised ning taastati vanemad hooned. Nii sai 2007. aastal uue näo kaua aega tühjana seisnud Aleksandri Gümnaasium, mis ehitati ümber Metro Plaza büroohooneks. [57] Hoone ajalooline osa lõigati läbi uue viiekorruselise ehitisega. Hoone vana osa tehti tühjaks ning avati läbi käimiseks. Metro Plaza, mis asub Viru väljakul, peab täitma aktiivse ja atraktiivse tänavafrondi funktsiooni.

2004. aastal valmis Viru hotelli juurdeehitis – Viru keskus –, mis rajati suure parkimiplatsi asemele. Võistlusprojekt nägi ette liikluse suunamist Viru hotelli kõrvalt otse Estonia pst-le. [23] Uut liiklusskeemi ei teostatud, kuid Viru keskuse valmimine tõi kaasa uue ühistranspordi sõlme – maa-aluse bussiterminali. Uue kaubanduskeskusega kaasnesid liiklulahenduste muudatused, kuid need ei tööta mugavalt autodele ega jalakäijatele. Tänapäeval planeeritakse uut liikluslahendust mis näeb ette Kaubamaja ja uut Rävala keskust ühendavat maa-alust autotunnelit [7], kuid maa-alused liikluslahendused on kallid, raskesti teostatavad ja toovad linnaruumis kaasa muud probleemid.

2008. aastal ehitati ümber Vabaduse väljak, asendades seal asunud parkimiplatsi uue esindusliku linnaväljakuga. [58] Lammutati bastioni servas asunud tenniseväljakud ja tribüünid, mille kohale tehti parkimiplatsid. Vabaduse väljaku alla rajati parkimishoone, kus eksponeeritakse Vanalinna ajaloolisi kihistusi.

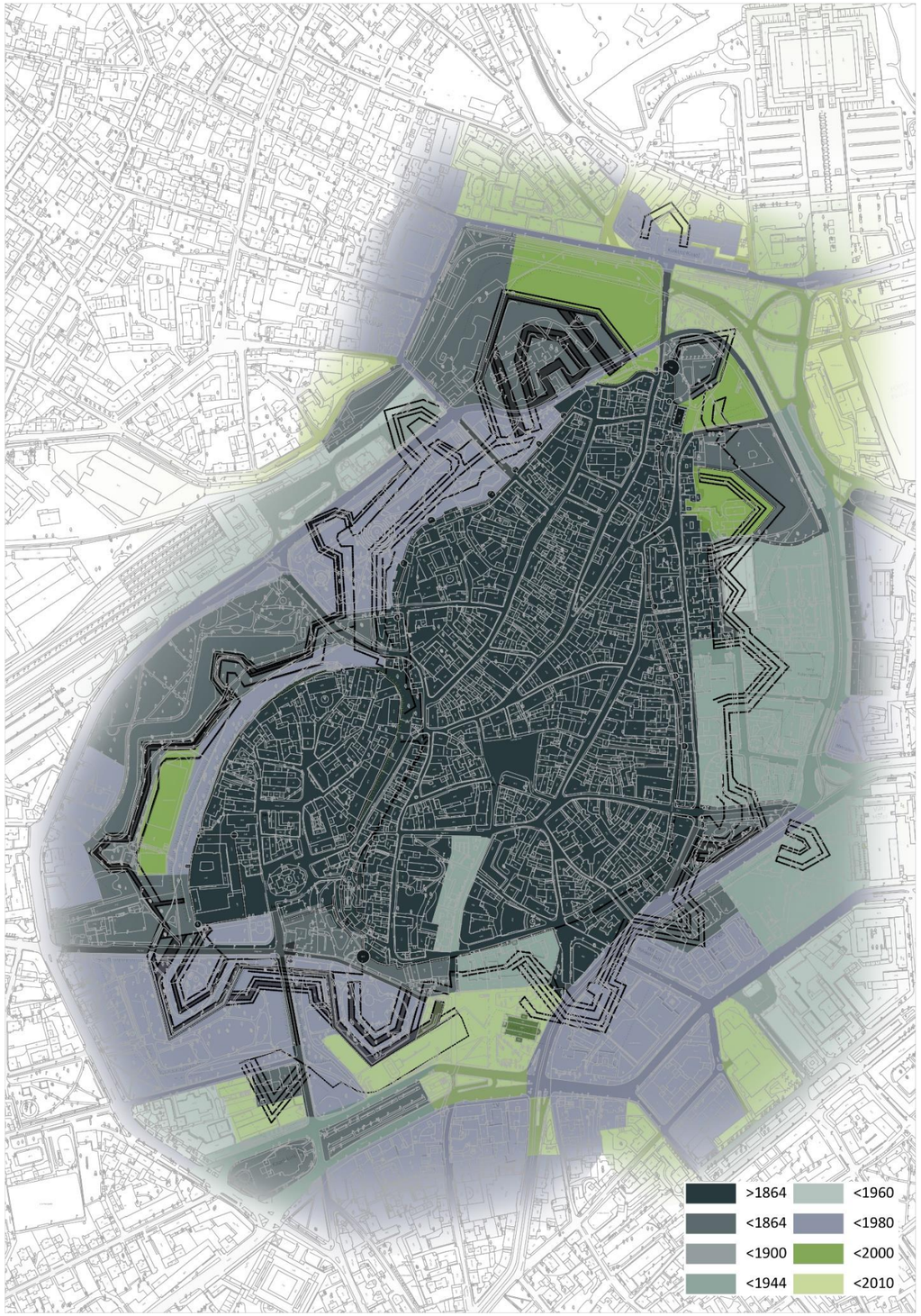
2010 - 2020. Tänapäev

2015. aastal valmis uus multifunktsionaalne keskus Kultuurikatel, kus asuvad mitmed bürood, kontserdi- ja konverentsisaalid, töökojad, restoran jpm. Tänapäeval peetakse Kultuurikatlas kõige moodsamaid üritusi ning see on populaarne koht nii täiskasvanute kui ka noorte seas. (vt skeem 23)

2017. aastal renoveeriti Balti jaama turg. [59]

2019. aastal rekonstrueeriti Põhja pst ja Kotzebue tn ristmikul SUVA sukavabriku hoone ning uksed avas Eesti Kunstiakadeemia (EKA), mis oli kaua oodanud oma uut maja. [56] Poolmahajäetud hoone taastamine ja sellesse uue elu viimine on esimene samm piirkonna arendamisel. EKA lähedus võib ka Skoone bastioni ja selle ümbritseva haljasala korda tegemisele ja elavdamisele mõjuda väga positiivselt.

Viimastel aastatel pööratakse vanalinna vööndile üha rohkem tähelepanu. Sinna on tehtud palju projekte ja igaüks neist pakub häid uusi lahendusi, eesmärgiga **muuta vanalinna vööndi linnaruumi paremaks.** Aga jätkuvalt ilmuvad uued linnaruumi lahenduse pakkumised mis ei sobitu Tallinna vanalinna kaitsealale. Näiteks 2020. aastal ilmus uus info maa-alusest autotunnelist Linnahalli ja Reidi tee vahele mis toob ajaloolise Vanalinna vööndi lähedusse täiendavat raske liiklust. [44]



Skeem 24 [autori skeem] Vanalinna vööndi ajaloolised kihistused. (vt LISA 4)

2.4. Tänapäevased regulatsioonid, standardid strateegiadokumendid

2.4.1. Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimäärus

Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimäärus püüab suunata planeerijaid ajaloolise pärandi säilitamise ning Tallinna linnaehitusliku ajaloo väärtustamise suunas. Põhimäärusega kehtestatakse vanalinna muinsuskaitseala ja kaitsevööndi piirid. Dokument koosneb kõigest 14 paragrahvist, mis sisaldavad ettekirjutusi ajaloolise kaitseala säilitamiseks. Lõputöös on hoolikalt läbi vaadatud ning aluseks võetud järgmised punktid:

§ 3(1) „Muinsuskaitseala koosneb ajaloolisest linnatuumikust (linnamüüriga ümbritsetud ala ja selle laiendus linna idaküljes müüri ja muldkindlustuste vahel) ja seda ümbritsevast muldkindlustustele rajatud haljasvööndist koos hoonestatud kvartalitega.“ [20]
*§ 6(1) „Muinsuskaitseala eesmärgiks on **muinsuskaitseala kui ajalooliselt väljakujunenud linnaehitusliku terviku** ja muinsuskaitseala kujundavate ehitiste, plaanistruktuuri, kultuurikihi, maastikuelementide, miljöölise eripära ja temale avanevate **kaug- ning sisevaadete säilitamine.**“ [28]*
*§ 6(2)1) „Kaitse eesmärgid, millest muinsuskaitsealal juhindutakse, on ajalooliselt väljakujunenud linnatuumiku ja seda ümbritseva muldkindlustuste **vööndi hoonestusstruktuuri ning linnaruumi elementide** (tänavaruum, väljakud, siseõued, läbikäigud, säilinud muldkindlustused, pargid ja puiesteed jms) **säilitamine ja hävinud oluliste osade taastamine**;“ [20]*
*§ 6(7) „Muinsuskaitseala eesmärgiks on väärtuslike **loodusobjektide ja haljasalade säilitamine**;“*
*§ 9(2) „Ehitus-, maaparandus- ja **teetöid** ning mälestist ohustada võivaid muid töid tehakse Muinsuskaitseameti loal tingimustel, mis tagavad mälestise säilimise.“[20]*
*§ 10(4)3) „Ehitise püstitamine muinsuskaitsealal ajalooliste kinnistute õuehoonestusse sõjapurustuste või lammutuste tagajärjel tekkinud tühimike taashoonestamise ning risustavate õuehoonete (puukuurid, garaažid, trafoalajaamad jms) lammutamisel vabanevatesse kohtadesse uushoonete püstitamise vajadusest, kui seal **olid hooned olemas 1944. aastal**.“ [20]*
*§ 10(5)1) „Muldkindlustuste vööndis ehitiste püstitamiseks loa andmise otsustamisel lähtub Muinsuskaitseamet järgmisest: muldkindlustuste (bastionid, reduudid jne) **pinnasega täidetud sisekubatuuri hoonena kasutamiseks väljaehitamise**, samuti neile peale- või juurdeehituste tegemise vältimisest, välja arvatud 1944. aastal olemas olnud ja nüüd hävinud hoonete mahus ja välismõõtmetes;“ [28]*
*§ 10(5)2) „Muldkindlustuste vööndis ehitiste püstitamiseks loa andmise otsustamisel lähtub Muinsuskaitseamet järgmisest: maa-aluste parklate rajamine koos vajalike juurdesõiduteedega **ei tohi kahjustada ajaloolist haljasala või säilinud muldkindlustusi.**“ [20]*

Ideaalis peaksid kõik need punktid tagama kaitseala säilitamise, kuid kahjuks nad seda täiel määral ei tee. Need punktid ei ole piisavalt täpsed, tekitavad palju küsimusi ning annavad võimaluse neist mööda minna. Muinsuskaitseala põhimäärus arvestab ajaloolise pärandi hulka need ehitised, mis olid olemas 1944. aastal. See punkt tekitab küsimuse, kas 1944. aasta määrab vanalinna ajaloolised mälestised? Kas kõik see, mis olid olemas sellel aastal, on olulisemad kui need, mis olid olemas ja mingil põhjustel kadusid või olid osaliselt hävitatud enne 1944. aastat? Näitena võib tuua Põhja pst piirkonna: 1870. aastal sai Tallinna linn raudtee [26], mis lõikas läbi vanalinna vööndi ning seal asuva XVI sajandist pärit Suure Rannavärava bastioni. 2002. aastal valmis Põhja pst piirkonnas suur liiklussõlm [37], mis ei näinud ette XVI sajandi Suure Rännavärava bastioni taastamist, kuid jättis alles trammiteed vana raudtee kohal. 2002. aasta projekt „Põhjaväil lõigus Suurtüki tänav–Suur Rannavärav” [37] osaliselt hävitas ajaloolise glassii puiestee ning lõikas vanalinna vööndis asuva haljasala mitmeks tükiks. (vt foto 20)

“Esimesed linna haljasalu puudutavad määrused ilmusid 1880. aastal, mis keelasid üle puiesteede sõitmise. 1896. aasta määrused keelasid kärumeestel ja ratsanikel puiesteedel sõitmise.” [18, lk 145] See määrus puudutas just glassii puiesteed, mis annab sellele haljasala objektile oma väärtuse. Juba XIX sajandil räägiti jalakäijate ruumi olemasolu vajadusest. Kahjuks ei võeta tänapäeval piisavalt tõsiselt glassii kui olulise jalakäijate telje ja ajaloolise väärtuse säilitamise vajadust.

Muinsuskaitse määruses on öeldud, et selle eesmärk on tagada väärtuslike loodusobjektide, haljasalade ja muude mälestiste säilitamine [20], kuid käesolev analüüs näitab, et need eesmärgid on tihtipeale jäänud täitmata. Muinsuskaitseala põhimäärus on range hoonete ja ehitiste püstitamise suhtes, kuid jätab näiteks tagaplaanile kaitsealal toimuvad teetööd. Liiklussõlmede tekitamine ja ümberehitamine mõjutab oluliselt ümbruskonna linnaruumi ning nendega seotud määrused peavad olema mitmekülgsemalt lahti kirjutatud.

Foto 20 Põhja puiestee, Mere puiestee ning Suure Rannavärava tee vahele 2002. aastal ehitatud liiklussõlm. [38, maa-ameti fotoladu]

Vanalinna väärtusest hakati esmakordselt mõtlema 1852. aastal. „Tsaari Nikolai I korraldusele järgnes kogu Toompea kui ajaloomälestise säilitamine“ kuid see korraldus unustati kiiresti. [19 lk 48] Esimene vanalinna muinsuskaitseala põhimäärus ilmus alles 1966. aastal. Tsaari korraldusest möödus sada aastat, enne kui pärandi säilitamise küsimust hakati tõsiselt võtma. Saja aasta jooksul toimus vanalinna sees ja tema ümber palju muutusi. Neid vaateid, mis olid 1852. aastal, ei saa enam kunagi taastada, kuid on meil on võimalik säilitada seda, mis on praegu olemas.

Eelmiste sajandite kogemus näitab, et tuleb tegutseda siin ja praegu ning hakata kaitsealaga seotud määrusi tõsiselt võtma. Kõik projektid, mis teostatakse väärtustatud alas, peavad sellesse hoolivalt suhtuma ning vältima ajalooliste objektide ümberkujundamist. Samas on vanalinna vööndi ajaloolise pärandiga seotud küsimused sageli väga subjektiivsed. Tallinna vanalinnas on väga palju ajaloolisi kihistusi ja kõik need moodustavad meie ajaloolise pärandi. Säilitamise, taastamise, rekonstrueerimise ning muude vanalinna vööndis seotud muudatustega tuleb olla tundlik, arvestades konkreetse koha eripära.

Täna kehtiv muinsuskaitseala põhimäärus vajab täiendusi ja edasi töötamist. Iga projekteerija, töötaja, menetleja, ehitaja jt, kes on seotud mõne projektiga vanalinna kaitsevööndis, peab esmalt tegema taustauuringu, mille tulemustega tuleb arvestada projektis. Oluline on aru saada vaadeldava ala väärtustest ning mõista, et Tallinna vanalinn kuulub „ … osalt neile, kes ta ehitas, ja osalt kõigile inimpõlvedele, kes tulevad pärast meid.” [2, lk.263]

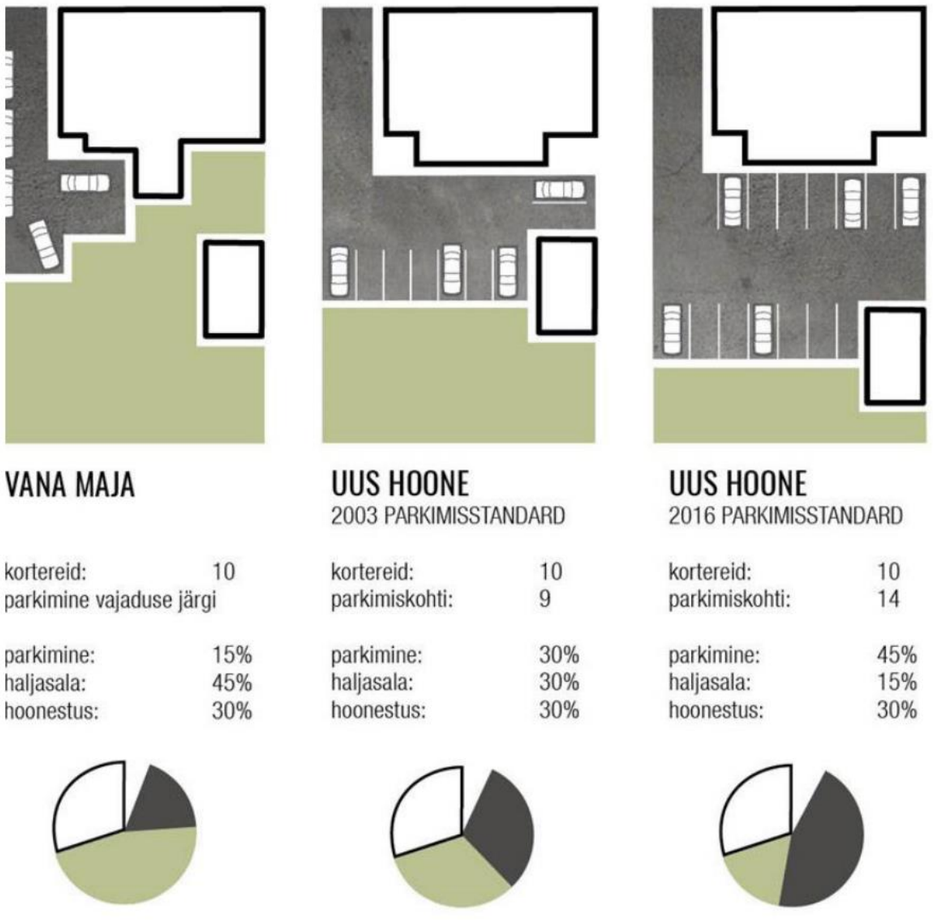
2.4.2. Standardid

Eesti standardikeskuses on väga lai valik erinevaid valdkonda puudutavaid standardeid. Põhiline linnaruumi projekteerimise standard on EVS 843:2016 Linnatänavate standard, millega lõputöö projekt arvestab. Linnatänava standardist leiab soovitava pööramisraadiuse või teede laiuse näitajad, parkimiskohtade arvu, trammiröö̈baste laiuse ja muud. Oluline on meeles pidada, et standard ei ole regulatsioon ja selle täitmist ei nõuta, juhul kui tellija ei ole seda soovinud. Standard on dokument, mis suunab hea tava kujunemist.

Standardite kasutamine aitab linnaruumi projekteerimisel jälgida erinevate elementide orientatsiooni ja dimensioneerida projekteeritavaid alasid ja objekte. Normide järgimine võib aidata tagada keskkonna turvalisust, aga ei pruugi aidata kaasa ruumi elavdamisele. Teisisõnu, projekt võib olla tehtud kõiki ehitusnorme arvestades ja muuta olukorda turvalisemaks, kuid mitte saavutada muid sisulisi eesmärke. [23] Projekteerimisel, eriti ajaloolises vanalinna vööndis, tuleb tagada erinevate määruste nõuete täitmine ja erinevate standardite järgimine. Sellistes tingimustes võib projekteerija jääda piirangutesse kinni, kuigi peab samal ajal leidma head linnaruumi loova lahenduse. Lisaks nõuete järgimisele läbib projekt ka erinevad läbivaatused ning sageli lihtsustatakse lahendusi majanduslikel või muudel põhjustel. Tihti viib selline vajadus jõuda igale pool ja vastata kõikidele tingimustele, kuid tulemus on mitterahuldav lahendus. Kõik regulatsioonid ja standardid on hädavajalikud, kuid projekteerijal peab olema terviknägemus linnaruumi vajadustest ja arenguvõimalustest.

Standardite järgimise kultuur viib meid sageli olukorda, kus unustatakse globaalsetele probleemidele lahenduste leidmine. Näitena võib tuua parkimisnormatiivi. (vt skeem 25) Jan Gehl väidab raamatus „Linn inimestele“, et mida rohkem on sõiduteid, seda rohkem on autosid. [3, lk 9] Iga uuendusega suurendab linnatänavate standard parkimiskohtade laiuse ja arvu nõudeid. Viimases linnatänavate standardi versioonis peab korruselamute alas ühe 3-toalise korteri puhul olema tagatud 1,5 parkimiskohta. [43, lk.262] “Tallinnas on miinimumnõuded uutele arendustele ligi 5 korda kõrgemad kui Helsingis ning peaaegu 8 korda kõrgemad kui Stockholmis.“ [32, lk 49] Selline lähenemine soodustab autode kasutamist ning ei ole säästlik ega hea linnaruumi tervislikkuse vaates.

Samuti on erandiks vanalinna piirkond, mis vajab erilist kohtlemist ning standardite kasutamine võib olla kohatu. Vanalinnas elavad inimesed, kuid mitte kõikide eluhoonete läheduses ei tagata parkimiskohti ja kui parkimiskohad on ka olemas, siis ei pea need ilmtingimata vastama standardites toodud nõuetele. Auto kasutamine on siiski mugav ja vajalik ning tihti määrab elukohavaliku autoga ligipääsetavuse ja parkimise küsimus. Vanalinna elanikkonna hoidmiseks peab vanalinna elanikele olema tagatud mugav ja soodne parkimisvõimalus.



Skeem 25 “…vajadustele vastav parkla asendub linnatänavate standardit järgides järjest suurema parkimisalaga.” [50]

2.4.3. Tallinna strateegiad

Tallinna arengukavad tuginevad praeguse olukorra analüüsidele ning ennustavad erinevaid linna arengustsenaariume. Tallinnas on tehtud mitmeid arengukavasid, mis seovad erinevaid valdkondi. [49] Lõputöö koostamise käigus töötati läbi linna erinevad arengukavad, millest kõige olulisemana puudutab vanalinna vööndi linnaruumi teemat antud töö eesmärke silmas pidades „Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035“ [32] ja „Tallinna rattastrateegia 2018-2027“. [31]

2.4.3.1. Tallinna regiooni liikuvuskava 2035

Tallinna liikuvuskava 2035 näeb ette arengut inimkesksema linna suunas, mis on ohutu ja kõikidele ligipääsetav. Eesmärgiks on linn koos heatujulise ühise liikuvusega ja aktiivsete liikumisviisidega. Linn, mis moodustab lähivaldade asumitega ühtse terviku. [32, lk.12]

Liikuvuskava pakub kolm liikuvuse stsenaariumit aastaks 2035:

STSENAARIUM 1. Samal kursil: Esimese stsenaariumi puhul kasvavad transport ja autoliiklus samal kursil, mis tähendab suuremat parkimiskohtade vajadust, suuremaid teid ja liiklussõlmi. Inimesed eelistavad liikuda isikliku autoga, kuna see on kiirem ja mugavam. Tallinnas on kaks korda rohkem jalgrattureid, mis on tingitud ummikutest ning halvast ühistranspordivõrgust. [32, lk 56] Ummikute ja suurenenud õhusaaste tõttu rakendatakse kesklinna ummikumaksu ning CO2 saastekvooti. [32, lk 17] Inimesed viibivad vähem õues ning kesklinnas aja veetmiseks tullakse siia autoga. [32, lk 56]

STSENAARIUM 2. Tallinna ühistransport +: Arendatakse ühistranspordisüsteemi. Pikendatakse ja arendatakse trammiliine. Tallinnas ja Harjumaal on ühtne piletisüsteem ja teenused. Uute trammiliinide ehitamise tõttu rajatakse uued mitmetasandilised ristmikud. Erinevate ühistranspordiliinide ristumiskohad muutuvad ümberistumisvõimalustega sõlmedeks. Inimesed kolivad rongi- ja trammi peatuste lähedusse ning eelistavad linnas liikuda jalgrattaga. [32, lk 56]

STSENAARIUM 3. Tallinna liikuvus ++ : Riik ja linn toetavad terviklahendusi, millega „renoveeritakse olemasolevaid ning arendatakse uusi elu-, töö- ja liikuvuskeskkonna lahendusi.“ Linnaelanikud eelistavad jalgsi, jalgratta, ühistranspordi või rendiautodega liikumist. Tallinnas on naaberlinnadega ühtne ühistranspordi piletisüsteem ja teenused. Ühistranspordi ning jalgrattateede võrk moodustavad ühtse tervikliku transpordisüsteemi, mida hooldatakse ja seda saavad kasutada igas vanuses ning erivajadustega inimesed.

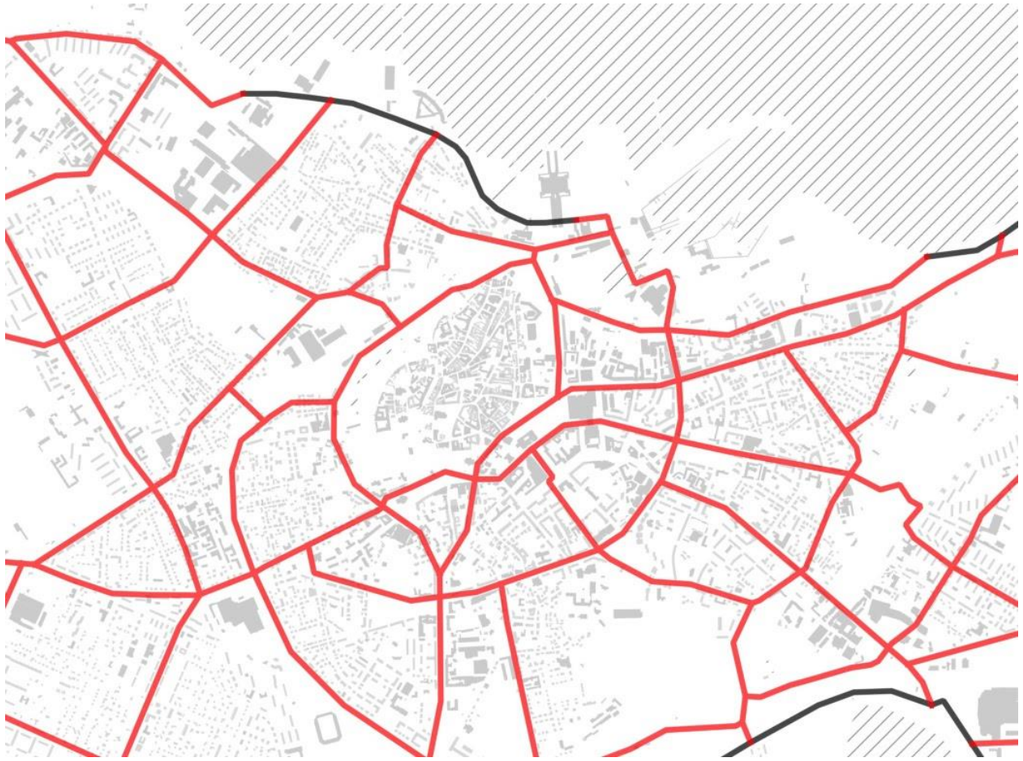
Antud lõputöös toetatakse kolmandat stsenaariumit ning eeldatakse selle elluviimist.

2.4.3.2. Tallinna rattastrateegia 2018-2027

Tallinna rattastrateegia visioon pakub lahendusi, mis võivad kümne aasta jooksul vähendada igapäevaste autokasutajate arvu. Tallinna rattastrateegia vastab küsimustele, miks on jalgratta kasutamist vaja arendada ning kuidas seda teha.

Hea rattalinna visiooniga Tallinn oleks linn „kus rattaga sõidab tööle suur osa elanikest ja lapsed eelistavad kooliskäimiseks liikumisvahendina ratast. Sellega on iga päev ja aasta läbi hea ja ohutu liikuda, rattasõidu kui liikumisviisi maine on hea ning rattakultuuri kõrge tase on tähtis osa linna kuvandist.“ [31] Jalgratas kui põhiline liiklustransport on tervislik, ohutu, keskkonnasõbralik ja säästlik. Jalgrataste kasutus võimaldab tõsta nii kasutaja kui ka teiste inimeste elukvaliteeti. [31]

Antud lõputöö toetab jalgrattateede võrgu arendamist (vt skeem 26) ning töö projekti osas arvestab Tallinna rattastrateegias toodud jalgrattateede planeerimispõhimõtetega.



Skeem 26 Tallinna Rattastrateegia 2018-2027 põhivõrgu kaardist väljavõtte. [31]

2.5. Võrdlus teiste linnadega

Teisedki keskaegsed linnad, mis on Tallinnale sarnase planeeringu ja ülesehitusega, otsivad tänapäevaseid lahendusi ajaloolise pärandi säilitamiseks. Tallinn on säilitanud oma keskaegse näo tänapäevani tänu muinsuskaitseala ja regulatsioonide kehtestamisele. Käesolevas lõputöö peatükis vaadeldakse Tallinna vanalinnaga sarnaseid linnu, et aru saada, mil viisil on nende ajaloolist linnapärandit säilitatud ning kuidas nad sellega praegu ümber käivad.

Võrreldakse Tallinnaga sarnase ajalooga Euroopa linnu, kus on olemas vanalinn või mõned säilinud keskaegsed kaitseehitised ning ajaloolisi kaitseehitisi ümbritsev vöönd. Euroopa keskaegseid linnu ümbritsesid tihtipeale kaitseehitised nagu näiteks võimsad bastionid, sügavad vallikraavid, kõrged linnamüürid, millele lisaks oli oluline juurdepääs veeteele – merele või jõele. Tallinnaga on võrreldud nii temast väiksema kui ka suurema rahvaarvuga linnu. Linnade võrdlusinfo põhineb suures osas Google Maps kaardimaterjalile ning linnavaadetele [8], ajaloolistele faktidele ja autori isiklikule ruumikogemusele nende linnade külastamisel.

2.5.1. Pärandi säilitamine

Palmanova

Käesolevas töös seatud eesmärkide valguses võib ideaalseks linnaplaneerimise ja muinsuskaitse tingimuste järgimise näiteks tuua Itaalia väikelinna Palmanova (5500 elanikku), mis on rahvaarvult Tallinnast üle seitsme korra väiksem. Linna kuju on 9-tipulise tähe kujuline, millel on kolm kaitsepiiri: välimised reduudid, sisemised bastionid ja linnamüür. [32] Keskus ja vanalinn on säilitanud oma esialgse planeeringu (vt foto 21), kõik uued ehitised on välimise välispiiri taga. Palmanova senist linnaehituse poliitikat võib seega lugeda hästi õnnestunuks, kuna muinsuskaitseala on konkreetselt määratletud ja ajaloolise pärandi säilitamist nõudvaid reegleid on rangelt järgitud. Muidugi ei saa Tallinna ja Palmanovat rahvaarvu tõttu üks-ühele võrrelda, kuid Palmanova näitel näeme, et 500 aasta vanust linna on võimalik säilitada koos tema kaitsevööndiga esialgsel kujul uutele põlvkondadele.

Lübeck

Kunagises Hansaliidu juhtlinnas Lübeckis, mis on keskaegsel kujul hästi säilinud, aga kus erinevalt Palmanovast elab rohkem inimesi – üle 200 000 elaniku –, on hästi säilinud linnamüür ja vallikraav. Magistritöö autor külastas linna 2012. aastal. Lübecki vanalinna uued ehitised olid rajatud nendesse kohtadesse, kus olid olemas ehitised enne II maailmasõja aegset pommitamist. Lübecki vanalinna vööndi moodustavad Trave jõgi ja mitu kindlustuseks kujundatud saart. [8] Saartele on rajatud kaasaegsed loomelinnakud väikesadamate, avalike alade ja restoranidega. See Saksa linn, mis sai oma alguse jõe keskel asuvalt saarelt, on säilitanud oma ajaloolise esindusliku välimuse. Jõekallastega rangelt piiratud Lübecki vanalinn on olnud suurepäraselt kaitstud areneva linna muudatuste ja arengu eest. (vt foto 22)

Foto 21 Palmanova linna plaan. [24]

Foto 22 Jõekallastega rangelt piiratud Lübeck [22]

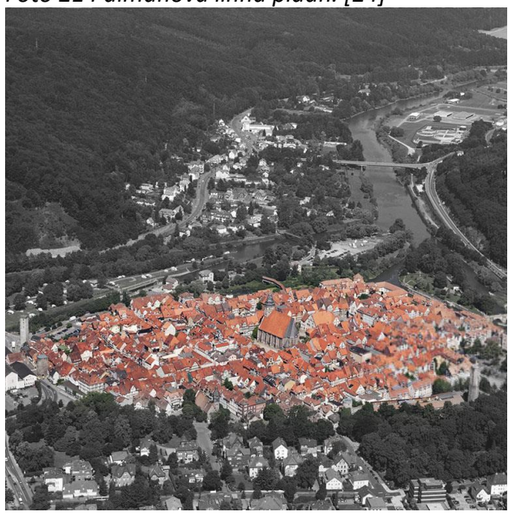


Foto 23 Göttingeni vanalinn keset eramajade rajooni. [25]

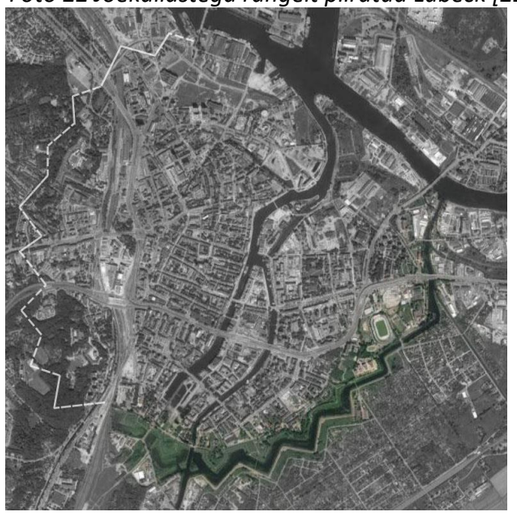


Foto 24 Gdanski säilinud ja hävinenud vanalinna vöönd. [8]

Göttingen

Göttingeni vanalinna võib nimetada turismikeskuseks. Rahvaarvult on linn Lübeckist poole väiksem, siin elab natuke üle 100 000 inimese. Linna iseloomustab ühtpidi rohelus – vanalinna punased katused paistavad roheliste haljasalade taustal väga hästi silma. (vt foto 23) [25] Linna kaarti analüüsides võib märkida, et Göttingeni vanalinn asub keset eramajade rajooni, kusjuures Göttingeni ärikeskus on paigutatud vanalinnast kaugemale, lõuna poole. [8] Linnakeskuse planeerimine vanalinnast kaugemale on hea samm ajaloolise pärandi säilitamiseks.

Gdansk

Rahvaarvu järgi (natuke üle 450 000 inimese) on Gdansk Tallinnaga hästi võrreldav ning nende vanalinnadel on palju sarnasusi. Gdanski vanalinna kaardi kagupoolses osas on hästi näha kunagiste militaarehitiste esplanaad ja vallikraav. Seevastu loode pool hajub vana ja uue piir ning sellel küljel lõikub vanalinna sisse raudtee. (vt foto 24) [8] Ka Tallinna vanalinn külgneb raudtee ja raudteejaamaga, kuid need on ehitatud vanalinna vööndist väljapoole, samal ajal kui Gdanski raudteejaam jääb vanalinna piiridesse ning raudtee lõikab ära läänepoolse vanalinna vööndi osa. II maailmasõjas sai Gdansk kannatada, mis on olulisel määral mõjutanud tema kujunemist ja tänapäevast väljanägemist. [17] Gdanski vanalinn jääb linna idaküljele. Kõige paremini säilinud vallikraavi ja bastionite vöönd piirneb eramajade ja suvilate rajooniga, mis asub linnapiiril. [8]

Suurem osa Gdanski vanemaid ehitisi on säilinud vanalinna lääneosas, kuid isegi siin leidub uuemaid, eelmise sajandi teise poolel ehitatud paneelmaju. Vaatamata sellele, et kaardil meenutab linna kuju selle ajaloolist vormi, on linnas ajaloost alles vähem, kui võiks arvata. [8] Kui vaadata Gdanski vanalinna ja selle vööndit tervikuna, siis on selge, et linnas on vanalinna jätkuvalt nähtud linna keskusena. Gdanski vanalinnas ja selle ümbruses on nii vanu kui ka kaasaegseid hooneid, sinna on ehitatud nii äri- kui ka elukvartaleid – see on nüüdisaegne arenev linnakeskus.

Võrdluseks - Tallinna vanalinna puhul jääb linna tänapäevane keskus väljapoole, mis on võimaldanud vanalinna säilitamist tema esialgsel kujul. Tallinna kaitseala kõige uuemad ehitised on ehitatud ainult nendele kruntidele, mis olid jäänud tühjaks II maailmasõjas.

2.5.2. Tänapäevased linnaplaneerimise võtted

Nüüdisaegsed linnad mõistavad säilinud ajaloolise osa tähtsust ning loovad regulatsioone ja määruseid nende säilitamiseks. Vanalinnad muutuvad turismi ja ajaveetmise kohaks, kus on palju avalikku ala, hotelle, restorane ja meelelahutuskeskusi. Tänapäeval kujutavad vanalinnad enesest enamat kui pelgalt vabaõhumuuseume.

Düsseldorf

Selle Tallinnast veidike suurema rahvaarvuga (üle 600 000 inimese) linna hoonestusest hävis II maailmasõjas 50 % ja 90 % oli kahjustatud. [14] Düsseldorf on kaasaegne kiiresti arenev Saksa linn, mis II maailmasõja sündmuste tõttu kaotas suure osa oma ajaloolistest ehitistest ning seal on täna raske piiritleda ajaloolist tsooni. (vt foto 25) [8] Düsseldorf on kurb näide sellest, kuidas võib barbaarne suhtumine pärandisse pöördumatult muuta linna nägu. See on mõtlemapanev võrdlus, mille näitel mõista Tallinna hästi säilinud vanalinna väärtuslikkust.

Foto 25 Tänapäevane Düsseldorf vana kindluse kontuuriga. [8]

Foto 26 Wismari St.Maria kiriku torn ja väljak. [8]

Foto 27 Kölni keskaegsed linnapiirid – haljasala (vanalinna vöönd) ja jõgi. [8]

Foto 28 Brügge „parkimissaar“. [8]

Wismar ja Utrecht

Magistritöö autor külastas Wismari linna perioodil 04.-10.08.2014 ja Utrechti 01.05.2015 ning leidis huvitavaid sarnasusi ajalooliste objektide säilitamises.

Tallinnast elanikkonna poolest pea 10 korda väiksem Wismar (rahvaarv natuke enam kui 40 000 inimest) sai II maailmasõjas raskeid purustusi. Wismar on näide linnast, mis II maailmasõja kahjustuste järel otsib võimalusi säilinud pärandi taastamiseks ja väärtustamiseks. Mõnedes linnades on konserveeritud terveid linnaosi, teistes ainult väärtuslikke objekte. Näiteks Utrechtis loodi poolenisti lammutatud Püha Maria katedraali ette väljak, kus on markeeritud vana katedraali kuju. Sarnane näide on Wismari Püha Maria katedraal, millest jäi peale pommitamist alles ainult torn. Wismari linnavalitsus otsustas taastada kiriku vundamendi ühemeetrilised müürid, mille vahele on tehtud avalik ala erinevate tasapindadega. (vt foto 26) Mõlemas, nii Saksa kui ka Hollandi linnas on rohkem tähelepanu pööratud kirikute säilitamisele ja eksponeerimisele kui teistele väärtuslikele ajaloolistele objektidele. Kirikud on sakraalehitised, millele pööratakse rohkem tähelepanu – neid väärtustatakse, kuna nad on seotud linna algusajaga ja kannavad endas kohaliku rahva ajalugu ja kultuuri. Kahjuks ei kandu selline austav suhtumine tihti üle ajaloolistele eluhoonetele või muudele objektidele, mille restaureerimise asemel kaalutakse sageli uute hoonete rajamist.

Köln

Köln on Tallinnast pea kaks korda suurem miljonilinn, mis samuti kandis suuri purustusi II maailmasõja ajal. [14] Ühelt poolt ümbritseb vanalinna roheline vöönd, teiselt poolt Reini jõgi. [8] Paksu linnamüüriga ning haljasvööndiga ümbritsetud keskaegne Köln on oma mahu ja vormi säilitanud tänapäevani. Kadus küll linnamüür, kuid alles on jäänud visuaalselt hästi vaadeldav haljasala, mis on paljudes kohtades läbi lõigatud maanteede ja kiirteega. (vt foto 27)

Brügge

Rahvaarvult Tallinnast pea neli korda väiksem, natuke üle 100 000 elanikuga Brügge ruumikogemus näitab, et vaatamata suure soovile säilitada ja taastada ajaloolisi objekte võib Euroopa vanalinnades kohata ka asfalteeritud parkimisplatse keset vanalinna. [8] See tähendab, et vanalinnas autodega mitte ainult ei sõideta, vaid neid ka pargitakse seal. (vt foto 28) Sellised lahendused ei pruugi toetada ajaloolise pärandi säilitamise ega ajaloolisesse keskkonda hea linnaruumi kavandamise tänapäevaseid käsitlusi.

2.6. Varasemad Tallinna vanalinna kaitsevööndi projektid

Varasemad projektid aitavad vaadata käsitletavaid alasid uuest küljest ning inspireerivad veel paremate ideede ja lahenduste otsinguid. Tallinna vanalinna vööndis ja selle läheduses on toimunud mitmeid erinevaid arhitektuurivõistlusi, ruumilahenduste pakkumisi, ruumi-installatsioone ning muid sekkumisi kaitseala linnaruumi parendamiseks.

Viru väljak on eriline sõlm, kus kohtuvad erinevad ajaloolised kihistused. Olevik ja tulevik kohtuvad keskaegse vanalinnaga, väljakuga piirneb uuenenud Rotermanni kvartal ja nõukogudeaegne suurehitis Viru hotell. [11] 2015. aastal peeti Tallinna arhitektuuribiennaali (TAB), mille teemaks oli “isesõitev linn” (self-driven city) – ise sõitvate autodega linna tulevikuvisioon. Tudengite ideevõistluse alaks oli valitud Viru väljak, võistlusele esitati 23 tööd. [11] Võidutöö „Enhanced Urban Movement“ (autorid Clement Lobbens ja Frederique Barchelard) näitas Viru väljakut uuest küljest. Võistluse kaaskuraator, Ott Alver kommenteeris seda tööd järgmiselt: “Nad lahendasid ära kõik probleemid, mis puudutavad hooneid vaadeldavas alas, kus väljaku ruum jagatakse autode ja inimeste vahel. Nad tõid Tallinna midagi uut.” [12] Kui Vabaduse väljakule on aegade jooksul tehtud palju erinevaid lahendusi, siis Kaarli puiesteel ja Põhja puiesteel leiab neid vähem. 2015. aastal avaldas arhitektuuribüroo Kauss visiooni Kaarli puiesteest ja Vabaduse väljakust. See töö kandis utoopilist ideed, mis ühendab vana ja uue linna mitmetasandilise lahendusega, et võtta vanalinna bastionid ja nende tunnelid kasutusse. [6] Selline töö kutsub käivitama kujutlusvõimet, isegi kui reaalsed vanalinna vööndit puudutavad lahendused peavad järgima määruseid ja regulatsioone.

Nagu öeldud, on vanalinna vööndi alale tehtud väga palju erinevaid huvitavaid projekte, kuid need, mis jagavad antud lõputööle sarnaseid põhimõtteid linnaruumi parendamisel, tulevad teistest enam esile “Peatänava” (KavaKava arhitektid), Reisijate tänava (KoKo arhitektid), Struktuurplaani (Teedeprojekt OÜ) ja Lõpetamata linna (KavaKava arhitektid) projektides.

2.6.1. „Peatänava“ projekt

Antud projekti kontekstis uuriti Tallinna “Peatänava” ettepaneku kahte lõiku: Pärnu mnt lõik Vabaduse väljakust Viru väljakuni ning Narva mnt lõik Viru väljakust Jõe tänava ristmikuni.[45] “Peatänav” on mõeldud Tallinna südalinna esindusliku tänavana, mis loob kaasaegse, inimkeskse linnaruumi. “Peatänav” on kavandatud jagatud linnaruumi põhimõttel ja sellisena soodustab nii jala, jalgrattaga ja ühistranspordiga liikuda, kui ka arvestab autoliikluse huve ning ümbruskonnas asuvate ettevõtete vajadusi. [4]

Lõputöö ammutas “Peatänava” projektist olulist inspiratsiooni ning peab seda projekti antud alal heaks ning töötavaks lahenduseks. Lõputöös otsustati taasesitada “Peatänava” projekti lahendusviise koos autori välja töötatud täiendavate muudatustega. “Peatänava” projekti eskiisi on kasutatud Pärnu mnt-l Viru väljakust G. Otsa tänavani, Mere pst trammipeatuse läheduses ning Narva mnt-l Viru väljakust Hobujaama ristmikuni. “Peatänava” projekt arendamine peatati linnavalitsuse poolt 2019. aastal, mistõttu jäi erinevate lahenduste kaalumine ja vormistamine autoritel pooleli. Lõputöö võtab aluseks “Peatänava” projekti valminud joonised, millele on lisatud Toomas Paaveri (“Peatänava” projekti üks autoritest) poolt Viru väljaku ristmikule pakutud probleemse ristmiku uue lahenduse põhimõte – lõputöös on see täpsemalt vormistatud, sidudes selle ühtlasi vanalinna vööndi jaoks autori

poolt välja töötatud terviklahendusega. “Peatänava” projektiga võrreldes on lisandunud ka kergliiklustee, mis kulgeb Estonia pst-st Mere pst-ni Viru väljaku ääres. (vt foto 29)

2.6.2. „Struktuurplaan“

“Struktuurplaani” eesmärk on luua inimsõbralik linnaruum koostöös erinevate huvigruppidega. “Struktuurplaani” koostamise ajal korraldati töötubasid, kohtumisi huvitatud isikutega ning loodi äpp, mille abil koguti projektiala ruumilahenduste ettepanekuid. [39] Äpi abil koguti erinevaid ideid, mis olid visualiseeritud ühele “Struktuurplaani” avalike alade plaanile. [48] Käesoleva lõputöö Põhja pst piirkonna lahendus arvestab “Struktuurplaani” avaliku ruumi ideedega.

“Struktuurplaan” pakub Põhja pst piirkonnale uue ruumilahenduse idee. “Struktuurplaan” näeb ette liikluslahenduse, mis toimib rahustatud liikluse põhimõttel, kus sõiduteede kiirus on piiratud 30 km/h, jalakäijatele on tagatud rohkem sõiduteede teeületusvõimalusi, kõnniteede ruum on laiendatud üleliigse sõidutee pindala arvelt ning välja on pakutud ka uus tänavadisain. [39] Struktuurplaani põhimõtted on autori vaates väga asjakohased ning elluviimist väärt, kuid projekteeritud sõiduteed tunduvad üledimensioneeritud. Lõputöö projekt pakub seetõttu välja teistsuguse liikluslahenduse, mis arvestab tänapäevase liiklussagedusga ning loob maksimaalselt juurde autovaba ruumi.

2.6.3. „Lõpetamata linn“ – kompaktne kesklinn

“Lõpetamata linna” projekti neljas osas, kus käsitletakse kompaktse kesklinna teemasid, on välja töötatud ning lugejale ette antud seitse hüpoteesi. Seitsme hüpoteesi abil püüavad autorid avada kesklinna kasutamata arengupotentsiaali. [13, lk 35] Seitse hüpoteesi sisaldavad järgmisi põhimõtteid: kompaktne kesklinn, dünaamiline kesklinn, tihedus, võrgustikud, jalutatavus, jätkusuutlikkus, kombinatoorika. Need hüpoteesid räägivad kompaktse pidevalt muutuva kesklinna visioonist, mis hõlmab tervet vööndiala ning on ühendatud mitme linnaosaga. Sellises visioonis on kesklinn tihe elukeskkond ning inimestele mõnus elu-, töö- ja vaba aja veetmise koht. Samuti eeldavad hüpoteesi autorid, et tulevikus võib-olla pole vaja muretseda rahaliste vahendite üle ning uued nutikad tehnoloogiad võimaldavad uute heade lahenduste kiiret teostamist.[15] Selline hüpoteetiline analüüs näitab kesklinna muutumise potentsiaali ning linna positiivse arenemise võimalusi.

2.6.4. Vana-Kalamaja tänava rekonstrueerimise projekt

Antud magistritöö ruumianalüüsi raames uuriti Vana-Kalamaja tänava projekti mille eesmärk on luua erineva liikumisviisiga arvestava tänavaruumi ning arendada jala ja jalgratta liikumist kui igapäevast liikumisviisi. [73] Tallinna Vanalinna vööndi läheduses asuv Vana-Kalamaja tänav on vanalinna ja merd ühendav telg. Võidutöö projektis „Kasvulava“ (autorid KavaKava) on pakutud lahendus mis on ilma suurte muudatusteta kuid siiski loob vaheldusrikka ja mugava tänavaruumi. [5]

Antud magistritöö projektlahenduses eeldatakse ja arvestatakse võimaliku Vana-Kalamaja projekti realiseerimisega, kuid pakutakse uus lahendus Balti jaama väljaku ja bussiparkla kohta, eelkõige seoses uue trammitee kavandamisega.

2.6.5. Reisijate tänav

Reisijate tänava projekt puudutab Telliskivi 62 ja 64 ning Reisijate 7 ja 9 kruntide detailplaneeringut. Territoorium asub raudteejaama kõrval ning hõlmab Balti jaama turu ning Telliskivi loomelinnaku. Reisijate tänava projekti eesmärk oli luua ligitõmbav keskkond nii kohalikele Tallinna elanikele kui ka linna külastajatele. Reisijate tänavale planeeritakse „põnev ja turvaline avalik ruum, kvaliteetne ja omanäoline arhitektuur, sidusus ülejäänud linnaga, programmiline mitmekesisus“. [40]

Reisijate tänava detailplaneering on praegu eskiis etapis. Vaatamata sellele, et Reisijate tänava detailplaneering jääb vanalinna kaitsevööndist välja, juhul kui seda projekti realiseeitakse, on ta oluline linnaruumi mõjutaja, mis loob ümbritseva linna ühendusi vanalinnaga. Ligitõmbava, turvalise ning sidusa keskkonna põhimõtteid tuleb jälgida ka vanalinna vööndiga puutuva linnaruumi projekteerimisel. Lõputöö projekti osas vaadeldakse ka Balti jaama ümbruskonda ning väljapakutava uue ringtrammitee tõttu muudetakse seda olulisel määral. Reisijate tänav on kaitsevööndist tulevate liiklussuunade jätk ning ühendus vööndist väljapoole jääva maailmaga.

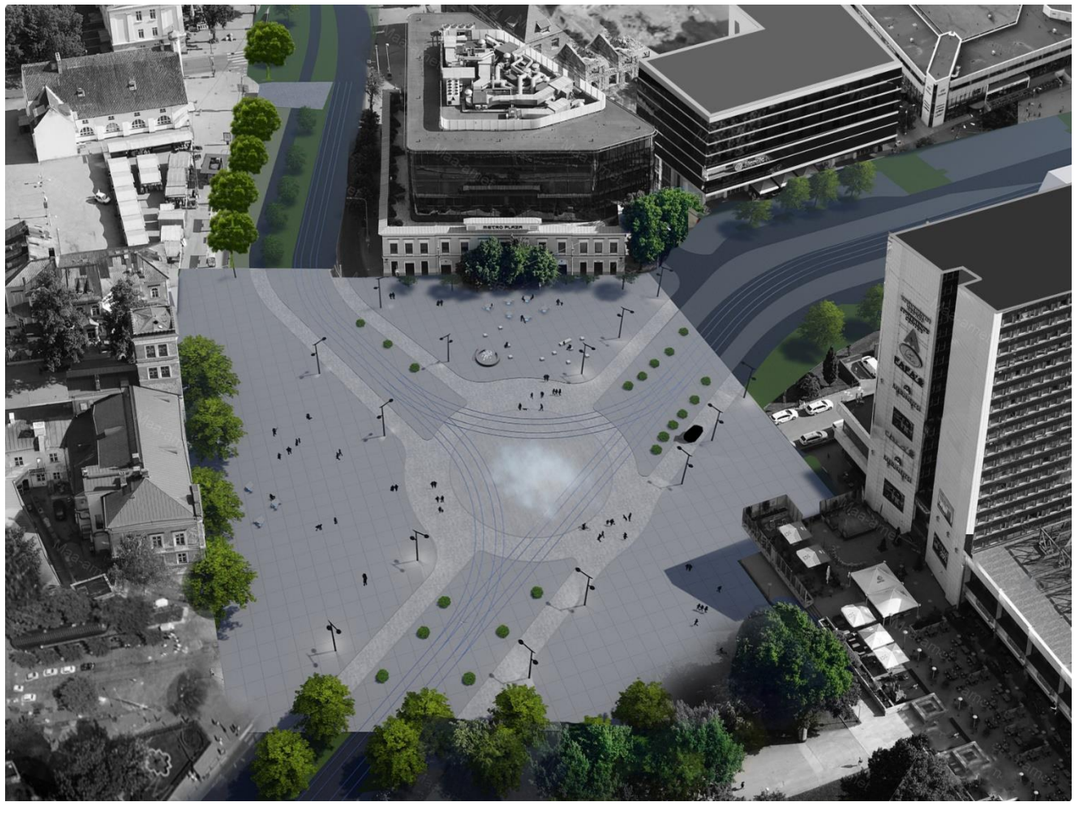


Foto 29 *[autori visualisatsioon] Probleemse Viru väljaku ristmiku uus lahendus.*

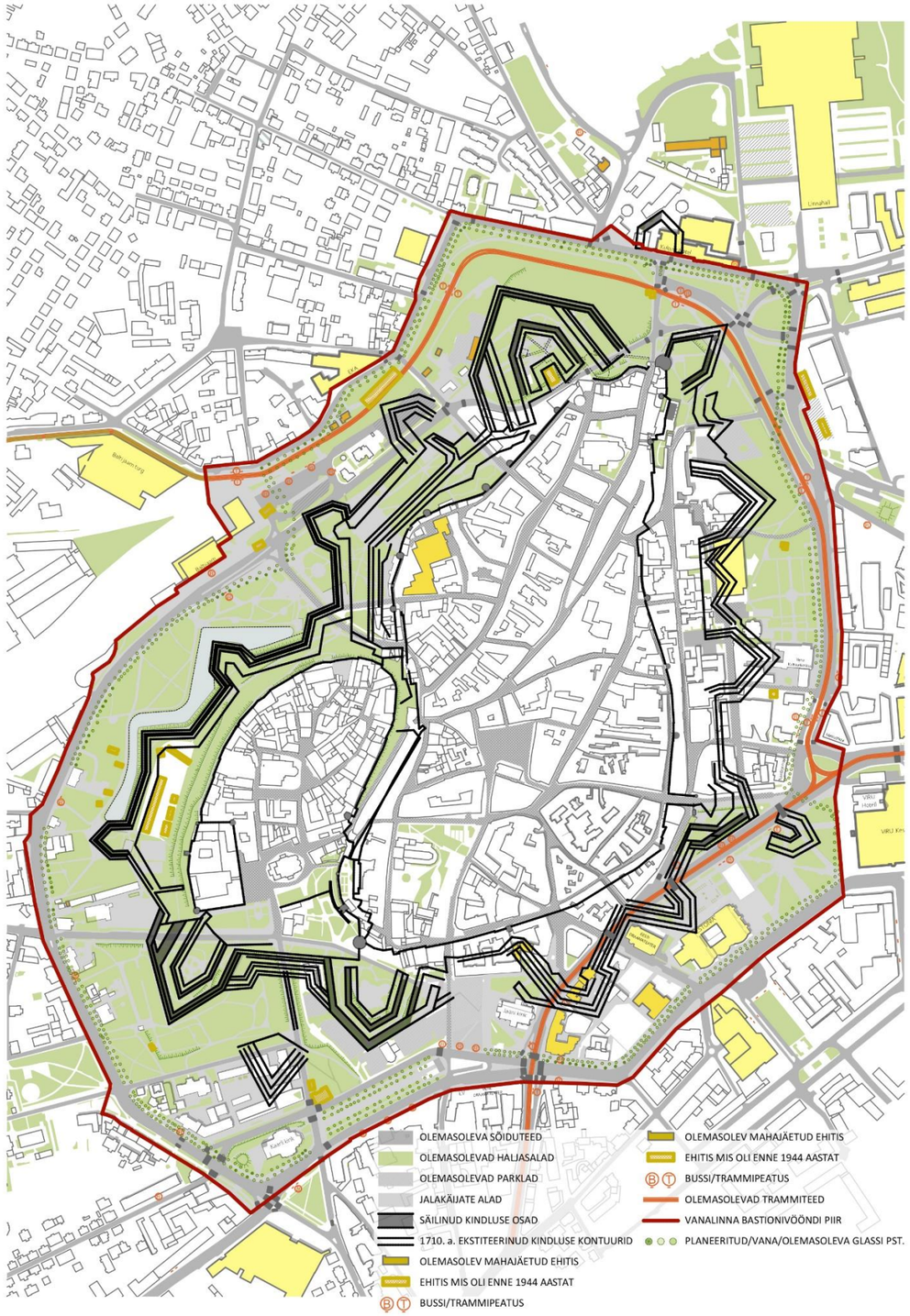
2.7. Ruumianalüüsi järeldused

Vanalinna vööndi analüüs näitas, et see on üks olulisemaid piirkondi Tallinnas linnas, millele pööratakse palju tähelepanu ja mis tekitab suurt huvi. Vanalinna vööndile on koostatud erinevaid arhitektuurseid ning linnaplaneerimise projekte, samuti on see on üks olulisematest teemadest Tallinna arengukavades. Vanalinna piirkond on populaarne ning inimestega koormatud ala. hetkeolukorra analüüs näitas, et vanalinna vööndis on puudusi ja kohti, mis vajavad paremat lahendust. Vaadeldud alal tuleb arendada kõnni- ning kergliiklusteid, et kasutada vanalinna vööndi suurt potentsiaali hea linnaruumi tekkeks. Uus inim- ja keskkonnasõbralikum linnaruum nii linna külalistele kui ka elanikele loob turvalisema, meeldivama, tervislikuma ning elavama keskkonna.

Tehtud analüüs pöörab tähelepanu kehtivate standardite ja määruste puudustele. Need on kahtlemata väga olulised ning vajalikud dokumendid, mis määravad hea linnaruumi tekkimise võimalused ning tagavad linna ajaloolise pärandi säilitamise, kuid nendes dokumentides on sõnastused sageli segased või ebaselged, mis võimaldab regulatsioonis nõutud kohustuse täitmise vältimist, või vastupidi, keelab tõeliselt hea lahenduse elluviimise.

Ajalooline analüüs aitas jälgida vanalinna vööndi ruumi kujunemisprotsessi. Vanalinna kaitseala ebamugavad ja mitte-inimsõbralikud kohad võivad olla tingitud pooleli jäänud projektide kombinatsioonist, kus projektide esialgseid kontseptsioone ja lahendusi ei jõutud lõpuni viia ning mingil hetkel lükati need tagasi ja asendati teiste lahendustega. Ajalooline analüüs tõi välja, et Tallinna vanalinna vööndis pakutakse nii häid linnaruumi parandavaid lahedusi kui ka keerulisi liiklussõlmi, mis ei sobitu hea linnaruumi loomise põhimõtetega, rikkudes ajaloolise muinsuskaitseala sidusust ümbritseva linnaga. Teiste riikide sarnaste olukordade võrdlemine ning ajalooline analüüs näitasid vanalinna ja selle vööndi väärtust ning säilitamise vajadust. Samuti aitas ajalooline analüüs leida võtteid linna ajaloolise külje eksponeerimiseks ning oluliste objektide taaselavdamiseks.

Vanalinna vöönd väärib oma kultuurilise ja ajaloolise tausta tõttu austavat ning hoolivat suhtumist. Kaitseala vöönd kui vanalinna esinduslik ala peab olema hästi planeeritud, arvestades kõiki seda puudutavaid aspekte – praegune olukord, ajalooline taust, varem tehtud head linnaehituslikud lahendused, tänapäevane teoreetiline raamistik ning regulatsioonide ja linnaplaneerimise hea tava jälgimine.



Skeem 27 [autori skeem] Ruumianalüüsi kaart.

3. Projektlahendus

Projekt on koostatud eelnevalt tehtud ruumianalüüsi järeldusi arvestavalt (vt peatükk 2). Ruumianalüüsi ja projektlahendust arendati käsikäes kui teineteisest lahutamatuid lõputöö osasid. Need osad toetavad üksteist ja moodustavad ühtse terviku.

Lõputöö projektiosa käsitleb Tallinna vanalinna kaitsevööndi piirkonda, kus täpsemalt on läbi lahendatud kolm järgmist ala: 1) Põhja puiestee, Mere puiestee ning Rannamäe tee vaheline ala (edaspidi **Põhja pst**), 2) Kaarli puiestee (edaspidi **Kaarli pst**) ja 3) **Viru väljak**.

Projektiga pakutakse välja nn väikeseid ja suuri muudatusi. Projektlahendused pakuvad seega välja nii odavamaid ja kiiremaid võimalusi vanalinna vööndi praeguse ruumilahenduse parandamiseks (**väike muudatus**) kui ka lahendusi, mis muudavad oluliselt olemasolevat olukorda ning pakuvad linnaruumis uut kvaliteeti (**suur muudatus**). Väikese muudatuse all mõistetakse väikesemahulisi võtteid, mis täidavad inimeste vajadusi ja soove, kuid ei muuda olemasolevat linnastruktuuri ning jätavad olemasolevad teed, hoonestuse ja haljasalad puutumata. Väikeseks muudatuseks võib olla sõidutee kiiruse vähendamine, ülekäiguraja lisamine, liiklusmärkide muutmine ning väikevormide kasutamine. Väikese muudatuse kõige suuremad eelised on väikesed kulud ning projekti teostamise kiirus. Antud töö raames teostatud suurte muudatuste projekt on üks võimalikest lahendustest, mis tõstab vaadeldud ala linnaruumi kvaliteeti. Uus inim- ja keskkonnasõbralikum linnaruum nii linna külastajatele kui ka linna elanikele tagab turvalisema, meeldivama, tervislikuma ning elavama keskkonna.

3.1. Väike muudatus

Linnaruumiprojektide elluviimine võib olla väga kallis ja mahukas, kuid nõudlus linnaruumi parandamise järele on väga suur, mistõttu tuleks võimaluse korral juba praegu rakendada parandusmeetmeid. Väikeste muudatuste projektiosa kujutab endast ettepanekuid, mis võivad kiirelt ja väikeste kuludega muuta olemasolevat olukorda paremaks. Enne väikese muudatuse teostamist tuleb analüüsida teoreetilist, ajaloolist ja olemasolevat ruumilist konteksti, et aru saada, mida ja millistel põhjustel peab lahendus tagama. Analüüsid võivad näidata inimeste voolude põhisuundi, vajalikke juurdepääse, puhkealade rajamise vajadust, liiklussõlmede ohtlikke kohti jne. Tänapäevane teoreetiline taust aitab kujundada kaasaegseid linnaruumilahendusi, et muuta olemasolevat linnaruumi inimsõbralikumaks.

Väikese muudatuse ettepanekud on toodud Põhja pst, Viru väljaku ja Kaarli pst projektialade jaoks. (vt skeemid 28, 29, 30)

3.1.1. Liiklusmuudatused:

3.1.1.1. Piiratud sõidukiirus

Linnaruumi head ja mitmekesist kasutamiseks soodustab sobiv liikluskiirus. Aeglaselt liikuv auto ei ole jalakäijatele sedavõrd ohtlik ning tekitab inimestes turvatunnet. Kiiresti kihutavad autod (isegi linnas lubatud kiirusega 50 km/t) kujutavad ennast jalakäijale barjääri, autodele eelise andmine sunnib jalakäijaid valima tihti pikemaid, aga turvalisemaid teid. Sõidukiirusega 50km/t on raske korraldada liiklust ilma valgusfooride ja muu jalakäijate liiklemist piiravate võteteta. (vt peatükk 2.2.2.1)

Väikese muudatusena on välja pakutud, et Tallinna vanalinnavööndi piirkonnas võiks vähendada lubatud sõidukiirust. Uus kiirus võib olla 40 km/t või isegi mõnedes kohtades 30 km/t. Vanalinna müüri ääres kulgevatel tänavatel või tänavalõikudel, mis liituvad vanalinna tänavatega, peab sõidukiirus olema 30 km/t ja need alad peavad moodustama jagatud ruumi. (vt peatükk 2.2.4.1) 30 km/t sõidukiirusega autod liiguvad aeglasema vooluna, mis võimaldab õigeaegselt märgata teisi liikluses osalejaid ning tagada nende turvalist liiklemist.

Vanalinnast väljub mitu väiksemat tänavat, kus liiguvad peamiselt jalakäijad. Vanalinnast väljuvad jalakäiguteed võivad liikuda vabalt ilma valgusfoorideta ja ülekäiguradadeta.

3.1.1.2. Ülekäigurajad

Tallinna vanalinna vööndis on kohti, kus puuduvad ülekäigurajad või nad asuvad üksteisest väga kaugel (vt foto 08 ja 11). Ülekäiguradade puudus soodustab liiklusreeglite rikkumist ning teeületust selle jaoks mitte ettenähtud kohas. Eesti Vabariigi liiklusseaduses on öeldud, et kui ülekäigurada asub jalakäijate tunnelist või teisest ülekäigurajast kaugemal kui 100 meetrit, siis jalakäijad tohivad ületada sõiduteed, juhul kui tee on mõlemas suunas hästi vaadeldav. [61, §24, p 2] Tegelikult saab seda seaduse punkti kasutada praeguses olukorras mitmel vanalinna vööndi sõiduteelõigul, kuid siin tuleb ette meie liikluskultuur. Kahjuks ei lase autojuhid jalakäijaid läbi seal, kus puudub ülekäigurada või vastav liiklusmärk. Näitena võib tuua Rannamäe tee, kus terves ulatuses Suurtüki tänavast kuni Suure Rannavarava teeni (ca 360 m) ei ole ühtegi sõidutee ületamise võimalust (vt fotod 18 ja 19).

Ka Kaarli puiestee on hea näide: seal, kus Vabaduse väljaku maa-alune jalakäijate tunnel Roosikrantsi tänava ristmiku kõrval maa peale jõuab, on lähema ülekäigurajani ligikaudu 130 või 170 meetrit ning Vabaduse väljaku pool on see maa veel pikem – enne maa alla minekut tuleb jalutada väljaku keskele ning seejärel maa alla (vt foto 30). Jan Gehl räägib oma raamatus sellest, et jalakäijad valivad lühima marsruudi. See on inimestele iseloomulik käitumine ja sellega tuleb arvestada. [3, lk 126] Eelistatavaid liikumissuundi näeme “rahvaradade” näol (rajad, mis ilmuvad haljasaladele kohtades, kus inimesed “rikuvad” liiklusreegleid). (vt peatükk 2.2.4.5) Õigele kohale rajatud ülekäiguraja muudab liiklusolukorda inimsõbralikumaks ja teeb jalakäijate liikumist mugavamaks.

Käesolevas magistritöös väljapakutavad väikeste muudatuste ettepanekud lisavad sõidutee ületamise võimalusi sobivas vahemikus (ca 100 meetrit) ning kohtades, kus teed ristuvad jalakäijate põhisuundadega, mida näitasid analüüsi käigus läbiviidud uuringud. (vt peatükk 2.1.5) Hästi planeeritud jalakäiguteede võrk ning sellega kaasnevad sõiduteede ületamise võimalused vähendavad suurte ristmike koormust ehk teisisõnu vähendavad jalakäijate suurte liiklusvoogude koondumist üksikutesse punktidesse.

3.1.1.3. Liiklusmärgid

Liiklusmärgid aitavad praegust liiklust paremini reorganiseerida ja korraldada seda turvalisemalt ning inimsõbralikumalt, kuid sõidukiirust piiravate liiklusmärkide olemasolu üksi ei pruugi tagada veel nende jälgimist. Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegias räägitakse sellest, et hästi planeeritud linnaruum mõjutab oluliselt liiklust, liiklusreeglite jälgimist ning tänavate turvatunnet. [32, lk 12]

Väikese muudatusena on Rannamäe tee lõigule Suurest Rannaväravast kuni Kanuti aia tänavani paigutatud „õueala" tähistav liiklusmärk. [62, §15, p 35] Liiklusseaduse järgi on õueala ette nähtud nii sõidukitele kui ka jalakäijatele, kuid see on ala, kus sõidukite kiirus on vähendatud [61, §2, p 96] ehk teisisõnu on tegemist „jagatud ruumiga" kus autojuhid arvestavad teiste liikluses osalejatega ja valivad vastava kiiruse.

Sõidukiiruse piiramiseks (vt peatükk 3.1.1.1), paigutatakse vastavad sõidukiirust määravad liiklusmärgid. Normaalse jalgrattateede võrgustiku puudumise tõttu võivad siinsed laiad kõnniteed olla ümber planeeritud ühiseks kasutamiseks nii jalakäijatele kui ka jalgratturitele ning märgistatud vastava liiklusmärgiga „jalgratta- ja jalgtee". [62, §21, p 11]

3.1.1.4. Ohutussaared

Üks võte, kuidas tänavaruumi ümber kujundada ning sõidukiirust vähendada mitte ainult liiklusmärgi abil, on ohutussaared. Toomas Paaver on Ahtri tänava jaoks välja pakkunud üsna lihtsa lahenduse. [65] Arhitektuurimuuseumi kõrval oleva kolmerealise sõidutee ületamine toimub praegu ilma valgusfoorita, kuid jalakäijad peavad olema maksimaalselt tähelepanelikud. Vaadeldud sõidutee ületamise koht ei taga turvatunnet ega ole inimsõbralik. Liiklussageduse järgi [30] piisab Ahtri tänaval kahest sõidureast mõlemas suunas ning nende kahe rea vahele võib rajada ohutussaare, mis suuniks autojuhte kiirust vähendama ning veenduma, kas on vaja anda teed jalakäijatele.

3.1.1.5. Jalgrattateed

Kaarli puiesteele maha joonitud jalgrattatee tuleb eemaldada, kuna see on sellisena ohtlik ega ole jalgratturitele kasutamiseks soovitatav. Uus jalgratturitele kasutamiseks ette nähtud tee peab olema paremini planeeritud ning turvalisuse kaalutlustel eraldatud sõiduteest. Käesolevas projektis väljapakutud lahenduses võivad laiad kõnniteed olla nii jalgratturite kui ka jalakäijate kasutuses.

3.1.2. Uued kasutusvõimalused

Tallinna vanalinna vööndis on krunte ja terveid alasid, millel ei ole selget otstarvet. Uue otstarbe leidmist raskendab tihtipeale see, et vanalinna kaitsealal kehtib muinsuskaitse põhimäärus. Näitena võib vanalinna vööndis tuua Rannamäe pargi ja Skoone ning Ingeri bastionid, millel on turismiobjektina suur potentsiaal, kuid seda potentsiaali ei ole täies ulatuses kasutatud.

3.1.2.1. Skoone bastion

Skoone bastion on üks võimsamatest Tallinna kindlustuste osadest. Skoone bastioni sees on säilinud vanad tunnelid ja pommivarjendid. Rannamäe tee poolt on Skoone bastionile mugav ja lai juurdepääs nii autodele kui ka jalakäijatele. Sarnaselt Ingeri bastionile võiks ka Skoone bastion olla turistidele ekskursioonideks avatud. [63] Turistidele avatud bastioni käigud peavad olema turvalised.

Rannamägi on Skoone bastioni peal asuv park. Rannamäel on praegu vaid üks juurdepääs Suurtüki tänava poolt. Teine ajalooline juurdepääsutrepp Suure Rannavärava poolt on kinni müüritud. (vt foto 12 ja 13) Rannamäe halb sidusus ümbruskonnaga ja piisavate juurdepääsuteede puudumine on muutnud selle pargiala mahajäetuks. Praegu külastavad parki ainult mõned noored, kes on sinna enda tarbeks loonud improviseeritud materjalidest rulapargi (vt foto 09). Vastavalt pargis olevatele „rahvaradadele" võib teha järelduse, et pargi külastajad kasutavad juurdepääsu ka Rannamäe tee poolset müüri ning bastioni loodenurka (vt foto 16 ja 18). Muinsuskaitse eritingimused ei luba rajada Skoone bastioni peale uusi ehitisi, kuid ei keela ehitada ajutisi konstruktsioone. Nii rajati 2011. aastal Skoone bastioni ajaloolise teatrihoone kohale ajutine teatrimaja, kus peeti mitme kuu vältel NO99 teatrifestivali. [64] Ajutine teatrihoone oli ka arhitektuurselt mitmeti huvitav ja uuenduslik, meelitas ligi palju inimesi ning taaselustas seeläbi Rannamäge. Teater Skoone bastioni peal oli hea ja töötav lahendus.

Järeldusena võib välja tuua, et Rannamäele peab olema tagatud korralik juurdepääs mitmelt poolt. Käesolev lõputöö teeb väikeste muudatuste plokis ettepaneku avada taas Suure Rannavärava poolne kinnimüüritud trepp ning rajada bastioni edela külge lihtne puitkonstruktsioonist trepp. Skoone bastion võib leida sesoonset kasutust vastavalt aastaajale. AvaLinna ideekorje käigus pakuti välja paigaldada bastioni peale vabaõhulava, mis võiks olla mõistlik ja töötav lahendus. Samuti oleks mõistlik leida Rannamäe pargile n-ö kuraator, kes kavandaks pargi ürituste programmi, mis meelitaks siia rohkem inimesi. [48]

3.1.2.2. Ingeri bastion

Ingeri bastion moodustab koos Kiek in de Kök torni ja Rootsi bastioniga muuseumikompleksi. Ingeri bastioni sees asuvad käigud, mis on ekskursioonide jaoks avatud. [63] Sügavad Ingeri bastioni käigud on tegelikult samal tasapinnal kui Kaarli puiesteest põhja pool asuvad parkimisplatsid. Bastioni müüri sees, kunagise tennisemaja taga, on olemas uks, mis viib bastionikäikudesse, kuid praegu ei ole see sissepääs kasutuses ja paljud ei teagi, et seal on selline ligipääsuvõimalus. Ingeri bastioni muuseumina kasutamine on hea idee, kuid see võiks olla veel paremini seotud bastionit ümbritsevate aladega ning vähemalt üks osa Ingeri bastioni ümber asuvatest parkimisplatsidest tuleks anda muuseumi kasutusse. Sinna saaks muuseumikompleksi osana rajada ühenduse Ingeri bastioni, kunagises tennisemajas asuva kohviku ning Vabaduse väljaku vahele.

3.1.2.3. Mahajäetud hooned

Tallinna vanalinna vööndis on mitu mahajäetud ehitist, mis ei ole juba palju aastaid kasutust leidnud. Paljud neist on jäänud vandalismi ohvriks ning prügi „kogumispunktiks“. Sellised unustatud ehitised mõjuvad ohtlike ja ebameeldivatena. Mahajäetud hooned võivad olla varisemisohtlikud ning seada inimeste elud ohtu. Väärtuslike mahajäetud hoonete turvalisus peab olema tagatud (turvakaamera, signalisatsioon) ning ligipääsu nende juurde saab piirata seni, kuni hooned võetakse kasutusse.

Tallinna vanalinna vööndis on palju väiksemaid mahajäetud hooneid. Heas korras, kuid tühjad ehitised võivad olla antud soodsa hinnaga rendile toitlustus- või turismiettevõtetele. Heas korras ning töötavad ehitised kaunistavad ümbruskonda ning meelitavad sinna inimesi. 2019. aastal restaureeriti Toompuiestee ja Paldiski maantee ristmiku läheduses väike ligikaudu 20-ruutmeetrine hoone, mida nüüd kasutatakse restoranina (vt foto 33). Hirvepargis asuv restoran Kalambuur on atraktiivne ja hubane koht, kuid veel mõni aasta tagasi seisis see restoranihoone mahajäetuna. (vt foto 32)

3.1.3. Linnatänavate disain

Meeldiva linnaruumi loomiseks võib kasutada ka linnaruumi kujundamise disainivõtteid. Tänavaruumi mööbel võib aidata kaasa linnaruumis orienteerumise selgusele ehk suunata jalakäijaid ning aidata luua meeldivamaid puhketsoone. Hästi disainitud puhkealad võivad seejärel muutuda vaba aja veetmise kohtadeks, mitte “möödujate alaks”. (vt peatükk 2.2.2.2)

3.1.3.1. Väikevormid

Väikevormide ning lihtsate disainivõtetega saab teha linnaruumi inimestele meeldivamaks ning mugavamaks. Näiteks õigesse kohta paigutatud ja sobivate tehniliste parameetritega valgusti teeb ala turvalisemaks, jalgratta parkimisvõimaluste hea korraldus soodustab nende kasutamist, konteinerhaljastusega saab täiendada vähehaljastatud alasid, prügikonteinerite erinevad variatsioonid ja nende piisav olemasolu linnaruumis aitab säästa loodust ja meie keskkonda jne. Väikevormidaga on võimalik soodustada mugava, keskkonna- ja inimsõbraliku ruumi loomist.

Tallinna vanalinna vööndis saaks väikevormidega ümber kujundada mitu tänavafronti ja inimeste liikumistelge. Näitena võib tuua Kaarli puiestee lõunaküljes asuva kõnnitee, mille saab kujundada ümber laiaks ja aktiivseks (tänavafrondi esimeste korruste ärifunktsiooni laienemisega kõnniteele). Sellest üksi ei pruugi piisata, kuna on oht, et tänavaruum ei ole sellisena siiski viibimiseks mugav, kuna on sõiduteele liiga lähedal. Sõidutee eraldamiseks jalakäijate ruumist võib kasutada väikevorme ja konteinerhaljastust.

Tallinna vanalinna vööndis on väga palju turiste, kes liiguvad vanalinna ja reisisadamate vahel. Vastavalt Põhja puiestee ristmikul läbiviidud paikvaatluse järeldustele (vt peatükk 2.1.5.1) tekitab õige trajektoori valimine linna külastajates tihti segadust. Sobivad väikevormid ning õigesti disainitud tänavaruum võib aidata neil leida lihtsamini teed sadama poole.

Foto 30 [autori foto] Bastioni juurest jalakäijate maa-alusesse tunnelisse sisenemiseks Vabaduse väljaku trepistiku kaudu tuleb läbida üleliia pikk tee.

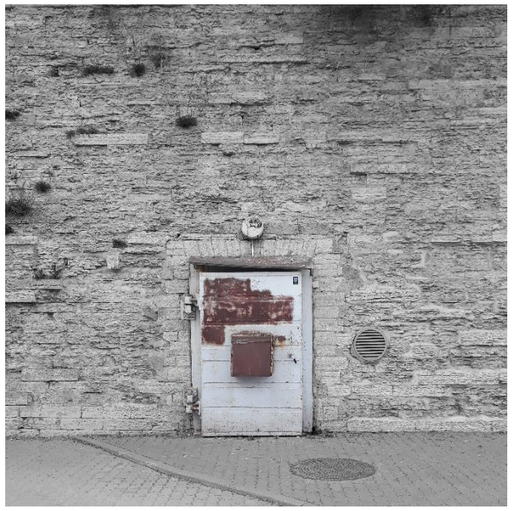


Foto 31 [autori foto] Ingeri bastioni sissepääs Kaarli pst asuvalt parkimisplatsilt.

Foto 32 [autori foto] Restoran Kalambuur. Hoone oli pikka aega korrastamata.

Foto 33 [autori foto] Kohvik Kiosk Nr 1. 2019. aastal vanas Toompuiestee ehitises avatud kohvik.

3.1.4. Aktiivne tänavafront

Aktiivne tänavafront on oluline osa tänavast, mis soodustab elavama linnaruumi tekkimist (vt peatükk 2.2.4.2). Tallinna vanalinna vööndis on mitu tänavat, millel on aktiivse tänavafrondi loomise potentsiaal. Näitena oli eelmises punktis 3.1.3.1 toodud Kaarli puiestee lõunakülg, aga loetellu sobivad ka Mere puiestee ning Põhja puiestee hoonestuse esine front, mille kõnniteed on liiga kitsad.

2013. aastal loodi Mere puiesteele ruumi-installatsioon "Linnatänava 1:1 makett Mere puiestee näitel", kus Eesti Arhitektide Liidu noortesektsioon koostöös Eesti Kunstiakadeemia ja Tallinna Tehnikakõrgkooli arhitektuuritudengitega viis linnatänaval läbi n-ö arhitektuurse sekkumise. Selle projekti käigus viidi bussi- ja trammipeatused kokku ning piirati liikluskiirust. Kolmepäevase aktsiooni vältel oli tänavalõik ümber kujundatud jalgratturi- ja inimsõbralikuks. [66] Eksperiment ei tekitanud uusi liiklusummikuid, keegi ei saanud traumasid. Selline "arhitektuurne" juhtum näitas, et Mere puiesteel on suur arengupotentsiaal. Hoonete ees võivad olla kohvikualad ja puhketsoonid. Mere puiestee hoonete esimestel korrustel on erinevad äripinnad ning see tänava külg on õhtusel ajal päikeseline ja meeldiv seal viibimiseks.

Mere puiestee kõnniteede laiendamine ja läbimõelduma avaliku ruumi loomine on väike muudatus, mis muudaks vaadeldud tänavalõigu linnaruumi paremaks.

Foto 34 [autori visualisatsioon] Kaarli puiestee uus lahendus.

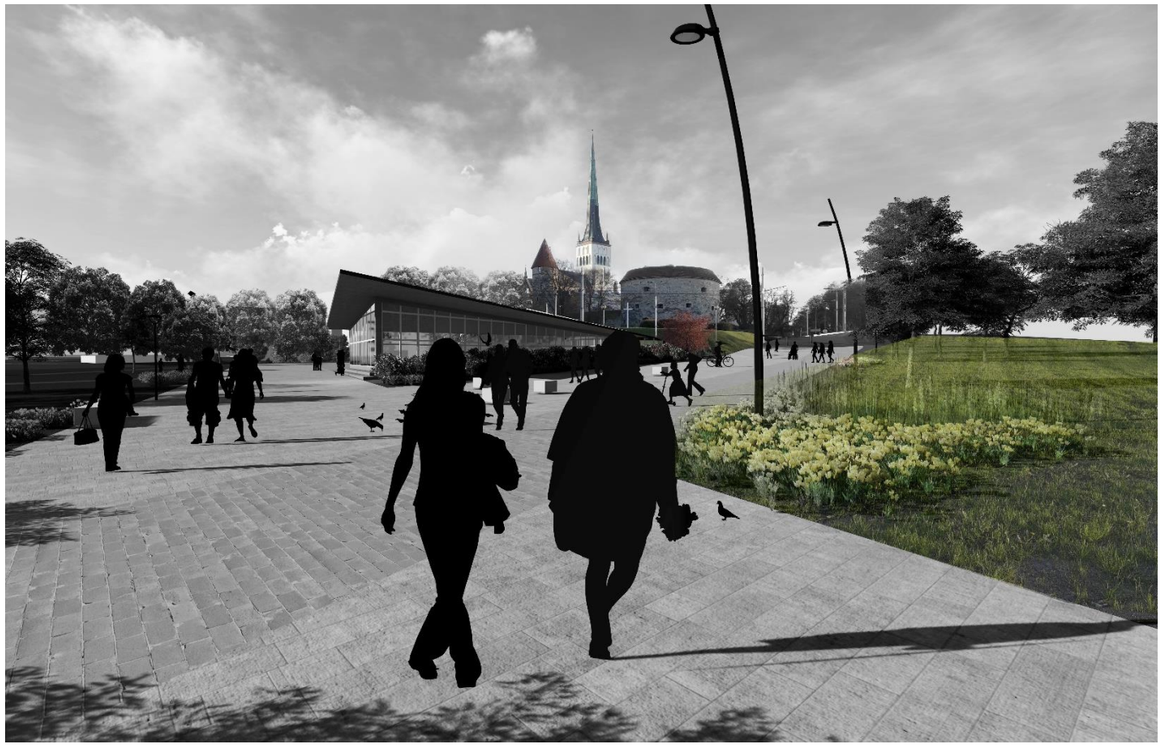
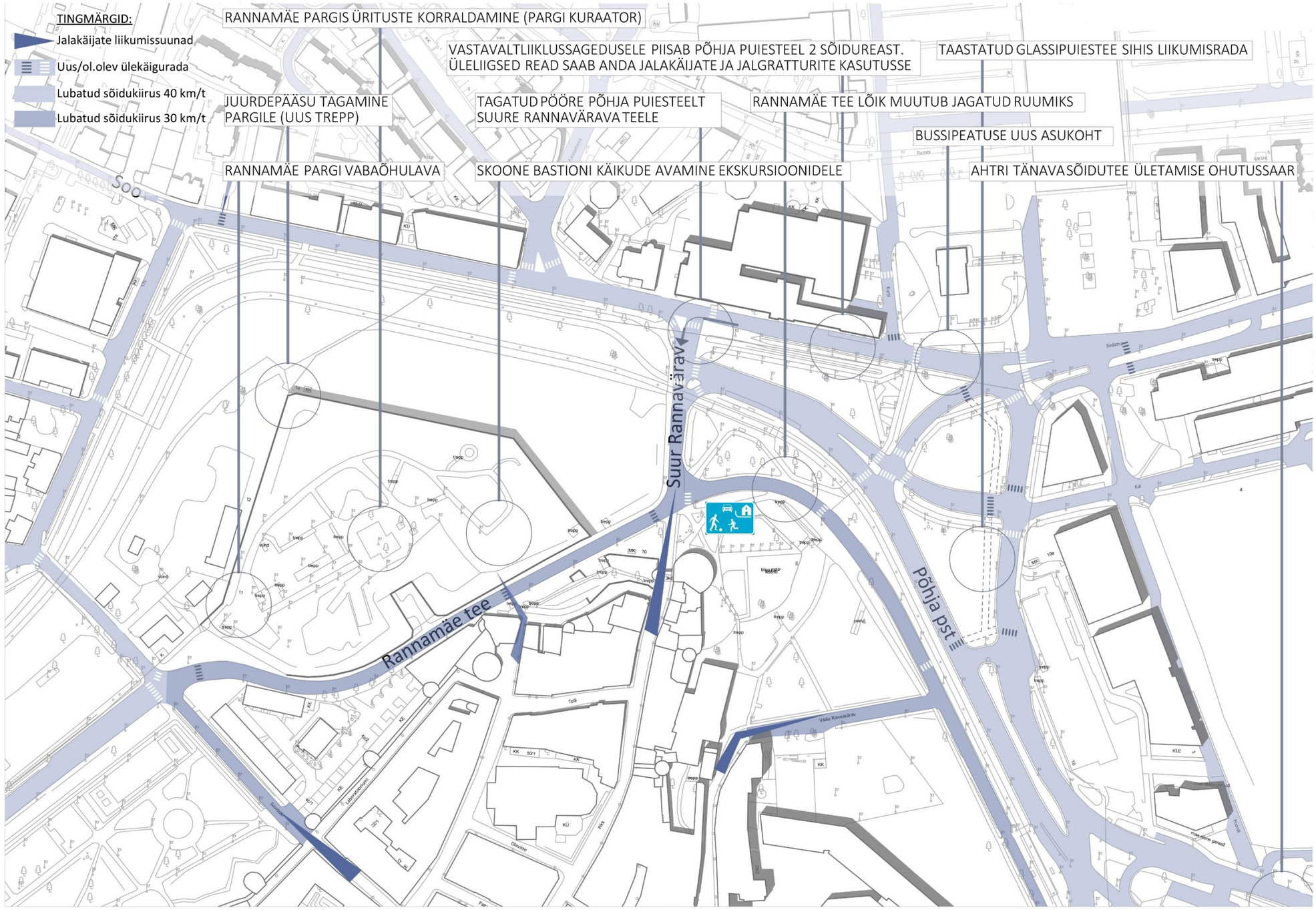


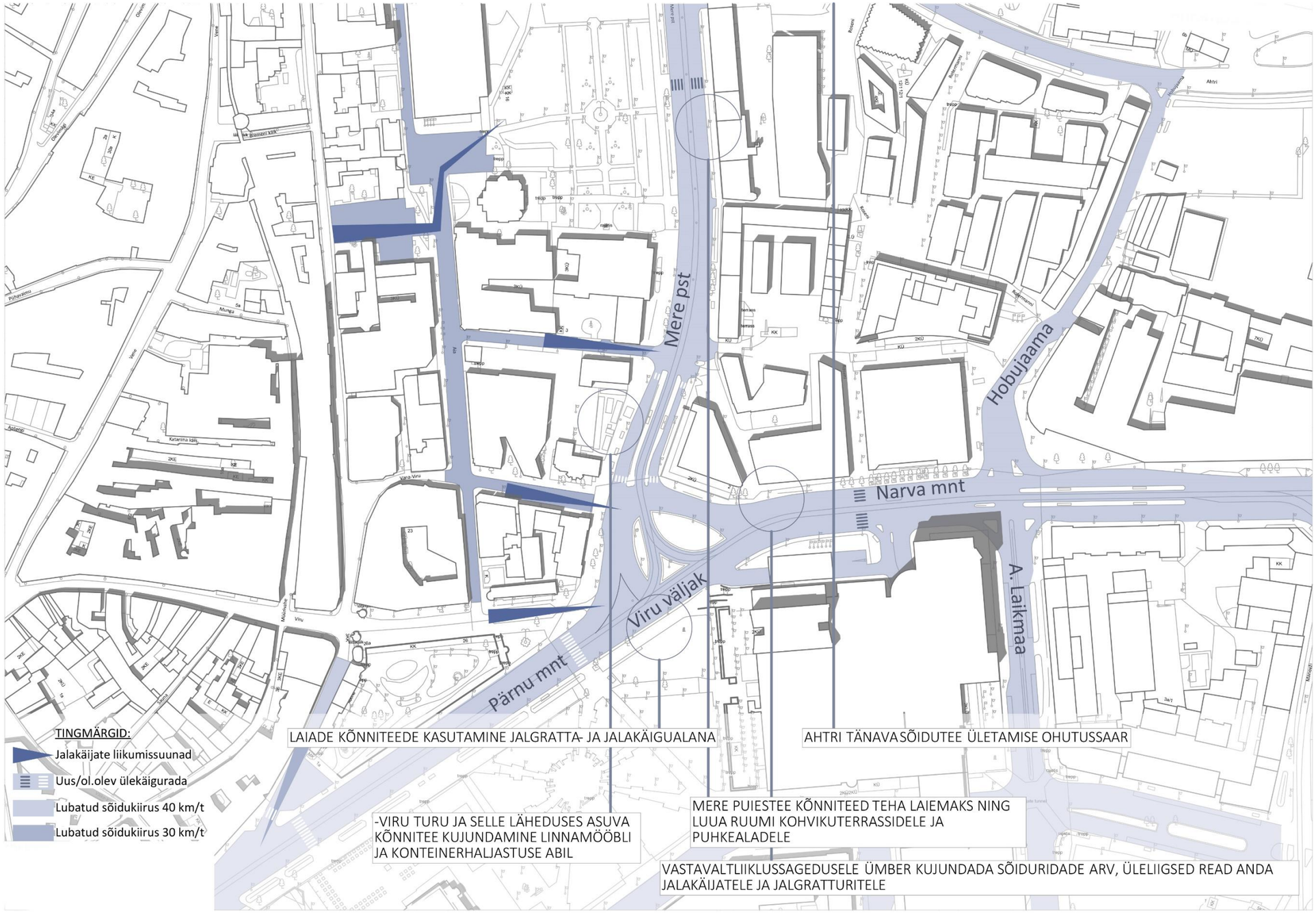
Foto 35 [autori visualisatsioon] Põhja puiestee jalakäijate liikumisteljed.

3.1.5. Põhja puiestee väike muudatuse ettepanekud



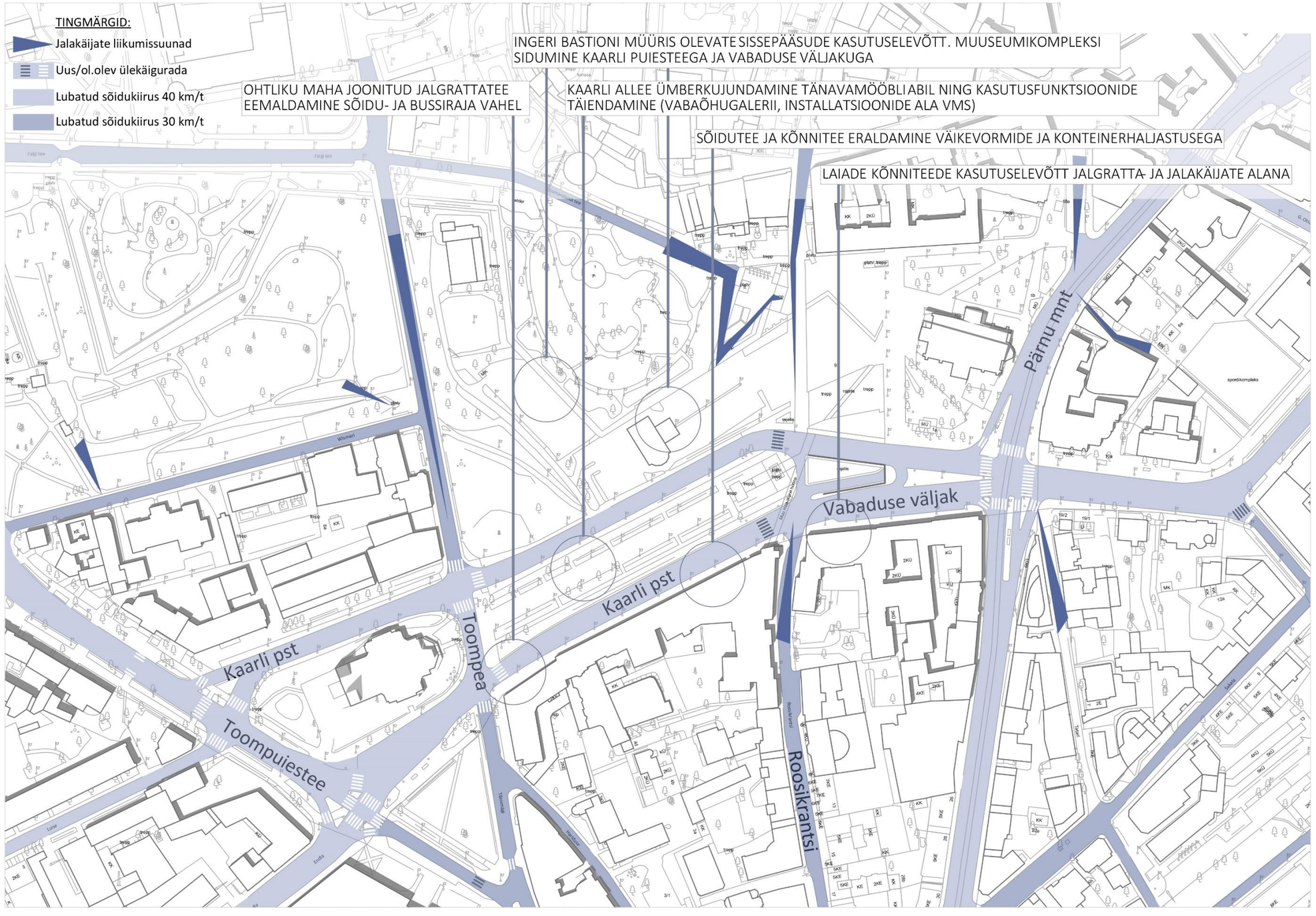
Skeem 28 [autori skeem] Põhja puiestee väikese muudatuse ettepanekud.

3.1.6. Viru väljaku väike muudatuse ettepanekud



Skeem 29 [autori skeem] Viru väljaku väikese muudatuse ettepanekud.

3.1.7. Kaarli puiestee väike muudatuse ettepanekud



Skeem 30 [autori skeem] Kaarli puiestee väikese muudatuse ettepanekud.

3.2. Suur muudatus

3.2.1. Projekteeritav ala

Käesoleva magistritöö projektlahendus käsitleb Tallinna vanalinna vööndit, kus põhiliselt on töötatud kolme piirkonnaga – 1) Põhja puiestee, Mere puiestee ja Rannamäe tee vaheline ala (edaspidi Põhja pst); 2) Viru väljak koos Pärnu maanteega kuni Estonia puiestee ristmikuni ja Narva maanteega kuni Laikmaa tänavani, (edaspidi Viru väljak) ning 3) Kaarli puiestee piirkond, mis algab Toompuiesteest ja lõpeb Estonia puiestee Pärnu maantee ristmikuga (edaspidi Kaarli pst).

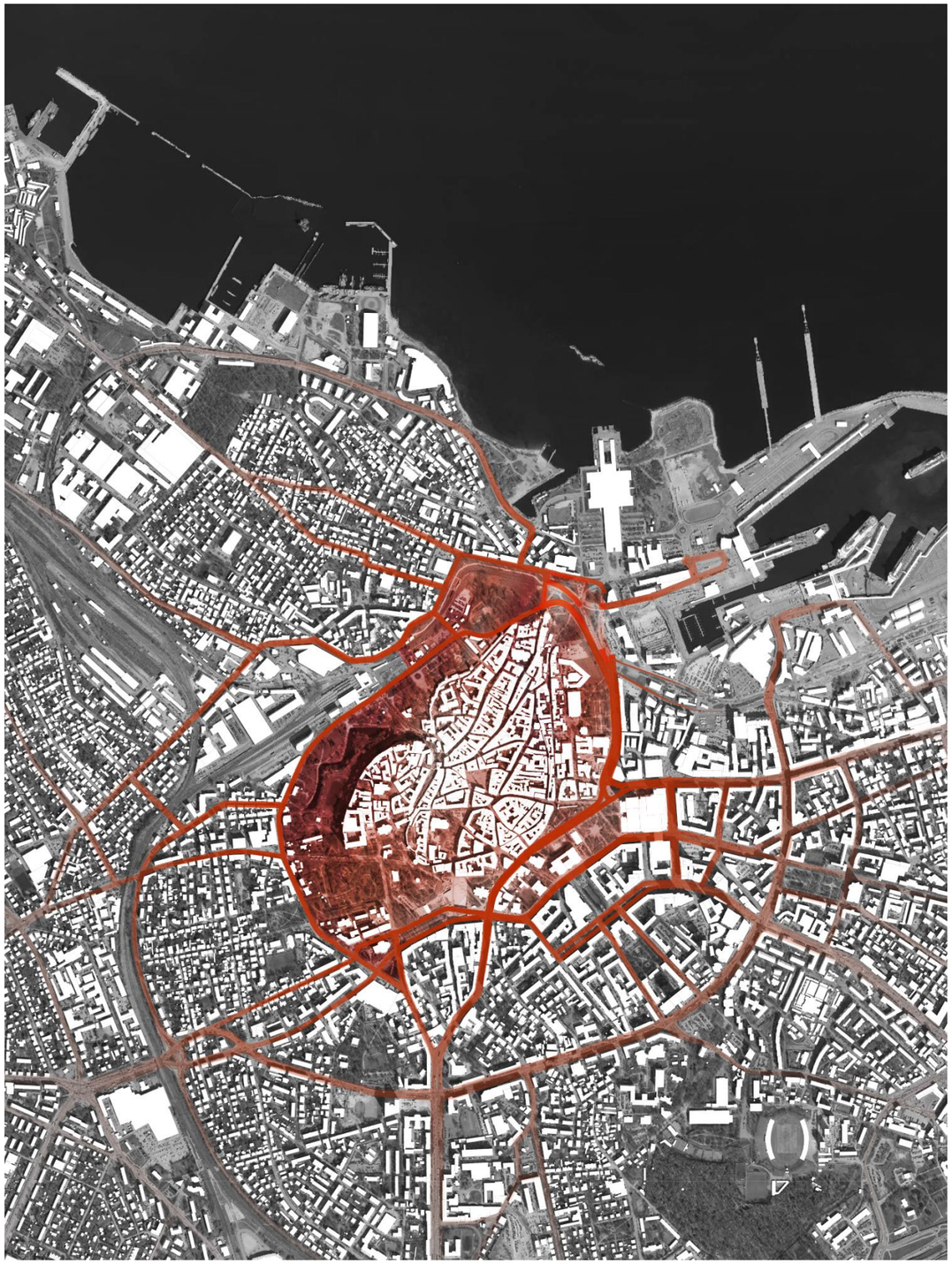
Tallinna vanalinna vöönd on väga väärtuslik linnaruumi piirkond, kus ristuvad pealinna ajaloolised kihistused ja kaasaegne arenev kesklinn. Projekteeritaval alal on säilinud mitmeid olulisi ajaloolisi objekte, mis on säilitamist ja taastamist väärt. Tallinna vanalinna vööndis paikneb ajalooline kindlustus, mis kujundab ümbritseva maastiku ja teeb vanalinna vööndi eriliseks. Kaitseala ümbritseb osaliselt säilinud ajalooline allee – glassii puiestee. Vanalinn ja seda ümbritsev vöönd paikneb Tallinna keskel, mistõttu on tema ülesandeks ühendada omavahel erinevaid Tallinna linnaosi. Vanalinn on oluline turismi sihtkoht: siin on palju hotelle, restorane, meelelahutuskeskusi, avalikke alasid jne. Vanalinna lähinaabruses asuvad raudteejaam ja reisisadamad. Vanalinna vööndit läbib mitu olulist linna maanteed ja teed, mis ühendavad vanalinna piirkonda kesklinnast väljaspool asuvate Tallinna linnaosadega. Igapäevaselt külastab ja läbib vanalinna vööndit väga palju inimesi. Vaadeldatud ala olemasolev olukord on täpsemini kirjeldatud peatükis 2.1.

3.2.2. Projekteeritava linnaruumi kontseptsioon

Suure muudatuse projektlahenduse põhiülesandeks on luua kvaliteetset linnaruumi mõnevõrra ressursimahukamate võtetega. Suure muudatuse eesmärk on muuta linnaruum paremaks, nii et see arvestab nii jalakäijate kui ka autojuhtide vajadustega. Suuremahuliste muudatuste all mõeldakse vanalinna piirkonna tervikliku arengu programmi. Antud projektlahenduse raames on muudetud liiklusskeeme, piirkonna maastikku, avalikke alasid, rajatud kergliiklus- ning kõnniteid, soodustatud ühistranspordi kasutamist ja elavdatud vaba linnaruumi kasutamist.

Magistritöö projektlahendus põhineb läbiviidud analüüsil. Vastavalt analüüsi tulemustele ja järeldustele on välja pakutud uus jalakäigualade võrgustik, mis arvestab inimeste reaalsete liikumissuundadega. Samuti on kavandatud uus kompaktne liiklusskeem, mis annab rohkem ruumi kergliiklusele ja jalakäijatele. Planeeritud ühistranspordivõrgustik ja kergliiklusteed soodustavad keskkonnasõbralike transpordiviiside kasutamist. Projekti oluline osa on ringliini-trammitee ja pidev jalgrattateede võrgustik, mis kulgevad mööda vanalinna vööndi piiri. Uus trammiliin ühendab kõiki vanalinna vööndit ümbritsevaid linnaosi ja parandab olemasolevat ühistranspordisüsteemi.

Käesoleva magistritöö projektlahenduse üheks olulisemaks ideeks on luua parem linnaruum, kus väärtustatakse linna ajaloolist tausta ning arvestatakse inimeste vajaduste ja soovidega. Põhilised ajaloolised objektid, mida tuleb taastada ja säilitada, on Tallinna vanalinna kindlustusrajatised ja vanalinna ümbritsev glassii-puiestee. Samuti pakub projekt välja uusi funktsioone mahajäetud ehitistele. Vastavalt ajaloolistele kaartidele on leitud krunte, kus olid olemas ehitised 1944. aastal, mis vastab Tallinna vanalinna vööndi muinsuskaitseala põhimääruse tingimusele uute ehitiste rajamiseks kaitsealas.



Skeem 31 [autori skeem] Projekteeritava ala asendiskeem.

3.2.3. Liikluskorraldus

Kui Jan Gehl julgustab vähendama autoliiklust ning loobuma sõiduteedest, siis arvestades eesti ühiskonnaga, kes on harjunud liikuma autodega, ei ole sõiduteede sulgemine võimalik ega ühiskonnale vastuvõetav. Lõputöö arvestab “Tallinna liikuvuskavas 2035” välja pakutud kolmanda stsenaariumiga “Tallinna liikuvus++“, mis näeb ette ühistranspordi ja kergliikluse transpordiviiside arendamist (vt peatükk 2.4.3.1). [32, lk 57] Käesolev magistritöö eeldab, et vanalinna vööndi piirkonnas autoliiklus väheneb või säilib samal tasemel ühistranspordi ja kergliiklusteede võrgustiku arengu tõttu. Lõputöö projektlahendus näeb ette, et vanalinna vööndi teid kasutatakse kesklinnas oluliste sihtpunktideni jõudmiseks, kuid mitte lihtsalt läbisõiduks, mis tõstaks piirkonna liikluse ülekoormatust.

Suure muudatuse projektis on olemasolev liiklusskeem teatud mahus ümber korraldatud. Sõiduteede projekteerimisel on arvestatud tänapäevase autoliikluse ja liiklussageduse koormusega. Käesolevas projektlahenduses on arendatud ühistranspordi süsteemi ning lisatud ringliini-trammitee idee. Samuti on loodud uus pidev kergliiklustee, mis ühendub põhiliste Tallinna vanalinna vööndiga liituvate tänavatega.

3.2.3.1. Autoliiklus

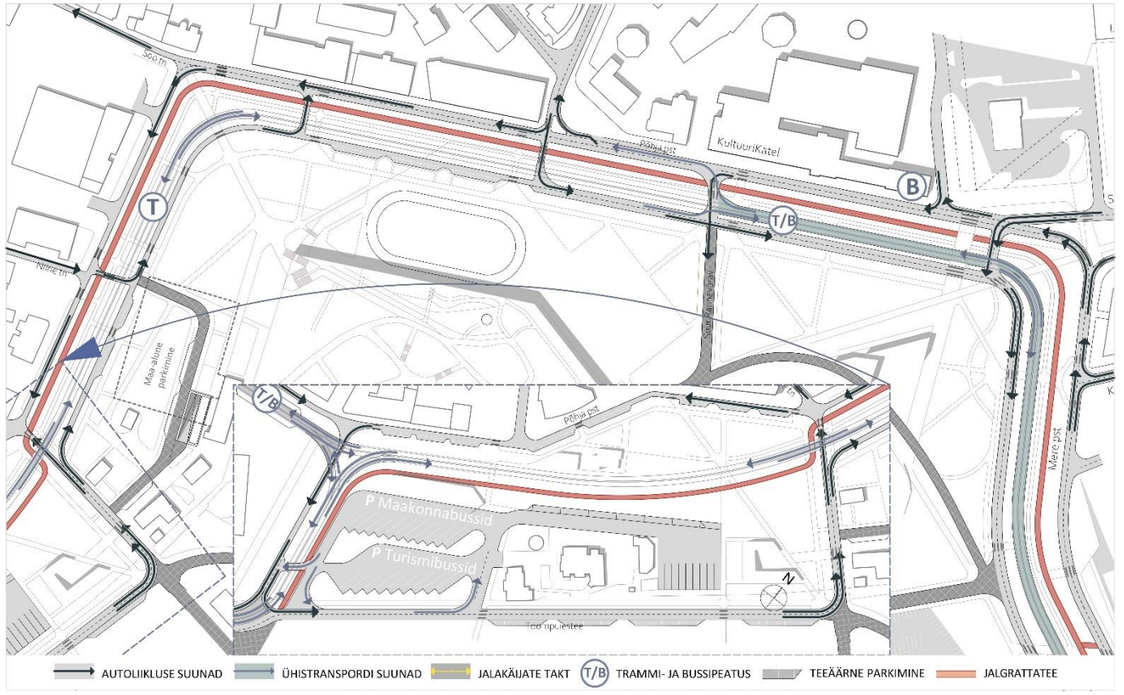
Vaadeldava ala praegust autoliiklust on täpsemini kirjeldatud peatükis 2.1.1.

Käesolev projektlahendus pakub välja kompaktsed sõiduteed, mis kulgevad piki vanalinna vööndi piiri. Selline lahendus aitab kaitseala väärtuslikku ruumi kokku hoida avalike alade, jalakäijate ja kergliiklusteede jaoks. Uue liiklusskeemi sõiduridade arv on valitud vastavalt Tallinna kesklinna liiklussagedusele. [30] Liiklussageduse näitajaid võrreldi tänavate ristlõike ja sõiduridade arvuga ning selle põhjal tehti järeldusi, milline võiks olla sobiv teede laius konkreetse liiklussageduse näitaja kontekstis. Sõiduteedel, kus liiklussageduse järgi sõidab kuni ca 1200 sõidukit ööpäevas, otsustati kasutada ühte sõidurada. Näitena saab tuua hästi töötava üherealise Soo tänava, kus ööpäevane liiklussagedus on keskmiselt 720 ühikut (vt skeemid 01, 02 ja 03). Sõiduteedel, mille liiklussagedus on vahemikus ca 1500-2000, peab olema tagama kaherealised sõiduteed mõlemasse suunda. Uus sõiduteede võrgustik arvestab ka olemasoleva liiklusega, mis jääb vanalinna vööndi piirist välja.

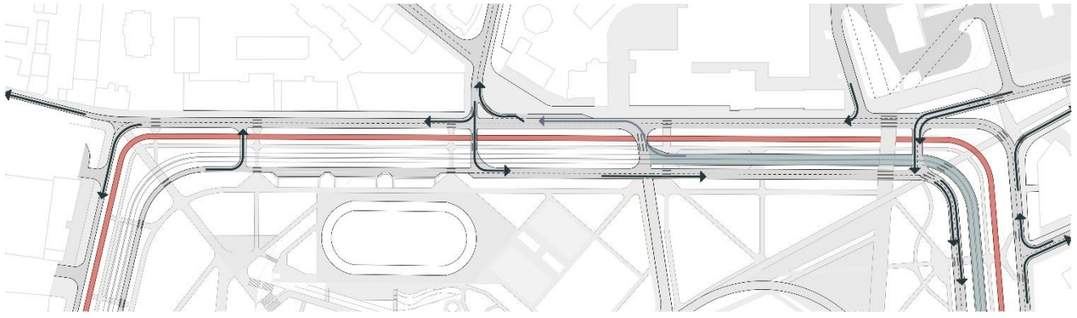
Planeeritud ala uus lubatud sõidukiirus on 40 km/t. Vanalinna müüri läheduses asuvad sõiduteed ning vanalinna sissepääsuteed kaetakse munakivisillutisega ning lubatud sõidukiirus on seal 30 km/t (vt skeemid 28, 29 ja 30).

Põhja puiestee

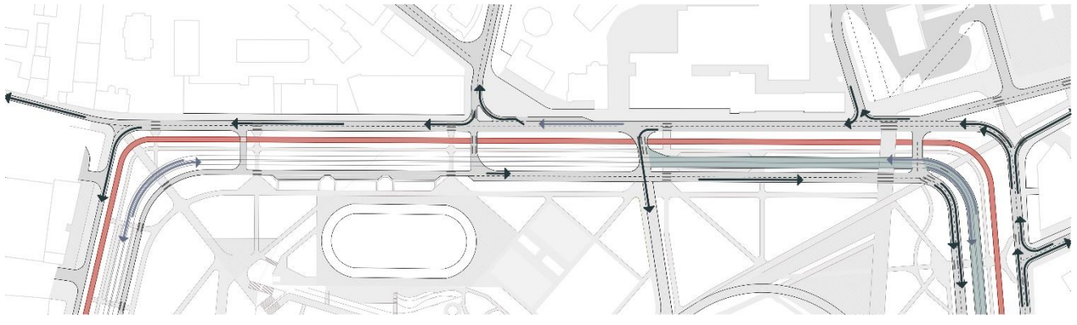
Projektlahenduses on proovitud maksimaalselt tagada tänavate juurdepääse ning välditud ümbersõite ja üleliigseid manööverdusi. Seetõttu otsustati sulgeda praegune sõiduvõimalus Rannamäe teel ja luua uus sõidutee Suurtüki ja Soo tänava vahele, kus on tagatud pööre Soo tänavale. Selline võte aitab vähendada koormust vanalinna müüri läheduses olevatel teedel ning Põhja puiestee teelõigul Kalaranna tee ja Soo tänava vahel. Rannamäe tee ja Suure Rannavärava tee lõik on kavandatud liikumiseks nii autodele kui ka jalakäijatele, et tagada mugav juurdepääs vanalinna.



Skeem 32 [autori skeem] Uus liiklusskeem Põhja pst piirkonnas ja Balti jaama läheduses.



Skeem 33 [autori skeem] Põhja puiestee pöörde sooritamise valgusfoori takt



Skeem 34 [autori skeem] Põhja puiestee otse sõidu valgusfoori takt.

Käesolevas projektis on muudetud ühesuunalist Suurtüki tänavat (Toompuiestee -> Põhja puiestee) ja loodud uus ühesuunaline tänav Balti jaama lähedusse suunaga Põhja puiesteelt -> Toompuiesteele (vt skeem 32). Selline teedevõrk moodustab süsteemi, kus saab liikuda mõlemas suunas: sõit Balti jaamast Kalamaja suunas jätkub Põhja puiesteel suunaga kesklinna, kesklinnast pääseb Balti jaama või Toompuiesteele nii Põhja puiestee olemasoleva tee kui ka uue teelõigu kaudu Balti jaama läheduses. Antud teedevõrgustik tagab pöörded Vana-Kalamaja, Kotzebue, Niine, Soo, Sadama, Kursi ja Kai tänavatele ning Kalaranna teele. Olemasolev ühesuunaline Kai tänav on muudetud kahesuunaliseks, et tagada mugavam juurdepääs valmivale Porto Franco kvartalile ning vähendada koormust Sadama tänaval.

Viru väljak

Viru väljaku autoliikluse lahendus näeb ette ühesuunalised sõiduteed mõlemas suunas. Käesolev lahendus on inspireeritud „Peatänava“ projektist [67] ning „Peatänava“ projekti kaasautori Toomas Paaveri poolt pakutud uuest lahendusest (vt skeem 35). Toomas Paaveri idee hõlmab ristmike uut lahendust, mis sobib hästi Viru väljaku liiklussõlmele. Uus lahendus kujutab endast kolmel valgusfoori taktil töötavat ristmikku, kus esimene valgusfoori takt on autode ja turismibusside ringliikluse jaoks, teine takt on ette nähtud trammide ja ühistranspordi liikumiseks ning kolmas valgusfoori takt on ette nähtud jalakäijatele ristmiku ületamiseks (vt skeem 36).

Viru väljaku lahendus oli inspireeritud „Peatänava“ projektiga ning võetud antud piirkonda projektlahenduse aluseks.“Peatänava” projektiga võrreldes on lisandunud ka kergliiklustee, mis kulgeb Estonia pst-st Mere pst-ni Viru väljaku ääres ning Viru väljaku kujundus. (jalakäijate takti udu-purskkaev, Nevski kabeli purskkaev) (vt skeem 41)

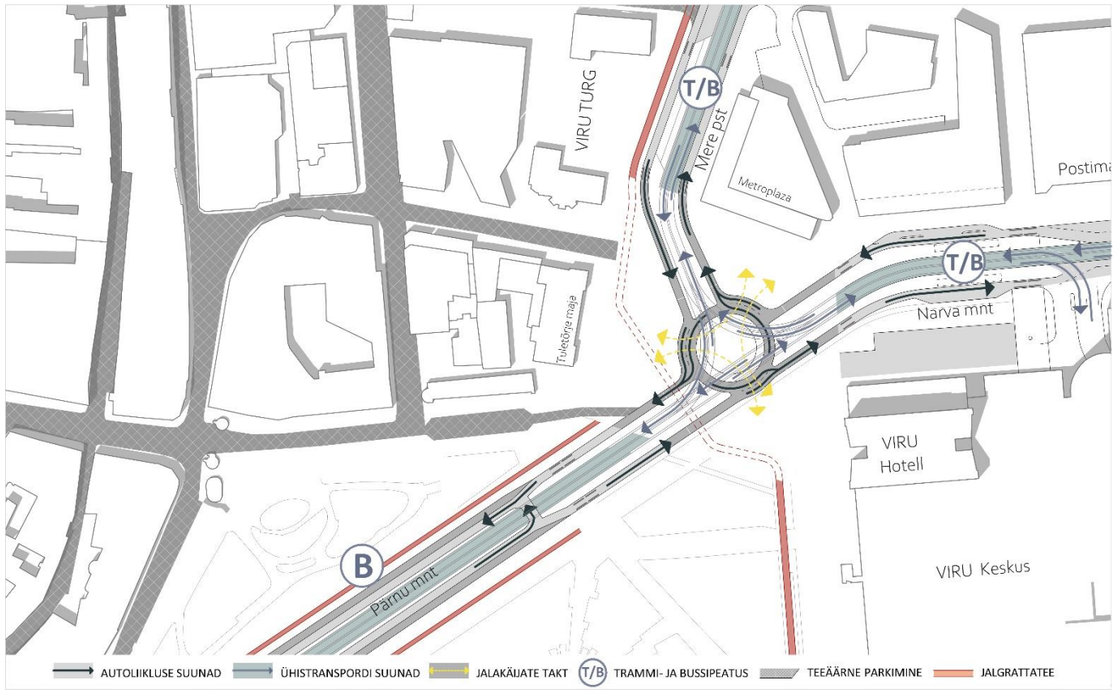
Ebastandartne liikluslahendus kus jalakäijate taktil liiklussõlm muutub väljakuks.

Kaarli puiestee

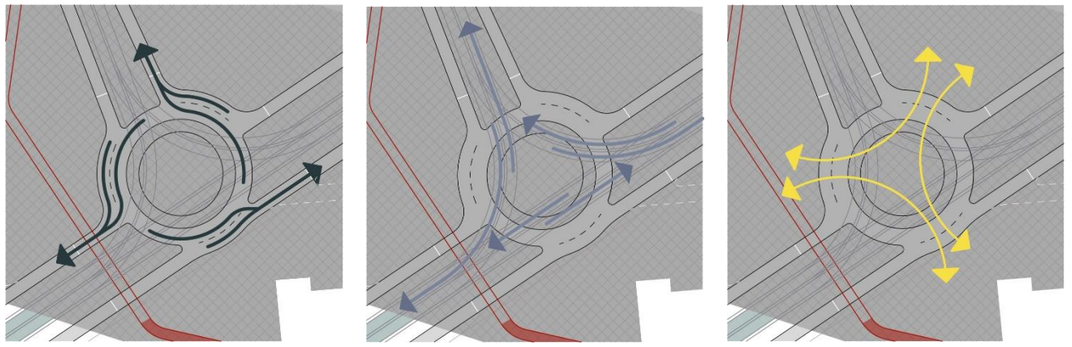
Kaarli puiestee uus liiklusskeem on vastavuses kesklinna liiklussagedusega [30] ning arvestab Tallinna vanalinna vööndi tänavate liikluskorraldusega.

Kaarli puiestee piirkonda projekteeritud autoliiklus arvestab uue ühistranspordivõrgustiku ja ringliini-trammitee lahendusega. Kaarli puiestee sõiduteed on mõlemas suunas kaherealised ning asuvad kummalgi pool Kaarli alleed. Tõnismäe tee lõik Kaarli kiriku ja Kaarli allee vahel on ette nähtud ainult kiriku juurde pääsemiseks ning jalakäijate liikumiseks. Uus pööre Tõnismäelt Toompuiesteele tehakse uue sõiduraja kaudu Kaarli kirikust lõuna pool. Sama tee kaudu toimub Kaarli kiriku ja kiriku parkimise juurdesõit. Kaarli puiesteel on tagatud tagasipöörde võimalus Vabaduse väljaku maa-aluse parkimise sissesõidu kohal.

Pärnu maantee ja Estonia puiestee ristmik on uue ringliini-trammitee tõttu oluliselt muudetud. Uus ristmik töötab nelja taktiga, mis on toodud skeemidel 37, 38, 39 ja 40.



Skeem 35 [autori skeem] Liiklusskeem Vabaduse väljaku piirkonnas.



Skeem 36 [autori skeem] Toomas Paaveri lahenduspõhimõte Viru väljaku ristmikule peatänava projekti edasiarendusena (kolm fooritakti erinevatele liikumisskeemidele: 1. autod+turismibussid 2. trammid+liinibussid 3. jalakäijad+jalgratturid).

3.2.3.2. Parkimine

Vaadeldava ala praegust parkimist on täpsemini kirjeldatud peatükis 2.1.2. Tallinna vanalinna vööndis peab olema tagatud parkimisvõimalus nii piirkonna külastajatele kui ka vanalinna elanikele. Parkimislahendus peab olema lahendatud mõistlikus mahus, kuna parkimisvõimalus soodustab auto kasutamist. Parkimisnormatiivid on seni parkimisvõimalusi suurendanud ning selline tendents ei ole hea – Tallinna vanalinna vööndi parkimisvõimalusele on vaja teistsugust lähenemist (vt peatükk 2.4.2). Tallinna vanalinna vööndi elanikele tuleb välja pakkuda uus parkimissüsteem, mis lubab neil kasutada isiklikku sõiduautot ja parkida seda kodu lähedal. Selleks võib ette näha parkimiskohti vanalinna vööndi piirkonnas, mida elanik saab osta või kasutada soodushinnaga. Isikliku sõiduauto kasutamine on jätkuvalt vajalik transpordiviis ja parkimisvõimalus soodustab piirkonna elanike kasvu.

Seetõttu on käesolevas projektlahenduses muudetud olemaolevaid parkimisvõimalusi. Tänapäeval on kaitsealas väga palju parkimisplatse, millele lisandub neli suurt maa-alust parklat. Projektlahenduses on Skoone bastionist lääne pool asuv parkla asendatud avaliku ala ja uue kvartaliga ning uus parkimisvõimalus on loodud samale kohale maa all. Ingeri bastionist lõuna pool asuv parkla on asendatud muuseumi avaliku alaga, kuid bastioni läänepoolne külg on jätkuvalt parklana kasutuses.

Vanalinna vööndisse on loodud rohkem sõiduteeäärseid parkimisvõimalusi. Uue teeäärsed parkimisvõimalused on lisandunud nt Toompuiesteel Tornide väljaku vastas, Põhja puiestee uue tee ääres, Pärnu ja Narva maanteel. Estonia ja Mere puiesteel, Tõnismäel ning G. Otsa tänava teeäärseid parkimiskohti on korrastatud ja muudetud inimsõbralikumaks. Kaarli kiriku juures on tagatud väike parkimisala 10 parkimiskohaga.

Balti jaama läheduses on korrastatud maakonnaliinide busside parkimine ning Toompuiestee lähedusse on loodud uus parkimisvõimalus turistibusside jaoks (vt skeem 32).

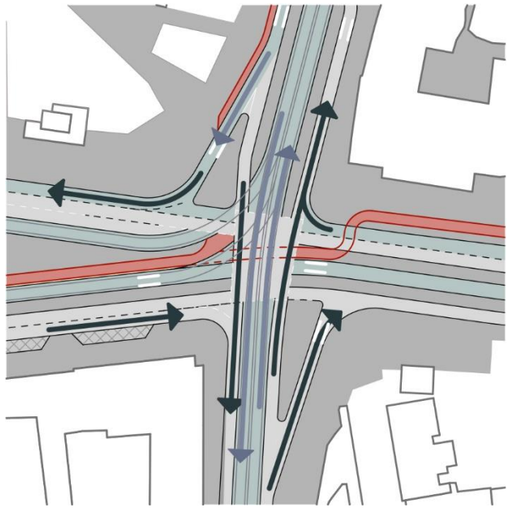
Käesolev projektlahendus näeb ette ka jalgrataste parkimist raudteejaama ja reisisadamate juures. Jalgrataste parkimisvõimalused soodustavad keskkonnasõbralike transpordiviiside kasutamist.

3.2.3.3. Ühistransport

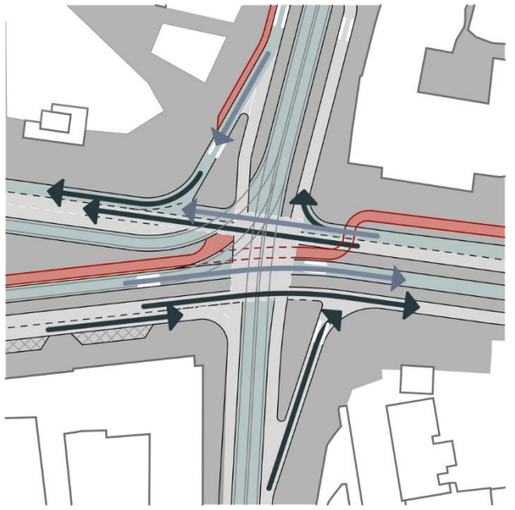
Tallinna vanalinna vööndi olemasolevat ühistranspordisüsteemi on täpsemini kirjeldatud peatükis 2.1.3. Isiklikku transpordi kasutajate arv kasvab Tallinnas iga päevaga. Statistika järgi on viie aasta jooksul autode arv Tallinnas kasvanud 30 %. [68] Autode arvu kasvuga muutuvad tänavad ohtlikumaks, suurendavad õhusaastet ning liiklusmüra. Antud lõputöö arvestab “Tallinna liikuvuskava 2035” kolmanda stsenaariumiga “Tallinna liikuvus++“, mis näeb ette ühistranspordi arengut, mugavamat ühistranspordi pileti- ning teenindussüsteemi ning ühistranspordi teede õigeaegset ja asjakohast hooldamist (vt peatükk 2.4.3.1). [32, lk 57]

Tallinna vanalinna vöönd on väärtuslik ja inimesterohke koht, kus on vaja soodustada inim- ja keskkonnasõbralikke transpordiviise. Ühistransport teenindab ka rohkem inimesi kui auto (vt foto 03). Hea ühistraspordiühendus teiste Tallinna linnaosadega soodustab ühistranspordi kasutamist ning vähendab autode arvu tänavatel.

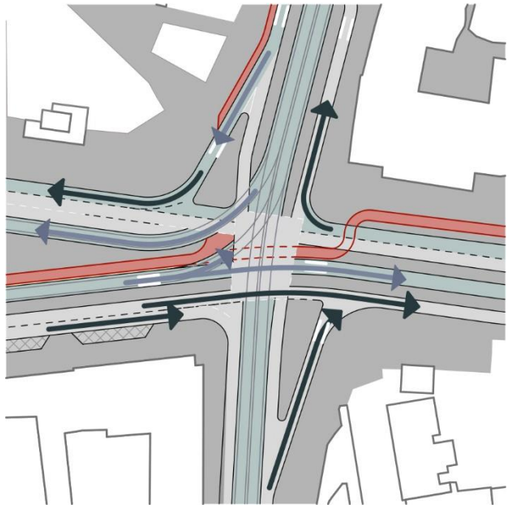
Käesolev projektlahendus lisab uue trammi-ringliini, mis liikleb ümber vanalinna vööndi (vt põhiplaan). Uus trammiliin täiendab olemasolevat puudulikku ühistranspordisüsteemi ning ühendab kõiki vanalinna vööndi piirkondi.



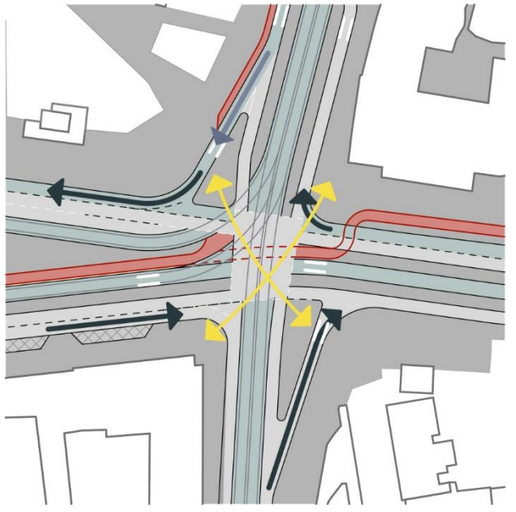
Skeem 37 [autori skeem] Pärnu mnt ja Estonia pst ristmiku esimene takt. Lubatud sõit Pärnu maanteel mõlemas suunas ning parempöörde sooritamine.



Skeem 38 [autori skeem] Pärnu mnt ja Estonia pst ristmiku teine takt. Lubatud sõit Kaarli puiesteelt Estonia puiesteele ja vastupidi ning parempöörde sooritamine



Skeem 39 [autori skeem] Pärnu mnt ja Estonia pst ristmiku kolmas takt. Lubatud sõit Kaarli puiesteelt Estonia puiesteele, parempöörde ning trammide pöörde sooritamine.



Skeem 40 [autori skeem] Pärnu mnt ja Estonia pst ristmiku neljas takt. Jalakäijate takt.

Ümber vanalinna liikuv tramm ühendab olulisi sihtpunkte nagu raudteejaam, EKA, Telliskivi loomelinnak jne kesklinnaga (vt peatükk 2.1.5.2). Olulised trammiliini sõlmed asuvad Viru väljakul, Pärnu maantee ja Estonia puiestee ristmikul ning Balti jaama kõrval (vt skeemid 32, 35 ja 42). Põhja pst piirkonnas kulgeb trammiliin mööda glassii-puiestee siseserva. Selline lahendus elavdab glassii-alleed trammiga reisijate arvelt ning lisab ruumi Skoone bastionist põhja pool asuvale krundile.

Vabaduse väljakul on uus trammiliini sõlm projekteeritud võimalikult kompaktselt ning trammide ja ühistranspordi jaoks on ette nähtud eraldi valgusfoori takt (vt skeem 39). Kaarli pst piirkonnas on uus trammiliin paigutatud Kaarli puiestee alleest mõlemale poole. Uue trammiliini peatused on Tõnismägi, hotell Tallinn ning Balti jaama peatus Šnelli pargi pool.

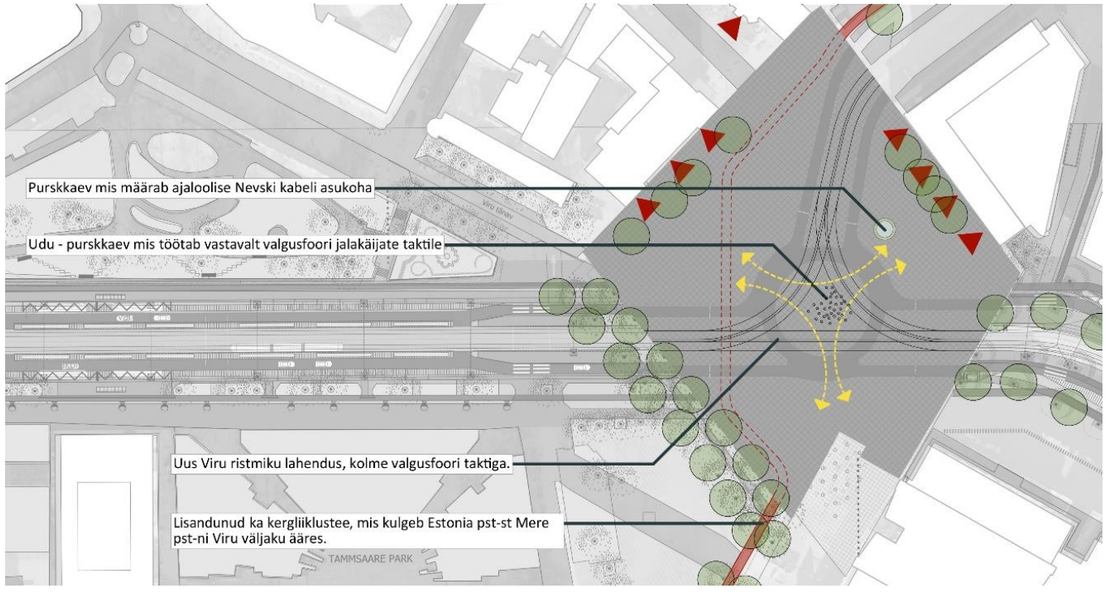
Trammiliin on projekteeritud vastavalt linnatänavate standardis esitatud nõuetele [43, p 6.5] ja vastavalt Tallinnas kasutusel olevate trammide gabariitidele (CAF trammide laius on 2,3 m ja pikkus 27-33 m). [69] Tallinna vanalinna vööndi projektlahenduses on ühistranspordi teed ette nähtud nii busside kui ka trammide liikumiseks, v.a trammitee lõik Suure Rannavärava tee ja Balti jaama vahel. Mõlemasse suunda projekteeritud trammi ja bussitee on 6,8 meetrit lai (vt lõige VV1). Mere puiesteel ja Toompuiesteel ning Pärnu ja Narva maanteel on ühistranspordi teed ja peatused projekteeritud sõidutee keskel paiknevale ohutussaarele, mis eraldab erinevad sõidusuunad ning vähendab teede ületamise kaugust jalakäijate jaoks.

Kaarli puiesteel on ühistranspordi read projekteeritud Kaarli alleest mõlemale poole (vt lõige KP1). Kaarli allee põhjakülge on planeeritud suur maakonnabusside peatus. Ummikute vältimiseks ühistranspordi real on bussidele sellest peatusest väljumiseks ette nähtud väljasõidu võimalused autoteele (vt skeem 42). Pärnu maanteel ning Mere ja Põhja puiesteel on maakonna busside liikumiseks ette nähtud autoteed ning peatused kõnniteede ääres.

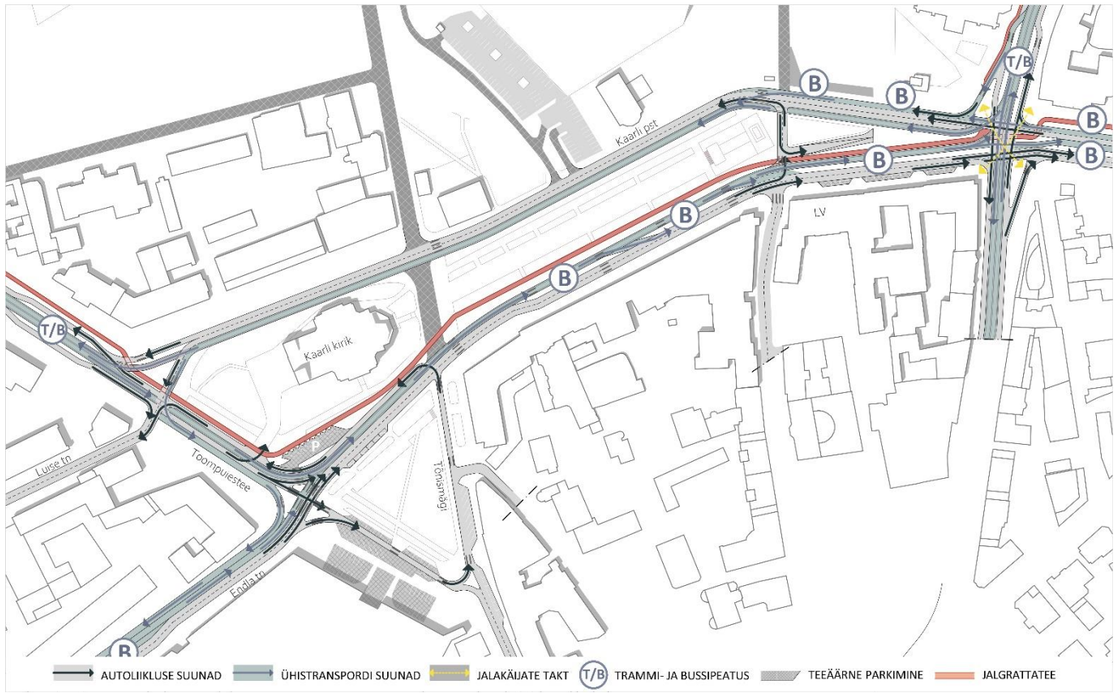
Käesolevas projektlahenduses liiguvad bussid trammiliiniga samal ühistranspordi real, kuid vajadusel võivad bussid kasutada autoridu. Pärnu maanteelt Kaarli puiesteele pööravad bussid võtavad natuke enne ristmikku autorea ning sooritavad parempöörde autodega samal real. Selline lahendus suurendab ühistranspordi läbilaskvust ja võimaldab sooritada Pärnu maantee ja Estonia puiestee ristmikul kõiki parempöördeid valgusfoori neljanda, jalakäijate takti ajal, eeldusel et autojuhid annavad jalakäijatele eesõiguse (vt skeem 37, 38, 39, ja 40). Samal põhimõttel toimib praegu Narva mnt ja Laikmaa tänava ristmiku jalakäijate takt.

Vabaduse väljaku ees asuv „sinine“ bussipeatus säilitatakse, bussid võivad võtta Kaarli allee pool asuva ühistranspordi rea. Kuna ühistranspordi read paiknevad Kaarli puiesteel sõiduteest n-ö seespool, siis Estonia puiestee alguses on kesklinna suunduvate busside peatus paigutatud sõidutee keskele ning peale seda võtavad bussid Estonia puiesteel tee ääres asuva ühistranspordi rea (vt lõige KP2). Põhja puiesteel jagavad bussid trammidega sama rida Ahtri tänavast kuni Suure Rannavärava tee lõiguni, kus nad sooritavad parempöörde ja jätkavad oma liikumist Kalaranna teele või Soo tänavale. Ahtri tänavalt Balti jaama poole liikuvad bussid kasutavad autode sõidurida.

Vastavalt “Peatänava” projekti lahendusele [67] likvideeritakse Mere puiesteel Kopli suunaga trammipeatus ning Narva maantee algusesse, Nordic hotelli ja Viru hotelli vahele, rajatakse uus bussi- ja trammipeatus, mis asendaks Foorumi ees olevat trammipeatust.



Skeem 41 [autori skeem] „Peatänava“ projekti kasutamise skeem. (Skeem tehtud joonise nr A11 põhjal) [67] Viru väljaku lahendus oli inspireeritud „Peatänava“ projektiga ning võetud antud piirkonda projektlahenduse aluseks.



Skeem 42 [autori skeem] Liiklusskeem Kaarli pst piirkonnas.

3.2.3.4. Erivajadustega arvestamine

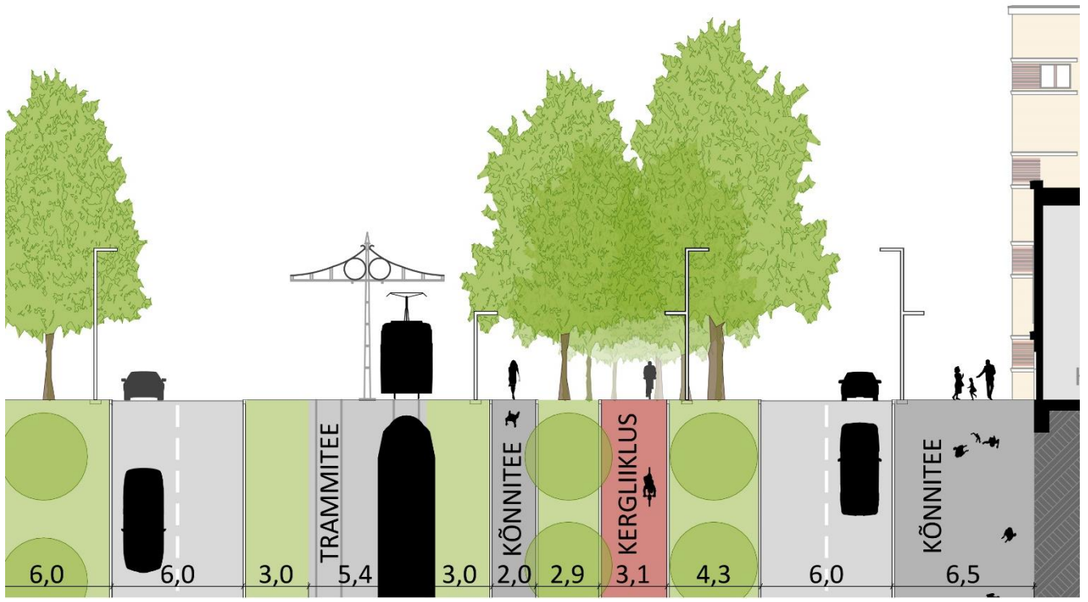
Käesoleva projektlahenduse üks põhimõte on arvestada kõikide liikluses osalejatega, sealhulgas liikumise erivajadusega inimestega (vt peatükk 2.2.2.2). Antud projektis läbivalt arvestatakse juhendmaterjalis "Kõiki kaasava elukeskkonna kavandamine ja loomine" väljatoodud soovitustega erivajadustega arvestamiseks linnamaastiku kujundamisel. [72] Projekteeritava ala madalam sõidukiirus laseb autojuhtidel paremini märgata teisi liiklejaid ning arvestada nende vajadustega. Sõiduteedele on projekteeritud ohutussaared, et oleks võimalik teha pause sõidutee ületamise ajal. Jalakäiguteede võrgustikus on loodud puhkealasid, jalg- ja kergliiklusteede ühendustele ja ülekäigurajadele on ette nähtud madaldatud äärekivid. Hoonete peasissepääsude lähedusse on ette nähtud tänavaäärsed inva-parkimiskohad.

Vanalinna vööndi kindlustusrajatiste juurdepääs on puuetega inimeste jaoks raskendatud. Käesolevas magistritöös on seetõttu näiteks Skoone bastioni sisse kavandatud muuseumi ette nähtud lift, mis ühendaks bastionikäikude tasandit bastionipealse Rannamäega.

3.2.3.5. Kergliiklusteed

Kergliiklus tähendab keskkonna- ja inimsõbralikke transpordiviise. Kergliikluse alla kuuluvad muuhulgas jalgrattad, tõukerattad ja muud väikese kiirusega liikuvad transpordivahendid. Lõputöö projektiosa arvestab Tallinna rattastrateegias toodud jalgrattateede planeerimispõhimõtetega (vt peatükk 2.4.3.2) ning loob parandab kesklinna jalgrattateede võrgustikku. Vanalinna vööndi projektlahenduses on loodud uus pidev kergliiklustee mööda ajaloolist glassii-puiesteed (vt põhiplaani ja lõige PP1).

Turvalisuse tagamise eesmärgil on uus kergliiklustee eraldatud kõnni- ja sõiduteest. Projekteeritud kergliiklustee laius on valitud vastavalt linnatänavate standardile [43, tabel 8.1], ta on kahesuunaline ja 3 meetrit lai.



Lõige PP1 Põhja puiestee uus liikluslahendus koos kõnni- ja kergliiklusteedega tastatud Glassii puiesteel.

Lõige PP3 Jalakäijate liikumise põhiteljed vanalinna linnahalli ja reisisadama vahel.

3.2.3.6. Kõnniteed

Magistritöö projektis on uus jalakäiguteede võrgustik projekteeritud vastavalt analüüsi raames läbiviidud jalakäijate uuringu tulemustele (vt peatükk 2.1.5). Uus projektlahendus näeb ette jalakäijatele mugavamaid ja turvalisemaid liikumise võimalusi. Tänavatel on sõiduteest mõlemal pool ette nähtud laiad kõnniteed. Mööda ajaloolist glassii-puiesteed on kavandatud jalakäijate kõnnitee, mis kulgeb ümber vanalinna vööndi.

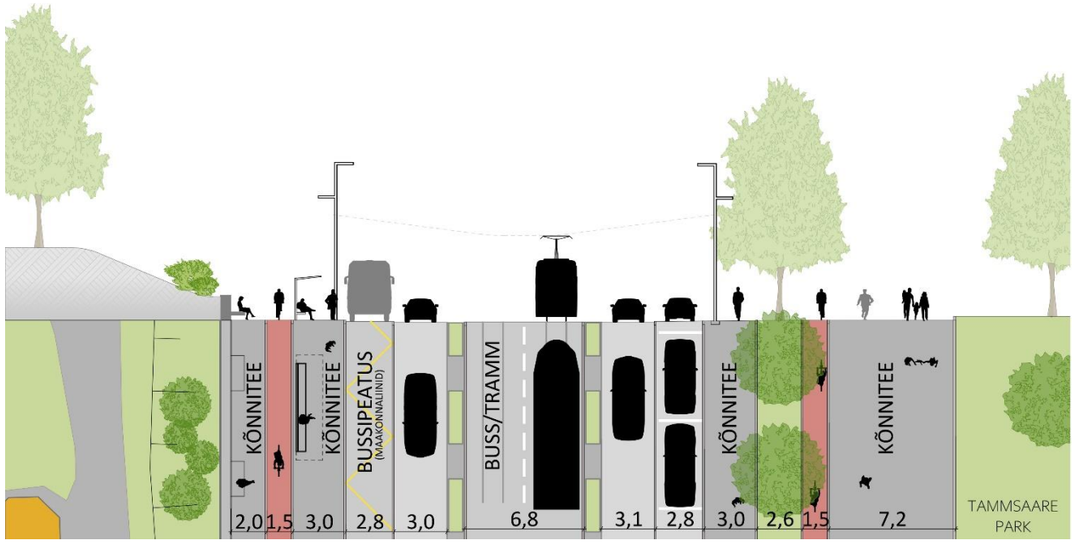
Põhja puiestee piirkonnas on loodud laiad jalakäijate teed, mis viivad vanalinna ümbruskonnas oluliste sihtpunktideni (vt peatükk 2.1.5.2). Sadama tänava keskele on loodud uus jalakäijate telg, mis ühendab reisisadama A-terminali peasissepääsu Rannamäe teega. See suund on ajalooline ühendustelg sadama ja raudteejaama vahel. Sadamaga ühendav mugav ja lai kõnnitee on turistidele hea orientiir. Olemasolev jalakäijate tee vanalinna ja linnahalli vahel on säilitatud, kuid seda on tehtud laiemaks ja turvalisemaks. Soo tänavast jätkub uus kõnnitee, mis viib Rannamäe uue trepi juurde. Lisaks on Suurtüki tänava ja EKA peasissepääsu vahele loodud uus jalakäijate kõnnitee, mis ühendab kõrgharidusasutust vanalinnaga.

Viru väljaku uus kujundus avab selle inimeste liikumiseks kõikidele tänavatele. Suurem osa väljakust on antud jalakäijate ja avaliku ruumi kasutusse. Jalakäijatele pakub see mugavamat võimalust liikuda Rotermanni kvartali, Tammsaare pargi ja Viru tänava vahel. Viru väljaku ümberkujundatud liiklussõlmel on jalakäijate valgusfoori takt, mis soodustab vabamat jalakäijate liikumist. Viru hotelli peasissepääsust ida poole on planeeritud uus Viru keskuse sissepääs, mis tekitab täiendava jalakäijate liikumistelje Rotermanni kvartali ja Viru keskuse vahele. Viru keskuse ja Rotermanni kvartali vahele on planeeritud ka uus ühistranspordi peatus, mis toob sellesse piirkonda rohkem inimesi.

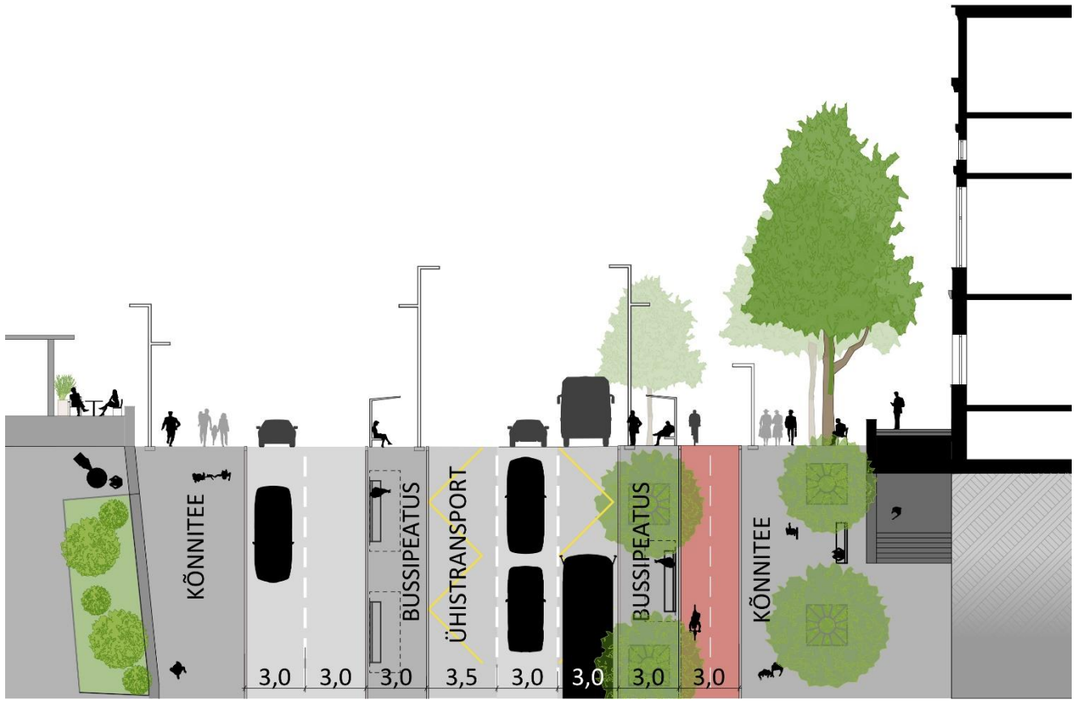
Kaarli puiestee keskel asuvat alleed on püütud muuta elavamaks. Selleks on allee ühte külge kavandatud peatus (suunaga Tõnismägi – Estonia pst) ning Kaarli puiestee hoonestatud tänavafrondi ja Vabaduse väljakul asuva peatuse (suunaga Estonia pst – Tõnismägi) vahel on tagatud hea ühendus ülekäiguradade kaudu. Vaatamata sellele, et inimestele on tagatud mugav maapealne teeületus, säilitatakse ka Vabaduse väljaku maa-aluse jalakäijate tunneli sissepääs Kaarli allee pool. Vabaduse väljaku maa-alusel tasandil säilib parkimine ning sinna luuakse suuremad äripinnad, mis vajavad esinduslikku ja mugavat juurdepääsu. Kaarli kiriku ja Kaarli allee vahel on samuti tagatud turvaline ja mugav jalakäijate liikumisvõimalus.

3.2.3.7. Katendid

Tallinna vanalinna vööndi projektlahenduses asfalteeritakse 40 km/t lubatud sõidukiirusega sõiduteed. Vanalinnale omase munakivisillutisega kaetakse sõiduteed vanalinna müüri läheduses, kus lubatud kiirus on 30 km/t ja kus on ette nähtud autode ja jalakäijate jagatud ruum. Raamatus “Linn inimestele” on tähelepanu pööratud tänavasillutisele, mis on oluline ka vanalinna vööndis asuvate kõnniteede puhul. Raamatu autor väidab, et oluline on sile ja mittelibisev teekatte, mis tähendab, et munakivitee kõrvale on vaja rajada mugavamaid siledaid teid ratastooli, lapsevankriga ja teiste erivajadustega liiklejate jaoks. [3, lk 132] Rannamäe teele, Suure Rannavärava teelõigule ning teistele tänavatele, mis asuvad vanalinna läheduses ja kus sõidukiirus on 30km/t, on ette nähtud munakivikate, kuid selle mõlemal küljel tagatakse sileda sillutisega kõnniteed.



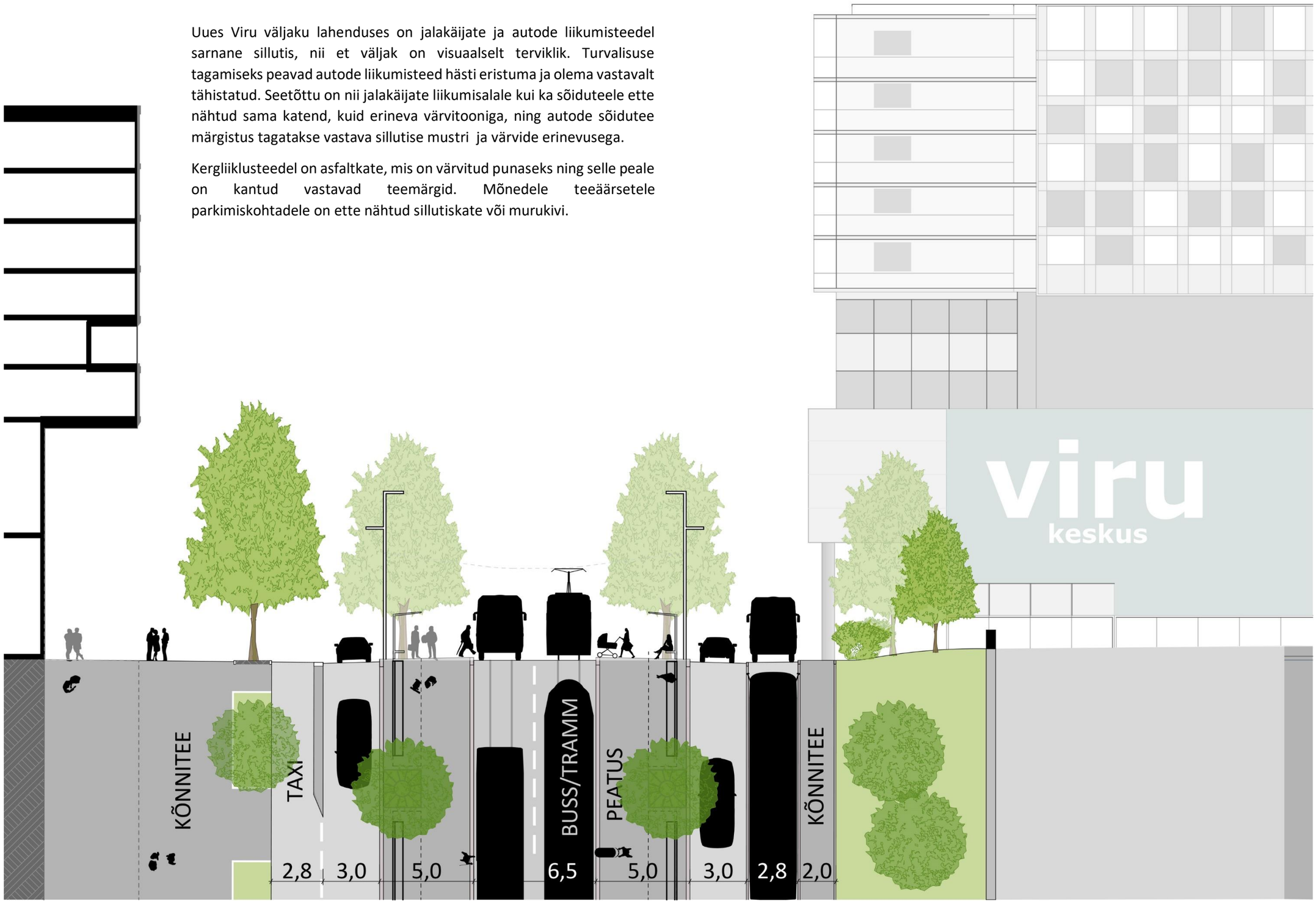
Lõige VV1 Peatänava projekti põhjal tehtud lõige. [67] Lõige Pärnu maanteel, Musumägi ja Tammsaare pargi vahel. (Joonise nr A14)



Lõige KP2 Lõige Estnoia puiesteel.

Uues Viru väljaku lahenduses on jalakäijate ja autode liikumisteedel sarnane sillutis, nii et väljak on visuaalselt terviklik. Turvalisuse tagamiseks peavad autode liikumisteed hästi eristuma ja olema vastavalt tähistatud. Seetõttu on nii jalakäijate liikumisalale kui ka sõiduteele ette nähtud sama katend, kuid erineva värvitooniga, ning autode sõidutee märgistus tagatakse vastava sillutise mustri ja värvide erinevusega.

Kergliiklusteedel on asfaltkate, mis on värvitud punaseks ning selle peale on kantud vastavad teemärgid. Mõnedele teeäärsetele parkimiskohtadele on ette nähtud sillutiskate või murukivi.



Lõige VV2 Peatänava projekti põhjal tehtud lõige. [67] Lõige Narva maanteel. (Joonise nr A14)

3.2.4. Maastikulahendus – hoonestus ja haljastus

Tallinna vanalinna vööndis on väga palju kõrguste erinevusi, mis on tingitud Toompea kõrgendikust ja ajalooliselt rajatud kindlustustest. Selline mitmekesine maastik ühtpidi raskendab vaadeldaval alal töötava lahenduse leidmist, kuid teistpidi muudab ala huvitavamaks ja erilisemaks.

Kõrguste erinevuse tõttu saab Skoone bastioni peale luua vabaõhulava, mis asub madalamal tasandil, nii et olemasoleva peatrepi astmestikule paigutatakse publiku istekohad. Bastioni omapärast maastikku ära kasutades saab bastioni põhjaservale projekteerida staadioni vaatekohad. Suure Rannavärava kõrgendiku ja Skoone bastioni ja selle ümbruskonna vahele on kavandatud jalakäijatele erinevad trepid, mis rõhutavad erilise vanalinna vööndi maastiku erilisust.

3.2.4.1. Muldkinslustuse sisekubatuuri kasutamine

Planeeritaval alal asuvale Skoone bastionile soovitakse anda uut funktsiooni ning avada inimestele kasutamiseks. Bastioni sees asuvad ajalooliselt väärtuslikud käigud ning pommivarjendid. Vastavalt Tallinna vanalinna vööndi muinsuskaitseala põhimäärusele Skoone bastioni muldkindlustuse siseosa kubatuur ning konstruktsioonid säilitatakse.[20] Bastionist lõuna pool tagatakse mugav juurdepääs nii inimeste kui ka autode jaoks. Enne 1944. aastat asus Skoone bastioni lõunapoolses osas, mis on praegu tühi, ehitis – see tähendab, et sinna peaks olema võimalik rajada uut mahtu. Selliseks uueks mahuks võiks olla kaasaegne bastionide muuseumi sissepääsuhoone, mis ühendaks bastioni kompleksi erinevaid osi (bastioni käigud ja uus kohvik bastioni peal). Bastioni käigud oleksid ekskursioonidele avatud nagu Ingeri bastioni puhul. [63] Maa-aluse osa jätkuna kavandatakse bastioni peale väike hoonemaht, mis on bastionikäikude tasandiga ühendatud lifti abil. Maapealses mahus võiks olla muuseumi kohvik ja vaateplatvorm vaatega Tornide väljakule ning Oleviste kirikule.

Suure Rannavärava ja Ingeri bastionide sees on samuti olemas maa-alused käigud ja ruumid. Suure Rannavärava sees olevad ruumid on antud baari kasutusse ning Ingeri bastioni käigudes toimuvad Kiek in de Kök muuseumi ekskursioonid.

3.2.4.2. Hoonete taastamine

Tänapäeval on vanalinna vööndis mitu mahajäetud ja halvas olukorras olevat ehitist (olemasoleva hoonestuse kohta vaata peatükis 2.1.7). Kõige suuremad ja huvitavamad neist asuvad Põhja puiestee piirkonnas. Mahajäetud hooned aadressil Suurtüki tänav 10 ja 12 (vt foto 36 ja 37) on kunagised raudteejaama teenindavad hooned. Nendel on hästi säilinud mõned kivi- ja puitdetailid, kuid hoonete konstruktsioonid on halvas seisukorras ning vajavad renoveerimist või rekonstrueerimist. Aadressil Suurtüki tänav 12 asub tegelikult kunagise ehitise vundament ning veel üks hoone, millest on alles jäänud ainult paekiviseinad. Paar aastat tagasi oli hoonel veel olemas katus, mis kujutas endast väga huvitavat poolkaare kujulist konstruktsiooni. Kahjuks jäävad mahajäetud hooned vanalinna vööndis pidevalt vandalismi ohvriks ja tihti toimub neis tulekahjusid, mis viivad ajalooliste detailide hävimiseni. Skoone bastionist põhjal pool asub veel üks väike mahajäetud ehitis, mis on ühendatud Skoone bastioni konstruktsioonidega. (vt foto 39) Need hooned tuleks võimalikult kiiresti taastada ning leida neile otstarve, kuni nad ei ole täielikult hävinud.

Ka Põhja puiestee piirkonnas on mahajäetud muldkindlustuse sees olemas ehitis, mis on suure taastamispotentsiaaliga (vt peatükk 3.2.4.1).

Foto 36 [autori foto] Suurtüki tn 12

Foto 37 [autori foto] Suurtüki tn 10

Foto 38 [autori foto] Skoone bastioni Rannamäe teega ära lõigatud ning kinni-müüritud tunnel.

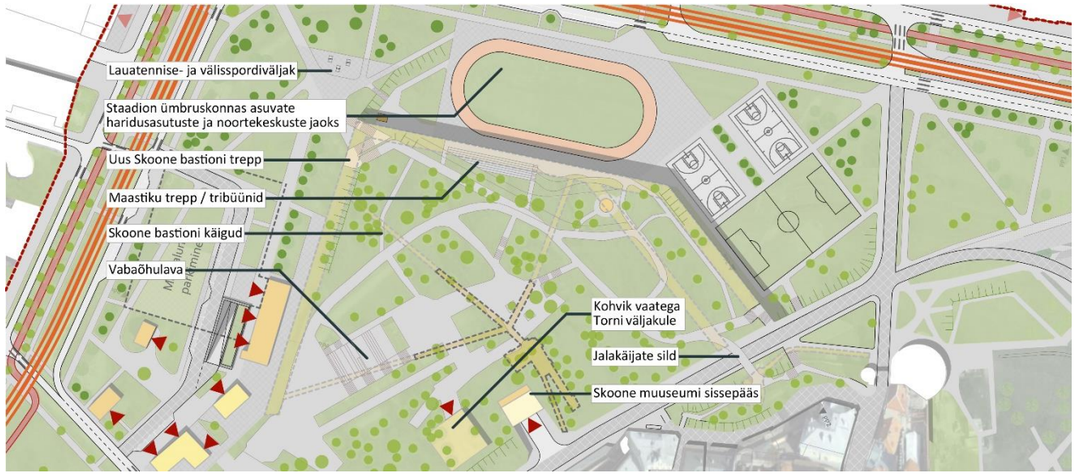
Foto 39 [autori foto] Skoone bastioni lõunapoolne sissepääs.

Eesti Kunstiakadeemia hoone vastas asuva kaks mahajäetud ehitist. Käesolev projektlahendus teeb ettepaneku need taastada ning luua nende sisse toitlustus- ja äripinnad. Glassii-puiestee kõnniteele kohvikute paigutamine toob kliente ja muudab antud ala elavamaks ja sõbralikumaks.

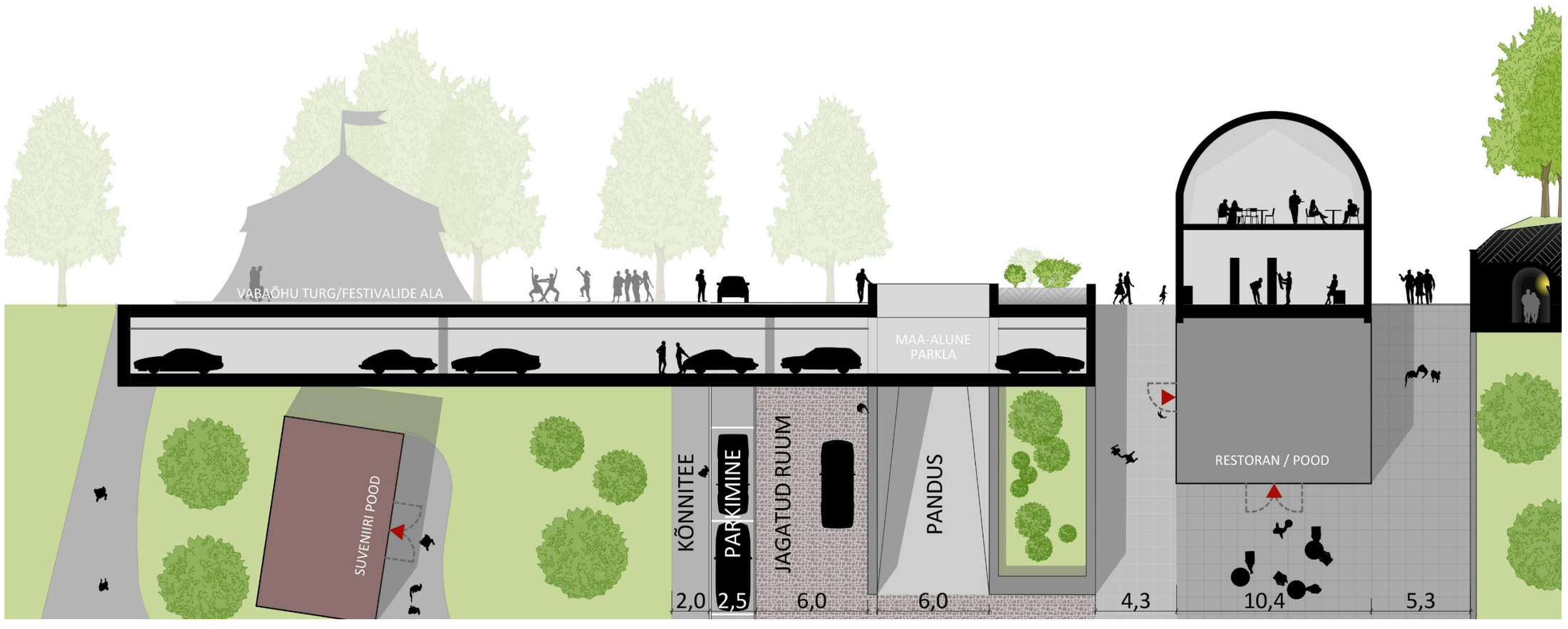
Mõned väiksemad mahajäetud ehitised on olemas ka Toompuiesteel. Neid väiksemaid mahte saab restaureerida ning anda nad kohvikute ja restoranide kasutusse (vt fotod 32 ja 33).

Vanalinna vöönd on linna väärtuslik ja esinduslik ala, kus ei tohiks olla mahajäetud ega korrastamata ehitisi. Mahajäetud hoonete restaureerimine (või renoveerimine, kui restaureerimine ei ole enam eelpool toodud põhjustel võimalik) muudab vaadeldava ala inimsõbralikumaks ja turvalisemaks. Mahajäetud hooned tuleb taastada, mitte nad likvideerida, kuna esiteks võib nende asemele uue hoone ehitamine olla muinsuskaitseala põhimäärusega keelatud, ning teiseks, ükskõik millisest ajaperioodist need hooned on, kannavad nad endas Tallinna linna ajalugu ning kujutavad endast väikeseid oma ajaloo „muuseume“.

Suure Rannavärava bastioni „tipp“, mis oli lõigatud raudteejaama ehitamise ajal, on planeeritud visuaalselt taastada. Bastioni kontuuri näitavad jalakäijate kõnniteed ning kunagise bastioni nurka on kavandatud uus väike paviljon.



Skeem 43 [autori skeem] Skoone bastioni uued funktsioonid.



Lõige PP4 Skoone bastionist lääne poole planeeritud uus kvartal.

3.2.4.3. Potentsiaalsed ehituskrundid

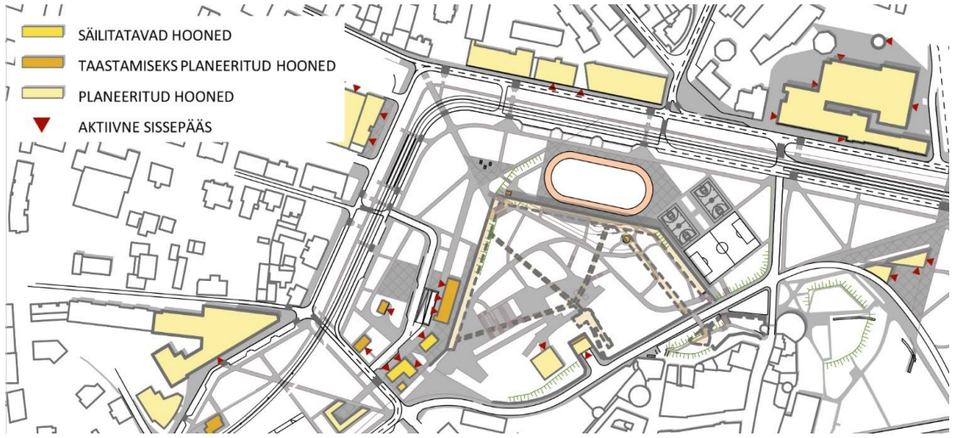
Käesoleva magistritöö raames viidi läbi ajaloolise konteksti uuring, mis andis võimaluse tuvastada ajalooliste ehitiste asukohad, mis olid olemas 1944. aastal ja enne seda. Vastavalt vanalinna vööndi muinsuskaitseala põhimäärusele saab uusi ehitisi luua ainult sinna, kus oli olemas hoone 1944. aastal. [20] Antud lõputöös on leitud krunte, kus olid olemas ehitised enne märtsipommitamist. Vanimad, tsaariaegsed hoonemahud vanalinna vööndis kannavad endas pikemat ajalugu ja väärtust kui ehitised, mis on rajatud vaid veidi enne 1944. aastat, kuid olid olemas muinsuskaitseala põhimääruses määratud aastal.

Lõputöö ruumianalüüsi käigus leitud potentsiaalsed ehituskrundid on kantud ruumianalüüsi plaanile, kuid kõikide kruntide täisehitamise võimalust ei ole projektlahenduses kasutatud.

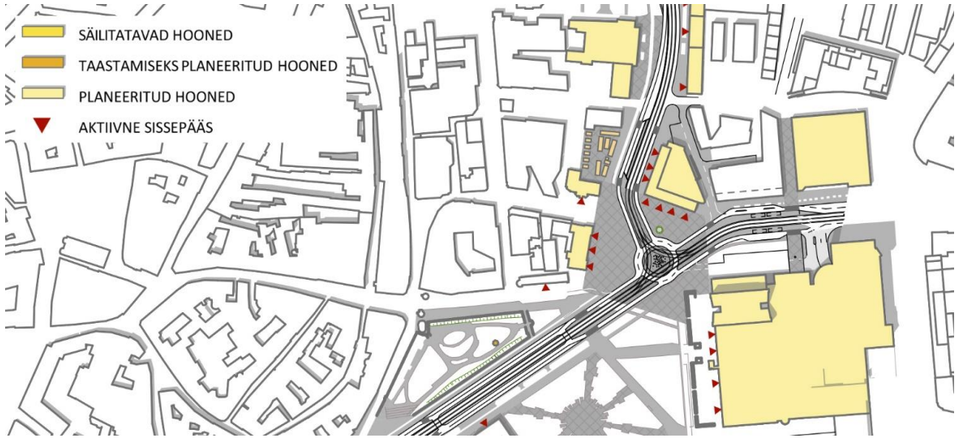
Olulised ja suuremad hoonemahud on Šnelli tiigist lõuna pool tenniseväljaku kohal. 1944. aastal asus seal kuus hoonemahtu, millest üks oli 85 meetrit pikk ning umbes 800 ruutmeetri suurune. Selle koha lähedal, teisel pool Šnelli tiiki, oli olemas veel neli väiksemat hoonemahtu. Põhja puiesteel, EKA hoone vastas oli 1944. aastal olemas suur hoonemaht – ligikaudu 1000-ruutmeetrine ning 70 meetrit pikk. Suure Rannavärava teelõigu ääres asus väike hoone raudteed teenindavate valvurite jaoks.

Inseneri tänava ääres, kus praegu asub parkimisala, paiknes kunagi väike hoone. Selle hoonemahu taastamine võib muuta linnaehituslikku olukorda huvitavamaks. Enne 1944. aastat asusid Viru turu kohal hooned, kuid sellest ajast tänaseni on see krunt täitmata. Nõukogude ajal kavandati sinna bussijaama, [70] kuid õnneks olulist sekkumist vanalinna vööndis sellel kohal ei ole toimunud ning sinna rajati suveniiriturg. Käesolevas projeklahenduses pakutakse välja olemasoleva turu korrastamine ning ümberkujundamine. Turgu ümbritsevad ebasõbralikud piirded likvideeritakse, et tagada jalakäijatele mugavam ja kiirem läbipääs Inseneri tänavale. Turu läbimise võimalus suurendab turu külastatavust ja klientuuri.

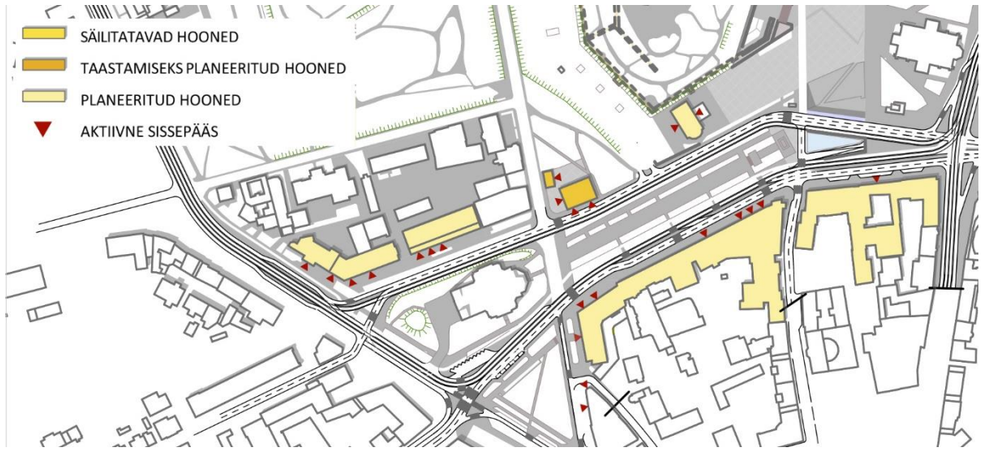
Üks olulisematest võimalikest hoonemahtudest võiks paikneda Toompea ja Kaarli puiestee ristmikul ääres Ingeri bastioni läheduses asuval krundil. Antud kohal asus korterelamu koos seda teenindava ehitisega. Tänapäeval on muinsuskaitse vastu selle krundi täisehitamisele, kuid krundi omanik otsib sobivat ja tuluteenivat kasutusotstarvet. [71] Magistritöö projektlahenduses on Toompuiestee ja Kaarli puiestee ristmikule välja pakutud kaks väikest mahtu, kus võivad olla kohvikud, restoranid või suveniiripoed. Kahe hoonemahu vahele on loodud sillutatud ala, mis on sõidutee eest varjatud ja ümbritsetud haljastuse ja haljasalaga. Sinna saab luua uute hoonete aktiivsemad frondid, kohvikute väliterrassid ning puhketsoonid. Kahe olulise tänava nurgale loodud uued mahud toetavad piirkonna aktiivsemat elu ning loovad kvaliteetsema ühenduse Hirvepargi ja Vabaduse väljaku vahel.



Skeem 44 *[autori skeem]* Põhja puiestee jalakäijate alad ja aktiivne tänavafront.



Skeem 45 *[autori skeem]* Viru väljaku jalakäijate alad ja aktiivne tänavafront.



Skeem 46 *[autori skeem]* Kaarli puiestee jalakäijate alad ja aktiivne tänavafront

3.2.4.4. Haljastus

Tallinna vanalinna vööndis on kavas maksimaalselt säilitada olemasolev madal- ja kõrghaljastus. Ehitamise ajal hävitatud murukate peab olema rekultiveeritud ning likvideeritud kõrghaljastus taastatud uute puude istutamisega.

Vanalinna vööndi ümber plaanitakse taastada osaliselt tänaseni säilinud glassii-puiestee, mis ühendaks omavahel kõik vanalinna vööndis olevad haljasalad ning looks rohelise "koridori". Rannavärava läheduses, Põhja puiestee praeguse liiklussõlme asemele luuakse uus Suure Rannavärava park, mis ühendatakse vanalinna, Suure Rannvärava bastioni ning glassii-puiesteega.

Glassii-puiestee

Glassii-puiestee (mõnedes allikates ringpuiestee või promenade des Glacis) on jätkuv allee, mis on istutatud ümber vanalinna mööda glassiid, mis hakkas kujunema XIX sajandi alguses ning esialgselt kandis nime ringpuiestee (vt peatükid 2.1.6 ja 2.3.2). [46] Aastate jooksul on glassii-puiestee puud mitmel korral erinevatel põhjustel hävinud ning nende asemele on istutatud teised puuliigid. Esimesed linna haljasalasid puudutavad määrused käisid just glassii-puiestee kohta (vt peatükk 2.4.1). Glassii-puiestee on läbi aastakümnete olnud oluline jalakäijate liikumise telg.

Tänapäevani on säilinud mitu glassii-puiestee lõiku, kuid inimestele ei paista nad selgesti kätte ja jalakaäijate kõnniteed puiestee keskel on suures osas kadunud. Esimesed suured sekkumised glassii-puiesteesse tulid raudtee ehitamisega. Eelmise sajandi keskel kaotati glassii puud Viru väljakul. XXI sajandi alguseni Põhja puiesteel säilinud glassii-puiestee osa hävitati olulisel määral uue liiklussõlme ehitusega. 2019. aastal nägi Tammsaare pargi projekt ette Estonia puiesteel glassii ühe puuderea kaotamist. Antud lõputöös pööratakse ajaloolise pärandi austamise tõttu ning vastavalt vanalinna vööndi muinsuskaitseala põhimäärusele rõhutatult tähelepanu ajalooliste objektide, sealhulgas pika ajalooga glassii-puiestee säilitamisele ning taastamisele.

Magistritöö projektlahenduse üheks põhiideeks on taastada ajalooline glassii-puiestee, mis on osaliselt säilinud tänapäevani (vt peatükk 2.1.6 ja fotod 40, 41 ja 42). Sarnase ideega esines "Peatänava" võidutöö projekt "Kevad linnas". [45] Glassii-puiestee vanimad puud saab märkida iseloomuliku paekiviringiga (vt foto 43). Mõnes kohas on glassii-puiesteel asunud puudest alles kännud.

Vanalinna vööndi uued kõnni- ja kergliiklusteed kulgevad mööda ajaloolist glassii-puiesteed. Jalakäijate ja jalgrattateede kõrghaljastus aitab vähendada müra ja õhusaastet ning loob meeldivama keskkonna. Glassii-puiestee "augud" täidetakse uue kõrghaljastusega. Võimalusel istutatakse glassii puud kahes reas, kuid kohtades, kus see ei ole võimalik ruumi puuduse tõttu, kasutatakse vähemalt ühte glassii puuderida.

Sillutatud aladel nagu Viru väljak on olemasolevatele ning uutele puudele paigutatud juurekaitserest, et tagada puu kasvamiseks piisavalt ruumi ning pikendada tema eluiga. Suurte ja vanadele puudele peab olema tagatud vastav heakord ja hooldus, et tagada läheduses liikuvate jalakäijate turvalisus.

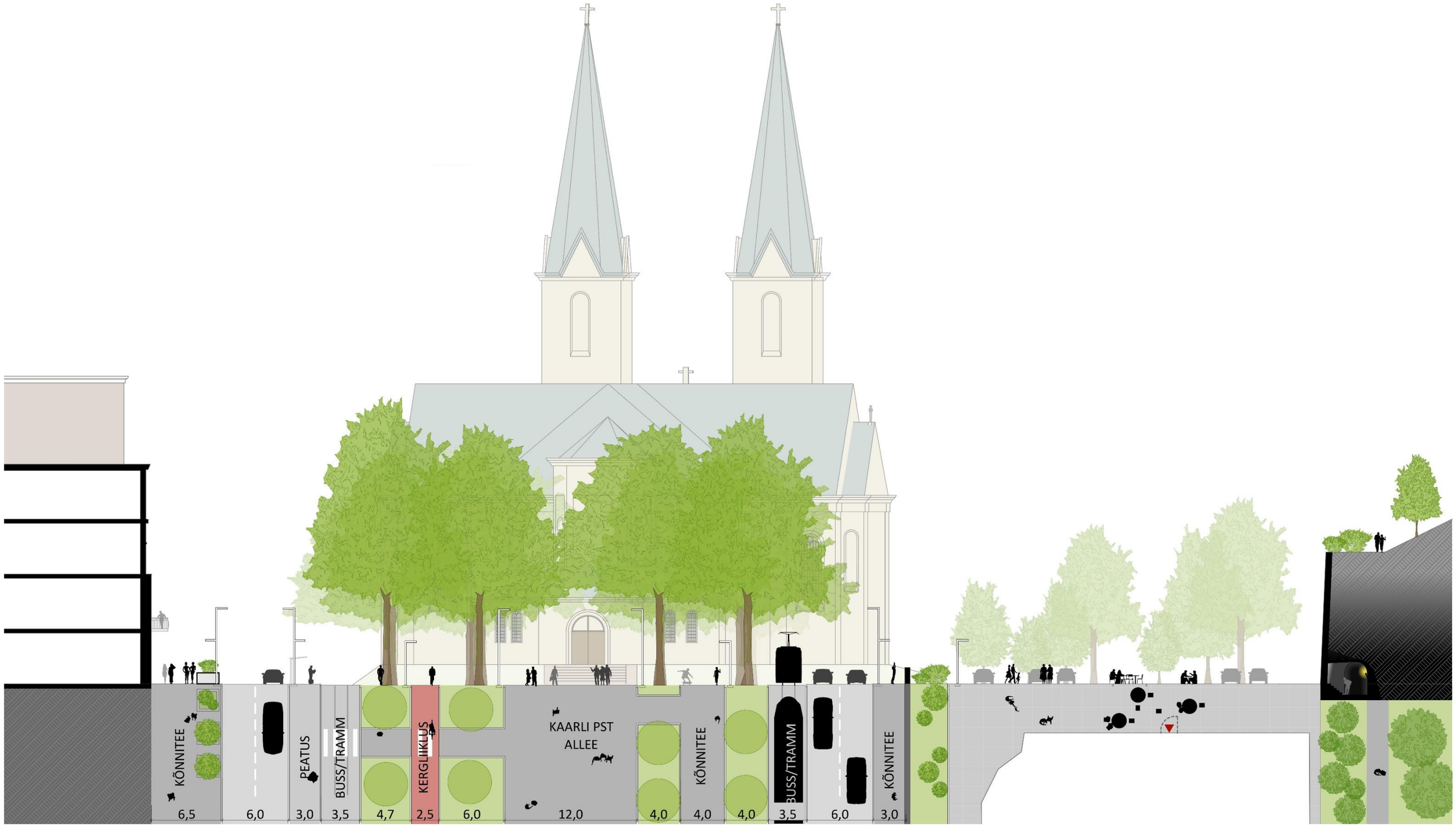
Mere puiesteele ja Balti jaama kõrvale planeeritud kõrghaljastusega allee paigutus eristub ajaloolisest glassii-puiesteest. Lahendus on valitud selliselt, et see tagab visuaalselt tervikliku puuderea, mis on istutatud uue kõnni- ja kergliiklustee järgi.

Foto 40 [autori foto] Säilinud glassii osa Mere puiesteel.

Foto 41 [autori foto] Säilinud glassii osa Balti jaama lähedal.

Foto 42 [autori foto] Mere puiesteel säilinud glassii vanad puud, iseloomulike paekivi-ringidega nende ümber.

Foto 43 [autori foto] Põhja puiesteel säilinud puukänd,ümbritsetud iseeloomuliku paekivi-ringiga.



Lõige KP1 Kaarli puiesteel lõige.

3.2.5. Linnaruumi elavdamine

Tallinna vanalinnas ja seda ümbritsevas vööndis asuvad väga mitmed olulised ja populaarsed sihtkohad (vt peatükk 2.1.5.2), kus liigub väga palju inimesi. Vaatamata sellele, et iga päev läbivad vanalinna vööndit paljud jalakäijad ja erinevad transpordiliigid, ei saa öelda, et vanalinna vööndi linnaruumis oleks piisavalt „elavust“. Jan Gehl väidab, et elavus on üks linnaruumi põhieesmärkidest. [3, lk 6] Elavust tekitavad inimesed, kes viibivad tänavatel, väljakutel, parkides jne. Kahjuks on Tallinna vanalinna kaitseala praegu pigem suures osas liiklussõlm, mida inimesed kasutavad möödumiseks või vanalinna pääsemiseks.

Praeguses olukorras on vanalinna vööndis suured liiklussõlmed, kiired sõiduteed, palju asfalteeritud alasid ja ebameeldivaid kõnniteid, korrastamata ja mahajäetud ehitisi, liialt vähe puhkealasid ja vaba aja veetmise kohti. See olukord tervikuna ei ole inimsõbralik ega soodusta inimeste viibimist vaadeldaval alal. Magistritöö projektlahendus pöörab tähelepanu meeldivama ja inimkesksema linnaruumi loomisele. Projektlahendus pakub uusi funktsioone tühjadele kruntidele ning teeb ettepaneku taastada mahajäetud ja pool-lammutatud ehitisi, kujundada uued atraktiivsed tänavafrondid ning maksimaalselt tagada ligipääsetavus.

3.2.5.1. Tühjade kruntide uus funktsioon

Käesoleva magistritöö projektlahenduses on korrastatud olemasolevaid ning loodud uusi avalikke alasid. Vanalinna vööndis olev territoorium, mis ei ole täisehitatud ega liiklusteedega hõivatud, on kujundatud avalikuks alaks. (vt peatükk 3.1.2)

Projektis arvestatakse AvaLinn ideekorje [48] tulemustega, kus pakuti uut funktsiooni Skoone bastioni ümbritsevale alale. Skoone bastionist põhja pool asuvale alale kavandatud spordifunktsioon sobib hästi kokku Rannamäel asuva noorte seas populaarse rulapargiga. Skoone bastioni ja Põhja puiestee vahelisele alale on kavandatud staadion, mille võib anda vanalinnas asuvate koolide ning spordikeskuste kasutusse. Staadioni lähedusse on projekteeritud „jalgpallikast” ja korvpalliväljak, mis on populaarsed noorema seltskonna seas. (vt skeem 43) Samuti on siinsele alale planeeritud väiksemad spordivõimalused nagu trenažööridega väljakud ja lauatennis. Spordialad bastioni müüride läheduses ei varja ajaloolisi ehitisi ning võimaldavad eksponeerida uhkeid paekiviseinu.

Skoone bastionist läänepoolsel alal on taastatud mahajäetud ehitised ning loodud juurde uut kaubandus-, toitlustus- ja äripinda koos neid ümbritseva avaliku alaga. AvaLinn ideekorjega [48] tehti ettepanek Suurtüki ja Toompuiestee tänavate nurgale kavandada poolavatud paviljon. Antud krundi täisehitamine ei vasta muinsuskaitse põhimääruse tingimustele, kuid nagu on välja toodud peatükis 2.4.1, vanalinna vööndi muinsuskaitseala põhimääruses on palju segadust ja puudulikku infot. Seetõttu arvab lõputöö autor, et uue sobiva ja loomulikult mahutatud väikese avaliku ehitise paigutamine vanalinna vööndisse teeb seda paika ainult paremaks. Praeguse parkimisala asemele Suurtüki tänava ja Toompuiestee nurka planeeritud paviljon avab selle krundi inimestele ning toetab ajaloolist tänavate ristumiskohta. Rannamäele on kavandatud vabaõhulava, mitu vaateplatvormi ning Skoone bastioni põhjapoolsele küljele istekohad, kus jälgida staadionil toimuvaid tegevusi.

Uus Viru väljaku lahendus näeb väljakuga külgneva hoonestuse ette suurema avaliku ala, mis avab väljaku inimestele ning muudab seda elavamaks. Kokku on loodud kolm Viru väljaku tsooni: Metro Plaza ette, Tammsaare pargi ja Viru hotelli ette ning tuletõrje hoone esisele alale. Viru väljaku avalikud tsoonid on ette nähtud inimeste liikumiseks ning vaba aja veetmiseks.

Kaarli puiestee juures on Ingeri bastioni lõunaküljel asuva parkimisplatsi asemele loodud uus avalik ala. Kohviku ja Ingeri bastioni käikude sissepääsu vaheline ala muutub seeläbi bastionide muuseumikompleksi osaks.

3.2.5.2. Tänavafrondid

Vanalinna vööndit ümbritseval Põhja puiesteel, Mere puiesteel ja Kaarli puiesteel kui hoonestatud tänavatel on märkimisväärne aktiivse tänavafrondi potentsiaal. Põhja puiestee tänavafront on päikeseline jalakäijate telg reisisadama ja raudteejaama vahel. Põhja puiesteele on hoonefrondi juurde planeeritud laiad kõnniteed, et luua mugavaid juurdepääsuvõimalusi aktiivsetele sissepääsudele ning soodustada uute aktiivsete sissepääsude tekkimist (vt peatükk 2.2.4.2). Väiksema sõidukiirusega ja autoridade arvuga Põhja puiestee sõidutee muutub rahulikumaks ja meeldivamaks tänavaks, kui ta praegu on. Koosmõjus vanalinna vööndit ümbritseva haljasalaga võiks Põhja puiestee tänavafront olla meeldivam ja aktiivsem inimeste ajaveetmise koht.

Mere puiesteel on olemas väga palju aktiivseid sissepääse. Mere puiestee hoonestatud tänavaküljel on olemas kõrghaljastus ning õhtusel ajal on see päikeseküllane. Seal tuleks anda rohkem ruumi puhkealadele ja esimesel korrusel asuvate kohvikute ning restoranide väliterrassidele. Mere puiesteed ja Kanuti aeda ühendavad ülekäigurajad tagavad jalakäijatele mugava juurdepääsu vanalinna.

Ka Kaarli puiestee hoonestatud tänavafrondil on palju aktiivseid äripindade sissepääse, kuid tänav ei moodusta tervikuna praegu meeldivat linnaruumi. Kaarli puiestee kõnniteid on seetõttu laiendatud ning linnamööbli ja konteinerhaljastuse abil sõiduteest eraldatud. Selline võte pakub esimestel korrustel asuvatele äripindadele rohkem privaatsust. Kaarli puiestee allee lõunaküljel asuvate bussipeatuste ja hoonete esise kõnnitee vahel on piisavalt ülekäiguradu, mis toetavad jalakäijate liikumist.

3.2.5.3. Juurdepääsude tagamine

Vanalinna vööndis on erisuguseid tõkkeid ja barjääre, mis takistavad jalakäijate vaba liikumist (vt peatükk 2.2.4.4). Antud magistritöö projektlahenduses avatakse kõik alad maksimaalselt inimestele, tagatakse juurdepääsud ja linnaruumi läbimise võimalused. Mugava juurdepääsuga alasid külastatakse rohkem, muutes keskkonna elavamaks ja turvalisemaks.

„Lõpetamata linn – kompakte kesklinn“ projektis keskendub üks pakutud hüpoteesidest tänavavõrgustikule. Tallinna vanalinna vööndiga ristuvate tänavate arvu saab suurendada ja tänavavõrku arendada, et muuta „kvartalite struktuuri kesklinnalikumaks“ (vt peatükk 2.6.4). [15] Käesolevas projektis on käsitletud väiksemaid „mitteametlikke“ tänavaid, mis liituvad vanalinna ümbritseva puiesteega. Olulisemad neist on Mere puiesteel asuvad Rotermanni kvartali sissepääsud, Põhja puiestee ja Soo tänava nurgas asuv pääs, mis tagab kiirema juurdepääsu Kalaranna teele, ning uus Porto Franco arenduse kvartalisisene tänav, mis loob visuaalse sideme Oleviste kirikuga. Samuti

on vanalinna müüris jalakäijatele palju sisenemise ja väljumise võimalusi. Mugava ja turvalise ühenduse tagamiseks kõikide vanalinna tänavate ja vanalinna vööndi vahel on vanalinna müüri ümbrust läbivad teed muudetud jagatud ruumiks, kus saavad liikuda nii jalakäijad kui ka autod. Kaarli puiesteel kirikut ja alleed eraldav sõidutee on samuti muudetud jagatud ruumiks, et ühendada Kaarli kirik teda ümbritseva haljasalaga.

Antud projektis on loodud palju uusi teeületuse võimalusi. Õigesse kohta rajatud ülekäigurada teeb jalakäija liikumist kiiremaks ja mugavamaks (vt peatükk 3.1.1.2). Harju ja Roosikrantsi tänavate vahele on loodud maapealne ühendus, kus ühistranspordi peatuste läheduses on tagatud teede ületamise võimalused. Ahtri tänava keskel asuvale haljasalale on loodud kõnniteed, mis on omakorda ühendatud (pikendatud) glassii-puiesteega ülekäiguraja abil.

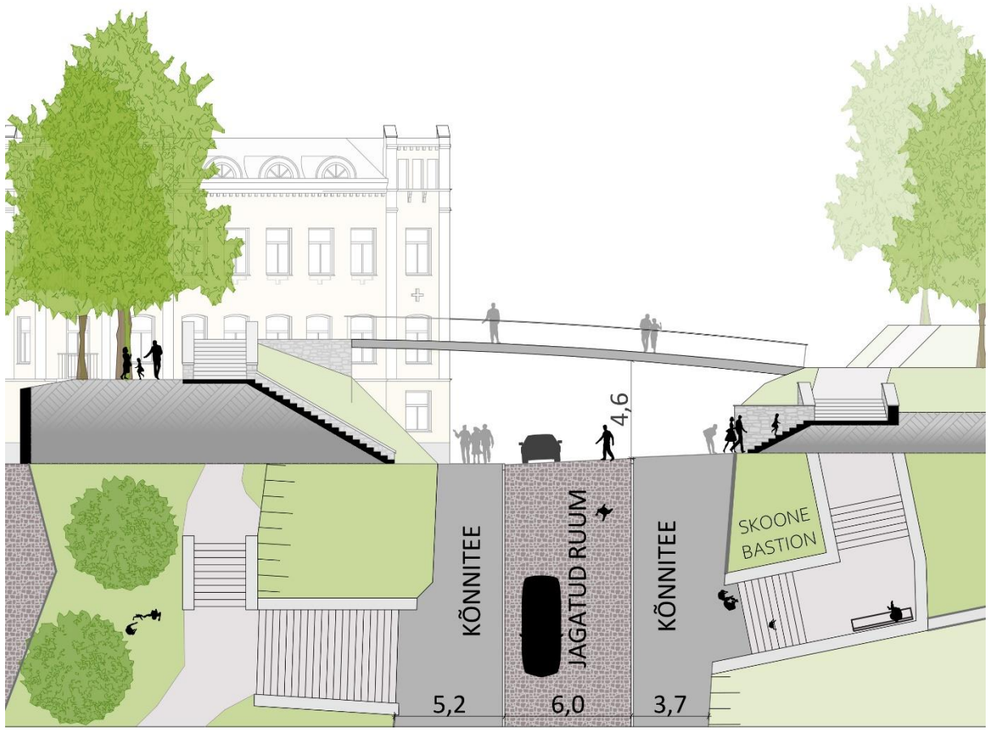
Antud magistritöös on lahendatud ka Rannamäe pargi juurdepääsu puudus. Skoone bastioni peale on tagatud neli juurdepääsu: kolm treppi ja üks jalakäijate sild. Skoone bastionile viiv sild jätkab visuaalselt Skoone bastioni sees olevat tunnelit, mis oli ära lõigatud Rannamäe tee rajamise ajal (vt foto 38 ja lõige PP2). Skoone bastioni Suure Rannavärava poolses nurgas taastatakse trepp, mis on praegu kinni müüritud (vt fotod 12 ja 13). Bastioni edelapoolsesse nurka, praeguse „rahvaraja“ (vt peatükk 2.2.4.5) asemele on kavandatud uus turvaline ja esinduslik trepp, mis ühendab Rannamäe parki Kalamaja elurajooniga (vt foto 16).

Projekteeritaval alal tagatakse erivajadustega inimeste liikumisvõimalused (vt peatükk 3.2.3.4).

3.2.5.4. Linnaruumi detailid

Väikevormidega saab soodustada mugava, keskkonna- ja inimsõbraliku ruumi loomist (vt peatükk 3.1.3.1). Käesolevas projektlahenduses aitavad konteinerhaljastus ja linnamööbel näiteks ümber kujundada Kaarli puiestee tänavafrondi, muutes seda ala meeldivamaks ja inimsõbralikumaks. Samuti luuakse väikevormide abil visuaalselt selgemaid ja lihtsamini hoomatavaid jalakäijate suundi linna külastajatele.

Magistritöö autor on oma töös välja pakkunud Viru väljaku kujunduse väikevormidega. “Peatänava” projektis nähti Viru väljakule ette teistsugune kujundus. Viru väljaku lahenduses on käesolevas töös loodud uued avalikud alad linnamööbli ja konteinerhaljastusega. Samuti on Viru väljaku keskel ette nähtud uus “valgusfoori takti” idee: väljaku keskele rajatakse auru-purskkaev, mis lülitatakse välja jalakäijate takti ajal. Vee voolu heli ja visuaalne kontakt aitab inimestel ja transpordil õigeaegselt alustada oma liikumist. Maasisesed purskkaevud paigutatakse nii, et jalakäijal on igal juhul võimalik valida “kuiv” teekond. Samuti kavandatakse Metro Plaza ette klassikalisem väike purskkaev, mis on ajaloolise pühavee kabeli asukoha lähedal.



Lõige PP2 Uus sild Skoone bastioni juurde ning taastatud trepp.

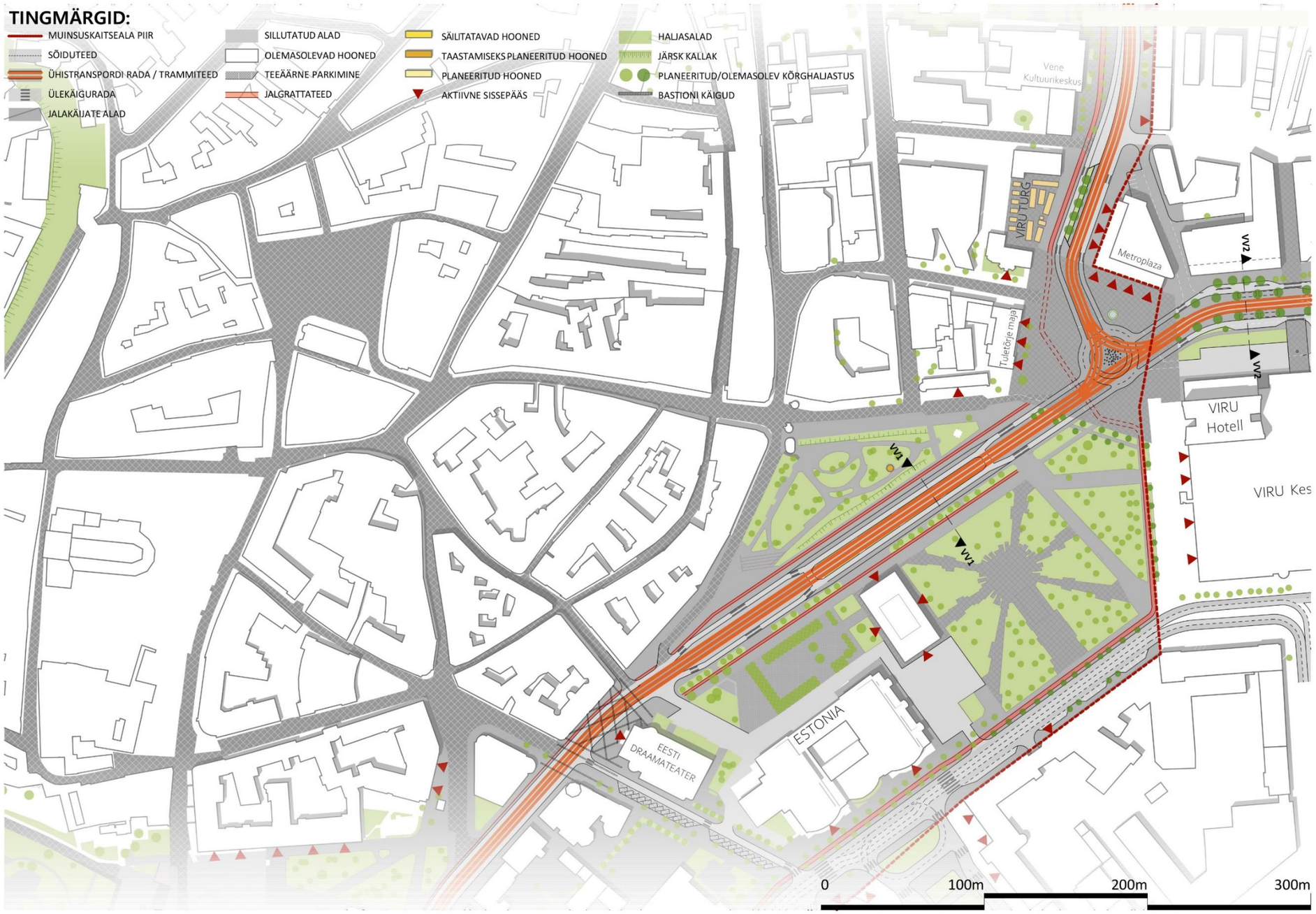
3.2.6. Tehnilised näitajad

Projekteeritud linnaruumi lahenduse tehniliste näitajate võrdlus praeguse olukorraga.

	PRAEGUNE OLUKORD:	**PROJEKT:**
Projekteeritava ala pindala	83,5 ha	
Sõiduteede asfalteeritud ala pindala	147 903,4 m2	76 613,7 m2
Jagatud ruumi pindala	12 149m2	15 636,6 m2
Kõnniteede ja jalgrattateede pindala	21 501,7 m2	36 921,8 m2
Sillutatud tänavaruum	8609,2 m2	25 149,5 m2
Haljasalad	120 571,3 m2	146 427,2 m2
Ehitiste alune pindala	55 707,5 m2	
Uued/taastatud ehitised		3586,1 m2

Põhja puiestee lahendus

Viru väljaku lahendus



Kaarli puiestee lahendus

3.3. Projektlahenduse järeldused ja edasiste sammude võimalused

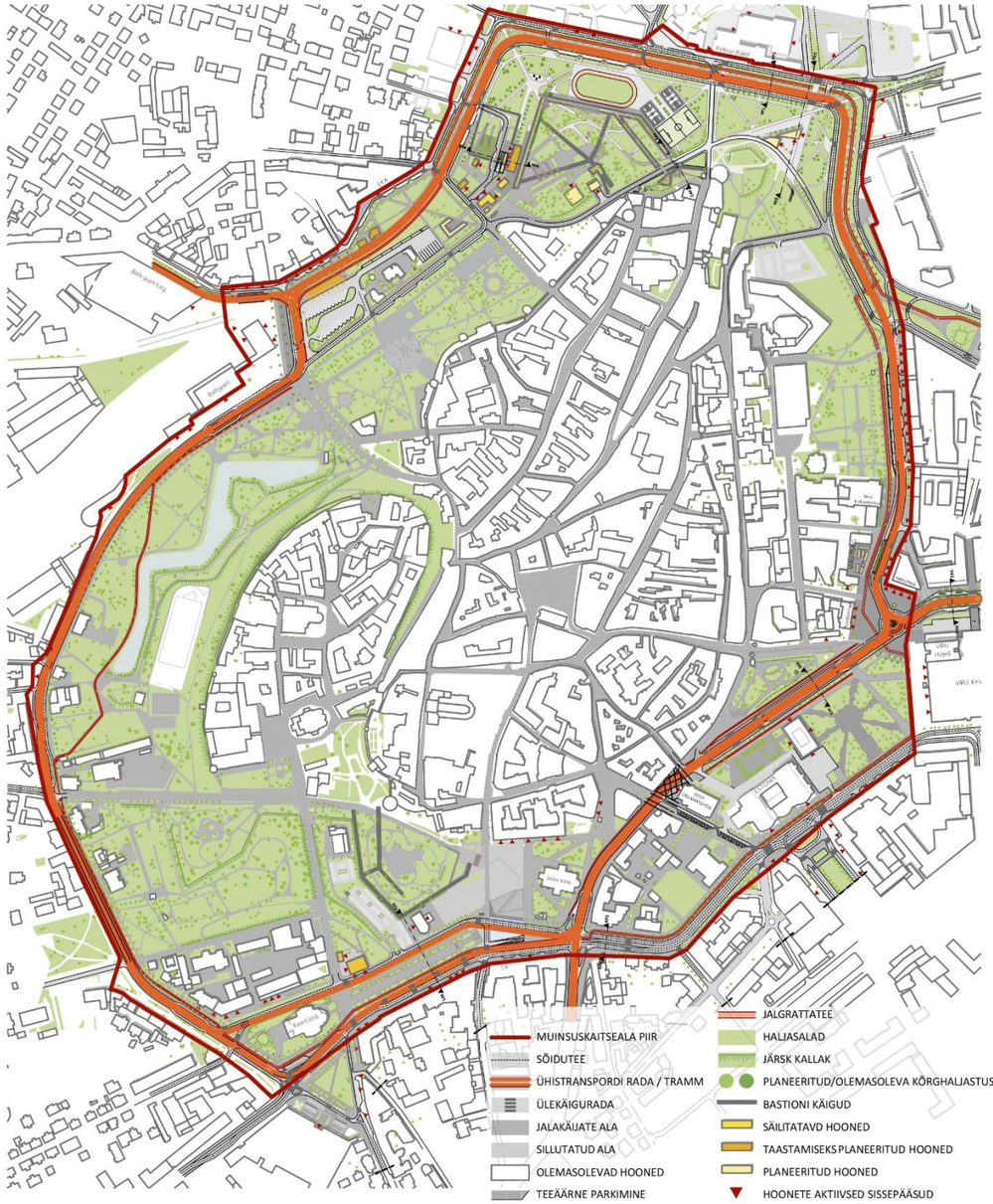
Magistritöö „Hea linnaruum vanalinna vööndi näitel“ projektlahendus näitas, et Tallinna vanalinna vööndi piirkonnal on suur potentsiaal hea linnaruumi tekkimiseks. Väljatöötatud projektlahenduses nähti võimalust luua paremat linnaruumi lühemas perspektiivis kiiremate ja odavamate võtetega ning pakuti ka pikaajalisema ja kallima, kuid kvaliteetsema linnaruumi lahendusi.

Parema linnaruumi tekitamiseks ei ole sageli vaja teha suuri kulutusi ja kasutada rohkelt tööjõudu, vaid võib piisata ka linna tüüpiliste tänavatööde tegemisest. Väikeste muudatuste ettepanekud loovad paremat linnaruumi minimaalsete võtetega: ülekäiguradade lisamine muudab kõnniteede võrgustiku inimsõbralikumaks ning lihtsustab jalakäijate liikumist, sõiduteede kiiruse vähendamine muudab tänava turvalisemaks ja vaiksemaks, linnamööbel aitab luua mugavama ja selgema tänavadisaini. Juba praegu saaks vanalinna vööndi mõnes paigas luua “jagatud ruumi”, millega soodustada inimsõbralikuma linnaruumi teket. Samuti võiks leida vanalinna vööndis asuvatele tühjadele kruntidele kas aastaringse või perioodilise kasutusfunktsiooni.

Suure muudatuse projekt pakub kvaliteetsema ja terviklikuma Tallinna vanalinna vööndi linnaruumi lahenduse. Suure muudatuse projektis on liikluskorraldust reorganiseeritud ning loodud uus kompaktne liiklussüsteem, mis arvestab nii autojuhtide kui ka jalgratturite ja jalakäijatega. Tallinna vanalinna vööndi piirkonnad on ühendatud omavahel uue ringliini-trammiga ning taastatud glassii-puiesteega, kuhu on planeeritud kergliiklus- ning kõnniteed. Kaitsealas asuvad mahajäetud ehitised on kavas säilitada ja taastada ning nende kaudu tekitada uusi aktiivseid vaba aja veetmise kohti. Magistritöö raames on leitud võtteid, millega taaselustada vanalinna vööndis asuvaid tühje alasid nagu Rannamägi ja selle ümbruskond. Koos Rannamäe pargi elavdamisega on leitud uus otstarve Skoone bastioni sees asuvatele käikudele. Tallinna vanalinna vööndi uus lahendus väärtustab ajaloolisi kihistusi ning loob inimkesksemat linnaruumi.

Tallinna vanalinna vööndil on olemas kõik eeldused heaks ja hästi toimivaks linnaruumiks. Vanalinna vöönd asub kesklinnas, aga ka suhteliselt mere lähedal, siin on põnev maastik ja ajaloolised väärtuslikud objektid. Vanalinna vööndis on olemas kohad, kust avanevad imelised vaated ja vaatekoridorid. Kaitsealal on olemas ühistranspordiühendus ja jalakäijate juurdepääsud. Vanalinna vööndi läheduses asuvad raudteejaam ja reisisadamad. Kõik need aspektid soodustavad hea linnaruumi tekkimist ning neid eeldusi on kasutatud ja nendega arvestatud magistritöö väikeste ja suurte muudatuste projektlahendustes.

Pakutud projektlahendus juhib tähelepanu Tallinna vanalinna vööndi linnaruumi parandamise vajadusele ning näitab inimkeskse lahenduse võimalusi. Magistritöö projekt pakub üldlahenduse tervele vanalinna vööndile, kuid selles piirkonnas on väga palju väiksemad alasid, krunte ja hooneid, mis vajavad täpsemat lahendust. Skoone bastion ja selle ümbruskond on väärtuslik ja suur ala, mis vajab korrastamist ja otstarbekat kasutamist. Ingeri bastionist lääne- ja põhja pool asuvatele aladele võiks leida parema lahenduse, mis väärtustaks inimeste jaoks bastioni ajaloolist tausta ning Vabaduse väljaku lähedust. Oluline ja projekteerimises problemaatiline Viru väljak linna keskel vajab juba ammu head lahendust, mis taastaks jalakäijate väljaku, kuid arvestaks autode liikumisega. Need väiksemad Tallinna vanalinna vööndi osade detailsemad projektid võivad lähtuda käesolevas magistritöös vanalinna vööndile välja pakutud üldlahenduse põhimõtetest ning seejärel aidata veelgi enam kaasa tervikliku, hästi töötava, turvalise, keskkonna- ja inimsõbraliku linnaruumi kujundamisele kesklinnas.



Skeem 47 [autori skeem] Projektlahenduse põhiplaan

Kokkuvõte

Magistritöö „Hea linnaruum vanalinna vööndi näitel“ eesmärgiks oli süveneda linnaruumi loomise protsessi ning proovida luua vanalinna kaitsevööndis inimsõbralikumaid linnaruumilahendusi. Lõputöö raames viidi läbi Tallinna vanalinna kaitsevööndi ruumianalüüs ja käsitleti seda linnaruumiala puudutavaid regulatsioone ja määruseid ning temaatilist kirjandust ja juhendeid. Analüüside põhjal töötati välja erinevaid viise ja võimalusi linnaruumi edasiseks kavandamiseks ning väärtusliku ajaloolise linnasüdame paremaks sidumiseks ümbritseva nüüdisaegse kesklinnaga. Ruumianalüüsi ja projektlahendust arendati käsikäes kui teineteisest lahutamatuid lõputöö osasid.

Ruumianalüüs käsitles hetkeolukorda, teoreetilist ja ajaloolist konteksti, regulatsioone, strateegiadokumente ja standardeid, varasemaid projekte ja välismaa analooge. Hetkeolukorra analüüs näitas, et vanalinna vööndis vajavad mitmed kohad paremat linnaruumi lahendust ning et selles piirkonnas on suur potentsiaal väga hea linnaruumi tekkeks. Samuti aitas ruumianalüüs mõista praeguste lahenduste puudusi ja eeliseid. Uuriti olemasolevat liikluskorraldust, jalakäijatele ja jalgratturitele ettenähtud alasid, parkimisvõimalusi, praegust hoonestust ja haljasalasid ning välisõhu kvaliteeti ja mürataset. Viidi läbi paikvaatlusi, kus jalakäijatele anti orienteerumisülesandeid. Tulemused näitasid, et vanalinna vööndi linnaruum vajab teistsugust lähenemist, mis arvestaks paremini liiklejate vajaduste ja mugavusega.

Teoreetilise konteksti analüüsis käsitleti kirjandust ja juhendmaterjale, mis aitasid leida ja mõtestada võtteid vaadeldava ala probleemide lahendamiseks ning hea linnaruumi loomiseks. Teoreetiline käsitlus tugines erinevatele aspektidele, mis hõlmasid linnaruumi liikumisviise, liikumiskiiruseid, inimese mõõtkava ning linnaruumi elavdamist soodustavaid elemente. Regulatsioonide, strateegiadokumentide ja standardite analüüs tõi esile selliste dokumentide rolli ning juhtis tähelepanu Tallinna vanalinna vööndit puudutavate määruste ja standardite puudustele.

Ajalooline ülevaade aitas jälgida vanalinna vööndis olevate alade muutust ja kujunemist läbi sajandite ja aastakümnete, et paremini mõista tänastele vajadustele mittevastava linnaruumi tekkepõhjusi ning nende vältimise võimalusi. Ajalooline uuring aitas tuvastada ka võimalikke hoonestatavaid krunte ning olemasolevate mahajäetud ehitiste restaureerimis- ja kasutusvõimalusi. Ajaloolise konteksti käsitlemine tõi esile olulisemad ja väärtuslikumad kultuuriloolised objektid, millest lähtuda linnaruumi ümberkavandamisel.

Ruumianalüüsis võrreldi Tallinna teiste Euroopa linnadega, vaadeldes eeskätt neid, millel on sarnane ajalugu ja säilinud keskaegne vanalinn või selle osad. Seegi tõstis esile Tallinna vanalinna ja selle vööndi väärtuse ning pööras tähelepanu heale muinsuskaitsealasele tööle võrreldes mõne teise linnaga.

Magistritöö käsitles ka vanalinna kaitsealas varem ellu viidud projekte, et paremini aru saada käesoleva piirkonna probleemidest ja nende võimalikest lahendustest. Magistritöö raames lahendati Viru väljaku piirkond vastavalt Peatänava projektile, kus autor pakub välja liiklussõlme muudatuse, mille idee kuulub magistritöö kaasjuhendajale ja Peatänava projekti kaasautorile Toomas Paaverile.

Tallinna vanalinna vöönd on väga väärtuslik linnaruumi piirkond, kus ristuvad pealinna ajaloolised kihistused ja kaasaegne arenev kesklinn. Tallinna vanalinna vöönd asub kesklinnas ning ühendab omavahel Tallinna erinevaid linnaosi. Vanalinna vööndi läheduses asuvad olulised reisijate ja turistide sihtpunktid – raudteejaam ja reisisadam. Siin liigub palju rahvast, mis nõuab häid ühistranspordi ühendusi ja mugavat kergliiklus- ja kõnniteede süsteemi. Vanalinna kaitsealas on väärtuslikke ajaloolisi objekte, mis vajavad säilitamist ja eksponeerimist. Vanalinna vööndi piirkonnas on suur vajadus hea linnaruumi järele ning selle loomiseks on olemas kõik vajalikud eeldused – hea asukoht, rikas ajalooline taust, ühistranspordivõimalused, inimeste suured vooluhulgad jne.

Tallinna vanalinna vööndis on võimalik luua häid ja inimkeskseid ruumilahendusi, mis ühtpidi arvestavad praegust olukorda ja teistpidi muudavad seda. Magistritöö ruumianalüüs pakub ülevaate hea linnaruumi loomise võtetest ning Tallinna vanalinna vööndi ajaloost ja praegusest olukorrast. Ruumianalüüsi põhjal läbitöötatud projektis on pakutud välja uus inim- ja keskkonnasõbralikum linnaruum, mis tagab turvalisema, meeldivama, tervislikuma ning elavama keskkonna nii linna külastajatele kui ka siinsetele elanikele.

Käesolev magistritöö projekt põhineb läbiviidud ruumianalüüsil ning pakub vanalinna ümbritsevale vööndile lahendusi, mis seovad väärtusliku ajaloolise vanalinna nüüdisaegse kesklinnaga inimsõbralikumal viisil ning loovad uut hästi toimivat ja inimkesksemat linnaruumi. “Väikeste muudatustega” pakub autor välja ressursisäästlikumaid ja kiiremaid võimalusi, millega juba praegu muuta olemasolevat vanalinna vööndit paremaks. “Suurte muudatuste” projektlahenduses muudetakse praegust olukorda olulisel määral. Projektlahenduse erinevad osad kokku moodustavad ruumikvaliteeti tõstva tervikliku käsitluse Tallinna vanalinna vööndi linnaruumi arenguvõimalustest.

Conclusion

The goal of the master's degree project "Quality urban space: case study Tallinn Old Town Bastion belt" is to research the process of the creation of the urban space and try to come up with a design that is people-centered for the urban space in the Old Town Bastion belt. The project builds on the author's analysis of the Old Town Bastion belt's area which took into consideration governmental regulations and acts, historical context, as well as various literature on urban space. Based on the aforementioned analysis the ways for creating a good urban space were found, as well as the opportunities to connect the heart of the city with the modern and constantly developing center of the city. The analysis and the urban design project were considered as integral parts that developed and supported each other.

The analysis deals with the existing situation and the historical background of the Old Town Bastion belt; touches on regulations, strategic documents and standards; considers the research projects and the analogies that were previously done abroad; examines theories and instructions. The analysis of the Old Town Bastion belt's area has shown that it has some issues. However, there is a big potential for creating a favorable urban space. The analysis of the existing situation brought out both the advantages and the disadvantages of the area. Into consideration were taken the setup of the traffic, pedestrian and bike areas, possibilities for parking lots, the closest building and green areas, the quality of the air and the level of the noise from traffic.

In the process of the analysis of the existing situation the experiment-orientation was conducted, as well as the observation of the pedestrian's behavior. The result of the analysis has shown the necessity for creating the urban space with the consideration of the needs and wishes of the participants of the traffic. The review of the literature on urban space has included manuals that helped to find the opportunities to solve the problems in the examined area, and to create a well working urban space.

The theoretical analysis was divided into several aspects which dealt with the traffic, the transport and pedestrians speed, the human scale and the elements that form the urban space. The analysis of the regulations, strategic documents and standards brought to the attention the importance of the existence of these documents, but also detected the issues with the existing standards and government acts.

The historical analysis has provided an insight into the organization and the changes of the Old Town belt's area. This approach helped to understand the emergency of the badly planned areas and provided the opportunity to avoid such occurrences in the future. Moreover, the process of the historical analysis helped to identify the plots where the construction would be possible, as well as the abandoned buildings that could be restored and returned into exploitation. The analysis of the historical context identified the factors that must be considered during the new construction. In the process of this research project the visual assessment of the analogical situations has been done.

For comparative spatial analysis, several European cities were picked that have history and the presence of the old town similar to Tallinn. The results of the analysis have shown once again how Tallinn's Old Town is valuable and how well the historical heritage organization takes place in comparison to other countries.

Moreover, the author has examined previously done projects on the Old Town belt's area. These projects helped to explore the problems and the solutions in the area. The solutions of the "Peatänav" project were considered in the Viru Square project, as well as a new solution for the traffic junction that belongs to the co-author of the "Peatänav" project – Toomas Paaver.

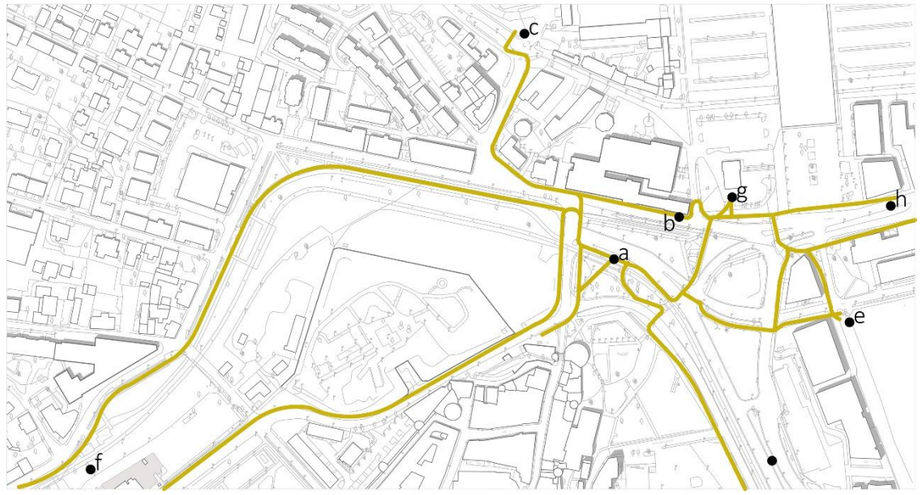
The Old Town Bastion belt is one of the most important areas of the urban space in Tallinn. It is there that the historical layers of the city and the rapidly growing modern center of the city are crossed. The urban design project offers a solution that can connect the historical Old Town with the modern center of the city with the help of the Old Town surrounding bastion belt area. As a small-scale change project, it offers an opportunity to quickly and economically improve the urban space of the Old Town Bastion belt. As a large-scale change project, it provides a solution that will change the existing situation, and offers a better quality urban space. The project suggests a people and environmentally friendly space for city residents and guests of Tallinn. The new urban design will provide a safe, comfortable, healthy, and live environment on the city streets.

In the process of the analysis and the design project it was found that the area of the Old Town belt has a big potential to create a good urban space. The urban space in Tallinn's Old Town Bastion belt must find the best solution and it has everything it needs for it.

Kasutatud allikad

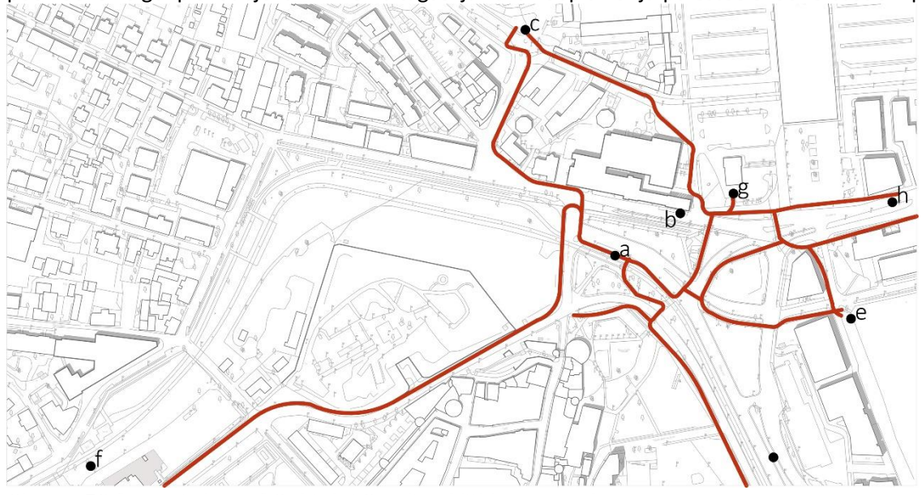
1. Visit Tallinn [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.visittallinn.ee/est/turist/avasta-tallinna/artiklid-soovitused/vanalinn [Kasutatud 03.12.2019]
2. J.Ruskin, Arhitektuuri seitse lampi, kirjastus “Ilmamaa” 2013, lk 241, 263 [Kasutatud 03.12.2019]
3. J.Gehl, Linn inimestele, Tallinn 2015, lk 3, 6, 7, 9, 43, 55, 72, 75, 91, 93, 105, 107, 126,128, 182 [Kasutatud 05.01.2020]
4. Peatänav [Võrgumaterjal]. Saadaval: http://peatanav.ee/mis-on-peat2nav [Kasutatud 03.12.2019]
5. U.Kaldmaa, Vana-Kalamaja arhitektuurivõistluse võidutöö, Pealinn, 10.10.2017. [Võrgumaterjal]. Saadaval: http://www.pealinn.ee/tagid/koik/fotod-vana-kalamaja-tanava-arhitektuurivoistluse-voitis-kavand-n203456 [Kasutatud 03.12.2019]
6. Kauss arhitektuuribüroo, Vabaduse Väljak 2.0, 2015. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.kauss.ee/projektid/vabaduse-valjaku-visioon [Kasutatud 03.12.2019]
7. K-Projekt, Linnakeskuse liikluslahendus, töö nr 14158, 29.05.2017. [Kasutatud 10.05.2020]
8. Google maps, 2020. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.google.com/maps/@59.3557675,26.3653895,14z [Kasutatud 29.04.2020]
9. K.Jilg, Car illustration, 2017. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.businessinsider.com/car-illustration-karl-jilg-2017-4 [Kasutatud: 12.12.2019]
10. We ride! Australia[Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.weride.org.au/events/the-power-of-an-image-the-canberra-transport-photo/ [Kasutatud 12.12.2019]
11. Redazione di Area, Tallinn Architecture Biennale 2015, 30.07.2015. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.area-arch.it/en/tallinn-architecture-biennale-2015/ [Kasutatud 12.12.2019]
12. Le Mag, Tallinn Architecture Biennale revisits city of the future, euronews, 15.09.2015. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.euronews.com/2015/09/15/tallinn-architecture-biennale-revisits-city-of-the-future [Kasutatud 12.12.2019]
13. EKA, Lõpetamata linn, 2019. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.artun.ee/erialad/arhitektuur-ja-linnaplaneerimine/lopetamata-linn/ [Kasutatud 12.12.2019]
14. Татьяна Щён, Военные потери. Разрушения в Дюссельдорфе. Цифра: 51%, 28.07.2014. [Võrgumaterjal]. Saadaval: http://mydusseldorf.com/dusseldorf/voennye-poteri-razrusheniya-v-dyusseldorfe-cifra-51 [Kasutatud 10.05.2020]
15. KavaKava arhitektid, EKA tudengid, esitlus: Lõpetamata linn – Kompaktne kesklinn, 2018. [Kasutatud 12.12.2019]
16. R.Glanville, Teadmine, disain ja loomepõhine uurimistöö, Sirp, 12.12.2014. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.sirp.ee/s1-artiklid/arhitektuur/teadmine-disain-ja-loomepohine-uurimistoo/ [Kasutatud 09.05.2020]
17. The last days of the war in Gdańsk, Liberation route Europe. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://liberationroute.com/poland/pois/t/the-last-days-of-the-war-in-gdansk [Kasutatud 10.05.2020]
18. J.Tamm, Tallinna entsüklopeedia, Tallinn 2004, lk 145. [Kasutatud 03.02.2020]
19. R.Kenkmaa, G.Vilbaste, Tallinna bastionid ja haljasalad, Tallinn 1965, lk 5-6, 11, 14, 20, 24, 25, 31, 33, 38, 41, 45, 48, 49, 52, 56, 59, 64, 69, 70, 75, 76, 78, 82. [Kasutatud 13.02.2020]
20. Riigiteataja, Tallinna vanalinna muinsuskaitseala põhimäärus, 25.11.2016. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.riigiteataja.ee/akt/122112016017 [Kasutatud 13.02.2020]
21. U.Trumm, Tsementbetoonkattega teede ehitamise algusest, Betoonteed, 2014. [Võrgumaterjal]. Saadaval: http://www.betoonteed.ee/wp-content/uploads/2014/03/betoonteed_210x297_20-22.pdf lk22 [Kasutatud 13.02.2020]
22. Foto: Town centre of Luebeck, alamy. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.alamy.com/stock-photo-town-centre-of-luebeck-surrounded-by-the-trave-river-aerial-view-lbeck-75299422.html [Kasutatud 29.04.2020]
23. A.Alas, Viru väljak jalutaja paradiisiks, Sirp, 09.11.2004. [Võrgumaterjal]. Saadaval: http://www.arhliit.ee/uudised/artiklid/3282/ [Kasutatud 19.02.2020]
24. Foto: Palmanova, pinterest. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.pinterest.at/pin/282249101632882032/?lp=true [Kasutatud 21.02.2020]
25. Foto: Gottingen, gettyimages. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.gettyimages.co.uk/detail/photo/aerial-of-hannoversch-munden-gottingen-district-at-royalty-free-image/148521292?adppopup=true [Kasutatud 29.04.2020]
26. V.Raam, Eesti Arhitektuur, Tallinn 1993, lk 10-16. [Kasutatud 28.02.2020]
27. D.Bruns, Tallinn. Linnaehituslik kujunemine, Tallinn 1993. [Kasutatud 29.02.2020]
28. R.Puusepp, T.Lõoke, D.Cerrone, K.Männigo, Simulating pedestrian movement. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.academia.edu/35368440/Simulating_Pedestrian_Movement [Kasutatud 16.03.2020]
29. Keskkonnaagentuur, Õhukvaliteet Euroopas 2015, 13.01.2016. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.keskkonnaagentuur.ee/et/uudised/eesti-ohukvaliteet-jatkuvalt-euroopa-paremiku-seas-oht-inimtervisele-aga-pusib [Kasutatud 01.05.2020]
30. Stratum OÜ, Tallinna tänavate liiklussagedus, Tallinn 2016. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.tallinn.ee/est/Tallinna-tanavate-liiklussagedused [Kasutatud 16.03.2020]
31. Mari Jüssi, Raul Kalvo, Marek Rannala, Tõnis Savi, Tallinna rattastrateegia 2018-2027, Tallinn 2017. [Kasutatud 16.03.2020]
32. Maanteeamet, Tallinna regiooni säästva linnaliikuvuse strateegia 2035, Tallinn 2019, lk. 12, 17, 31, 34, 38, 39, 49, 56, 57. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf [Kasutatud 16.03.2020]
33. OÜ Eesti Keskkonnauuringute Keskus, Tallinna linnastu välisõhu kvaliteedi parendamise tegevuskava, Tallinn 2010, lk.22. [Kasutatud 01.05.2020]
34. Tallinna linna strateegiline mürakaart 2017; Tallinn 2017 [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.tallinn.ee/est/keskkond/murakaart-2017 [Kasutatud 16.03.2020]
35. NACTO, Global Street Design Guide, 2016, lk 10, 11, 61 – 63, 72, 78. [Kasutatud 25.04.2020]
36. Riigiteataja, Välisõhus leviva müra normtasemed ja mürataseme mõõtmise, määramise ja hindamise meetodid, 01.02.2017. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.riigiteataja.ee/akt/121122016027 [Kasutatud 16.03.2020]
37. AS ETP GRUPP, Põhjaväil lõigus Suurtüki tänav - Suur Rannavärav, töö nr.919, 2002, Linnaplaneerimise arhiiv, toimik: 20698 [Kasutatud 20.02.2020]
38. Maa-amet, Fotoladu. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://fotoladu.maaamet.ee/ [Kasutatud 10.02.2020]
39. Teedeehitus OÜ, Struktuurplaan, Tallinn 2019. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.tallinn.ee/est/baltic-urban-lab/Struktuurplaani-alusandmed [Kasutatud 26.04.2020]
40. KoKo arhitektid, esitlus: Telliskivi tn. 62 ja 64, reisijate tn. 7 ja 9 detailplaneeringu kontseptsioon, september 2016. [Kasutatud 26.04.2020]
41. Visit Tallinn, [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.visittallinn.ee/est/turist/planeeri/transport/uhistransport [Kasutatud 27.04.2020]
42. DIKTOR, [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://diktor.geenius.ee/blogi/laser/kalle-klandorf-jalgrattaliiklus-ei-ole-inimoigus/ [Kasutatud 28.04.2020]
43. Eesti Standardikeskus, Linnatänavad: EVS 843:2016, lk 262. [Kasutatud 10.02.2020]
44. ERR uudised, [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.err.ee/1058774/kolvart-tallinn-loodab-linnahalli-uhisettevottega-tulu-hakata-teenima [Kasutatud 28.04.2020]
45. Linnalahendused, Extech Design, KavaKava, „Kevad linnas“ Tallinna Peatänava ideevõistluse seletuskiri, Tallinn 25.04.2016. [Kasutatud 29.04.2019]
46. Tallinn, Ajalooline glassiipueistee, 2018. [Võrgumaterjal] https://www.tallinn.ee/avalinn/Ajalooline-glassiipuiestee [Kasutatud 3.12.2019]
47. Arhiiv pildid TLA.1465, Tallinna Linnaarhiiv. [Kasutatud 25.02.2020]
48. AvaLinn ideekorje, 18.01.2018 -18.02.2018. [Võrgumaterjal]. Saadaval: http://tallinngis.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=25f92b115998497e83bc2d29340d5c9a [Kasutatud 12.12.2019]
49. Tallinna arengudokumendid, [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.tallinn.ee/est/arengukava [Kasutatud 30.04.2019]
50. T.Arjus, Mugavuslõksust välja!, Sirp, 15.03.2019. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.sirp.ee/s1-artiklid/arhitektuur/mugavusloksust-valja/ [Kasutatud 16.03.2020]
51. Tallinna Stalina Väljaku väljaehitamise plaan, Tallinna Rahvusarhiiv, arhiivisäilik ERA.T-2.4-1.53. [Kasutatud 24.02.2020]
52. Trammiliin Balti jaam – Stalini väljak, tehniline projekt, Tallinna Linnaplaneerimise arhiiv, arhiivisäilik 145201. [Kasutatud 20.02.2020]
53. Tallinna keskväljaku rekonstrueerimis projekt, Tallinna Rahvusarhiiv, arhiivisäilik ERA.T-2.4-1.54. [Kasutatud 24.02.2020]
54. Tallinna Suvorovi pst, Tallinna Rahvusarhiiv, arhiivisäilik ERA.T-2.4-1.7639. [Kasutatud 24.02.2020]
55. KultuuriKatel, Põhja pst.27a, tööprojekt, Tallinna Linnaplaneerimise arhiiv, kasutusluba nr. 1512329/00913. [Kasutatud 20.02.2020]
56. Eesti Kunstiakadeemia õppehoone, eelprojekt köide-II; Tallinna Linnaplaneerimise arhiiv, arhiivisäilik 23957. [Kasutatud 20.02.2020]
57. Endine Aleksandri gümnaasium, Tallinna Rahvusarhiiv, arhiivisäilik ERAF.2.1.8559. [Kasutatud 24.02.2020]
58. Vabaduse väljaku ümberkujundamise eskiisprojekt, Tallinna Linnaplaneerimise arhiiv, arhiivisäilik 22865. [Kasutatud 20.02.2020]
59. KoKo arhitektid, Baltic Station Market, 2017. [Võrgumaterjal]. Saadaval: http://www.koko.ee/en/projects/type/all-types/project/147-balti-jaama-turg [Kasutatud 02.05.2020]
60. Foto: Võiduväljak 1974.aastal, Jaan Künnap. [Kasutatud 30.04.2020]
61. Riigiteataja, Liiklusseadus, 07.05.2020, § 24, p 2. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021?leiaKehtiv [Kasutatud 14.05.2020]
62. Riigiteataja, Liiklusmärkide ja teemärgiste tähendused ning nõuded fooridele, 05.08.2019, § 15, p 34. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.riigiteataja.ee/akt/103032011006?leiaKehtiv [Kasutatud 14.05.2020]
63. Tallinna linnamuuseum, KIEK IN DE KÖKI kindlustusmuuseum [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://linnamuuseum.ee/kiek-de-kok/bastionikaigud/ [Kasutatud 14.05.2020]
64. I.Ruudi, Skoone bastion puges põhku, Sirp, 03.05.2011. [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.sirp.ee/s1-artiklid/arhitektuur/skoone-bastion-puges-pohku/ [Kasutatud 15.05.2020]
65. T.Paaver, Lahendus Ahtri tänava kiireloomuliseks ja odavaks parendamiseks, esitlus 2019, [Kasutatud 22.04.2020]
66. V.Valk, Linnatänava 1:1 makett Mere puiestee näitel, Sirp, 21.08.2013 [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.sirp.ee/s1-artiklid/arhitektuur/linnataenava-11-makett-mere-puiestee-naeitel/ [Kasutatud 03.12.2019]
67. KavaKava, Linnalahendused, T-model, EXTech Design, TALLINNA PEATÄNAV joonised ja seletuskiri, töö nr 0612171, 2018 [Kasutatud 13.12.2019]
68. Statistika anet, Sõidukite statistika [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/soidukite-statistika , [Kasutatud 29.02.2020]
69. Delfi, Tallinna trammihanke võitis Hispaania firma CAF, 06.11.2012 [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/tallinna-trammihanke-voitis-hispaania-firma-caf?id=65222980, [Kasutatud 17.05.2020]
70. „Viru väljak. Linna omnibussijaama laiendamise projekt ja omnibussikuuri joonised.“, Tallinna Linnaarhiiv, arhiivisäilik TLA. 149.6.762. [Kasutatud 20.02.2020]
71. Ehitusuudised, Leedo lõi Tallinnalt Kaarli puiestee kinnistu üle, 09.06.2009 [Võrgumaterjal]. Saadaval: https://www.ehitusuudised.ee/uudised/2009/06/19/leedo-loi-tallinnalt-kaarli-puiestee-kinnistu-ule, [Kasutatud 18.05.2020]
72. Eesti Arhitektide Liit, Eesti Disainikeskus, Eesti Kunstiakadeemia, Kõiki kaasava elukeskkonna kavandamine & loomine [Kasutatud 19.05.2020]
73. Tallinna Linnaplaneerimise Ameti, T.Paaver, Vana-Kalamaja tänavaruumi arhitektuurivõistluse ülesanne,viitenumber: 188979, 2017 [Kasutatud 26.04.2020]

LISA 1



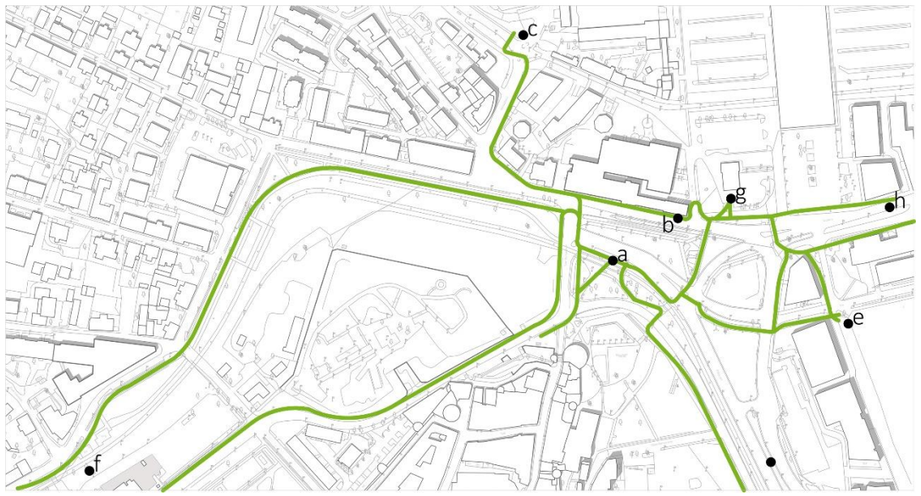
Skeem 48 [autori skeem] Subjekti 1 valitud liiklussuunad.

Subjekt 1 ütles, et kogu aeg eelistab neid teid, kus ta varem on käinud. Subjekt 1 kaebas mitme marsruudi puhul, et ta ei saa aru, mis ülekäiguraja ta peab valima, kuna ta ei näe, kus seal tee jätkub. Subjekt 1 ei teadnud Kultuurikatla tagusest kultuurikilomeetri kergliiklustee lõigust ja sellepärast kasutas Kultuurikatla esist kõnniteed Põhja puiesteel. Subjekti 1 puhul saab eripäraks välja tuua, et marsruudil E-G (Porto Franco - Balti jaam) ta valis vanalinna poolse kõnnitee, kuid avastas, et seal ei ole pääsu ega mingeid ülekäiguradasid teisel pool. Sellel lõigul pidi Subjekt 1 minema tagasi ja valis hoopis Põhja puiestee Skoone bastioni poolse kõnnitee.



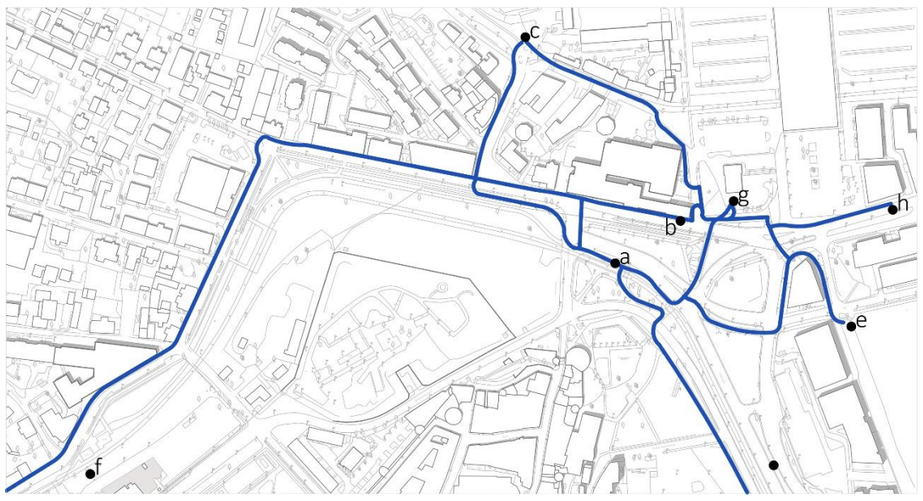
Skeem 50 [autori skeem] Subjekti 2 valitud liiklussuunad.

Subjekt 2 teab hästi antud piirkonda ja tihti valis turvalisemad ja autovabad teed, nagu kultuurikilomeetri lõik ja Poordi tänav, kuid Balti jaama marsruudi puhul ta valis kitsa ja suure autoliiklusega Rannamäe tee, kuna inimene saab niiviisi Balti jaama kiiremini. Subjekt 2 teadis, et vanalinna poolne kõnnitee jõuab tupikusse, sellepärast ta valis Skone bastioni poolse kõnnitee, kuid ta jooksis üle sõidutee selleks mitte ettenähtud kohas.



Skeem 49 [autori skeem] Subjekti 3 valitud liiklussuunad.

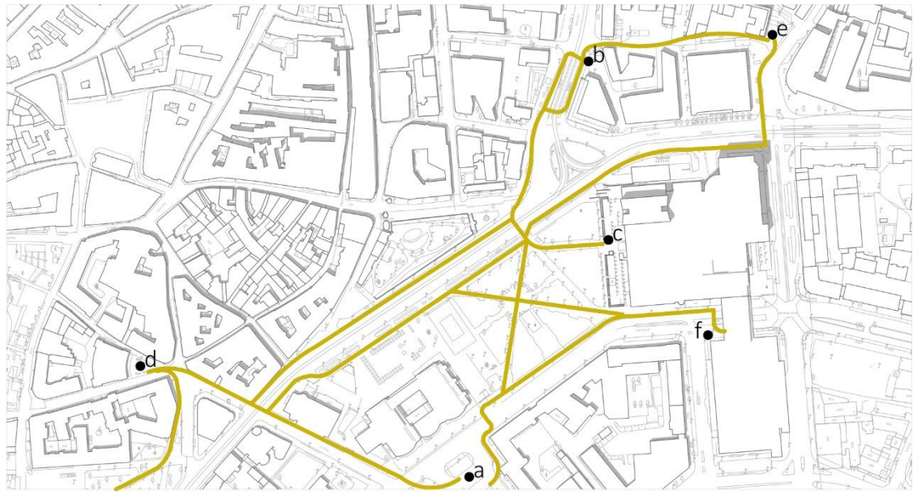
Subjekt 3 ei teadnud antud piirkonda hästi, aga antud eksperimendis valis tema jaoks uued teed, nagu kultuurikilomeeter. Subjekt 3 eelistas autoliiklusest vaba teed. Balti jaama sihtpunktiga marsruudil ta eelistas trammi kultuurikilomeetrit ja otsis selle jaoks spetsiaalselt ülekäigurajad Põhja puiesteel. Subjektil 3 tekkis segadus marsruudil A-E, kus ta ühel ristmikul käis kolm korda üle tee, kuna tal oli väga raske aru saada, millise tee ta peab valima. Sellel ristmikul ta ei näinud täpselt, kuhu viivad teed.



Skeem 51 [autori skeem] Subjekti 4 valitud liiklussuunad.

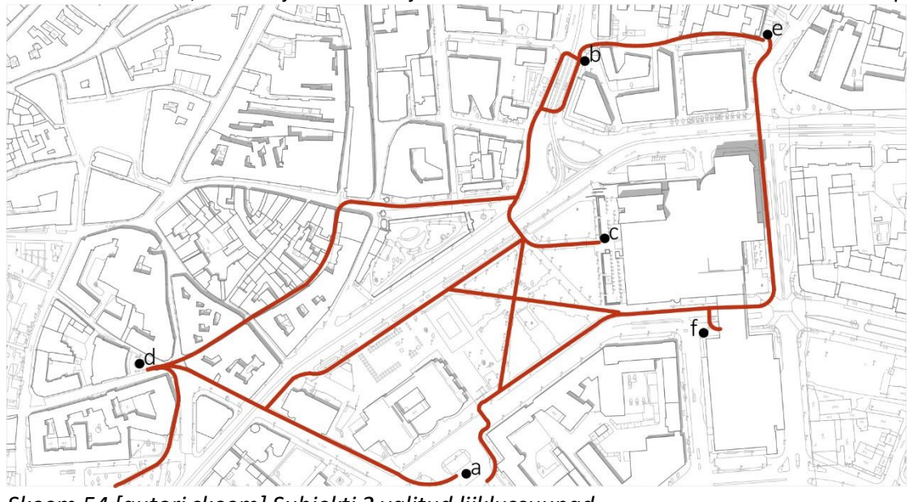
Subjekti 4 otsused olid selles eksperimendis kõige huvitavamad, kuna ta ei olnud varem selle piirkonnaga tutvunud. Paljude marsruutide puhul ta valis keerulised pikemad teed. Teadmata teistest variantidest, valis ta kitsamad ja ebamugavad kõnniteed. Paljudes kohtades ta läks segadusse, kus ta praegu asub ja kasutas GPSi. Marsruudi A-B alguses küsiti sellelt Subjektilt, kus asub peatus “Linnahall” teise suunaga. Seda peatust ei olnud üldse näha. Subjekt 4 väitis, et see peatus peab asuma kuskil seal, kus autod sõidavad teisel pool, mis oli õige, kuid me pidime seda otsima enda intuitsiooni järgi.

LISA 2



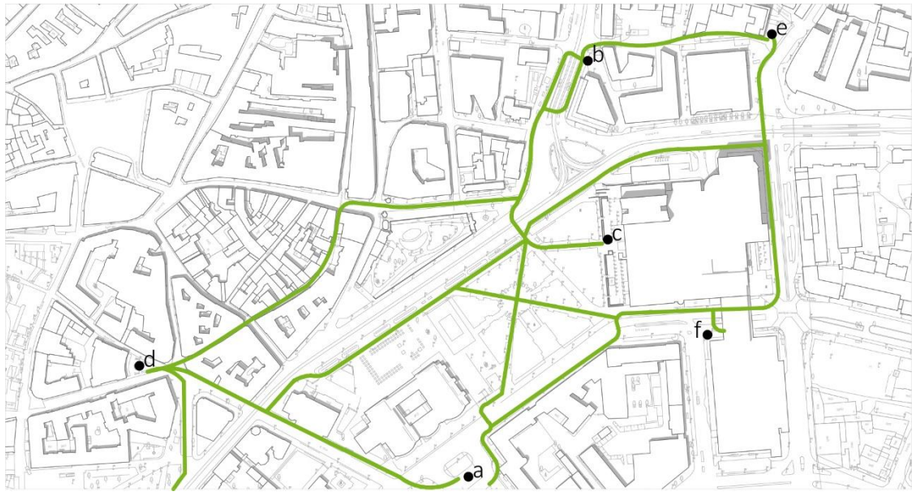
Skeem 52 [autori skeem] Subjekti 1 valitud liiklussuunad.

Subjekt 1 valib tema jaoks tuttavad marsruudid. Ta märkas, et võimalusel ta valiks ka pääsu läbi Viru keskuse, kuid eksperimendi ajal oli kaubanduskeskus juba kinni. Antud eksperimendis kasutas Subjekt 1 hea meelega Coca-Cola Plazas asuva läbikäiku. Pikemal marsruudil Rotermanni kvartalist Sõpruse kino juurde valis Subjekt 1 valis kindla tee Pärnu maantee kaudu, kuna ei orienteeru hästi vanalinnas. Pärnu maantee oli tema jaoks väga oluliseks vööndiks jalakäijate jaoks, kuna tema arvamusel maantee mõlemal pool on väga tihe jalakäijate liiklus. Samuti on näha, et vajadusel Subjekt 1 valib Viru keskuse Pärnu mnt poolse kõnnitee.



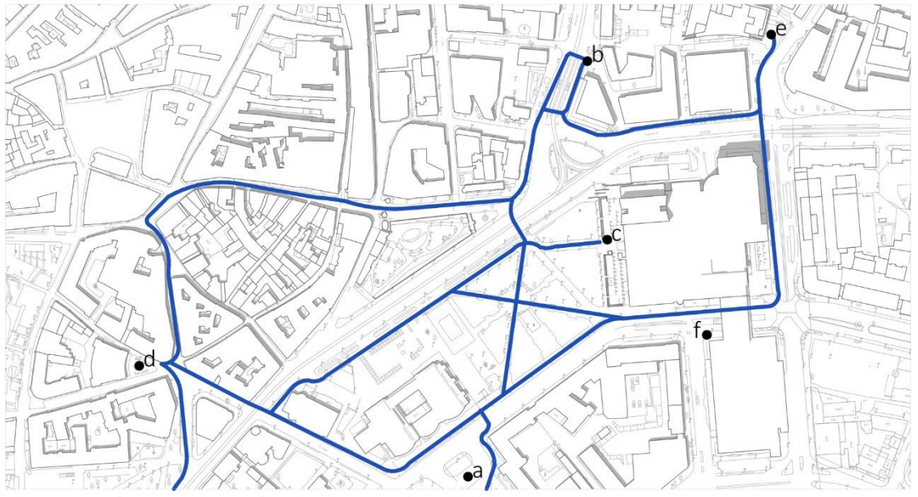
Skeem 54 [autori skeem] Subjekti 2 valitud liiklussuunad.

Subjekt 2 teab antud piirkondi väga hästi ja kasutas kõige lühemat ja kiiremat teed. Tema jaoks oleks mugavam, kui tekiks otsetee Mere pst trammipeatusest Viru keskuse peasissepääsuni. Subjekt 2 on ka autojuht ja ta märkas, et autojuhina tundub talle Viru ring mitte keeruline, kuid ebamugav.



Skeem 53 [autori skeem] Subjekti 3 valitud liiklussuunad.

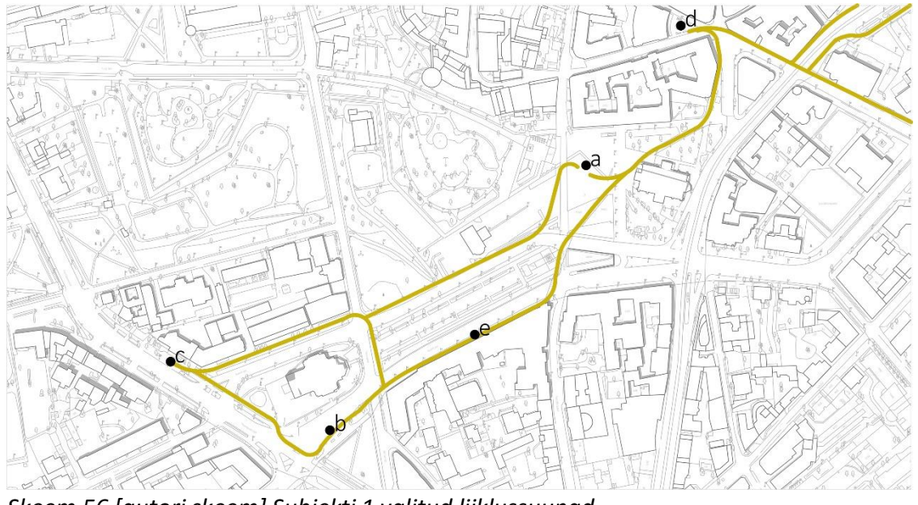
Subjekt 3 valis kõige kiiremad teed. Nii ta kasutas Coca-cola Plaza läbikäiku, võimalusel kasutaks teed läbi Viru keskuse ning teadis vanalinna Müürivahe tänavat, mis ühendab Viru ja Vabaduse väljakuid. Ta märkas, et on juba harjunud Viru väljaku liiklussõlmega ja ei kujuta sellel kohal mingit muu lahendust, kuid kiitis heaks kiiremat võimalust pääseda üle sellt ristmiku.



Skeem 55 [autori skeem] Subjekti 4 valitud liiklussuunad.

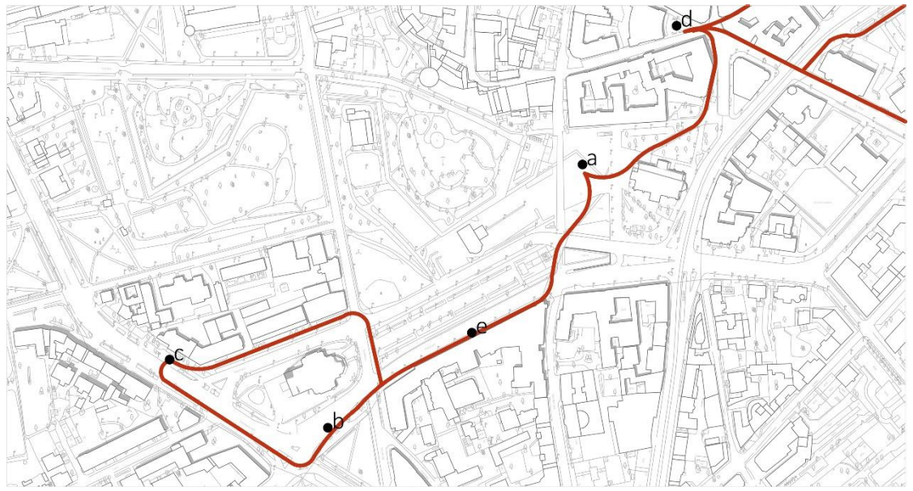
Subjekt 4 on välismaalane ja ei tea Tallina linna. Marsruudil kino Sõprus -> kino Coca-Cola Plaza ta ei teadnud Coca-Cola Plazas asuvast läbikäigust ning valis väga keerulise tee läbi vanalinna. Selline käitumine võib rääkida sellest, et jalakäijate jaoks ei ole selgelt suunda ja pääsu Rotermanni piirkonnast Vabaduse väljaku piirkonda. Pärnu maantee võib tunduda liiga eemal asuv, aga vanalinna tänavad on liiga keerulised. Turistide ja linnakülastajate jaoks ei teki visuaalselt kontakti nende kahe sihtpunkti vahel, kuid kohalikud inimesed teavad kiiremat teed või vähemalt on kindlad, et Pärnu maantee ühendab need piirkonnad. Subjektil 4 tekkis segadus marsruudil Rotermanni kvartal –> Viru keskuse peasissepääas, kuid ta leidis päris kiiresti õige ülekäiguradade „keti“.

LISA 3



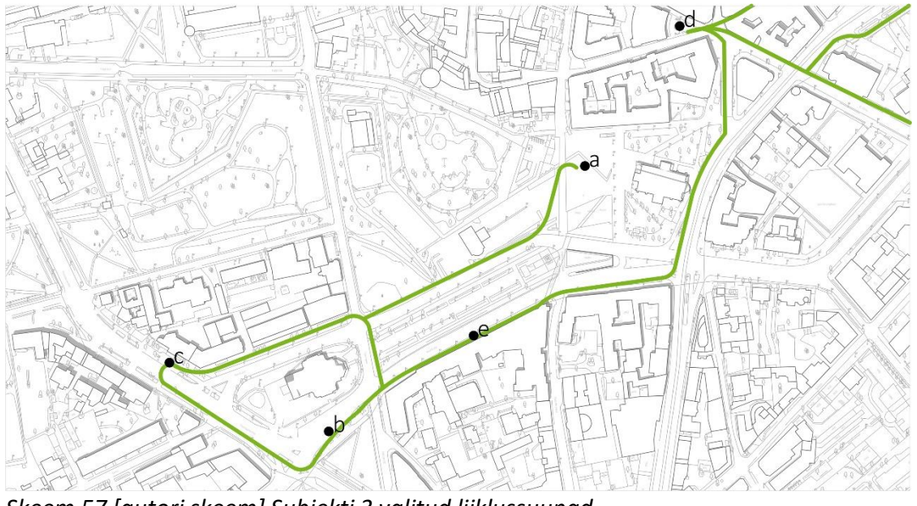
Skeem 56 [autori skeem] Subjekti 1 valitud liiklussuunad.

Subjekt 1 kasutas kohusetundlikult kõiki valgusfooriga ülekäiguradu ning jalakäijate maa-alust tunnelit. Ta märkas, et tal tekkis väike segadus Endla ja Toompuiestee tänavate ristmikul, kuid muud kohad olid tema jaoks selged ja sobilikud.



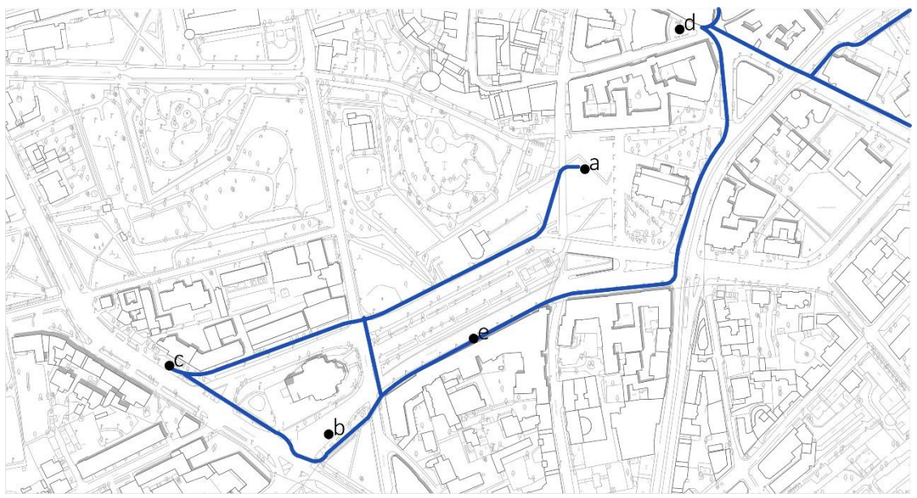
Skeem 58 [autori skeem] Subjekti 2 valitud liiklussuunad.

Subjekt 2 teab Kaarli pst piirkonda hästi. Ta kasutas oma arvates kõige kiiremaid ja mugavamaid teid, nende seas ka maa-alust tunnelit.



Skeem 57 [autori skeem] Subjekti 3 valitud liiklussuunad.

Subjekt 3 püüdis leida kiiremad teed ning antud piirkonnas proovis joosta üle sõidutee Vabaduse kella lähedal, kuid suure autoliikluse pärast keeldus sellest ideest. Subjekt 3 kaebas, et antud piirkonnas on väga palju valgusfooriga ülekäiguradu ja kogu aeg tuleb oodata võimalust teede ületamiseks.



Skeem 59 [autori skeem] Subjekti 4 valitud liiklussuunad.

Subjekt 4, kes ei teadnud piirkonda hästi, ei saanudki aru, et Vabaduse väljaku all on jalakäijate maa-alune tunnel ning kasutas maapealseid valgusfooriga ülekäiguradu. Antud piirkond ei tekitanud tal segadusi ning antud marsruutidega ta sai hästi hakkama.

LISA 4 Kronoloogia

1821.a algas demilitaliseerimise protsess. [19, lk 48]
XIX.sajandi algul hakkas kujunema Ringpuiestee.(vt foto 44) [18, lk 145]
1850.a rajati Falgi ja Komandandi teed ning Kaarli tänav. [19, lk 78, 79]
1858.a Toompea tänava tee silla asemel. [19, lk 80]
1864.a anti kindlustus lõplikult linnale üle.
1862.-1867.a ehitati Jaani kirik (arh Christoph August Gabler) [26, lk 258]
1870.a Kaarli kiriku (arh Rudolf Otto von Knüpffer) pühistemine ja Kaarli puiestiku rajamine. [26, lk 248]
1870.a Balti raudtee ehitamisega kerkis raudteejaam. [19, lk 65]
1871.-1872.a Tuletõrjemaja Viru väljakul. (arh Ferdinand Kordese, ja esialgne Rudolf Otto von Knüpffer) [26, lk 266]
1888.a linnasisene hoburaudtee. [26, lk 12]
1896.-1999.a rajati turg 16. oktoobri pargi kohale („uus turg“), uus turuhoone ja turuäärne puiestik. [19, lk 74]
1903.a Patkuli trepp. [19, lk 66]
1905.-1907.a avalik park Toompea idaosas. [19, lk.65]
1908.-1910.a Saksa teatri hoone. (arh Nikolai Vassiljev ja Aleksei Bubõr) [19, lk74]
1911.-1913.a Estonia teatri hoone. (arh Armas Lindgren ja Wivi Lönn) [19, lk 74]
1912.-1913.a Stuarti reduudi kohale rajati Tallinna Elektrijaam. (arh Hans Schmidt) [19, lk 70]
1914.a vaksaliesine park ja kabel. [19, lk 66]
1907.a Kanuti gildi aed tehti korda. [19, lk 59]
1914.-1915.a võeti kasutusele bussid ning aurutrammid. [26, lk 12]
1925. a ilmusid esimesed elektritrammid. [26, lk 12]
1925.-1926.a ehitati Gloria Palace. (Vene Teater) (arh Friedrich Skujins) [26, lk 259]
1930.a kujundati Tõnismägi iluaiaks. [19, lk 57]
1930.-1932.a valmis büroohoone (Tallinna linnavalitsus). (arh Robert Natus) [26, lk 260]
1932.a rajati Rannamäe tee. (vt foto 46) [19, lk 70]
1934.a valmis hoone aadressil Vabaduse väljak 10. (Tallinna linnavaraamet) (arh Elmar Lohk) [19, lk 261]
1934.-1935.a toimus Põhja puiestee teede asfalteerimine. [21]
1936.a ehitati hotell “Palace”. (arh Elmar Lohk) [26]
1937.a Hirvepark muudetud avalikuks pargiks. [19, lk 62]
1938.a kujundati Kuberneri aed. (arh Alar Kotli) [19, lk 77]
1944.a märtsipommitamine. [19, lk 75]
1945.-1947.a Harju tänavale rajati haljasala. [19, lk 84]

Foto 44 Glassi pst, XIX sajandi algus. [47, (TLA1465.1.149)]

Foto 45 Põhja pst ja Soo tänava nurk, XX algus. [47, (TLA1465.1.1565)]

Foto 46 Rannamäe tee rajamine, 1932. [47, (TLA1465.1.4129)]

Foto 47 Võiduväljak 1974.a [60]

1947.a Estonia teater taastati. (arh Edgar Johan Kuusik) Teatri taga kaotati turg. [19, lk 74]
1948.a Rannavärava mäel on kultuuri- ja puhkepark. Pargis asus suveteater. [19, lk 70]
1949.-1950.a Viru väljaku vene turu kõrvale rajati haljasala ja tehti keskväljaku projekt. [51]
1952.a rajati Kopli trammiliin. [52]
1952.a ohvitseride maja park Kanuti gildi aia kohal.(arh Aleksanr Kuznetsov) [19, lk 72]
1953.a kinnitatud generaalplaan. (Harald Arman, Otto Keppel, Anton Lembit Soans) [26, lk 14]
1959.a 16. oktoobri pargile püstitati monument 1905. aasta ohvritele. [19, lk.27]
1960.a Tallinna keskväljaku plaan, Viru väljaku ringliiklus. (vt foto 50) [53]
1965.a ehitati Kalevi ujula. (arh Uno Tölpus) (Kalev SPA) [26]
1956.-1958.a ehitati korterelamud Gonsiori tn ja Narva maanteele. [26, lk.15]
1960.a ehitati kaubamaja (arh D.Spraizer ja V.Kutuzov) [26, lk 64]
1969.-1972.a ehitati Viru hotell. (arh Henno Sepmann ja Mart Port) [26, lk.277]
1966.a loodi ENSV valitsuse määrusega vanalinna riiklik kaitsetsoon. [26, lk 16]
1971.a Tallinna generaalprojekt (Lorenz Haljak, Dmitri Bruns, Elva Kilps, Mart Port, Hugo Sepp, Mihkel Välbe) [26, lk 14]
1975.a Tallinna teenindusmaja(arh Maimu Kaarnaväli) (TALLINK hotell) [26, lk 34]
1976.a. rajati sõiduteed mõlemal pool Kaarli kirikut. [54]
1980.a valmis peapostkontor. (arh Raine Karp ja Mati Raigna) ja linnahall (arh Raine Karp ja Riina Altmäe). [26, lk 135, 15]
1984.-1987.a rajati väikese Rannavärava bastion. (arh Kalle Rõõmus ja Erki Kreis) [26, lk 15]
1993.a avati Balti jaama turg. [59]
1996.a. „Estonia“ mälestusmärk Suur-Rannavärava bastioni kõrval. (autorid Villu Jaanisoo ja Jorma Mukala)
2002.a sai valmis Põhja puiestee liiklussõlm. [37]
2004.a Viru hotelli juurde ehitati Viru keskus. (arh Vilen Künnapu ja Ain Padarik) [23]
2007.a endisest Aleksandri Gümnaasiumist tehti Metro Plaza ärihoone. (KoKo arhitektid) [57]
2008.a teostati Vabaduse väljaku uus projekt. [58]
2015.a sai valmis KultuuriKatel.(KavaKava arhitektid) [55]
2017.a lõppes Balti jaama turu rekonstrueerimine. (KoKo arhitektid) [59]
2019.a avati EKA hoone. (Kuu arhitektid) [56]

Foto 48 Vaade Viru väljakule. [47, (TLA1465.1.8675)]

Foto 49 Vaade Viru väljakule, 1944. [47, (TLA1465.1.6830)]

Foto 50 Vaade Viru väljakule, 1971. [47, (TLA1465.1.6830)]

Foto 51 [47, (TLA1465.1.6837)]