TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
TALLINNA KOLLEDŽ

Maastikuarhitektuur

Eda Vane

SADAMAALADE INIMMÕÕTMELISUS — VÄHENDADES SÕIDUKITE DOMINEERIVAT MÕJU MAASTIKUARHITEKTUURSE KUJUNDUSPROJEKTIGA

Lõputöö

Juhendaja: Liis Bormeister *MA*

Tallinn 2015

SISUKORD

SISSEJUHATUS 4

1. LÄHTEÜLESANNE 5

2. METODOLOOGIA 7

3. TEOREETILINE KÄSITLUS 8

3.1. Sadamamaastike taaselustamine 9

3.2. Parkimisala jalakäijasõbralik planeering 12

3.3. Inimesele mõeldud planeering 14

4. PROJEKTALA ANALÜÜS 16

4.1. Ajalooline lühiülevaade 17

4.2. Peatsed muutused Admiraliteedi basseini ümbruses 18

4.3. Admiraliteedi basseini ümbrus praegu 19

4.4. Kontakt- ja projektala ruumiline olukord ning seotus 20

4.5. Jalakäijate liikumissuunad 21

4.2. Liikluskorraldus ja parkimisalad 22

4.3. Ala kasutajad ja funktsioonid 23

4.4. Vaated projektalale ja projektalal 24

4.5. Mikrokliima – klimaatiline analüüs 25

4.6. Inspiratsioon maailmast 26

5. KONTSEPTSIOONI „VÄRAV“ KIRJELDUS 27

6. LAHENDUSE KIRJELDUS 28

6.2. Teed, parklad, teekatendid 29

6.3. Väikevormid 30

6.4. Valgustus 30

6.5. Haljastus 31

6.6. Arendusetapid 32

7. KOKKUVÕTE 33

VIIDATUD KIRJANDUS 34

Töös kasutatud fotomaterjali allikad 37

LISAD 40

Lisa 1. Tallinna Sadama territooriumi ja kesklinna linnaosa suhe 40

Lisa 2. Ajalooline kaardimaterjal.....41

Lisa 2.1. Tallinna sadam enne sõjasadama väljaehitust kitsa merre suubuva kanalina 1797. aastal.....41

Lisa 2.2. Tallinna sadam 1908. aastal pärast Admiraliteedi basseini väljaehitust.....41

Lisa 2.3. Tallinna sadam Nõukogude Liidu topoloogilisel kaardil 1972. aastal. 42

Lisa 2.4. Tallinna sadam Nõukogude Liidu topoloogilisel kaardil 1987. aastal. 42

Lisa 2.5. Tallinna sadam Eesti Vabariigi ortofotol 1995. aastal.....42

Lisa 3. Kontaktala detailplaneeringute mõjutused.....43

Lisa 4. Kokkuvõte meteoroloogilistest andmetest Pirita rannikujaama päevaste mõõtetulemuste põhjal vahemikus 2010.–2014. a. 44

Lisa 5. Inspiratsioonipildid mujalt maailmast.....45

Lisa 6. Arhitektuursete väikevormide loetelu.....48

Lisa 7. Taimmaterjali loetelu.....51

Lisa 8. Katendite loetelu 53

8. GRAAFILINE MATERJAL 61

8.1. Joonis 1: Asendiplaaniline lahendus M 1:400.....62

8.2. Joonis 2: Haljastusjoonis M 1:400 63

8.3. Joonis 3: Disaini- ja mänguelemendi näidise visualiseering M 1:500, M 1:125.....64

8.4. Joonis 4: Linnaväljaku lõige M 1:300, Liikuva Kuunari tänava lõige M 1:200 65

8.5. Joonis 5: Valgustuslahenduse visualiseering M 1:400.....66

SUMMARY 67

SISSEJUHATUS

Linnad on ikka tekkinud maa ja vee piirile, kuid linnade ja industriaalühiskonna arengust tulenevalt on mereäärsetest piirkondadest saanud problemaatilised alad. (Soosaar 2015) Meri, linn ja transport on alati olnud tugevalt seotud. Tallinngi on Hansalinnana tuntud keskaegse aktiivse merekaubanduse poolest. Sellel ajal oli sadam justkui teine linnasüda — täis kõrtse, meelelahutust ja inimesi. Aegade möödudes merekaubanduse osakaal muudkui kasvas ning 19. sajandi tööstusliku pöörde ja transpordi arenguga muutusid sadamaalad tõelisteks tööstusmaastikeks. Selline tormiline areng aga lõikas sadamaalad linnast lahti ja eemaldas need avalikust kasutusest. Tänaseks päevaks on Tallinna sadamaala kui suur tühimik keset linna, mida peamiselt kasutavad tallinlased tööajal sõidukite parkimiseks ja turistid transiidiks.

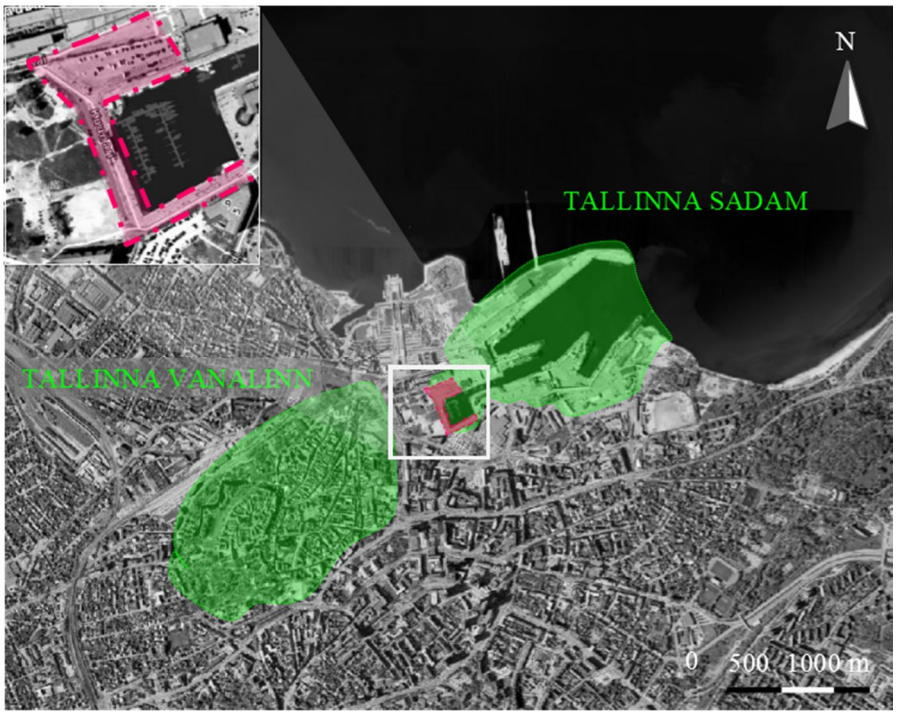
Tallinna elanikul on sadamaalale tulemine pigem erand kui reegel – valitsevad tühermaad, ajuti tekivad laevaliiklusest tingitud ummikud ja ala on pigem muust linnaruumist eraldatud kui selle orgaaniline osa (Vanasadama… 2011). Olukorra muutmiseks peab palju pingutama ja läbi mõtlema kõik ümbruskonna planeeringute küsimused. Inimese meelitamiseks on vaja piirkonda arendada nii, et see oleks ligipääsetav nii jalakäijale kui ka sõiduautoga liiklejale (Sealsamas). Inimeste meelitamiseks ja ümbruskonna atraktiivsuse tõstmiseks oleks vaja hästi toimivat välisruumi lahendust. Sõiduautode senist domineerimist piirkonnas peaks vähendama. Inimest meelitavad välisruumi kasutama võimalused jalutada, aega veeta ning lastel ja noortel mängida. Selleks et inimesed satuks sadamaaladele rohkem ja südalinnaga tekiks ruumiline ühendus, tuleb kogu piirkonnas luua jalakäijatele mugavamad ja turvalisemad liikumisvõimalused.

Töö tugineb peamiselt linnaplaneerimise pioneeri Jan Gehli teooriatele, arvestades sadamaalade linnaruumi konverteerimise eripäradega. Sadamaalade eduka konverteerimise puhul on oluline osa välisruumil, mis peab taaselustamise protsesse toetama. Toimiva välisruumi lahenduse väljatöötamiseks peab mõistma praeguse olukorra tekkepõhjuseid; sõidukite dominantsuse vähendamiseks on oluline teada inimesega arvestava ruumi planeerimisvõtteid. Käesolevas töös on sümbioosis kasutatud enam levinuid kvalitatiivseid uurimismeetodeid.

1. LÄHTEÜLESANNE

Tallinna sadamaala on praegu linna mõistes kasutamata ressurss. Sadama ümbruses laiuvad tohutud parkimisplatsid ja jäätmaad. Tegemist on endise tööstusmaastikuga, mille potentsiaali pole veel ära kasutatud. Peagi on algamas mitmete elu- ja ärihoonete arendusprojektide realiseerimine Vanasadama ümbruses, mõni ärihoone on ka juba valminud. Selleks et sadamaalasid kui endiseid tööstusmaastike konverteerida, peab uute hoonete kerkimist toetama ka avalik ruum nende ümbruses. Kesklinnasisene linnaruum peaks olema aktiivses kasutuses. Aktiivne linnaruum ei moodustu ainult üksikutest äri- ja elamuhoonetest ning nendest moodustunud tänavatest, vaid ka inimestest, kes seda ruumi kasutavad. Praegune suur asfaldiga kaetud väli, mida liigendavad üksikud betoonkastidesse istutatud puud ja metallaiad, ei paku inimesele head kohta viibimiseks ega ka transiidiks.

Nagu eespool mainitud, algab lähiajal mitme uue äri- ja elamuhoone ehitus Kai, Sadama ja Poordi tänava aadressil, seega on oluline, et arengut toetaks ja sellega käiks kaasas ka avalik tänavaruum. Poordi tänav jookseb paralleelselt Admiraliteedi basseiniga, mis muudab oluliseks Admiraliteedi basseini ümbruse ruumi. Visioonides hakkab mööda Tallinna rannaäärt jooksma pikk linlastele mõeldud promenaad, mis avaks Tallinna merele. Promenaad läbiks Vanasadama ala ja ümbritseks Admiraliteedi basseini, mis seni on lahenduseta (vt Joonis 1). Admiraliteedi basseini ümbritseva projektala hinnanguline pindala on 2,5 ha ja sihtotstarbelt on tegemist 60% ulatuses tootmismaaga ja 40% ulatuses ärimaaga.



Joonis 1: Projektala asukoht Tallinna ortofotol

Allikas: Eesti ortofoto 2015; autori koostatud

Käesoleva töö uurimiseesmärk on selgitada välja inimese kui ruumi kasutaja vajadused ja sellest tulenevalt pakkuda lahendus, mis rikastaks ja parandaks praegust sadamaala ruumilahendust. Töö käigus tuleb luua Admiraliteedi basseini ümbritsevale Kuunari tänava lõigule maastikuarhitektuurne kujundusprojekt, mis vähendab sadamatele omast sõidukite dominantsust, muudab ruumi inimmõõtmeliseks ning kujundab ruumi kergesti integreeritavaks ümbritsevasse linnaruumi. Lahendus peab arvestama tuleviku rannapromenaadi rolli ja toetama ka ümbritsevate arenduste toimimist. Lahendus peab võimaldama linlastel nautida veeäärset ruumi ja pakkuma kohta, kus viibida mere läheduses.

2. METODOLOOGIA

Eelnevas peatükis mainitud uurimiseesmärgi saavutamiseks on vaja mõista ja tunda Admiraliteedi basseini ümbruse linnaruumi. Esimeseks toiminguks on praeguse ruumilahenduse mõtestamine, hetkeolukorra puuduste kaardistamine ning nende tekkepõhjuste väljaotsimine. Tähtis on mõista sarnaste sadamaümbruse alade taaselustamise protsesse, et luua neid protsesse toetav uus ruumilahendus. Oluline on mõista, milline on inimesele meeldiv ja sobilik linnaruum. Samuti peab mõistma ja oskama kujundada sõidukite kasutuses olevat ruumi nii, et see oleks osaks aktiivsest avalikust linnaruumist. Analüüsides ja arvestades projektala olemuse ja iseloomuga, tuleb leida parim võimalik lahendus.

Peamisteks töös kasutatavateks meetoditeks on dokumendianalüüs ja vaatlus. Eespool mainitud kvalitatiivseid meetodeid kasutatakse töös läbivalt ja sümbioosis. (Hirsjärvi jt, 2005) Töö teoreetilise osa peamiseks uurimismeetodiks on dokumendianalüüs. Töö analüütiline osa põhineb võrdselt mõlemal kasutatud uurimismeetodil, nii dokumendianalüüsil kui ka vaatlusel. Lisaks on dokumendianalüüsi käigus tutvutud kõikide ala puudutavate detail- ja üldplaneeringutega, linnaruumi arengu ettepanekutega ja visioonitöödega, mis olid kättesaadavad. Dokumendianalüüsi on uurimismeetodina kasutatud ka muu sadamaala analüüsis olulise info kogumisel. Suur osa analüüsist põhineb autori vaatlustel, mis on teostatud erinevatel aegadel viimase poole aasta jooksul. Vaatlusi on teostatud nii talvisel kui ka kevadisel ajal ning erinevatel aegadel päeva jooksul. Töö viimase osa ehk lahenduse koostamiseks on kasutatud eelneva uurimise tulemusi ja dokumendianalüüsi, mis on vajalik projekteerimistingimuste mõistmiseks.

3. TEOREETILINE KÄSITLUS

Tallinna sadama alla kuulub kesklinna linnaosast väga suur territoorium (vt Lisa 1). Kogu Tallinna Sadama valduses olev maa on peaaegu pool ruutkilomeetrit. Sellest alast on kõikvõimalike parkimisalade ning sõiduteedena kasutuses hinnanguliselt 80%. Roheluse ja taimkattega on kaetud keskmiselt 1% kogu pindalast. Sadama lähiümbrust iseloomustavad suured betooni ja asfaltiga kaetud pinnad, mis on peamiselt kasutuses transpordimaana raskeveokitele ja sõiduautodele. Sadamat ümbritsevad eraomandis olevad, kuid linna ruumilisest kasutusest väljas olevad maatükid (Vaikmaa, Tigasson 2011, lk 4). Suured monotoonsed kivised väljad ja jäätmaad mõjuvad sadama ümbruse ruumis tohututena. Inimesena seal ruumis viibides kaob turvalisus- ja mugavustunne. Alal domineerivad selgelt sõidukitele mõeldud kivilagendikud ja tühermaad. Sadam vajab võimalust kiiresti liikuda erinevate terminalide vahel ja samuti vajab sadam oma ümbrusesse parkimisvõimalusi, kuid vajadus nende järele tänapäevaseid trende arvestades ilmselt väheneb. Samas saab ka teid ja parklaid rajades neid ümbritsevasse sulandada ja muuta need avaliku ruumi osaks, mitte eraldajaks.

Roger Trancik defineerib oma raamatus *Finding Lost Space: Theories of Urban Design* kadunud ruumi mõiste: see on mahajäetud ja struktureerimata hoonete vahelist või tühja välja meenutav ruum, mis on linnalisest kasutusest väljas (1986, lk 3). Tänases päevas saab Tallinna sadama ümbrust defineerida samuti kadunud ruumina, mis on ära lõigatud linnast. Sadamate ümbrused on ka mujal maailmas tihtipeale suletud tunnetusega tööstusalad. Suured väljad, mis on natuke kontekstist ja linnaruumist välja rebitud. Peamised põhjused, miks meie linnades on sellist kadunud ruumi, on seotud industrialiseerimisest tulenenud tööstuse ja transpordi arenguga: autode populaarsuse kasvu ja suure vaimustusega nendest 20. sajandi alguses; kunagiste linnaplaneerimise ja arhitektuuri trendidega 20. sajandi alguses; ajaga muutunud tööstuse ja militaartööstuse rolliga (Trancik 1986, lk 3–5).

Tallinn ei ole erand; siinne olukord on ühes osas samuti tekkinud esialgu just tööstuse ja militaartööstuse majandusliku mõju kahanemise tõttu. Nõukogude ajal oli sadama ümbrus suletud piiritsoon. 20. sajandi lõpus suleti Admiraliteedi töökojad täielikult ja Eesti iseseisvumisega sai

ala avalikkusele põhimõtteliselt avatuks. Turistide liikumise ja laevaliikluse tõusuga muudeti sadama ümbrus seda toetavaks ning loodi juurde parkimisalasid. Nüüdseks on sadama ümbrust hõivanud sõidukite osakaal vähenenud, sest sadam on kaubasadamana tähtsust kaotanud ja reisisadamana olulisemaks muutunud. Vajadus rajatud parkimisvõimalusi kasutada on tunduvalt vähenenud. 20. sajandi lõpu poole arendati väga aktiivselt ka ümbruskonna transpordivõrke, mis on nüüdseks sadamaala täielikult kesklinnast ära lõiganud. Tallinna sadama ja Vanalinna ühenduse lõikab läbi Ahtri tänava ja Mere puiestee liiklussõlm. Sadama ümbruse kadunud ruumi sünd on üsna klassikaline juhtum, toetudes Roger Tranciku teooriale kadunud ruumi tekkepõhjustest (Sealsamas, lk 3–5).

Üheks probleemi süvendajaks on ka valglinnastumine, mis on probleemiks terves maailmas ja nii ka Tallinnas. Et valglinnastumise vastu võidelda, tuleb linna tihendada ja tegeleda aktiivselt praegu kasutusest väljas oleva kadunud ruumi taas linnaruumi haaramisega. Suure avaliku kasutuse potentsiaaliga ruumi ei tohi raisku lasta, seni tühjana seisnud aladele tuleb leida uued väljundid. Kadunud ruum tuleb taaselustada: see tähendab ümber kujundada ja kasutusele võtta.

3.1. Sadamamaastike taaselustamine

Sadamamaastik on justkui segu erinevatest territooriumidest, see on tugevalt seotud mere ja linnaga. Sadamad asuvad tihti kesklinna piirkondades, kuid ei ole ruumiliselt kesklinnaga seotud. Taanis toimus sadamamaastike taaselustamise teemal Aalborgi Ülikoolis 2005. aastal töötuba ja konverents Harbourscape Aalborg, millest võtsid osa arhitektid, insenerid ja planeerijad Taanist, Norrast, Hollandist ja Suurbritanniast. Konverentsi ja töötoa eesmärk oli välja töötada visioonistrateegiad ja kujundusettepanekud ning ühtne kontseptsioon Aalborgi rannajoone arenguks ja taaselustamiseks. Töötoad olid edukad ning tulemuseks saadi mitmeid uuenduslike käsitlusi sadamamaastiku arendamiseks ja taaselustamiseks. Üheks osalejaks oli ka tunnustatud urbanist ja arhitekt Jan Gehl oma meeskonnaga. Nende visioon Aalborgi rannajoonest sai suurt tunnustust. Nad keskendusid peamiselt alale uute ja atraktiivsete tegevuste loomisele: nende nägemus oli muuta sadam läbi uute tegevuste meeldivaks ruumiks. Lähenemine oli fokusseeritud esmalt linna kasutajatele, teisalt linnaruumi kvaliteedile ja viimaks ka hoonetele. Viimased loeti inimestele loodud ruumi ääristajateks ning raamijateks. (Kiib 2009, lk 2–3)

Ürituse raames saadi hea ülevaade sadamamaastike taaselustamise probleemidest, samuti saadi edaspidiseks palju häid näpunäiteid ja suuniseid. Toodi välja, et uute arenduste algatamise puhul

tuleb täiendatud tähelepanu pöörata privatiseerimise ohule, mis võib tekkida suurte koguste elamute planeerimisega ja mida tuleks vältida võimalikult mitmekesiste funktsioonide andmisega piirkonnale. Konverentsil tunnustati eraldi Jan Gehli meeskonna välja töötatud avaliku ruumi kujundamise meetodit, mis on selgelt suunatud ruumi kasutajale. Konverentsi ja töötubade tulemustest järeldati, et sadamamaastike taaselustamisel on relevantne tööstuslik pärand, mis ei vääri ainult säilitamist, vaid ka eksponeerimist ja ruumis kasutamist. Rõhutati, et aktiivselt tuleks tegeleda hooajaliste ja ajutiste funktsioonide planeerimisega, mis toetaksid taaselustamise protsesse. (Sealsamas, lk 8)

Meist veidi lõuna pool asuv Taani tööstus- ja ülikoolilinn Aalborg on heaks eeskujuks meilegi, sest saame mitmel kohal paralleele tõmmata. Linn võttis sihiks kujundada oma kaldapiirkonnast kultuurikvartal juba 1980. aastatel (Aalborg's... 2015). Linnajuhtidel on väga selge teadmine teema olulisusest, millele vihjab ka Aalborgi kodulehe külastus, kus linnaelu sektsioonis on eraldi lehekülg pühendatud Aalborgi uuele rannajoonele (Sealsamas). Aastal 2005 Aalborgi Ülikoolis sadamamaastiku taaselustamise teemal korraldatud töötoad ja konverents olid väga viljakad ja andsid oma panuse ka Aalborgi rannajoone kujunemisesse. Praegu iseloomustavad Aalborgi rannajoont kvaliteetne arhitektuur, linlik atmosfäär, tööstuslik pärand, gastronoomia, inimesed ja tegevused. Mainitud kodulehekülge ja konverentsi tulemusi vaadeldes näeme, et Jan Gehli meeskonna mõjutused on avalikus ruumis selgelt tuntavad. Ruum on piisavalt planeeritud ja piisavalt planeerimata, jättes inimestele vabadust ka ise ruumile kasutust leida; samuti on rannajoonele planeeritud palju tegevusi ja alal on palju erinevaid kasutajaid (vt Joonis 2). Planeeringut tehes on arvestatud ka hooajalisusega. Paljud kohad on küll avatud ainult suveti, kuid külmemaks ajaks on tõmbenumbritena piirkonda toodud muuseumid ja restoranid (Aalborg's... 2015).

Joonis 2: Fotod Aalborgi taastatud rannajoonest

Allikas: Aalborg's 2015

Sadamamaastike taaselustamisel ja uuesti linna arengusse kaasamisel on kõige olulisem selge visioon. Sadamaalade taaselustamisel välja kujunenud teguviis on teha planeeringud võimalikult mitmekesisena. Sellist praktikat kasutatakse ka Tallinna sadama ümbruses. Heaks tavaks on planeerida ühele territooriumile nii elu-, äri-, meelelahutus- kui ka rekreatsioonifunktsiooniga hooneid ja alasid (Gehl Architects 2004). Hoonete puhul tuleb elavdada ka nende esimese korruse tasandit, et see toetaks hoonete vahele ja ümbrusesse jäävat avalikku ruumi. Linnasisese sadama ümbruses on väga oluline, et avalik ruum oleks loodud toetama elavat linnaelu. Mõeldud peab olema nii jala liikleva kasutaja peale kui ka sadamale funktsionaalselt oluliste sõidukite vajadustele. Hooned ja nende otstarve peaksid olema hoolikalt kavandatud, et nad propageeriksid neid ümbritseva ruumi kasutamist ja vastupidi. Väga oluline on ka säilitada ala identiteet ja autentsus, mille abil saab ruumi rikastada. Uute äride ja ettevõtete edukus sõltub otseselt koha külastatavusest ja populaarsusest. Sellisel alal peaks olema palju võimalusi aja sisustamiseks, mis tähendab palju poode, restorane ja kohvikuid. Elav avalik ruum tagab uutele ja olemasolevatele ettevõtetele elujõulisuse ja majandusliku kasu. (Gehl 2011; Gehl 2014)

3.2. Parkimisala jalakäijasõbralik planeering

Eelnevalt sai mainitud, et sadama ümbruses domineerivad praegu selgelt sõidukid ja eriti parklad. Preagune sadamaala planeering toetab väga selgelt autoga liikleja ülemvõimu ja inimene tunneb ennast seal pigem üleliigsena, võõrkehana sõidukite vahel. Põhjuseks, miks parkimisalad ja parklad linnaruumis väga domineerivalt mõjuvad, on korraldamatus ja parklate rajamise nõuded. Teede ja parklate projekteerimine peab vastama Eesti standardile EVS 843:2003 ja Tallinna üldplaneeringule. Peamine parkimisalade reguleerija on standard „Linnatänavad“, mis näeb ette ehitistele nende funktsioonidest sõltuvad parkimisnormatiivid. Parkimisnormatiiv koos ehitise suletud brutopinnaga annab meile vajaliku parkimiskohtade arvu ehitise kohta. Parklate rajamisel kehtivad eraldi nõuded puuetega inimestele mõeldud parkimiskohtadele ja samuti turismibussidele. Samas on haljastuse kasutamine märgitud kohustuslikuks ainult väga suurte parklate erinevate väiksemate osade eraldajana. (Linnatänavad... 2003, lk 210–233) Haljastuse kasutamine ka väiksemate ja keskmiste parklate puhul oleks kõige lihtsam ja ilmselt ka soodsaim viis ruumi pehmendada.

Oluline parkimiseks mõeldud alade puhul on ka liikumiskiirus, mis standardi järgi on 10–20 km/h (Sealsamas). Inimese keskmine liikluskiirus on 5 km/h tunnis ja seega muutub olukord jala liikudes ebavõrdseks. Jala liikuv inimene ei saa tunda ennast turvalisena parklas, kus autod sõidavad temast kaks ja enam korda kiiremini. Eraldi kõnniteid ja jalakäijate alade markeerimist kasutatakse parklate rajamisel suhteliselt harva just selle pärast, et seda ei ole nõutud (Sealsamas). Hea ja jalakäijasõbraliku parkimisala projekteerimine on praeguse seadusandluse juures jäetud arhitekti ja projekteerija südameasjaks.

Parkimisplatse tuleks peale autode rajada ka inimestele. Selleks et inimene ennast hästi tunneks, peaks parklaruum olema mitmekesine ja jagatud väiksemateks osadeks (Parking... 2015). Jaotus mõjuks inimesele pehmemana, kui see oleks tehtud asümmeetriliselt ja erinevate osade eraldajaks oleks kasutatud haljastust. Suuremates parklates saab kasutada kujunduses ka kumeraid jooni, mis aeglustavad liiklust ning pakuvad vahelduvaid vaateid ja turvalisemat teekonda ka jalgsi liiklejale. Kõrghaljastuse valimisel tuleb lähtuda täpsest asukohast, näiteks kitsamasse kohta oleks sobivamad püramiidse võraga liigid. Samuti tuleb haljastust valides silmas pidada võra kõrgust ja tihedust, mis on liigiti erinevad ja võivad oluliselt mõjutada nii jalakäija kui ka autojuhtide nähtavust. (Sealsamas 2015) (vt Joonis 3)

Joonis 3: Näide jalakäijasõbralikust parkimisalast Nsengis

Allikas: http://plat-design.com/09008/13.html

Ameerika Ühendriikidest pärit maastikuarhitekt Peter Walker uuris, kuidas muuta sõiduteid ja parkimisalasid üheks ümbritseva kujundatud ruumiga. Ta kasutab selleks ebatraditsioonilisi teekatendeid ja haljastust, et luua erinevaid ruume, mis rahuldaksid nii inimeste kui ka sõidukite vajadusi. Oskusliku taimevaliku ja mahedama materjalivalikuga saab luua parkimisaladest kutsuva maastikuga ja ümbritsevaga sidusa ala. (Waldheim 2006, lk 173–175) Selleks et luua parkimisplatsidest aktiivset avalikku ruumi, on oluline valida teekatendiks mõni huvitavama tekstuuriga kivikatend kui asfalt. Asfalti mõju on väga jäik. Hea oleks kasutada mitmeid erinevaid teekatendeid. Parkiva auto all, sõitmiseks mõeldud ja jalakäijate jaoks mõeldud tee osad peaksid kõik olema erinevate teekatenditega markeeritud.

3.3. Inimesele mõeldud planeering

Inimest köitvat linnaruumi luues tuleb alati mõelda inimesele endale: millised on tema mõõdud, soovid, vajadused ja mugavused. Üks juhtivamaid jõude inimestele mõeldud avaliku ruumi kujundamisel on Taani arhitekt, urbanist ja professor Jan Gehl oma meeskonnaga. Ta on tegelenud linnaplaneerimise vigade ja nende parandamise mõtestamisega juba 1960. aastatest (Gehl 2014, lk 0–3). Nagu eespool mainitud, on sadamamaastiku puhul väga oluline just avaliku ruumi kujundamine inimesele. Oma raamatus „Linnad inimestele“ toob Gehl välja mõõtkava olulisuse (Sealsamas, lk 55–58). Sadamamaastike puhul on see samuti väga tähtis, sest lähiajaloos on seal domineerivaks kasutajaks ja kujunduse suunajaks olnud sõidukid. Alade regenereerimisel tuleb ala kujundada ümber inimese mõõtkavasse. Jalakäijatega võrreldes on sõidukid suured ja võtavad palju ruumi. Seega peaks kujunduses olema välistatud suured tühjad väljakud ja parkimisplatsid, mis Tallinna sadama alal on selgelt seni domineerinud.

Liikumiskiirustel on oluline roll turvalisuses ja turvatundes. Turvatunne on väga oluline, et inimesed linnaruumi omaks võtaksid ja seda kasutama hakkaksid. Autode, jalgrataste ja inimeste liikumiskiirused erinevad kordades. Selleks et tekiks turvaline ja meeldiv koht inimesele, peaksid liikumiskiirused olema võrdsed. (Sealsamas, lk 91–93) Üks populaarne lahendus erinevate liikumisviiside samasse ruumi planeerimisel on *shared space* tehnoloogia ehk jagatud tänavaruumi idee (Sealsamas). Jagatud tänavaruumi idee on linna- ja liikluse planeerimise viis, kus välditakse erinevate liiklemisviiside segregatsiooni ja sellele vastandlikult planeeritakse liiklemiseks mõeldud ruum lõimunult (What... 2006).

Uus-Meremaal Aucklandis näiteks on linnavalitsus võtnud eesmärgiks saada üheks maailma elamisväärseimaks linnaks ja nad on käivitanud lausa eraldi üksuse jagatud tänavaruumide loomiseks. Nad on toonud välja peamised tingimused jagatud tänavaruumi idee toimimiseks. Peamine mõte on kaotada eraldatus autodele ja inimestele mõeldud ruumide vahel (vt Joonis 4). (How... 2015) Jan Gehl toob oma raamatus jagatud tänava toimimisel väga olulise faktorina välja inimese eelisstaatuse, mis tähendab, et kogu tänav peaks olema lahendatud jalakäija huvidest lähtuvalt. (Gehl 2014, lk 93)

Joonis 4: Hea näitena jagatud tänavaruum Inglismaal Brightonis

Allikas: Street... 2015

Jagatud tänava põhimõtet saaks hästi rakendada ka Admiraliteedi basseini ümbruse tänavaruumis. Basseini ümber jookseb praegu paralleelselt kergliiklusteega ka sõidutee, mida peamiselt kasutavad sadama töötajad, teenindav personal ja ühistransport. Seal on potentsiaali hästi toimivaks jagatud tänavaks.

Üheks lähtepunktiks inimmõõtmelise planeeringu juures on inimese igapäevased tegevused. Oluline on luua Admiraliteedi basseini ümbrusesse kujundus, mis oleks vastavuses inimese mõõtmetega ja arvestaks inimese vajadustega. Planeeringuga tuleb luua soodsad tingimused kõndimiseks, istumiseks, seismiseks, rääkimiseks ja kuulamiseks. Jalakäija mugavuse kohalt on oluline roll tänavasillutisel ja võimalusel liikuda ilma takistusteta. (Sealsamas, lk 118–133) Sellise ruumi loomisel, kus oleks hea olla, on tarvis silmas pidada ka mikrokliimat. Tähtis on mikrokliimat tunda ja vastavalt inimese heaolule muuta. Kuna sadam asub mere ääres, on seal tihti väga tuuline. Samas inimesed eeldavad merekaldalt võimalust päikest nautida, seega on mikrokliima vastavaks muutmine seal väga oluline. (Sealsamas, lk 134–147)

4. PROJEKTALA ANALÜÜS

Eelnevalt on mainitud, et projektala asub Tallinna kesklinnas Vanasadama alal ja koht on linna arengu seisukohalt veidi problemaatiline. Tallinnal on visioon rannapromenaadi ja Tallinna merele avamise näol, kuid seni ei ole seda visiooni piisavalt jõuliselt eraarendajatele peale surutud. Tulevikunägemuses jookseb mööda mereäärt rannapromenaad, mis kulgeb Merivälja muulist Kakumäe rannani. Tallinna rannapromenaad on kujutletud ümbritsema ka Admiraliteedi basseini. Nägemuse järgi jääb Admiraliteedi basseini ümbritsema hea ja aktiivses kasutuses olev avalik linnaruum, mis toetaks ka linna ühendust merega. (ARS Projekt 2007, lk 2–4) Rannapromenaadi kui aktiivse avaliku ruumi toimimiseks peaks ala linnaruumi kaasamisega tegelema võimalikult varakult, nagu selgus ka eelnevas peatükis.

Suurem eesmärk Tallinnas, mida toetab ka rannapromenaadi visioon, on linna avamine merele. Sellest on räägitud Eesti taasiseseisvumisest peale: lootus tekkis juba varajastel 1990ndatel, mil sadam ei kuulunud enam piiritsooni. Uus lootus avanes sajandi lõpus, kui lammutati Admiraliteedi basseini ümbruses olnud vanad laohooned. Kuid kahjuks ei saa aktiivset ja linlaste seas menukat linnaruumi tekitada ainult aedade eemaldamise ja hoonete lammutamisega. Peab tegelema ka ala muutmisega inimesele meeldivamaks ning looma alale tõmbepunkte näiteks tegevuste ja meelelahutuse näol. Linlase meelitamiseks mere äärde peab looma sinna kutsuva miljöö. Täna valitsev olukord kahjuks veel ei toeta inimeste viibimist piirkonnas. On olemas teatud tõmbepunktid nagu Sadama turg, restoran Admiral, suveti restoran City Marina ja kevadeti Jazzkaar (kuni aastani 2014), kuid sealne kivine ja sõidukikeskne välisruum ei toeta piisavalt nende ettevõtmiste funktsioone.

Üldplaneeringu järgi on Vanasadama peamiseks perspektiivseks funktsiooniks reisi- ja kruiisilaevade teenindamine. Samuti näeb Tallinna üldplaneering ette Tallinna äritsooni ja seda toetava jalakäijasõbraliku ala laiendamist Vanasadamani. (Tallinna linna… 2001) Seega on selge, et Vanasadama alal olev avalik ruum peab ka seda funktsiooni igati toetama. On väga oluline muuta kogu Vanasadama ala jalakäijasõbralikumaks ning võimaldada jalgsi liiklejale sealt mugav edasiliikumine ka Vanalinna, Rotermanni kvartali ja Viru keskuse suunas. Vanasadama

elustamiseks võiks ala rikastada ka uute tegevuste ja funktsioonidega, mis annaksid lisa juba praegu toimivatele sarnastele tõmbepunktidele nagu Jazzkaar ja City Marina ning toimiksid magnetina aasta läbi. Tänapäeval on näiteks igati tavaline kasutada välitelkidest üritustesaale ja restorane ka talvisel ajal, näiteks Klinkberg Venue paar aastat tagasi talvel Kadriorus (vt Joonis 5).

Joonis 5: Klinkberg Venue peotelk Kadrioru pargis

Allikas: Sündmuste… 2015

Sarnast lahendust saaks kasutada ka Admiraliteedi basseini kõrval asuval parkimisplatsil, sest mere lähedus ja praegune vaade Vanalinnale lisavad kohale eksklusiivsust. Järgnevates alapeatükkides on projektala täpsemalt analüüsitud.

4.1. Ajalooline lühiülevaade

Omal ajal kutsuti Tallinna sadamapiirkonda madala vesise pinnase ja kanalite tõttu Uus-Hollandiks. Tallinna rannajoon on ajas kõvasti põhja poole liikunud, seega oli praegune projektala keskajal merepõhi. Hoonestus ümbruskonda hakkas tekkima alles 16. sajandil.

1714. aastal asutati Peeter I korraldusel Admiraliteedi töökojad, kus tegeleti sõjalaevade ehitamise ja remondiga. Admiraliteedi bassein Vanasadamas on nime saanud just sealt. (Juske 2012) Endise Admiraliteedi kanali (vt Joonis 6) kaldale ehitati kasarmud ja Admiraliteedi hooned ning seal valmis enamik keiserliku Venemaa sõjalaevadest. (Juske 2012) 1790. aasta paiku laiendati Admiraliteedi töökoda ja süvendati basseini, sest Tallinna sõjasadamasse koondus peaaegu kogu Venemaa Läänemere laevastik. 17. sajandi teises pooles nimetati senised Tallinna sõjasadama Tallinna Admiraliteedi töökojad ümber Tallinna Sadamatehasteks. Purjelaevade osa

vähenemisega ja Admiraliteedi töökodade tähtsuse kahanemisega 19. sajandi keskel ehitati senine kitsas merre suunduv kanal ümber Admiraliteedi basseiniks (vt Lisa 2; Joonis 6). (Juske, 2012)

Joonis 6: Vaade Admiraliteedi kanalist Tallinnas kesklinnale 19. sajandi lõpus; vaade Admiraliteedi basseinist Tallinnale 20. sajandi teisel kümnendil

Allikas: Charles Borchardt 1882–1890; Parikas 1919

Pärast Esimest ilmasõda kaotas laevatehas suurema tähtsuse, jätkates Riigi Sadamatehase ja ENSV Laevaremonditehasena. 1994. aastal suleti tehas lõplikult. Teises maailmasõjas sai kogu sadamapiirkond tõsiseid kahjustusi, sealhulgas ka Admiraliteedi bassein. (Juske, 2012) Autori järelduste kohaselt ehitati Admiraliteedi basseini praegune kuju välja aastal 1979, kaudses seoses XXII Moskva olümpiamängude Tallinnas toimunud purjeregatiga (vt Lisa 2) (Ettevõttest… 2015).

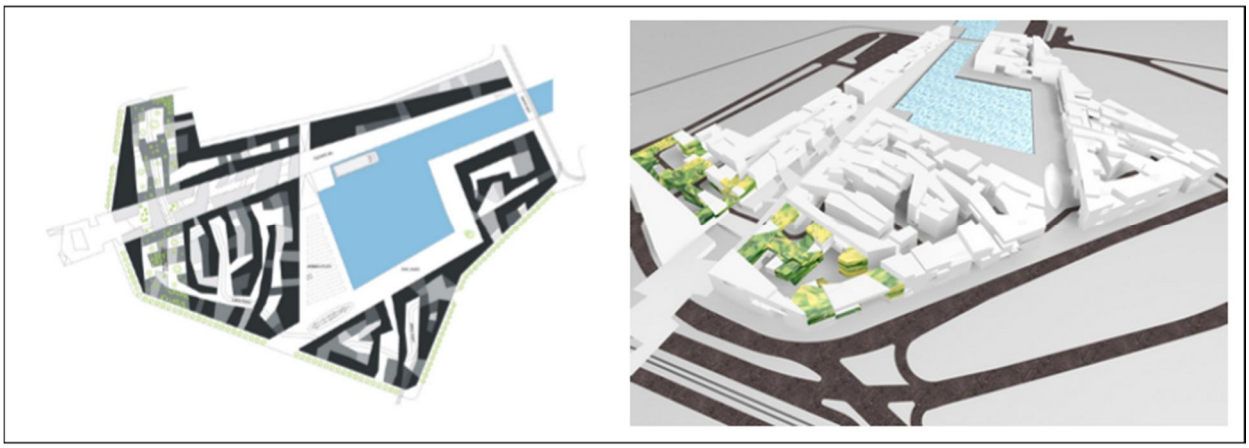
4.2. Peatsed muutused Admiraliteedi basseini ümbruses

Loodav maastikuarhitektuurne kujundusprojekt peab arvestama Tallinna üldiste arengusuundade ja -strateegiatega. Samuti tuleb arvestada Tallinna Sadama üldiste arengusuundade ja -kavadega (Kaljurand 2011). Lahendus peab olema kooskõlas 2004. aastal ASi Entec koostatud Paljassaare ja Russalka vahelise rannaala üldplaneeringuga, mille peamiseks eesmärgiks on Tallinna linnaruumi sidestamine merega, et taastada Tallinna kui merelinna maine (Paljassaare… 2004). Projektala on seotud ka mitmete ümbruskonnas kehtestatud detailplaneeringutega, mille suunistega võib samuti arvestada. Otseselt on projekti ala seotud järgmiste planeeringutega:

- Detailplaneering nr DP011450 — Admiraliteedi ja Mere pst vahelise ala detailplaneering;
- Detailplaneering nr DP022930 — Sadama tn 4 ja Sadama tn 6/8 kinnistute detailplaneering;

- Detailplaneering nr DP030250 — Ahtri tn 3 kinnistu ja lähiala detailplaneering;
- Detailplaneering nr DP0022430 — Paadi tn 1, Ahtri tn 3, Laeva tn 4 / Paadi tn 3 kinnistute detailplaneering;
- Detailplaneering nr DP030250 — Ahtri tn 3 kinnistu ja lähiala detailplaneering. (Detailplaneeringud... 2015) (vt Lisa 3)

Lisaks peab arvestama ka Tallinna linnaruumilise arengu ettepanekutega ja üldisema linnaehitusliku arenguvisiooniga. Aastal 2007 ARS Projekti koostatud Tallinna rannapromenaadi linnaruumilise arengu ettepanek annab selged suunised ja põhilised ruumilised tingimused rannapromenaadi lõigule Admiraliteedi basseini ümber. (Tallinna ranna.... 2007). Admiraliteedi basseini ümbrus on seotud ka mitme visioonikonkursiga (vt Joonis 7).



Joonis 7: Stuudio Tallinn visioonitööde pildid

Allikas: Stuudio Tallinn…2015

4.3. Admiraliteedi basseini ümbrus praegu

Projektala asub Tallinnas Vanasadama territooriumil. Ala on maakasutuse järgi 60% ulatuses tootmismaa ja 40% ulatuses ärimaa, mille peamine kasutus täna on transport. Osa maast on kasutusel Tallinna Sadamat ja teisi alal asuvaid ettevõtteid teenindava personali sõiduteena. Sõiduteega paralleelselt jookseb ka kergliiklustee. Teine osa on kasutusel parklana. Praegu ümbritsevad projektala peamiselt äriettevõtete hooned, ajutised parklad ja meri (vt Joonis 8). Haljastus projektalal praktiliselt puudub. Konkreetsem olemasoleva olukorra analüüs on teostatud järgnevates alapeatükkides.

Joonis 8: Vaated projektalale, kirjeldamaks olukorda

Allikas: Autori fotod märts 2015

4.4. Kontakt- ja projektala ruumiline olukord ning seotus

Ruumianalüüs põhineb peamiselt Kevin Lynchi välja töötatud linnamaastiku mõistmise, uurimise ja kaardistamise meetodil ning on järgnevate analüüsivormide aluseks ja oluline nende mõistmiseks. Kaardistatud on kontaktalas tekkivad teed, piirid, piirkonnad, sõlmed, maamärgid ja tühimikud. Loetletud 6 elementi tõlgenduvad ruumis järgmiselt:

- teed — teed, kus on võimalik sujuv kulgemine;
- piirid — objektid või kohad, mis lõikavad läbi ruumi ühtsuse;
- piirkonnad — kohad, mis käituvad sarnaselt ja tunduvad ühtsed;
- sõlmed — strateegilised punktid;
- maamärgid — tähelepanu tõmbavad ja visuaalselt domineerivad objektid;
- tühimikud — kasutusest väljas ja ruumilise ühenduseta kohad. (vt Joonis 9) (Lynch 1960, lk 46)

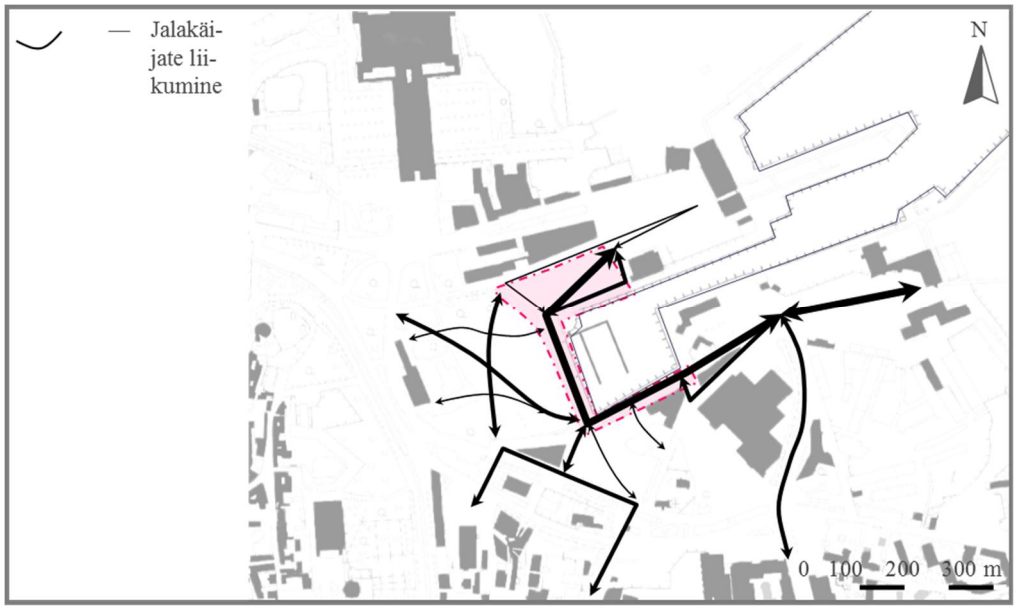
Joonis 9: Ruumianalüüs K. Lynchi teooria järgi

Allikas: Mustvalge põhikaart 2003; autori koostatud

Ruumianalüüs on väga oluline mõistmaks projektala ühendust kontaktalaga ja linnaga laiemalt. Analüüsi tulemused on kajastatud järgmisel joonisel (vt Joonis 9) ja nendest järeldub, et Ahtri tänava ja Admiraliteedi basseini vahel on praegu linnaruumiliselt kasutu ala. Sama kehtib ka Sadama Marketi ees oleva platsi kohta. Raskesti ligipääsetavad on Sadama turg ja Overalli hoone. Projektala ligipääsetavust piiravad tugevalt ala ümbritsevad magistraalteed, mis lõikavad sadamaala lahti Vanalinnast.

4.5. Jalakäijate liikumissuunad

Inimeste liikumissuundade analüüs on koostatud peamiselt kaardimaterjali (Maa-amet... 2015) ja vaatluste põhjal. Üks domineerivamaid liikumissuundi on kahe sadama terminali vahel. Enam kasutatavad rajad on märgitud järgneval analüüsikaardil jõulisemalt (vt Joonis 10). Tulevikulisi muutusi arvestades jäävad domineerima samad liikumissuunad.

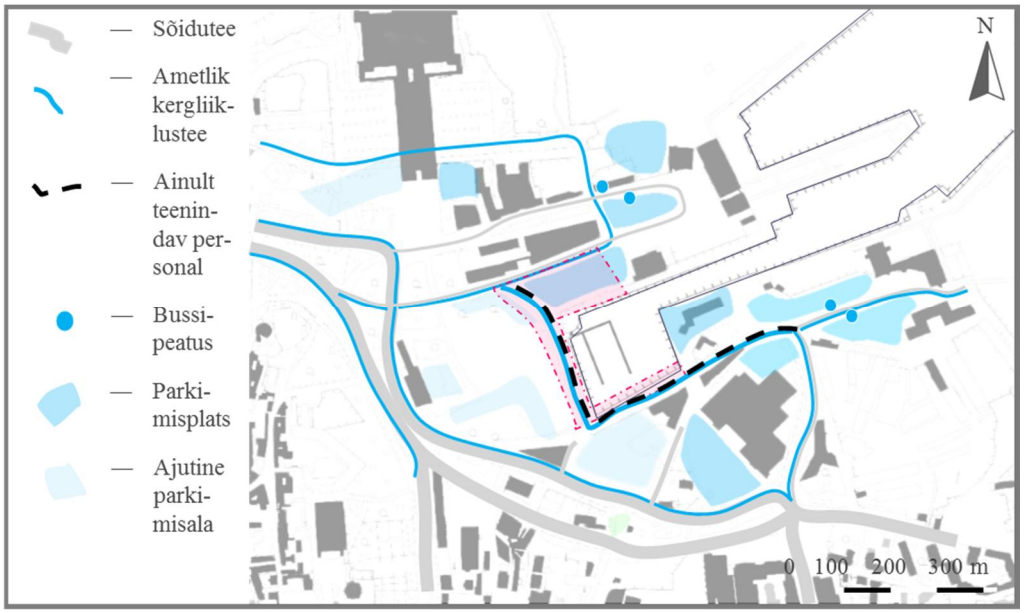


Joonis 10: Liikumissuunad projektalal ja ühendus kontaktalaga

Allikas: Mustvalge põhikaart 2003; autori koostatud

4.2. Liikluskorraldus ja parkimisalad

Järgnev analüüsiskeem on koostatud Tallinna veebikaardilt saadud info (Tallinna veebikaart 2015) ja vaatluste põhjal. Projektala on ümbrusega küllalt heas ühenduses sõidukiga liiklejale. Kergliiklusteed on kohati katkendlikud ega võimalda sujuvat ühendust ümbrusega. Kergliiklusteede linnaruumiline kvaliteet on pigem halb. Kontaktalal on küllaldaselt parkimisvõimalusi, nii ajutiste kui ka reguleeritud parklate näol. Vaatlustele tuginedes saab väita, et projektalal olev parkla on pigem vähe koormatud. Projektala läbiv sõidutee on samuti vähese koormusega – seda kasutavad Tallinna Sadamat teenindav transport ning ühistranspordist liini nr 2 buss. (vt Joonis 11)

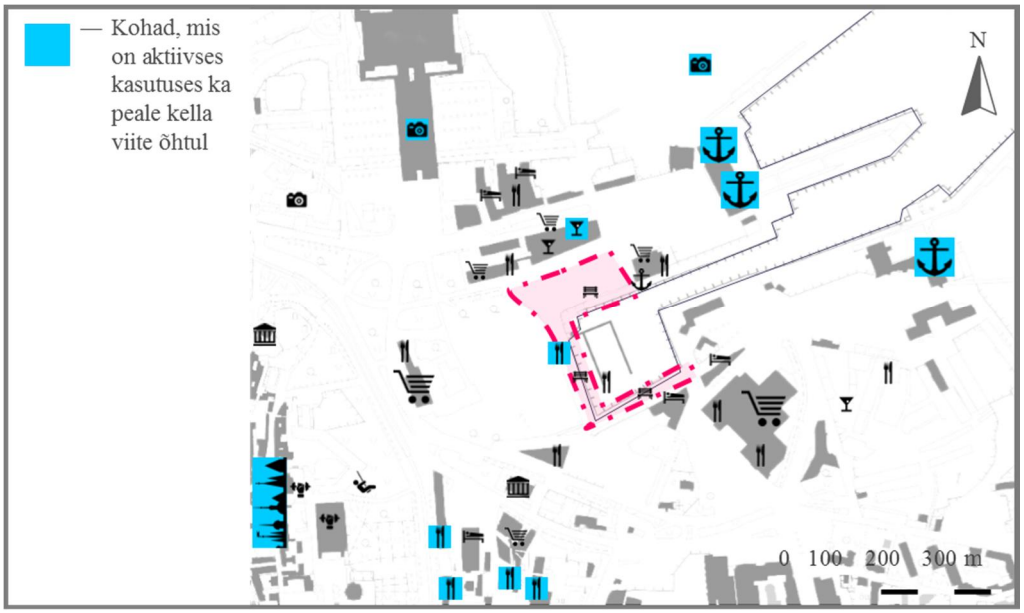


Joonis 11: Liikluskorraldus ja parkimisalad

Allikas: Mustvalge põhikaart 2003; autori koostatud

4.3. Ala kasutajad ja funktsioonid

Projektala peamisteks kasutajateks on turistid. Kontaktala piiril on kohti, mille peamisteks kasutajateks on pigem linlased ja ümbruskonna inimesed. Analüüsist selgub, et projektalal on vaja tõmbepunkti ja funktsiooni, mis oleks atraktiivne ka linlastele ja ümbruskonna elanikele, kuid pakuks huvi ka mööduvale turistile. Praegu on projektalal viibimise põhjused seotud tugevalt ümbruses olevate ettevõtetega, mis tähendab, et seal viibitakse ainult vajadusest tingitult (Gehl 2014, lk 18). Hea avalik ruum peab pakkuma ka vabatahtlikke tegevusi nagu istumine, puhkamine, toetamine, jalutamine. Võimalused sellisteks tegevusteks ei ole praegu piisavad ning seda tuleb parandada (Gehl 2014, lk 18). (vt Joonis 12)



Joonis 12: Võimalused, funktsioonid ja tegevused kontaktalal

Allikas: Mustvalge põhikaart 2003; autori koostatud

4.4. Vaated projektalale ja projektalal

Projektala asukoht on küllaltki eksklusiivne. Praegused vaated kesklinnale ja saabuvatele laevadele merel tuleb võimalikus ulatuses säilitada ja võimalusel ka parandada. Samuti on projektala vaadeldav Tallinna Vanalinna kõrgematest kohtades ning ka saabuvatele turismilaevadele. Projektalal on mitmeid rikutud vaateid, mis paranevad peatselt uute hoonete rajamisega ümbruses. Projektala peaks kujunema esteetiliseks tervitavaks väravaks ja majakaks nii linlastele kui ka turistidele. (vt Joonis 13) Projektalal peaks olema tagatud nähtavus ka pimedal ajal, mida meie kliimavöötmes on küllaltki palju.

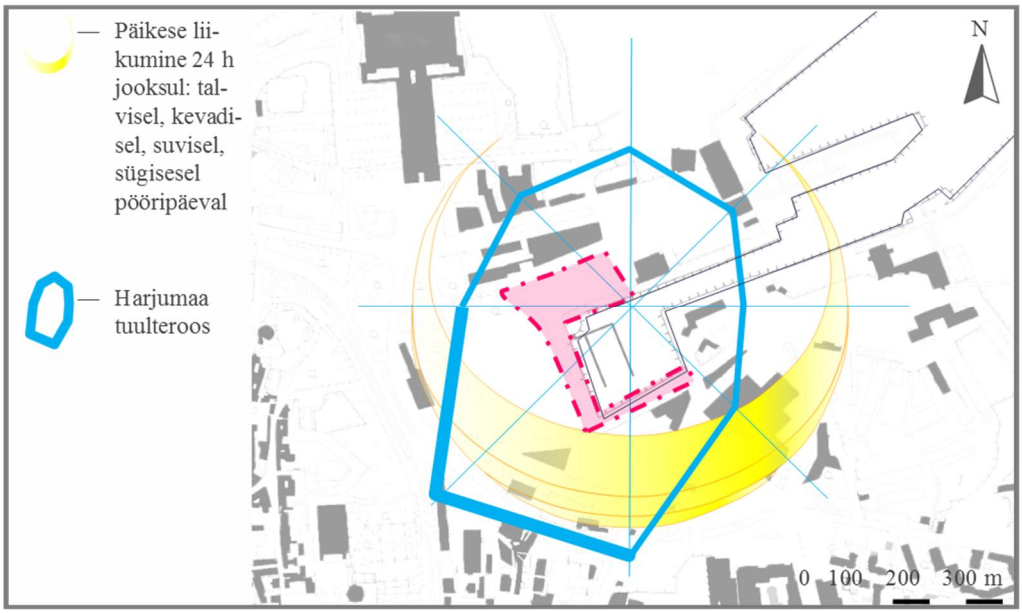
Joonis 13: Projektalaga seotud vaated

Allikas: Mustvalge põhikaart 2003; autori koostatud

4.5. Mikrokliima – klimaatiline analüüs

Mikrokliima analüüs annab vajalikku infot hea välisruumi kujundamiseks. Välisruumi lahendus peab pakkuma varju nii tuule kui ka sademete eest. Samuti peab lahendus jätma võimaluse igal aastaajal ja kellaajal päikest nautida. Tuulesuundade ja päikese liikumise kaardistamine ning sellega arvestamine on oluline, et välisruumi ei hakataks kasutama ainult hooajaliselt.

Projektala lahendamise juures tuleb arvestada mereäärse asukohaga. Mereäärsetel aladel on tuulisem kui maismaal. Lisaks on projektala praegu väga avatud ja lage, mis võimaldab tuulel jõudu koguda ja keerutada. Analüüsitud on Eesti Hüdroloogia ja Meteoroloogia Instituudist saadud tuulte andmeid Piritalt aastate 2010–2014 kohta (Saaremäe 2015) (vt Lisa 4) ja üldist Harjumaa tuulteroosi (vt Joonis 14). Kõige enam puhuvad Vanasadama piirkonnas tuuled edela-, lõuna- ja läänekaarest. Päevaseid keskmisi tuulte kiiruseid vaadeldes selgus, et tugevaid, üle 10 m/s tuuli puhub Tallinna mererannikul peamiselt loodest. (Saaremäe 2015) (vt Lisa 4) Teatavasti on põhjapoolsemad tuuled külmemad. Mõõtmistulemustest saab järeldada, et projektalal tuleb pakkuda väikevormidega tuulevarju peamiselt edela- ja loodetuulte eest.



Joonis 14: Projektala klimaatilised andmed

Allikas: Mustvalge põhikaart 2003; autori koostatud

Päikese nautimise võimalus on ala kasutajale samuti väga oluline, sest mereäärsete alade puhul eeldatakse võimalust päikese käes olla. Päikese analüüsiks on oluline vaadelda kõiki aastaaegu. Analüüsiks vajalikud andmed on saadud, kasutades veebirakendust SunCalc.net (2015). Lahendus peab arvestama päikesetõusu ja loojanguga ning pakkuma võimalust nautida lõunast ja õhtust päikest võimalikult suurel määral. (vt Joonis 14)

4.6. Inspiratsioon maailmast

Hea ja toimiva kujunduslahenduse saamiseks on ammutatud inspiratsiooni ja ideid kogu maailmast. Kõige tugevamaks mõjutajaks on kujunduslahenduse puhul Aalborgi sadamaala Taani põhjarannikul oma hästi läbimõeldud ja inimmõõtmelise lahendusega. Samuti on mõjutajaks olnud ka Aucklandi Wynyard Quarteri sadama piirkond koos Silo pargiga. Teoreetilise uurimuse käigus selgus, et sadamaalade taaselustamisel on väga oluline luua alale tõmbepunkt, mille puhul oli inspiratsiooniallikaks National Harbour Washingtonis. Lisaks on tutvutud ka mitmete muude sadamaümbruste avalike alade lahendustega, millest on saadud ideid (vt Lisa 5).

5. KONTSEPTSIOONI „VÄRAV“ KIRJELDUS

Kontseptsiooni olulisimad võtmesõnad on järgmised: kergesti integreeritav, vahelduv, inimese mõõtmeid ja vajadusi arvestav, paindlik. Lahendus oma paljude mõnusate istumiskohtadega ning head tänavatoitu ja jooki pakkuvate kioskitega peaks looma mõnusa linnapargi ümbruskonnas töötavale või elavale inimesele, aga ka mööduvale turistile ja kõigile teistele seal liikujaile. Praeguse kontseptsiooni järgi on projektala jaotatud kuueks erinevaks, kuid seotud tsooniks:

- Kai tänav — on olemasolev ja säilitatav tänavaruum, mis on kasutuses sõiduteena ja ka A-terminalist laevale minevate sõidukite ootekohana;
- haljastatud parkla — pakub 45 tavalist ja 4 invaliidile mõeldud parkimiskohta;
- turuplats — on Sadama turu esine plats, kuhu on loodud ruum ja võimalus väliste kaubanduspindade ning väliterrasside rajamiseks;
- linnaväljak — pakub mõnusat linnapargi funktsiooni ja samas ka kohta, kuhu saab planeerida mitmeid ajutisi funktsioone; praeguse lahenduse kohaselt on linnaväljakule püstitatud vaateratas;
- liikuv Kuunari tänav — on lahendatud *shared space* meetodil, on lihtsasti integreeritav tänavat ümbritsevate arendustega ja pakub toitlustusvõimalust kioskitest;
- rahulik Kuunari tänav —on lahendatud *shared space* meetodil, on ühenduses hotell Euroopaga ja pakub välinäitusi stendidel. (vt Graafiline materjal Joonis 1)

Kontseptsiooni järgi muutub Admiraliteedi basseini ümbrus mõnusaks inimmõõtmeliseks linnaruumiks, kus saavad ennast mugavalt ja turvaliselt tunda eelkõige jala liikuvad kasutajad, kuid ka ruumi kasutavad sõidukid. Kontseptsioon seob Admiraliteedi basseini tugevalt ümbritseva linnakeskkonnaga ja muudab meie linna värava atraktiivseks avalikuks ruumiks. Linnaväljakust on loodud maamärk, mis praeguse lahenduse puhul on lahendatud vaaterattana.

Kontseptsioon väärtustab ja tunnustab koha lugu (endine sõjalaevade tehase asukoht) linnaruumi paigutatud Corten terasest disaini- ja mänguelementidega ja corten terasest väikevormidega. Kujunduses on tuttavlikke killukesi ümbritsevast linnaruumist, mis muudavad ühenduse kontaktalaga tugevamaks ja selgemaks. Kontseptsioon näeb ette mööda Admiraliteedi basseini jooksvat rannapromenaadi lõiku. Admiraliteedi basseini ümbrus pakub head ja mugavat avalikku linnaruumi, kus nautida merd ja linna.

6. LAHENDUSE KIRJELDUS

Admiraliteedi basseini ümbruse maastikuarhitektuurse kujundusprojektiga on ruumi peamiseks kasutajaks määratud inimene. Kujunduslahendus on loodud vastavalt Jan Gehli tõekspidamistele heast inimmõõtmelisest avalikust ruumist. Peamisteks inspiratsiooniallikateks on kujunduslahenduse puhul olnud ümbritsev linnaruum, mujal maailmas tehtud sadamaalade avalike alade lahendused ja ka koha pärand. Alal on jalakäijatele tagatud sujuv liikumine. Planeering aitab suunata inimesi projektalale ja projektalalt ka südalinna poole.

Ühtseks kujunduselemendiks on mööda projektala loodest kagu suunas jooksvad tumedamast mustriga sillutiskivist triibud, mis juhivad ruumis liikujat liikuma ka Vanalinna ja Rotermanni kvartali suunas. Teiseks läbivaks kujunduselemendiks on sõjalaevandusest ning 1970ndate ja 1980ndate arhitektuuritrendidest inspireeritud Corten terasest disaini- ja mänguelemendid (vt Graafiline materjal Joonis 3), mis lisavad ruumile mitmekesisust ja võimaldavad erinevat kasutust — lastele mängu- ja ronimiselemendina ning täiskasvanule istumiseks või toetamiseks. (vt Graafiline materjal Joonis 1)

Linnaväljakule on selle lahenduse kohaselt planeeritud vaateratas (vt Graafiline materjal Joonis 4), mis töötaks maikuust kuni septembrini. Hilissügisel ja varakevadel saab väljakule püstitada kuni 1000 m^2 suuruse välitelgi, mida saaks kasutada restorani, peokoha või kinona ning talvisel ajal saab kasutada linnaväljakut liuväljana. Pidev ja mitmekülgne linnaväljaku kasutus loob aktiivse liikumise kogu planeeringu alale ja ka kontaktalale. Vaateratas, millelt saab imetleda nii Vanalinna- kui ka merevaadet, mõjub suvel kui maamärk, mis paistab nii kesklinna kui ka merele. Vaateratas on valgustatud värvi vahetava LED-valgustusega, et mõjuda atraktiivselt ka pimedal ajal. Admiraliteedi basseini ümbruse ruum on kujundatud paljude iste- ja olemiskohtadega ning mitmete kioskitega, et pakkuda ümbruskonnas töötavale või elavale kasutajale võimalust välises ruumis töötada või lõunatada. Samuti on võimalus alal korraldada näituseid ja muid kunstilisi väljapanekuid renoveeritavatel välistendidel.

6.2. Teed, parklad, teekatendid

Mööda Kuunari tänavat jooksev sõidutee on planeeritud endiselt ainult Tallinna Sadamat teenindava personali kasutusse. Ühistranspordiliini buss number 2, mille marsruut on A-terminalist Mõigusse, on suunatud ümber Kai tänavalt Mere puiesteele ja sealt Lootsi tänava kaudu D-terminalini. Sõidutee on projekteeritud looklevana, et tagada sõidukite väiksemad liikumiskiirused (Liikluse…, lk 32). Sõiduteega jookseb paralleelselt jalgrattarada, mis on eraldatud täringukividega ääristatud sademeveerenniga. Mõlemad teed on asfaltkattega (vt Lisa 8). Olemasolevat asfaltkatet tuleb võimalusel maksimaalselt ära kasutada uute asfaltkattega teede rajamisel, teid olemasolevast asfaldist välja freesides.

Projektala on valdavalt sillutatud ruudukujuliste betoonist kivisillutisplaatidega (vt Lisa 8). Ruudukujulise kivisillutisplaadi valikul on lähtutud Admiraliteedi basseini viimase uuenduskuuri aegsetest arhitektuuritrendidest. Lisaks on sarnaseid kivisillutisplaate kasutatud ka lähedalasuva Linnahalli ning Arhitektuurimuuseumi eksterjööris teekatenditena. Tavaliste sillutiskividega koos on kasutatud ka samade mõõtmetega, kuid tumedamat tooni betoonisegust mustriga kaunistatud sillutiskive. Projektalal ühtsuse loomiseks on sillutiskivide mustrit kasutatud ka puuvõrkudel ning disaini- ja mänguelemendil. (vt Lisa 8)

Admiraliteedi basseini hakkab ümbritsema puidust katend, mis annab kogu ruumile juurde soojust ja pehmust. Lisaks sobib see kokku ujuva paadisillaga, mis planeeringu järgi on suures osas avatud. Puitu on palju kasutatud ka kontaktalal olevate terrasside ehitusel. Projektala äärtes on välja arvestatud ja rajamisele kuuluvad ka kõrval olevatele hoonetele puidust terrassi- või kaubanduspinnad. Kõik projektalal olevad puitpinnad on betoon-kivisillutisplaatidega samas tasapinnas.

Parkla on lahendatud jalakäijasõbralikuna. Ruumi mitmekesisuse tagamiseks on kasutatud erinevaid teekatendeid ja haljastust. Parklaalal on eelisõigus liigelda jalakäijal ja sõiduk peab oma sõidukiirust vastavalt valima. Seda reguleerimaks on parkla sissesõidule planeeritud liiklusmärk „Õueala“. Parklaalal on eraldi märgitud jalakäijatele liikumiseks mõeldud alad betoon-kivisillutisplaadiga. Lisaks sillutiskivile on kasutatud ka asfaltkatet, murukivi ja täringukivi. (vt Lisa 8, Graafiline materjal Joonis 1) Teekatendite ja haljastuse valikuga on parkla seotud ka ümbritsevaga.

6.3. Väikevormid

Väikevormid on valdavalt valitud Hollandi ettevõtte StreetLife BV kataloogist. Väikevormidel on ühtne kujundusjoon ja materjalid. Väikevormide materjalideks on Corten teras ja FSC-sertifikaadiga tammepuit. Samuti on corten-viimistlusega ka projektalal olevad merekonteineritest kioskid. Kioskite kõrvale on planeeritud Structurelab S2 Q8 päiksevarjud, mis sobivad kenasti mereäärsesse eksterjööri ja annavad vihmasema ilmaga inimestele peavarju. Olemasolevad näitusstendid renoveeritakse ja võetakse kasutusse ka uue projektlahenduse korral. Näitusestendid ja Admiraliteedi basseini ümbritsevad sadamapollarid renoveeritakse samas värvigammas, milleks on valge ja punane, sest tegemist on Tallinna Sadama logo värvidega.

Väikevormide paigutamisel on lähtutud Jan Gehli õpetustest. Istepinke on kogu alal ühtlaselt ja pingid on paigutatud ilmakaarte suhtes erinevate nurkade alla, et pakkuda kasutajale valikuid. Samuti on väikevormide paigutusel jäetud vabaks peamised käiguteed, lisaks aitab paigutus inimestel alal orienteeruda. Admiraliteedi basseini ümbritsevatele betoonist piiretele luuakse puidust istumisalused, mis võimaldavad vee lähedust nautida. (vt Lisa 6)

6.4. Valgustus

Admiraliteedi basseini puhul on tegemist kesklinna piirkonnaga ja seega peab ala olema hea nähtavusega. Eestis on pimedat aeg palju, mistõttu on oluline projektala piisavalt valgustada. Samuti on arvestatud, et uus lahendus toob alale kasutajaid ka õhtusel ja öisel ajal. Planeering näeb Admiraliteedi basseini edelanurgas erinevate kõrgustega vahelduva LED-valgustusega dekoratiivseid valgusposte, mis mõjuvad alal suunavana. Sarnast vahelduvat LED-valgust on kasutatud ka vaaterattal (vt Lisa 6, Graafiline materjal Joonis 5). Vahelduv LED-valgustus aitab projektala siduda ümbritsevasse linnaruumi, sest sarnast valgustust on kasutatud ka näiteks kontaktalal oleval Tallinki büroohoonel ja Viru väljaku lähedal asuval Metro Plazal. Kindlasti tuleb välja valgustada ka linnaväljakul asuvaid muid ajutisi funktsioone nagu peotelk või liuväli.

Projektala olemasolevad tänavavalgustuspostid säilitatakse, et luua ühtsust kogu sadamaalaga. Madalate postvalgustitega lisatakse valgustust ka Admiraliteedi basseinis olevale ujuvale paadisillale (vt Lisa 6, vt Lisa 9, Graafiline materjal Joonis 5). Samuti valgustatakse kohtvalgustitega välja projektalal läbivalt asuvad disaini- ja mänguelemendid ning Admiraliteedi basseini ümbritsevad isekohad. Tähtsamate liikumissuundade markeerimiseks kasutatakse

üksikult sillutiskivide vahele paigutatud valguskive (vt Lisa 8, vt Lisa 9, Graafiline materjal Joonis 5).

6.5. Haljastus

Taimmaterjali valikul ja planeerimisel on arvestatud merelähedase ja pigem kuiva kasvukohaga. Haljastuse peamine eesmärk on luua erinevaid ruume, anda kohale juurde rohelust ja luua linnakeskkonda ökoloogilist mitmekesisust. Haljastusega on toodud alale juurde madalamat mõõdet (vt Graafiline materjal Joonis 4). Haljastuse asukoha valikul on arvestatud ümbritsevate uute hoonete asukohtadega, et vaateid mitte varjata ja pigem neid suunata.

Taimevalikus on kasutatud taimmaterjali loetelu Aleksander Niine „Haljastaja käsiraamatus“ ja Kadi Tuuli koostatud taimmaterjali loetelu raamatus „Linnahaljastus“ (Niine 1976, lk 188, 138–139; Tuul 2009, lk 64) (vt Lisa 7). Kõrgema mõõdu ruumi toomiseks on kasutatud parklaalal ja linnaväljakul pooppuud ja hoonete ümbruses hariliku haava püramiidset vormi `Erecta´. Pooppuud on istutatud alal pinnasesse ja haavad põhjata konteineritesse. Projektalal on kasutatud ka okaspuid, mida samuti leiab kontaktala haljastuslahendustest (vt Lisa 7, Graafiline materjal Joonis 2) ja mis lisavad rohelust ka talvisesse perioodi. Olulisel kohal ruumitekitajatena on kõrrelised, mida on kasutatud projektalal läbivalt konteinerites. Kõrrelised annavad ruumile juurde ka liikumist. Õite ilu ja lõhna toovad projektalale läbivalt konteinerites ja istutusalades kasutatud pinnakattetaimed. Taimevalikul on inspiratsiooni saadud peamiselt Eesti mereäärsest loodusest ja samas ka ümbruskonna haljastusest. Kasutatud taimmaterjal on külmakindel. Valdav osa taimmaterjalist on istutatud konteineritesse. Konteinerite kasutamine annab võimaluse ruumilahendust muuta.

Projektalale istutatavad tänavapuud peavad olema puukoolis tänavapuudeks ettevalmistatud: ühtlase võraga, hästi arenenud juurestikuga, sirgetüvelised ja vähemalt 2 m kõrguseni maapinnast oksteta (Tuul 2009, lk 62). Puude istutamisel peab puudele jääma spetsiaalset kasvumulda 1 m sügavuselt.

6.6. Arendusetapid

Admiraliteedi basseini välisruumi lahendava maastikuarhitektuurse kujundusprojekti elluviimine peaks olema järk-järguline ehk käima kahes osas. Esimeses järgus tuleks rajada projektala lõuna- ja lääneossa jääv Kuunari tänav. Esimese osa rajamistööde käigus saaks tulevast linnaväljakut ja praegust parkimisplatsi juba aktiivselt kasutada, näiteks püstitada sinna vaateratas, taevarestoran Dinner in the Sky, majutada City Marina restorani või muude erinevate ürituste tarbeks välitelk. Sellisel juhul tekiks inimesel juba harjumus kohta külastada. Ehitustööde käigus ei tohi kasutada läbipaistmatuid aedu, sest inimesel peab olema võimalus jälgida ehituse arengut. Avatud ehitustööd tekitavad huvi ja objekti valmimisel võetakse see kergemini omaks.

Pärast esimese osa valmimist saab panna tööle tänavatoidu kioskid ja alustada järgmise osaga. Teises järgus tuleks rajada projektala põhjapoolsesse ossa jääv linnaväljak ja parkimisplats. Ehitustööd peaksid samuti olema võimalikult avalikud, et inimestes huvi ja harjumust tekitada. Kuna inimesed saadavad kasutada juba osa välisest ruumist, kohanevad nad kogu projektalaga kiiremini. Inimestel tekib harjumus projektala külastada ning see muudab ka uute arenduste ja ettevõtete ümbruskonda integreerimise sujuvamaks.

7. KOKKUVÕTE

Hetkel võib Tallinna sadamaala kirjeldada pigem massiivse, kõleda, ahistava ja kohati hirmutava kivise välja või lagendikuna, mille puudub autentsus ja mis leiab täna kasutust ainult vajaduspõhiselt. Seega on tegemist linna mõistes kasutamata ruumiressursiga. Sadamamaastikud kui endised tööstusmaastikud tuleb taas ühendada aktiivse linnameluga. Oluline on sadamaümbruse ja linna integreerimisega alustada võimalikult varakult, et kasutajale piirkonda ja selle võimalusi tutvustada. Piirkonnas viibimine tuleb muuta inimestele tuttavlikuks ja koduseks. Konverteerimisprotsesse tuleb alustada avaliku ruumi parendamisest.

Käesoleva töö uurimiseesmärk on selgitada välja inimese kui ruumikasutaja vajadused ja nendest tulenevalt pakkuda lahendus, mis rikastaks ja parandaks praegust ruumilahendust. Töö käigus loodi Admiraliteedi basseini ümbritsevale Kuunari tänava lõigule maastikuarhitektuurne kujundusprojekt, mis vähendab sadamatele omast sõidukite dominantsust ning muudab ruumi inimmõõtmeliseks ja kergesti ümbritsevasse linnaruumi integreeritavaks.

Loodud kontseptsioon „Värav“ on kergesti integreeritav, vahelduv, inimese mõõtmeid ja vajadusi arvestav ning paindlik. Arvestatud on Tallinna tulevikuvisioonidega ja ümbruskonnas peatselt toimuvate muudatustega. Planeering arvestab inimese mõõtmeid ja liikumisharjumusi. Lisaks on linlase mere äärde meelitamiseks loodud kutsuv miljöö linnaväljaku ja tänavatoidukioskitega. Admiraliteedi basseini ümbrus linnaväljakul asuvate vahelduvate funktsioonidega on kui uus maamärk Tallinna kesklinnas. Lisaks planeeringus ettenähtud vaaterattale ja muudele hooajalistele ajutistele funktsioonidele tuleks kindlasti jätkata sadamaala kasutust ka suuremate ürituste raames, nagu näiteks Merepäevad, Jazzkaar jms. Lahenduses on loodud mõnus linnapark ümbruskonnas töötavale või elavale inimesele, aga ka mööduvale turistile ja kõigile teistele.

Kogu Vanasadama ala on muudetud jalakäijasõbralikumaks. Võimaldatud on jalgsi liiklejal sealt mugavalt edasi liikuda ka Vanalinna ja Viru keskuse suunas. Lahendus pakub linlastele veeäärset ruumi ja kohta, kus viibida mere läheduses. Kujunduslahendus näeb Admiraliteedi basseini ümbrust kui Tallinna väravat Soome lahelt.

VIIDATUD KIRJANDUS

1. Aalborg's New Waterfront. — Visit Aalborg. [WWW] http://www.visitaalborg.com/ln-int/aalborg/architecture/aalborgs-new-waterfront. (08.04.2015)

2. Ajalugu: 20. sajandi lõpp. Ettevõttest. — *Tallinna Sadam: Heade sõnumite sadam.* [WWW] http://www.portoftallinn.com/20-sajandi-lopp (01.03.2015).

3. **ARS Projekt.** *Tallinna rannapromenaadi linnaruumilise arengu ettepanek.* (14. juuni 2007) Linnaruumilise arengu ettepanekud. — Linnaplaneerimise koduleht. [WWW] http://www.tallinn.ee/rus/ehitus/g6844s56112. (26.03.2015)

4. **Gehl Architects.** (2004). *Places for People.* Plans and publications. — City of Melbourne. [WWW] https://www.melbourne.vic.gov.au/AboutCouncil/PlansandPublications/Documents/Places_People_2004.pdf. (21.03.2015)

5. **Gehl, J.** (2011). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Washington: Island Press. 216 lk.

6. **Gehl, J.** (2014) *Linnad inimestele.* Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia. 268 lk.

7. *How shared spaces work?*. Council projects — Auckland Council. [WWW] http://www.aucklandcouncil.govtnz/en/planspoliciesprojects/councilprojects/sharedspaces/Pages/home.aspx#how (25.03.2015)

8. **Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P.** (2005). *Uuri ja Kirjuta.* Tallinn: Medicina. 412 lk.

9. **Juske J.** (23. aprill 2012). *Tallinna sadama põnev lugu* — Jaak Juske: Siit saate lugeda, mida arvan elust Eestis ja mujal maailmas. [WWW] http://jaakjuske.blogspot.com/2012/04/tallinna-sadama-ponev-lugu.html. (19.02.2015)

10. **Juske J.** (12. detsember 2012). *Tallinna Holland* — Jaak Juske: Siit saate lugeda, mida arvan elust Eestis ja mujal maailmas. [WWW] http://jaakjuske.blogspot.com/2012/12/tallinna-holland.html. (19.02.2015)

11. **Kaljurand A**. (15.07.2011). *Eesti suurim Turismivärav. — Tallinna Sadam: Heade sõnumite sadam.*[WWW] www.ts.ee/?dl=403 (27.05.2015)

12. **Kiib H.** (10. January 2009). *Harbourscape: Design based waterfront development.* Papers and Posters. — Department of Geosciences and Natural Resource Management. [WWW] http://ign.ku.dk/english/research/landscape-architecture-planning/landscape-architecture-urbanism/world-in-denmark/world-denmark-2010/papers-posters/filer/harbourscape-hans.pdf. (21.03.2015)

13. *Liikluse rahustamise tehniliste vahendite analüüs ja soovituste täpsustamine nende kasutamiseks.* (2005). AS Teede Tehnokeskus — Maanteeamet. [WWW] http://www.mnt.ee/failid/Rahust.pdf (27.04.2015)

14. *Linnatänavad EVS 843:2003*. (2003). Tallinn: Eesti Standardikeskus. 257 lk.

15. **Lynch K.** (1960). *The Image of the City*. Massachusetts: MIT Press. p 194.

16. **Niine A.** (1976). *Haljastaja Käsiraamat.* Tallinn: Valgus. 432 lk.

17. **Paadam K., Ojamäe L., Siilak K.** (2012). *Tallinna Linnavalitsuse uue hoone kavandamisest lähtuv mereäärse lähiala kujunemine ja sellega seotud kasutajagruppide hinnangud ja hoiakud.* Juhendmaterjalid, infomaterjalid ja ettekanded. Tallinna Linnaplaneerimise koduleht — Tallinna Linnaplaneerimise amet. [WWW] http://www.tallinn.ee/est/ehitus/g8312s61549. (18.03.2015)

18. *Paljassaare ja Russalka vahelise ranna-ala üldplaneering. (kehtestatud)*. Üldplaneeringud — Linnaplaneerimise koduleht. [WWW] http://www.tallinn.ee/est/ehitus/Paljasaare-ja-Russalka-vahelise-ranna-ala-uldplaneering-Kehtestatud (08.04.2015)

19. *Parking lot design tips.* (2015). — Arbor Day Farm. [WWW] http://www.arbordayfarm.org/conservation/graphics/parking-lot-design-tips.pdf. (20.03.2015)

20. **Saaremäe, I.** (07. aprill 2015). Meteoroloogilised andmed. Keskkonnaagentuur. (23.04.2015)

21. **Soosaar, L.** (16. jaanuar 2015). Ehitada teistmoodi linna. — *Sirp: Eesti Kultuurileht.* Talinn: Sirp

22. *SunCalc. — [On-line]* http://suncalc.net/#/59.442,24.7579,16/2015.04.15/17:18 (15.04.2015)

23. *Tallinna linna üldplaneering*. (2001). Linnaplaneerimise koduleht. — **Tallinn Linnavalitsus.** [WWW] http://www.tallinn.ee/est/ehitus/Tallinna-linna-uldplaneering. (20.03.2015)

24. *Tallinna rannapromenaadi linnaruumilise arengu ettepanek*. (2007). Linnaruumilise arengu ettepanekud. Üldplaneeringud. Linnaplaneerimise kodulehekülg — **Tallinn Linnavalitsus.** [WWW] http://www.tallinn.ee/rus/ehitus/g6844s56112 (09.04.2015)

25. Tallinna veebikaart. Tallinna Kaart. —. Tallinna kodulehekülg. [WWW] http://kaart.tallinn.ee/Tallinn/Show?REQUEST=Main (14.04.2015).

26. **Trancik, R.** (1986). *Finding Lost Space: Theories of Urban Design.* Danvers: John Wiley & Sons, Inc. p 256.

27. **Tuul, K.** (2009). Linnahaljastus. Tartu: Atlex AS, 142 lk.

28. **Vaikmaa M., Tigasson K-R.** (09. juuli 2011). *Maa peale, maa alla või hoopis õhku?* — EAL: Eesti Arhitektide liit. [WWW] http://www.arhliit.ee/uudised/artiklid/kas-maa-peale-maa-alla-voi-hoopis-ohku/. (17.02.2015)

29. *Vanasadama arenduste töötoa kokkuvõte: Linna ühendamine Vanasadama alal.*(10. november 2011) —Tallinna sadam: Heade sõnumite sadam. [WWW] http://www.portoftallinn.com/static/files/Vanasadama-arenduste-tootoa-kokkuvote_11.10.2013.pdf. (22.02.2015)

30. **Waldheim, C.** (2006). *The Landscape Urbanism Reader.* New York: Princeton Architectural Press. p 295.

31. *What is Shared Space?*. (August 2006). Publications and Media — Hamilton-Baillie Associates, 08 2006. - 03 29, 2015. [WWW] http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/6-1.pdf. (29.03.2015)

Töös kasutatud fotomaterjali allikad

32. Admiraliteedi basseini planeering. Tööd. — Stuudio Tallinn. [WWW] http://stuudiotallinn.ee/admiraliteedi-basseini-planeering/ (15.04.2015)

33. Admiraliteedi kanal sadamas. (Sadamatehaste maa-alal, taamal Tallinna vanalinn). Koostatud 1882-1890. Charles Borchardt — Tallinna Linnaarhiivi fotokogu. TLA.1465.1.85(69286)

34. Eesti ortofoto (15. mai 2014). Maainfo kaardirakendus. — Maaameti Geoportaal. [WWW] http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis (16.03.2015)

35. Eesti Vabariigi ortofoto. (1995). Ajaloolised kaardid — Maa-ameti geoportaal [WWW] http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis(06.04.2015)

36. Istikute hinnad — SA Järvselja Õppe- ja Katsemetskond. [WWW] http://www.jarvselja.ee/?mid=16&id=23 (06. 05. 2015)

37. Mustvalge põhikaart (2003).Maainfo kaardirakendus. — Maaameti Geoportaal. [WWW] http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis (16.03.2015)

38. Nõukogude Liidu topoloogiline kaart.M 1:25000. (1972). Ajaloolised kaardid — Maa-ameti geoportaal [WWW] http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis(06.04.2015)

39. Nõukogude Liidu topoloogiline kaart. M 1:25000. (1987). Ajaloolised kaardid — Maa-ameti geoportaal [WWW] http://xgis.maaamet.ee/xGIS/XGis (06.04.2015)

40. Piet Mondrian. Pavements. Urban elements. Urban. Catalogue — Santa and Cole. [WWW] http://www.santacole.com/en/catalogo/pavimentos/piet-mondrian/ (04. 05. 2015)

41. Product selector. — Streetlife. [WWW] http://www.streetlife.nl/en/product-selector (03. 05. 2015)

42. Products. — Metalco. [WWW] http://metalco.it/materiale/corten-steel/?lang=en (04. 05. 2015)

43. Riia all sõjasaagiks saadud relvastatud aurikud „Rud. Kerkovius“ (vasakul) ja „O“ Riigi Sadamatehase kai ääres.. Koostatud 07. 1919. Parikas — Riigikantselei. EFA.257.A-287-339

44. Sillutiskivid. Tooted. — Raekivi tehas. [WWW] http://www.raekivitehas.ee/tooted/sillutuskivid/334 (03. 05. 2015)

45. *Street Clutter; Road Markings, Traffic Island etc. and the Importance of it. Your opinion?.(8. August 2013). Public space. Architecture. World forums.* — Skyscaper. [WWW] http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1650776 (09.04.2015)

46. Sündmuste galerii. — Klinkberg Venue. [WWW] http://www.klinkbergvenue.eu/ (09.04.2015)

47. S2 Q8 by STRUCTURELAB. Sunshade system/pergolas. Street furniture. Urban space. Assigned product groups.— Architonic. [WWW] http://www.architonic.com/pmsht/s2-q8-structurelab/1142349 (23. 05. 2015)

48. Tallinna sadam 1797. a. (1797). — Riigiarhiiv. ERA.T-6.3.1406 leht 1

49. Tallinna sadam 1908. a. (1908) — Riigiarhiiv. ERA.T-6.3.1409 leht 1

50. Täringukivi 4 x 6. Graniidi sari. Tooted — Rae kivitehas. [WWW] http://www.raekivitehas.ee/tooted/graniidi-sari/325#Täringukivi 4x6 (04. 05. 2015)

51. Two Projects DONE in Lake San Marcos. Projects. — Swift Slip Docks. [WWW] http://www.swiftslipdocks.com/news/12232013-two-projects-done-in-lake-san-marcos/ (22.05.2015)

52. Valguskivid. Kataloog — Ripo Kaubandus OÜ[WWW] http://www.ripo.ee/et/moisakivi-mini/43-valguskivi-moisakivi-mini.html (04. 05. 2015)

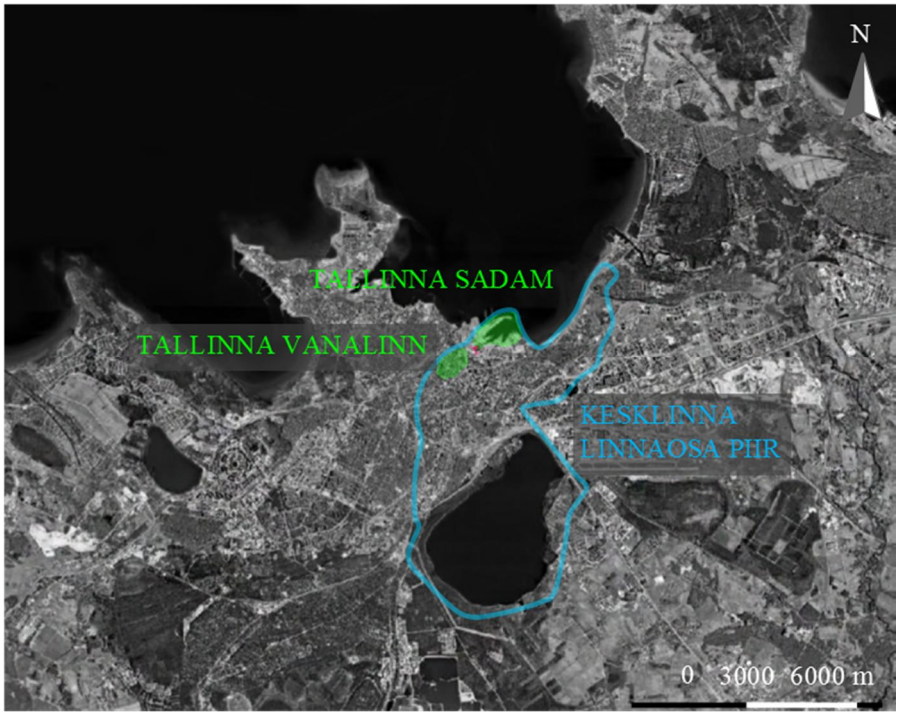
53. Vulcapark. — EuroPromice. [WWW] http://www.europomice.it/prodotti/mix-vulcanici/vulcapark/ (03. 05. 2015)

54. Õuetaimed — Hansaplant. [WWW] http://www.hansaplant.ee/?op=body&id=129 (06. 05. 2015)

55. Õuetaimed — Hortes. [WWW] http://www.hortes.ee/est/ouetaimed (06. 05. 2015)

LISAD

Lisa 1. Tallinna Sadama territooriumi ja kesklinna linnaosa suhe



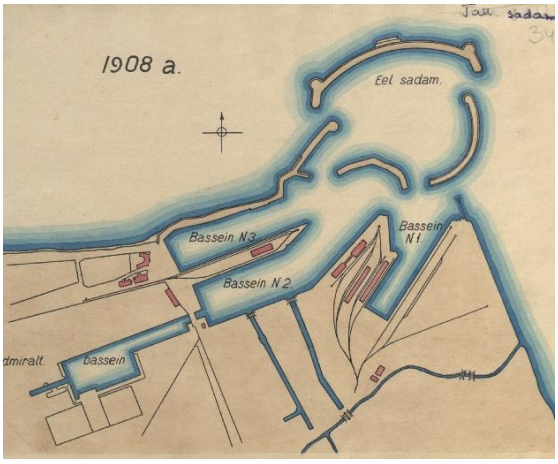
Allikas: Eesti ortofoto 2015; autori koostatud

Lisa 2. Ajalooline kaardimaterjal

Lisa 2.1. Tallinna sadam enne sõjasadama väljaehitust kitsa merre suubuva kanalina 1797. aastal.

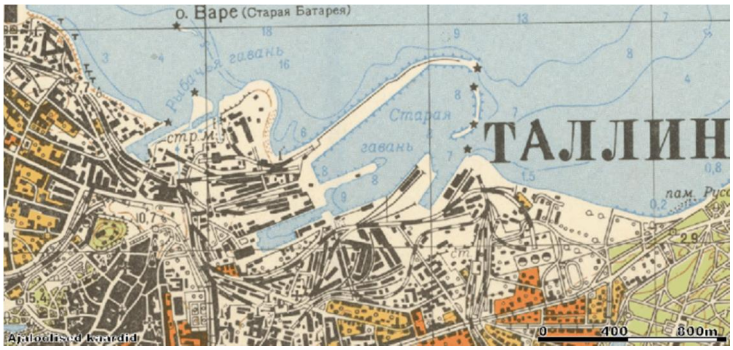
Allikas: Tallinna sadam 1797

Lisa 2.2. Tallinna sadam 1908. aastal pärast Admiraliteedi basseini väljaehitust.



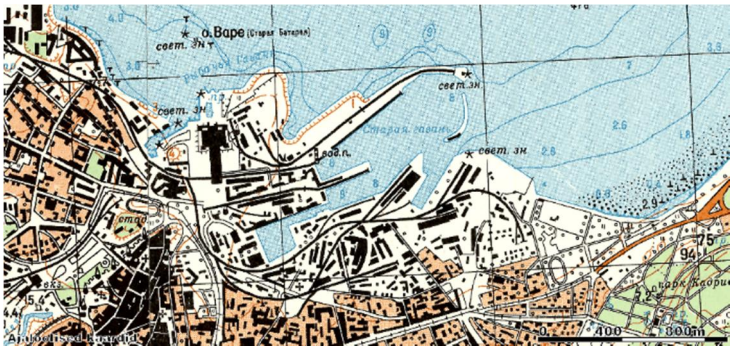
Allikas: Tallinna sadam 1908

Lisa 2.3. Tallinna sadam Nõukogude Liidu topoloogilisel kaardil 1972. aastal.



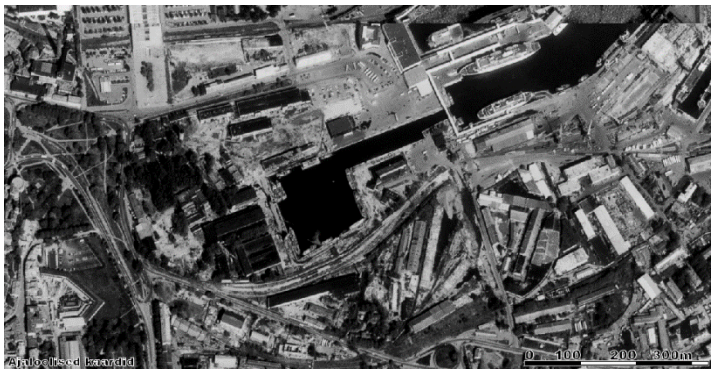
Allikas: Nõukogude Liidu… 1972

Lisa 2.4. Tallinna sadam Nõukogude Liidu topoloogilisel kaardil 1987. аastal.



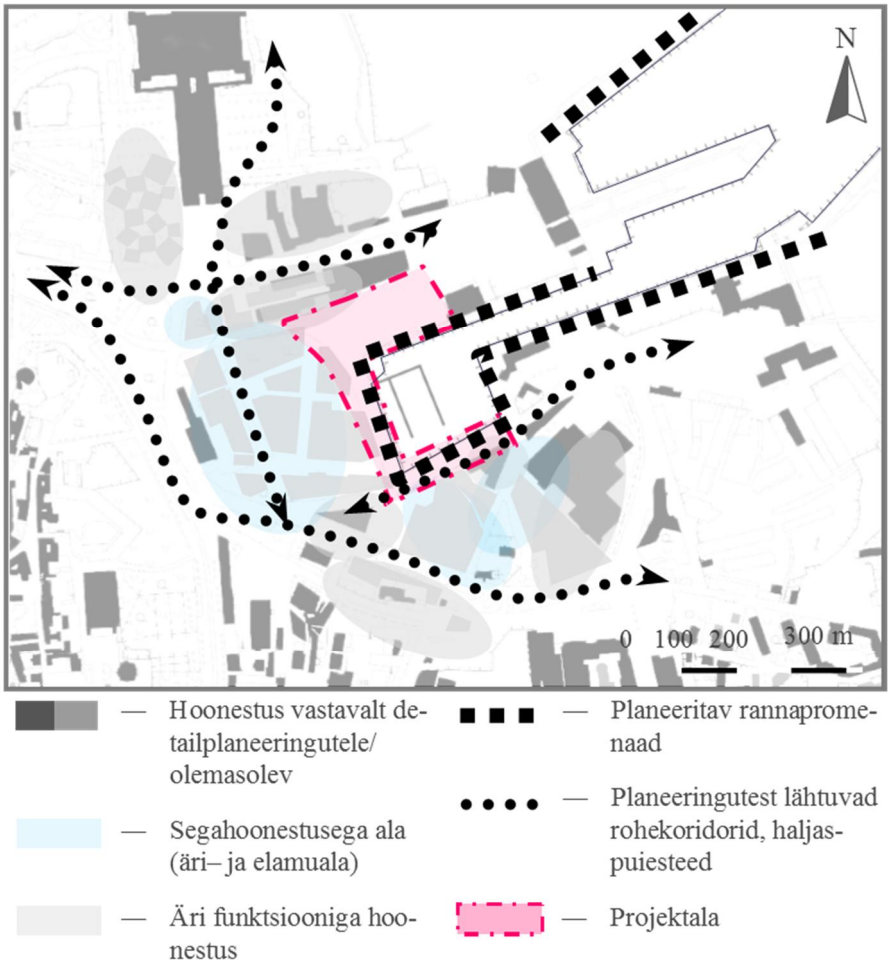
Allikas: Nõukogude Liidu…1987

Lisa 2.5. Tallinna sadam Eesti Vabariigi ortofotol 1995. aastal.



Allikas: Eesti Vabariigi… 1995

Lisa 3. Kontaktala detailplaneeringute mõjutused



Allikas: Mustvalge põhikaart 2003; autori koostatud

Lisa 4. Kokkuvõte meteoroloogilistest andmetest Pirita rannikujaama päevaste mõõtetulemuste põhjal vahemikus 2010.–2014. a.

Tuulesuund	Esinemise sagedus, protsentides	Tugevate tuulte (>10 m/s) esinemise sagedus, kordades
Põhi, N	2	15
Kirre, NO	4	3
Ida, O	13	5
Kagu, SO	13	0
Lõuna, S	18	2
Edel, SW	**23**	16
Lääs, W	17	27
Loe, NW	11	**32**

Allikas: Saaremäe 2015; *autori koostatud*

Lisa 5. Inspiratsioonipildid mujalt maailmast

Nimi: National Harbor
Koht: Washington D.C, Maryland
Arendaja: Milton Peterson's Peterson Companies
Aeg:2008
Maksumus: 15 000 000 eur

Nimi: Akker Brygge
Koht: Oslo, Norra
Tegija: Link Arkitektur
Aeg: 2014
Maksumus: .....eur

Nimi: Aalborg Waterfront
Koht: Aalborg, Taani
Tegija: C.F. Møller and V Rønnow Landskabsarkitekter Aps
Aeg: 2004-2013
Maksumus: .....eur

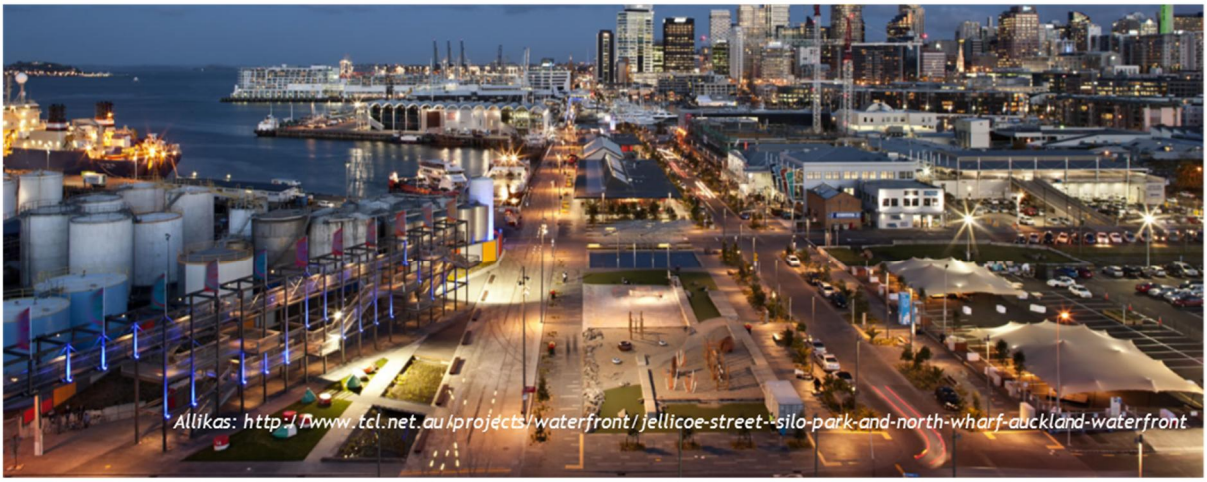
Nimi: Kalvebod Waves
Koht: Copenhaagen , Taani
Tegija: JDS Architects and KLAR Architects
Aeg:2013
Maksumus: 7 000 000 eur

Nimi: Hafencity
Koht: Hambur, Saksamaa
Tegija: Miralle/Tagliabue-EMBT
Aeg: 2002
Maksumus: .....eur

Nimi: Yarkon Port Tel Aviv
Koht: Tel Aviv, Israel
Tegija: Mayslits Kassif Architects
Aeg: 2008
Maksumus: 4 600 000 eur

Nimi: Victoria Harbour
Koht: Melbourne, Australia
Tegija: Peter Elliott + Taylor Cuility Lethlean
Aeg: 2006
Maksumus: 23 000 000 euri

Nimi: Pirrama Park
Koht: Sydney, Australia
Tegija: ASPECT Studios in collaboration with Hill Thalis Architects, CAB Consulting
Aeg: 2010
Maksumus: 21 000 000 eur

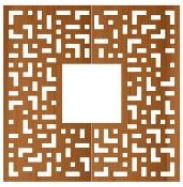


Nimi: North Wharf & Silo Park Koht: Auckland, New Zealand	Tegija: Taylor Cullity Lethlean with Wraight + Associates	Aeg: 2011 Maksumus: 29 000 000 eur

Nimi: Mersin Marina Koht: Mersin, Türgi	Tegija: Enis Oncuoglu, Onder Kaya, Cem Altinoz, Cumhur Keskinok	Aeg: 2010-2012 Maksumus: .....eur

Allikas: autori koostatud

Lisa 6. Arhitektuursete väikevormide loetelu

Nr.	Väikevorm	Kogus, tk	Mõõt, cm	Värvus	Tootja	Foto
1	Piirdeaed, lihtsa ruudumustriga	7	313 x 112 x 10	Corten	Streetlife BV	
2	Kiosk	7	590 x 235 x 240	Corten,	Streetlife BV	
3	Lamamistool	10	200 x 150	Corten, FCS tammepuit	Streetlife BV	
4	Isumisalus	22	200 x 60 x 5	Galvaniseeritud teras, FCS tammepuit		
5	Roheline pink	45	150 x 150 x 45/90	Corten, FCS tammepuit	Streetlife BV	
6	Puuvõrk	18	150 x 150	Corten	Streetlife BV	

7	Tõstetud peenraääris	7	25 x 300 x 40	Corten, FCS tammepuit	Streetlife BV	
8	Valguspost, puuvõrguga analoogse mustriga	7	50 x 50 x 450, 600	Corten	Streetlife BV	
9	Pikk roheline pink	27	250 x 90 x 45	Corten, FCS tammepuit	Streetlife BV	
10	Seljatoega pink	15	234 x 53 x 45	Corten, FCS tammepuit	Streetlife BV	
11	Postvalgusti	16	14 x 14 x 38,90	Corten, roostevaba teras	Streetlife BV	
12	Jalgrattaparkla, piire	24	70 x 8 x 70	Corten, FCS tammepuit	Streetlife BV	
13	Puu kaitsebarjäär	18	50 x 50 x 60	Corteb	Streetlife BV	

						Allikas: Product selector 2015
14	Piire/värav	2	eritellimus	Corten	tellimustöö	
						Allikas: Two Projects…(22.05.2015)
15	Prügikast	20	395 x 296 x 787	Corten, FCS tammepuit	Metalco srl	
						Allikas: Products . 05. 2015)
16	Päiksevari	7		FCS puit, alumiinium, kangas	Structurelab Gmbh	
						Allikas: S2 Q8…2015

Allikas: autori koostatud

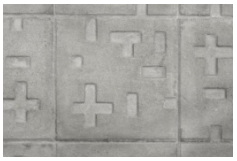
Lisa 7. Taimmaterjali loetelu

Nr.	Sort	Sort ladina keeles	Istikute Kogus, tk.	Kõrgus, m	Foto
1	Helkiv kibuvits	*Rosa nitida*	32	0,8	
2	Harilik kukehari 'Yellow queen'	*Sedum acre 'Yellow Queen'*	950	0,03-0,10	
					Allikas: Hansaplant 2015
3	Nõmm-liivatee	*Thymus serpyllum*	334	0,05-0,10	
4	Teravõiene kastik *'Karl Foerster'*	*Calamagrostis acutiflora 'Karl Foerster'*	61	0,7-1,4	
5	Liiv-vareskaer	*Leymus arenarius*	12	0,5-1,0	

6	Hariliku haava püramiidvorm *'Erecta'*	*Populus tremula ´Erecta´*	19	10	
7	Mägimänd	*Pinus mugo var. mughus*	14	2-3	
Allikas: Istikute hinnad 2015					
8	Pooppuu	*Sorbus intermedia*	18	10-15	
9	Sabiina kadakas `Tamariscifolia´'	*Juniperus sabina 'Tamariscifolia'*	21	0,5-0,8	
Allikas: Hortes 2015					

Allikas: autori koostatud

Lisa 8. Katendite loetelu

Nr.	Katend	Värv	*ca.*Pindala m^2	Kulu tk/m^2	Mõõdud	Tootja	Foto
1	Betoon-sillutiskivi plaat	hall	9700	11	300 x 300 x 60	Rae kivitehas	
Allikas: Sillutiskivid 2015							
2	Murukivi	hall	960	16,7	297 x 197 x 100	tellimustöö	
Allikas: Vulcapark 2015							
3	Mustriga betoon-sillutiskivi plaat	Tume -hall, must,	1600	11	300 x 300 x 60	tellimustöö	
Allikas: Piet Mondrian 2015							

4	Täringu-kivi	Tume-hall	600	400t	40 x 40 x 40	Rae kivitehas	
Allikas: Rae kivitehas 2015							
5	Valguskivi	RGB	30 tk		300 x 300 x	tellimustöö	
Allikas: Valguskivid 2015							
6	puidust kate	FCS-tamme-puit	990	14	70 x 70	Streetlife BV	
Allikas: Product selector 2015							

Allikas: autori koostatud

Lisa 9: Esitlusmaterjal

PROJEKTALA OLEMUS JA ASUKOHT

TEEMA : SADAMAALADE INIMÕÕTMELISUS — VÄHENDADES SÕIDUKITE DOMINEERIVAT MÕJU MAASTIKUARHITEKTUURSE KUJUNDUSPROJEKTIGA.

MIKS ON VAJA SADAMAMAASTIKUGA TEGELEDA?

Tallinna sadama ümbrus on kui tühimik keset linna, mida peamiselt kasutavad tallinlased tööajal sõidukite parkimiseks ja turistid transiidiks. Praegu puudub sadamal ruumiline seos kesklinnaga ja tegemist on kadunud ruumiga väärtuslikus kesklinna piirkonnas. Tallinna ammune unistus on saada ühendusse merega.

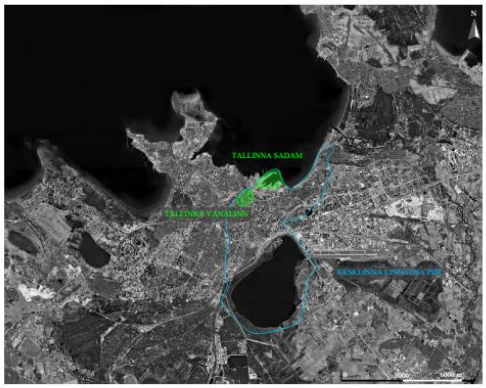
Terves linnas valitseb sõiduautode ülemvõim ja Tallinna Sadama ümbrus ei ole erand oma suurte laiuvate parkimisplatsidega. Ajad ja trendid on muutunud ja endise tööstusmaastikuna oleks vaja ka sadama ümbrus taaselustada.

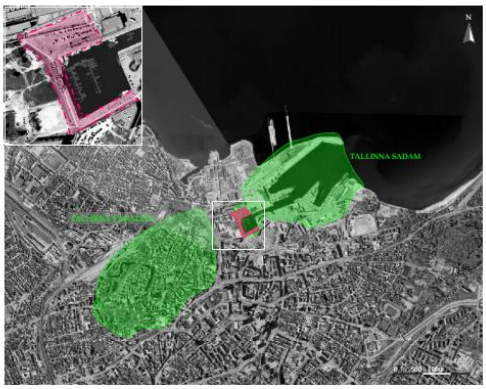
Tallinn oma ligi 50 km pikkuse rannajoonega peaks olema võimeline pakkuma kvaliteetset mereäärset avalikku ruumi. Tallinna Sadama ala on praegu veel muutustele avatud. Tallinna Sadama ümbrus peaks olema mõnus koht, mis jätab kauni viimase mälestuse nii lahkuvale turistile kui ka kodumaale naasvale eestlasele.

KUIDAS SEDA TEHA?

Esmalt tuleb teadvustada probleemi ja tunda selle tekke põhjuseid. Primaarne on selge visioon ja kindlakäelisus eesmärgi poole piüeldes. Sadamamaastike elule puhumist tuleb teha teadlikult ja seda tuleb alustada kohe.

Taaselustamise protsess peab olema kasutaja ehk inimese keskne. Oluline on väärtustada koha pärandit ja mitte unustada koha lugu. Avalik ruum peab olema planeeritud läbimõeldult ja toetama ümbritsevaid muutusi. Planeeringud peavad olema mitmekülgsed ja suunatud erinevatele kasutajatele. Kohale peab looma identiteedi ja kuvandi.





PROJEKTALA ASUKOHT: TALLINNA VANASADAMA ADMIRALITEEDI BASSEINI ÜMBRUS

MIKS ADMIRALITEEDI BASSEINI ÜMBRUS?

Praegu on tegemist kasutamata ruumiressursiga kesklinnas. Tallinna Sadama ümbrusega assotsieerub tallinlase jaoks pigem parkimisplatsid ja kõle kivilagendik mitte meri ja kaunid vaated. Admiraliteedi basseini ümbrus on osa endisest tööstusmaastikust, mis ootab kasutamist. Ka Tallinna Sadam on huvitatud atraktiivsuse tõstmisest ja heast ruumikasutusest.

Admiraliteedi basseini ümbruses on peagi realiseerumas mitmed arendused ja sealne linnamaastik ei toeta neid uusi funktsioone. Potentsiaalselt üks viimaseid kohti kesklinna piirkonnas kus viia täide ammune unistuse avalikust mere äärsest ruumist. Tegemist on osaga tulevasest rannapromenaadist.

MINU ÜLESANNE ON?

Inimese kui ruumi kasutaja vajaduste väljaselgitamine ja sellest tulenevalt lahenduse pakkumine, mis rikastaks ja parandaks praegust ruumilahendust.

Tulemuseks saan Admiraliteedi basseini ümbruse tänavaruumile maastikuarhitektuurse kujundusprojekti, mis...:

- ...vähendab sadamale omast sõidukite dominantsust;
- ...muudab ruumi inimmõõtmeliseks ning jalakäijasõbralikuks;
- ...kujundab ruumi kergesti integreeritavaks ümbritsevasse linnaruumi;
- ...arvestab tuleviku rannapromenaadi rolli;
- ...toetab ümbritsevate arenduste toimimist;
- ...võimaldab linlasel veeäärse ruumi nautimist.

1714. aastal...
...asutati Admiraliteedi töökojad ja nimetati hiljem Tallinna Sadamatehasteks.

20. sajandi alguses...
...kaotas laevatehas suurema tähtsuse.

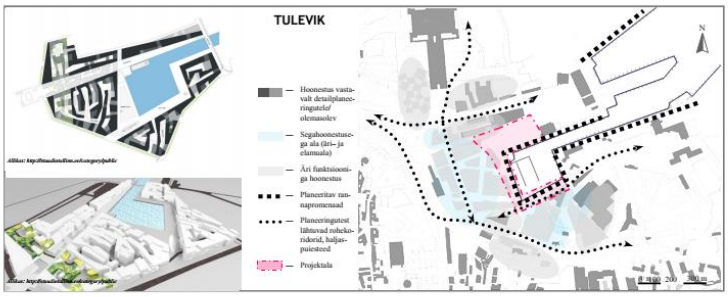
Nõukoguse ajal...
...oli Vanasadama ümbrus suletud piiritsoon.

Olümpia mängude purjeregatiga...
...seoses ehitati valmis A-terminal ja Admiraliteedi bassein sai praegu-se kuju.

Taasiseseisvumine...
... kaotas Vanasadama ümbruses piiritsooni ja kadusid piirdeaiad.

1994. aastal...
...laevaremondi-tehas suleti ja varsti lammutati ka osa-tehasele kuulunud hooneid.

2000ndate alguses ...
...lammutati viimased laevaremonditehase hooned Admiraliteedi basseini ümbruses.

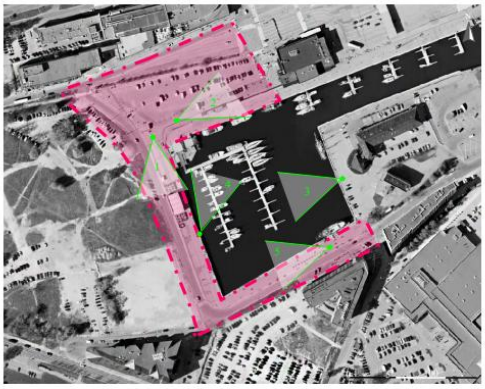


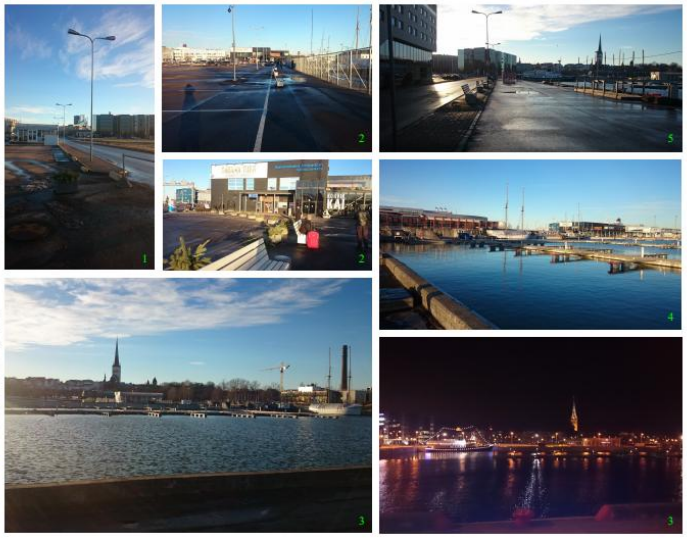
Koostas: Eda Vane
Juhendaja: Liis Bormeister

Maastikuarhitektuur
Tallinna Tehnikaülikool
Tallinna Kolledž
2015

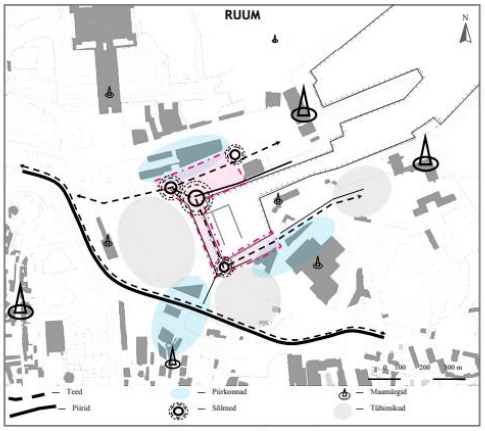
LINNARUUMI ANALÜÜS

OLEMASOLEV OLUKORD

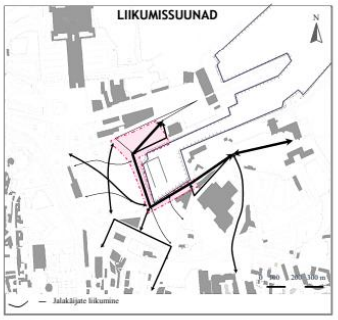




Admiraliteedi basseini ümbritsev projektala asub Tallinnas Vanasadama piirkonnas ja on osa Tallinna Sadamale kuuluvast maast. Projektala hinnanguline pindala on 2,5 ha ja sihtotstarbelt on tegemist 60% ulatuses tootmismaaga ja 40% ulatuses ärimaaga. Peamiselt on kasutuses ala sõidukite poolt. Projektala läbib sõidutee ja osa alast on parkla. Alal oleva haljastuse protsent on nulli lähedane. Ala on ümbritsetud merest, ajutistest parklatest ja turistidele suunatud ettevõtlusest. Alal on välinäituste stendid.

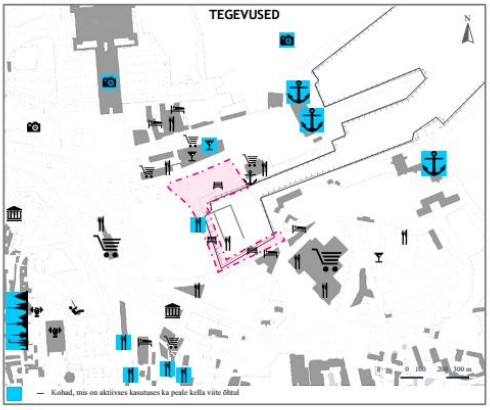


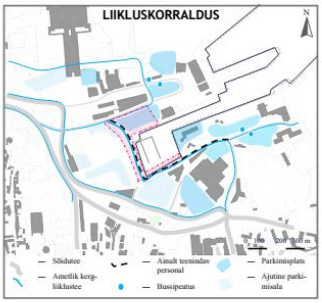
Peamine liikumissuund on ümber Admiraliteedi basseini, mis praegu kulgeb takistusteta. Enamus rajad on jalakäijate rajatud. Alal ja vahetul kontaktalal jala liikudes on ruumi kvaliteet halb.



Ala peamisteks dominantideks on sadama terminalid. Alakasutavad peamiselt turistida ja lähikonnas töötavad inimesed.

Linlasel ei ole põhjust piirkonda külastada. Päevasel ajal on kasutajaid küllaltki palju ja õhtusel ajal liigub inimesi vähe.





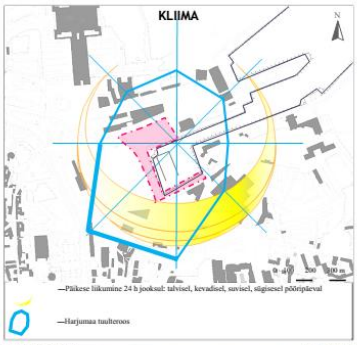
Kontaktalas on väga tiheda liiklusega sõiduteed, mis ala linnast ära lõikavad. Projektalal ja kontaktalal on palju ajutisi ja ka korralisi parklaid.

Korralikud kergliiklusteed on ainult olemasolevate sõiduteede ääres. Kergliikusteid pole praegu paljudel liikumissuudadel ja mugavat kohta jala käimiseks ei ole.

Koostas: Eda Vane
Juhendaja: Liis Bormeister

Maastikuarhitektuur
Tallinna Tehnikaülikool
Tallinna Kolledž
2015

ANALÜÜS JA INSPIRATSIOON

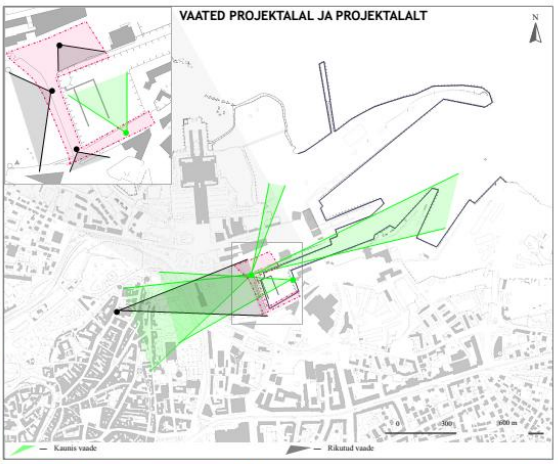


Lahenduse puhul on oluline arvestada mereäärse ala klimaatiliste tingimustega, et võimaldada ala kasutajale selle hüvesid ja vähendada puuduseid.

Projektala on meile justkui värav Tallinnasse ja Tallinnast. Paljudele turistidel jääb see esimeseks pildiks saabumisel ja viimaseks lahkudes. Seega peaks ala olema Tallinna väravale kohaselt esinduslik ja meeldejääv.

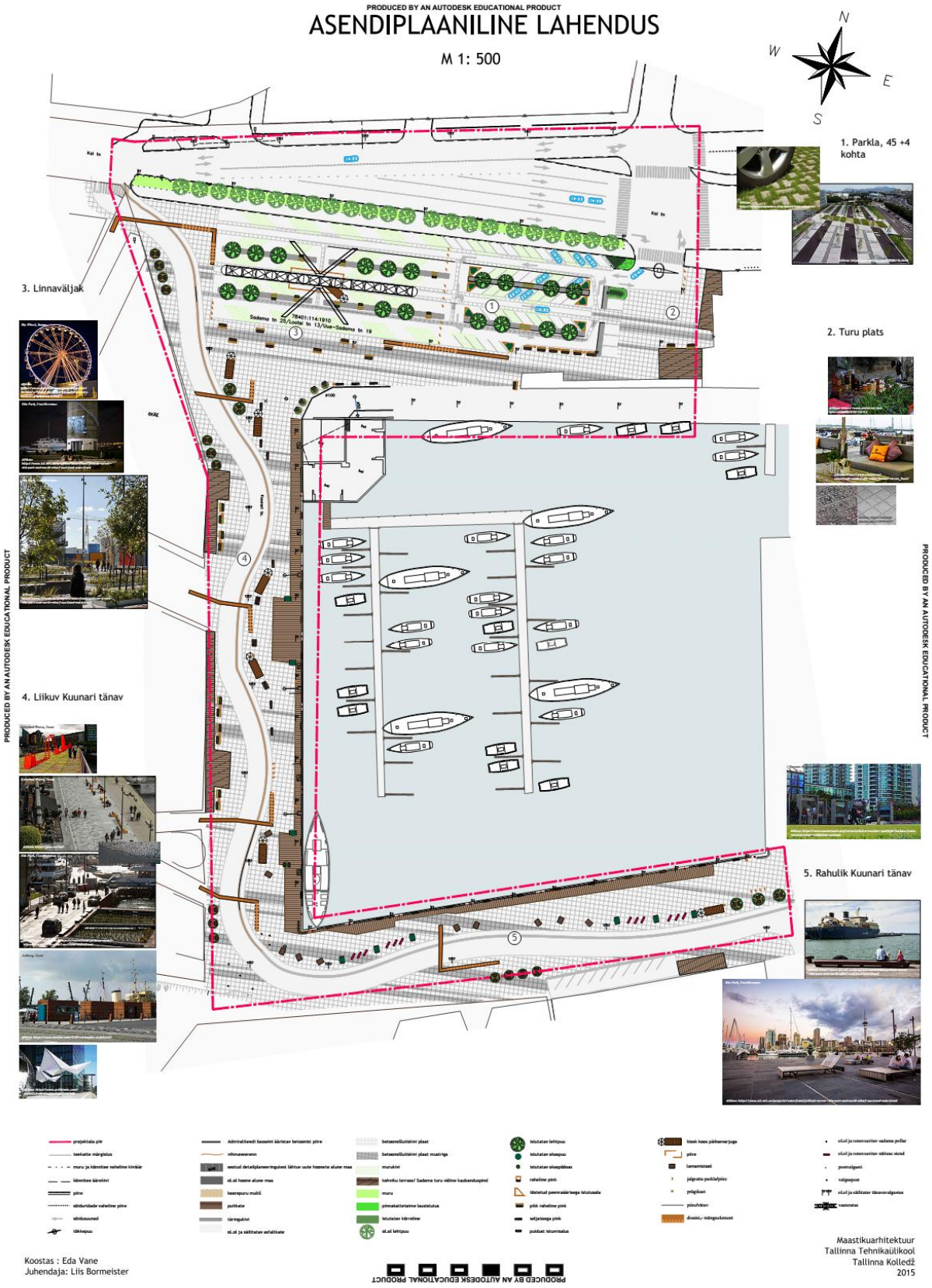
Lahendus peaks pakkuma juurde midagi tervele ümbruskonnale. Kujundus peaks toetama nii sadama funktsiooni, uute arenduste visioone kui ka väärtustama seal liikuvat inimest. Tulemuseks peaks olema mõnus inimmõõtmeline linnaruum, mida kasutavad meelsasti ümbruskonnas elavad, töötavad inimesed ja turistid. Admiraliteedi basseini ümbruses peaks olema atraktiivne avalik ruum , millest võiks saada omamoodi maamärk ja kus oleks võimalik nautida mere lähedust.

Inspiratsiooni hea lahenduse leidmiseks olen ammutanud tervest maailmast...



Koostas: Eda Vane
Juhendaja: Liis Bormeister

Maastikuarhitektuur
Tallinna Tehnikaülikool
Tallinna Kolledž
2015

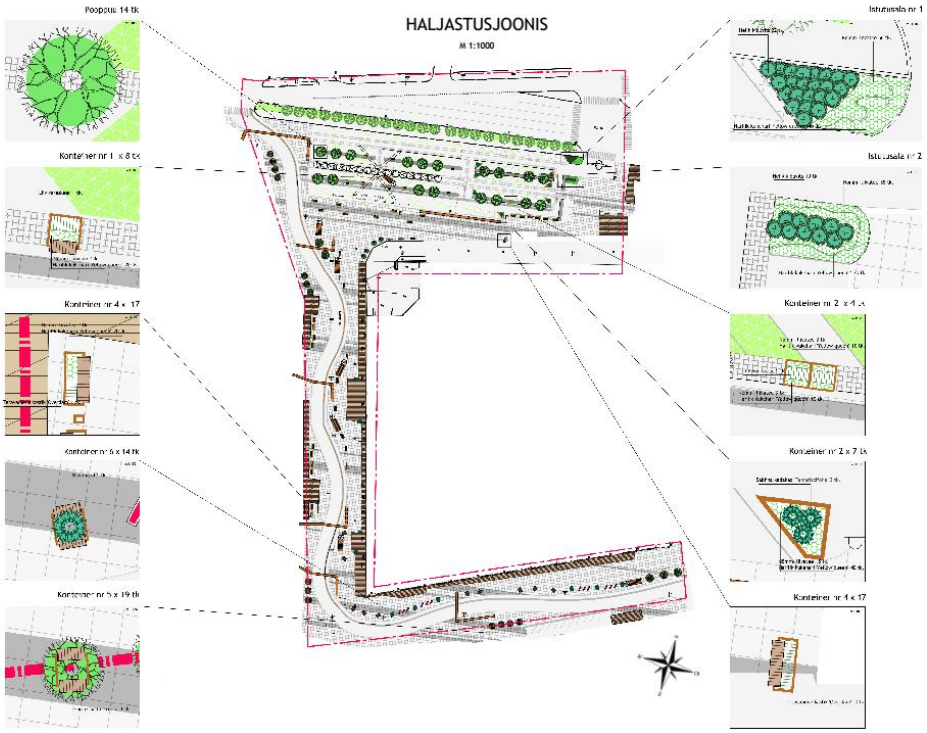

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT
ASENDIPLAANILINE LAHENDUS
M 1: 500
N
W
E
S
1. Parkla, 45 +4 kohta
2. Turu plats
3. Linnaväljak
4. Liikuv Kuunari tänav
5. Rahulik Kuunari tänav
Koostas : Eda Vane
Juhendaja: Liis Bormeister
Maastikuarhitektuur
Tallinna Tehnikaülikool
Tallinna Kolledž
2015

LAHENDUSE KIRJELDUS

KONTSEPTSIOON „Värav“

Kontseptsiooni olulisimad võtmesõnad on järgmised: kergesti integreeritav, vahelduv, inimese mõõtmeid ja vajadusi arvestav, paindlik. Lahendus oma paljude mõnusate istumiskohtadega ning head tänavatoitu ja jooki pakkuvate kioskitega on mõnusaks linnapargiks ümbruskonnas töötavale või elavale inimesele, aga ka mööduvale turistile ja kõigile teistele seal liikujaile.

Kontseptsiooni järgi muutub Admiraliteedi basseini ümbrus mõnusaks inimmõõtmeliseks linnaruumiks, kus saavad ennast mugavalt ja turvaliselt tunda eelkõige jala liikuvad kasutajad, kuid ka ruumi kasutavad sõidukid. Kontseptsioon seob Admiraliteedi basseini tugevalt ümbritseva linnakeskkonnaga ja muudab meie linna värava atraktiivseks avalikuks ruumiks. Linnaväljakust on loodud maamärk, mis praeguse lahenduse puhul on lahendatud vaaterattana. Admiraliteedi basseini ümbrus pakub head ja mugavat avalikku linnaruumi, kus nautida merd ja linna.



KASUTATUD TAIMMATERJAL

Allikas: http://www.hansuplant.ee/ Allikas. http://www.jarvseljo.ee/?mid=16&id=23 Allikas. http://www.jarvseljo.ee/?mid=16&id=23 Allikas. http://www.jarvseljo.ee/?mid=16&id=23 Allikas:http://www.hortes.ee/

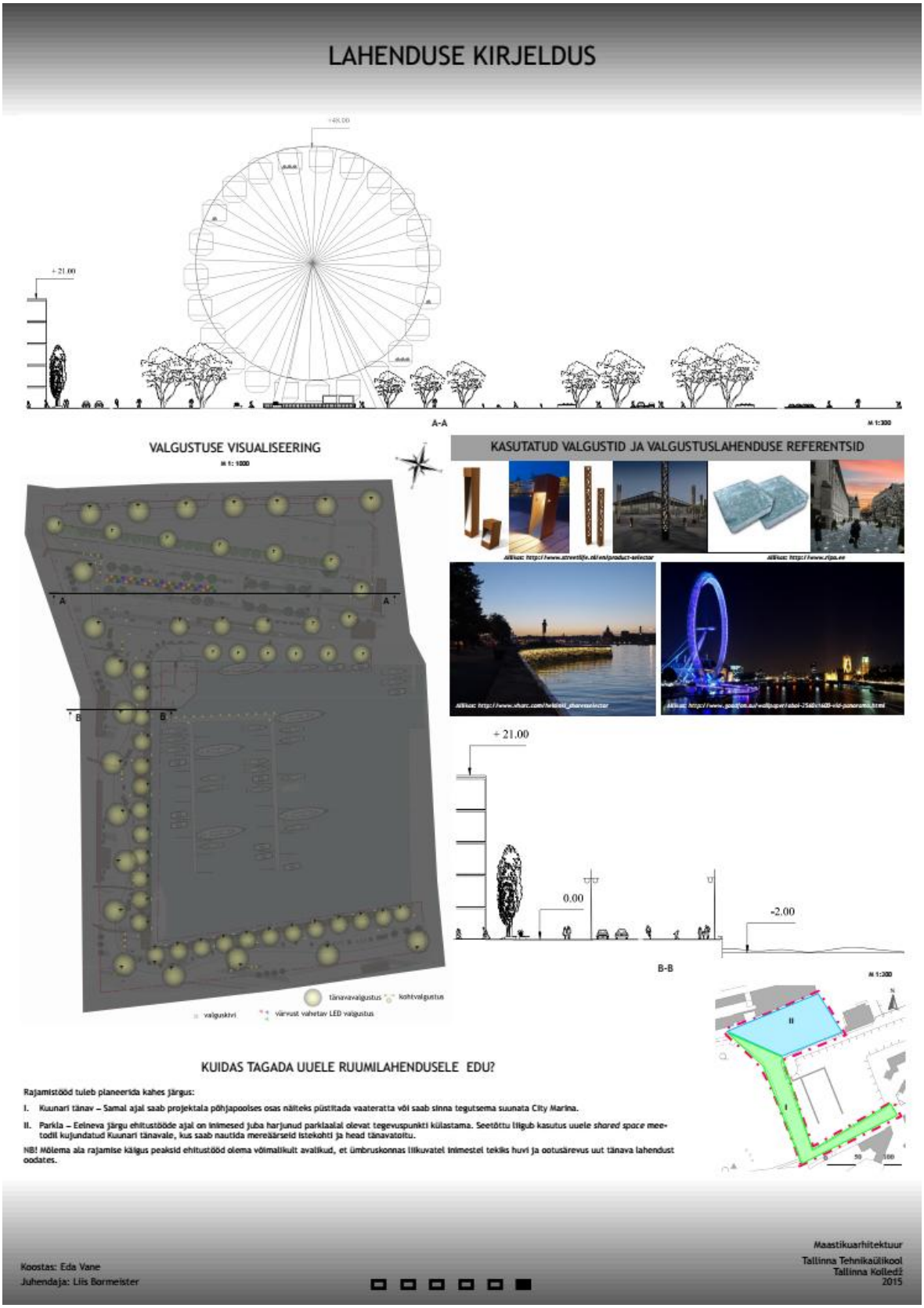
KASUTATUD VÄIKEVORMID

Allikas: www.streetlife.nl/en/product-selector Allikas: www.streetlife.nl/en/product-selector Allikas: www.streetlife.nl/en/product-selector Allikas: www.streetlife.nl/en/product-selector Allikas: www.streetlife.nl/en/product-selector Allikas: www.streetlife.nl/en/product-selector Allikas: www.streetlife.nl/en/product-selector

DISAINI-,MÄNGUELEMENT

Koostas: Eda Vane
Juhendaja: Liis Bormeister

Maastikuarhitektuur
Tallinna Tehnikaülikool
Tallinna Kolledž
2015



Allikas: autori koostatud

8. GRAAFILINE MATERJAL

8.1 Joonis 1: Asendiplaaniline lahendus M 1:400

8.2 Joonis 2: Haljastusjoonis M 1:400

8.3 Joonis 3: Disaini- ja mänguelemendi näidise visualiseering M 1:500, M 1:125

8.4 Joonis 4: Linnaväljaku lõige M 1:300, Liikuva Kuunari tänava lõige M 1:200

8.5 Joonis 5: Lahenduse valgustuse visualiseering M 1:400

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

projektala piir	vihmaveerenn
ühiskanalisatsiooni toru	betoonsillutiskivi plaat (vt Lisa 10 nr 1)
ühisveevärgi toru	murukivi (vt Lisa 10 nr 2)
elektrikaabel	täringukivi (vt Lisa 10 nr 4)
soojatrass	olemasolev ja säilitatav asfalt kate
teekatte märgistus	puitkate (vt Lisa 10 nr 6)
katastripiir	betoonsillutiskivi plaat mustriga (vt. Lisa 10 nr 3)
muru ja kõnnitee vaheline kiviäär	olemasolev lehtpuu
kõnnitee äärekivi	istutatav lehtpuu
piire	istutatav okaspuu
sõiduridade vaheline piire	istutatav okaspõõsas
olemasolev ja säilitatav tänavavalgustus	muru
Admiraliteedi basseini ääristav betoonist piire	pinnakattetaime lausistutus
sõidusuunad	istutatav kõrreline
tõkkepuu	

seotud detailplaneeringutest lähtuv uute hoonete alune maa	sissepääs
olemasolev hoone alune maa	pikk roheline pink (vt Lisa 8 nr 9)
koorepuru multš	seljatoega pink (vt Lisa 8 nr 10)
corten terasest disaini- ja mänguelement	postvalgusti (vt Lisa 8 nr 11)
corten terasest disaini- ja mänguelemendi välja ulatuv osa piire (vt Joonis 3)	jalgratta parkla/piire (vt Lisa 8 nr 12)
kiosk koos päiksevarjuga (vt Lisa 8 nr 2, nr 16)	prügikast (vt Lisa 8 nr. 13)
lamamistool (vt Lisa 8 nr 3)	piire/värav (vt Lisa 8 nr 14)
puidust istumisalus (vt Lisa 8 nr 4)	kohviku terrass/ Sadama turu väline kaubanduspind
vaateratas	
roheline pink (vt Lisa 8 nr 5)	
olemasolev ja renoveeritav sadama pollar	
tõstetud peenraäärisega istutusala (vt Lisa 8 nr 7)	
olemasolev ja renoveeritav näituste stend	
valguspost (vt Lisa 8 nr 8)	

① Kai tänav – pääs reisisadama A-terminali laevadele, säilib olemasoleval kujul.

② Sadama Turu esine plats – Turu hoone ees on ruumivõimalus kohviku väliterassile ja samuti ka välistele kauplemispindadele. Platsi läbib perspektiivne rannapromenaad.

③ Parkla – 45 tavalise ja 4 invaliidi parkimiskohaga jalakäijasõbralik parkla.

④ Linnaväljak – Planeeringu järgi vaateratast ümbritsev väljaku ala. Ala saab kasutada ka muudeks ürtusteks: kontsert, välikino, uisuplats jne. Pakub rohkelt võimalusi istumiseks, puhkamiseks, lõunatamiseks.

⑤ Kuunari tänav – Shared space meetodil kujundatud tänavaruum. Võimaldab liiklemist mööda perspektiivset rannapromenaadi ja sadamat teenindavatel sõidukitel. Aktiivne liikuv tänavaruum, kuhu on võimalus luua kioskite abil näiteks tänavatoidu tänav.

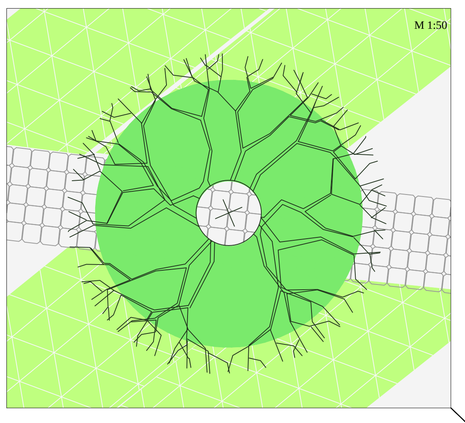
⑥ Hotell Euroopa esine Kuunari tänava lõik – Shared space meetodil kujundatud tänavaruum. Võimaldab liiklemist mööda perspektiivset rannapromenaadi ja sadamat teenindavatel sõidukitel. Natuke rahulikum tänavaruum. Võimalus pikutada, puhata, lõunatada, nautida vaateid ja vaadata näituseid. Alalpraegu asuvadnäituste stendid renoveeritakse.

TTÜ TALLINNA KOLLEDŽ		Bakalaureusetöö	Leht / Lehti: 1/5
Koostaja: Eda Vane	juuni 2015	Asendiplaaniline lahendus	Mõõtkava: 1:400
Juhendaja: Liis Bormeister	juuni 2015		
Maastikuarhitektuuri lektoraat		Sadamaalade inimmõõtmelisus — vähendades sõidukite domineerivat mõju maastikuarhitektuurse kujundusprojektiga Tallinn, Admiraliteedi Bassein	

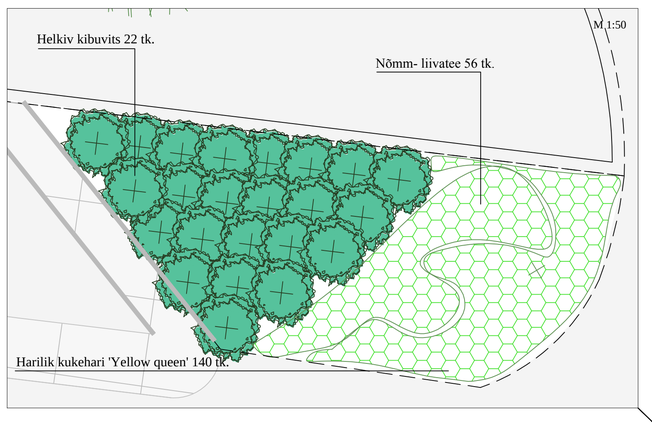
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

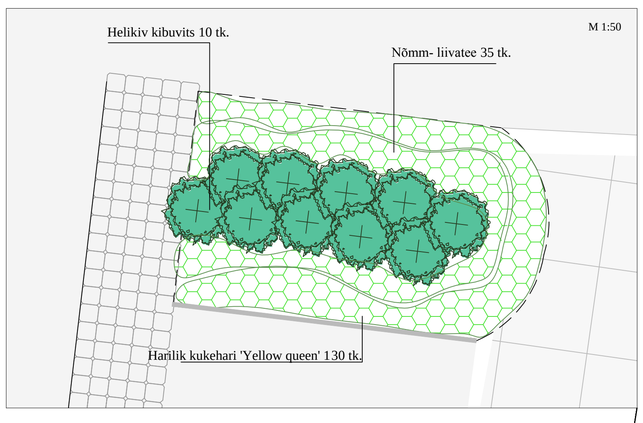
Pooppuu 14 tk

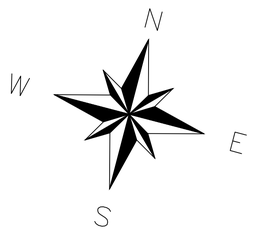


Istutusala nr 1



Istutusala nr 2

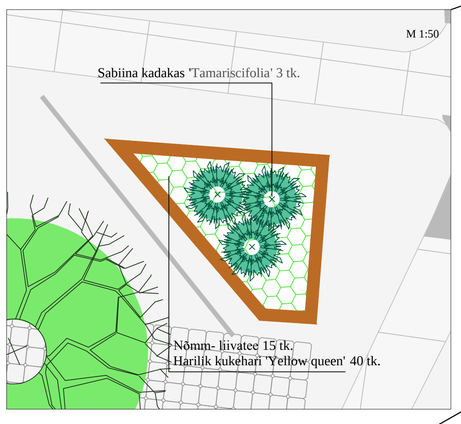




Konteiner nr 1 x 8 tk

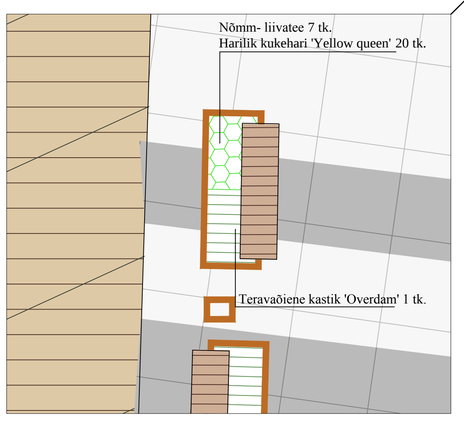
Konteiner nr 2 x 4 tk

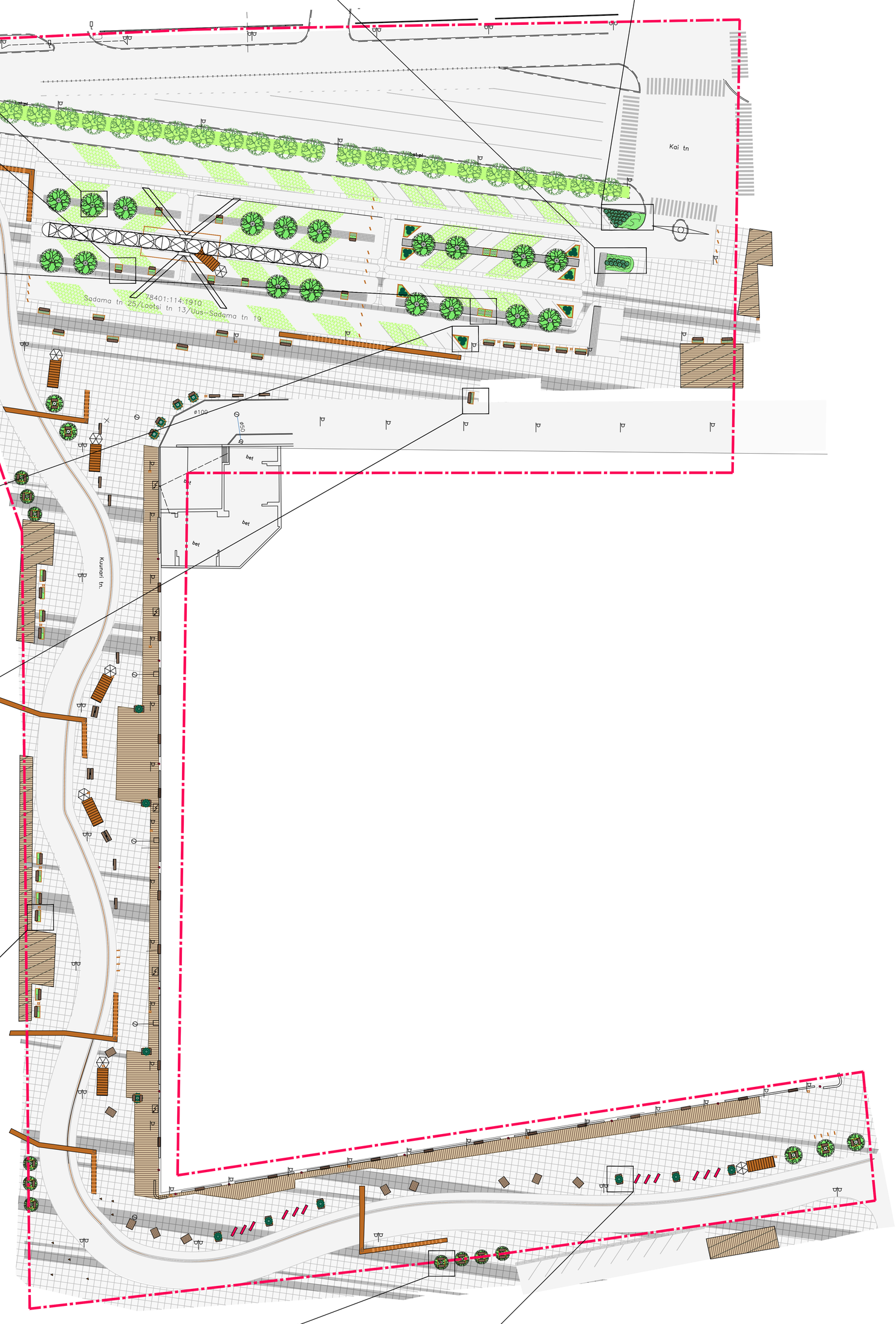
Konteiner nr 2 x 7 tk



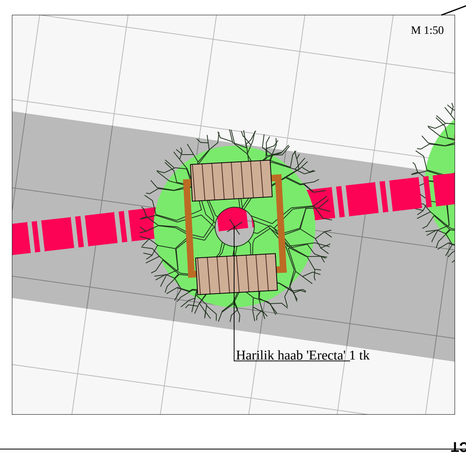
Konteiner nr 4 x 17

Konteiner nr 4 x 10

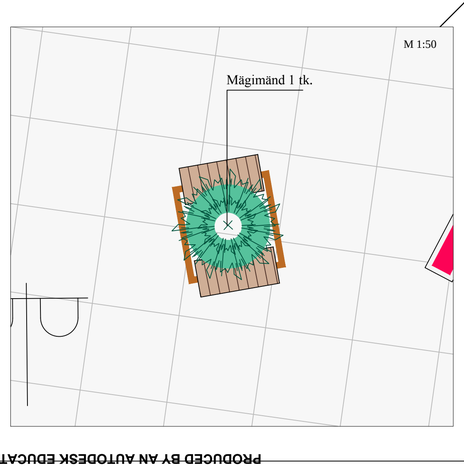




Konteiner nr 5 x 19 tk



Konteiner nr 6 x 14 tk

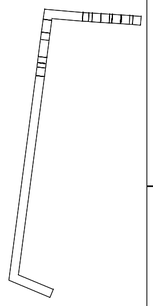


TTÜ TALLINNA KOLLEDŽ		Bakalaureusetöö	Leht / Lehti: 2/5
Koostaja: Eda Vane	juuni 2015	Haljastusjoonis	Mõõtkava: 1:400
Juhendaja: Liis Bormeister	juuni 2015		
Maastikuarhitektuuri lektoraat		Sadamaalade inimmõõtmelisus — vähendades sõidukite domineerivat mõju maastikuarhitektuurse kujundusprojektiga Tallinn, Admiraliteedi Bassein	

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

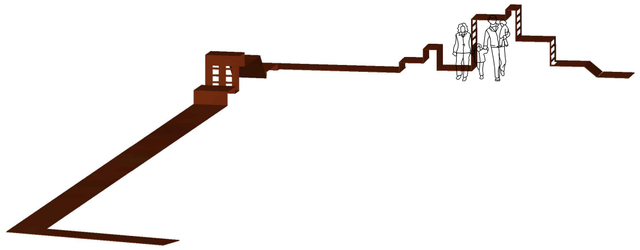
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

1



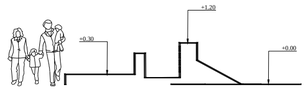
1.2

1.3

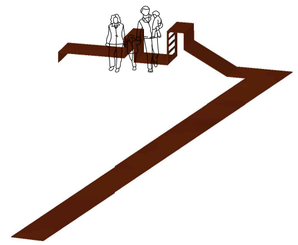


2

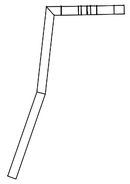
2.2



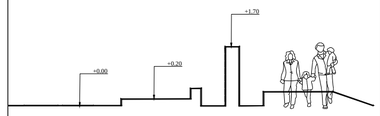
2.3



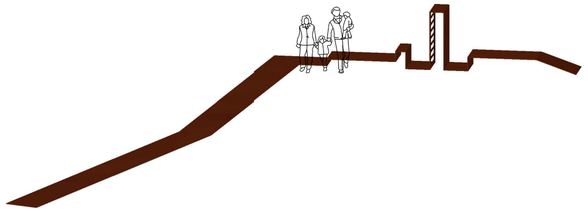
3



3.2

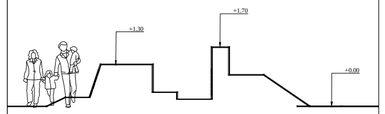


3.3

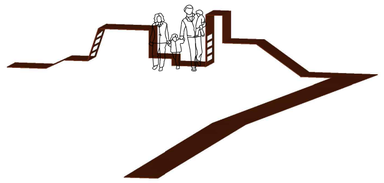


4

4.2

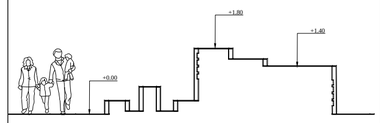


4.3

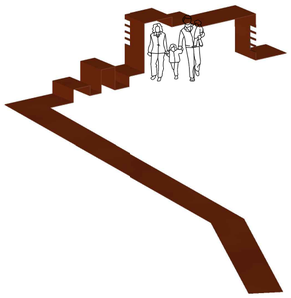


5

5.2



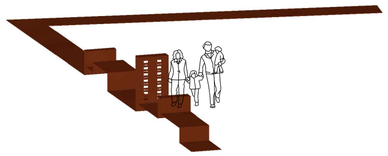
5.3



6

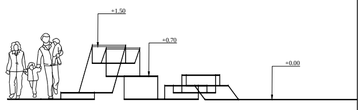
6.2

6.3

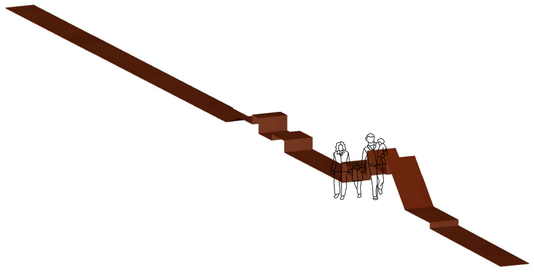


7

7.2



7.3



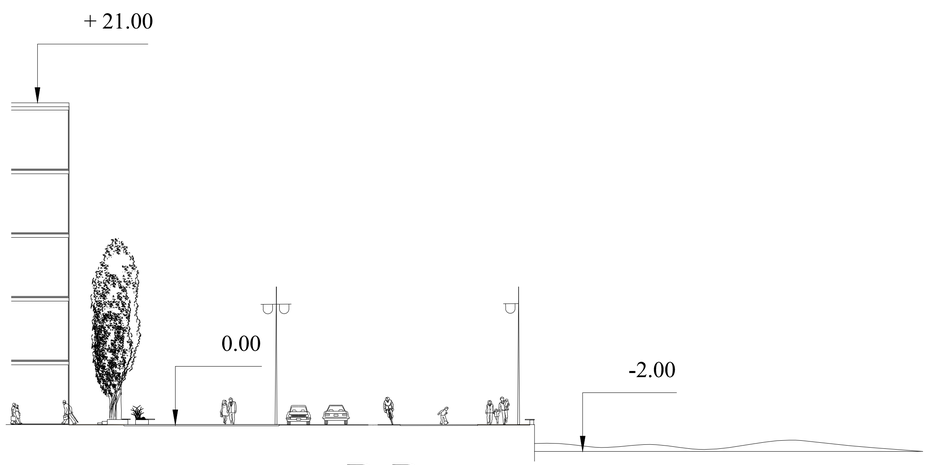
Disaini-,mänguelemendi laius on 1 meeter, paksus 0.04 meetrit ja pikkus sõltub elemendist.

TTÜ TALLINNA KOLLEDŽ		Bakalaureusetöö	Leht / Lehti: 3/5
Koostaja: Eda Vane	juuni.2015	Disain-,mänguelemendi näidise visualiseering	Mõõtkava: 1:500, 1:125
Juhendaja: Liis Bormeister	juuni.2015		
Maastikuarhitektuuri lektoraat		Sadamaalade inimmõõtmelisus — vähendades sõidukite domineerivat mõju maastikuarhitektuurse kujundusprojektiga Tallinn, Admiraliteedi Bassein	

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

A-A

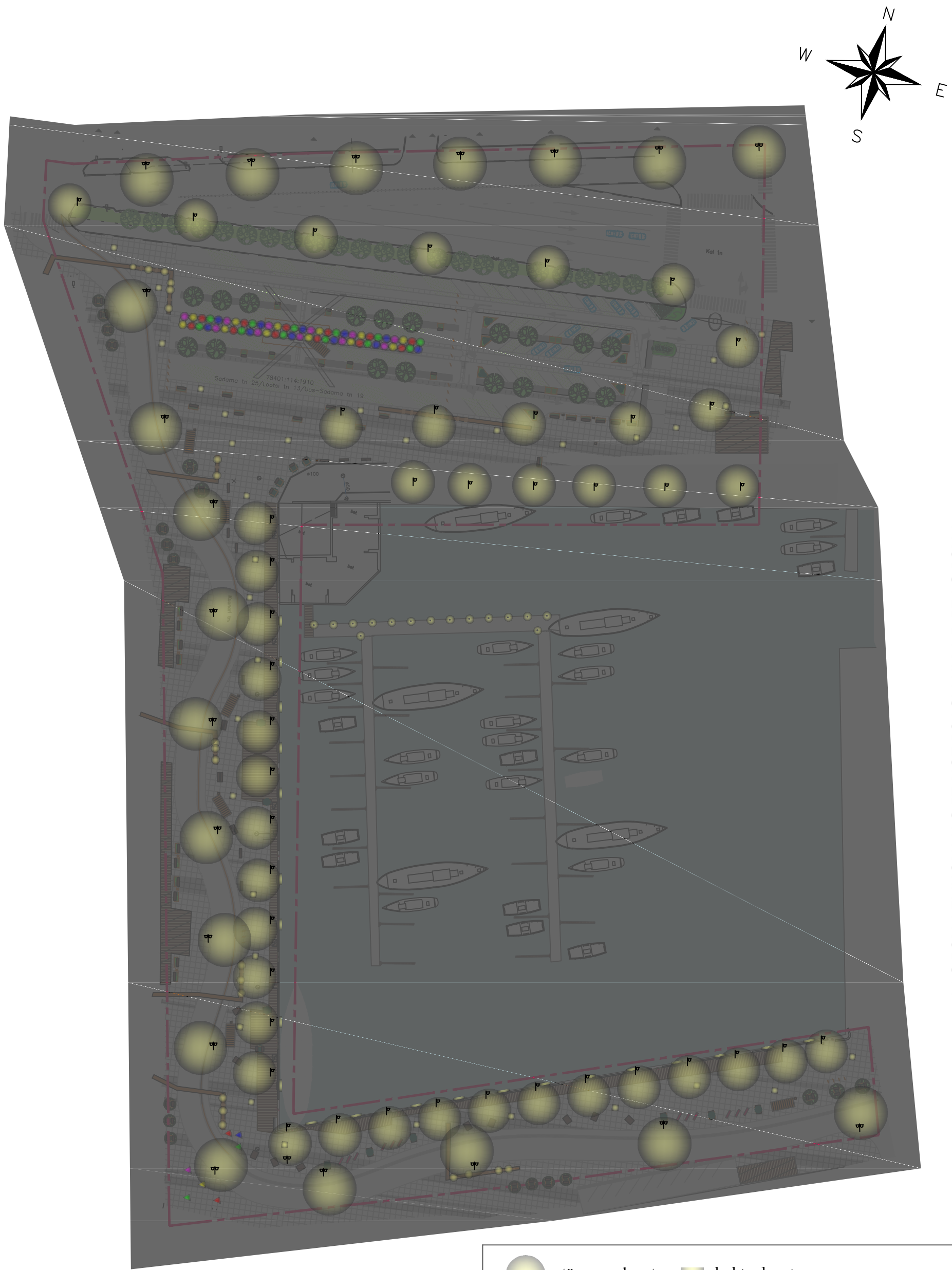


B-B

TTÜ TALLINNA KOLLEDŽ		Bakalaureusetöö	Leht / Lehti: 4/5
Koostaja: Eda Vane	juuni.2015	Linnaväljaku lõige, Liikuva Kuunari tänava lõige	Mõõtkava: 1:300, 1:200
Juhendaja: Liis Bormeister	juuni.2015		
Maastikuarhitektuuri lektoraat		Sadamaalade inimmõõtmelisus — vähendades sõidukite domineerivat mõju maastikuarhitektuurse kujundusprojektiga Tallinn, Admiraliteedi Bassein	

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT



tänavavalgustus

kohtvalgustus

valguskivi

värvust vahetav LED valgustus

TTÜ TALLINNA KOLLEDŽ		Bakalaureusetöö	Leht / Lehti: 5/5
Koostaja: Eda Vane	juuni 2015	Valgustuslahenduse visualiseering	Mõõtkava: 1:1000
Juhendaja: Liis Bormeister	juuni 2015		
Maastikuarhitektuuri lektoraat		Sadamaalade inimmõõtmelisus — vähendades sõidukite domineerivat mõju maastikuarhitektuurse kujundusprojektiga Tallinn, Admiraliteedi Bassein	

PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT
PRODUCED BY AN AUTODESK EDUCATIONAL PRODUCT

SUMMARY

HUMAN SCALE IN HARBOURSCAPES — REDUCING THE DOMINANCE OF VEHICLES WITH A LANDSCAPE ARCHITECTURAL PROJECT

Eda Vane

Language:	Estonia	Figures:	14
Pages:	34	Tables:	-
References:	31	Appendixes:	13

Keywords: harbourscape, gentrification, public space, human scale, landscape architecture, city centre, lost space

Text of the Summary

Today Tallinn Harbouside, witch is located in the Tallinn midtown, can be describes as massiv, desolate, constrictive space. The space is unused and you can define it as lost space. The harbourscape as a past industrialscape needs gentrifying. The gentrifying process is rather typical for all industrial gentrification processes. The primary things are that the vision must be clear and bold. The planing must be focused on the public spaces and on the user. The work is base on the most known qualitative research techniques as document analysis and observational analysis.

The purpose of the work is to find out how to create human scale public space , how to suport the renewal of the Tallinn Harbourscape and how to reduce the dominace of veicles in the area. The outcome is a human scale landscape architecture project of the street space surrounding the Admirals pool in Tallinn Estonia. The resolution of the project is easily itegrated, alternating, fexilbe and in human scale. There as been taken in to consideration of all the aspects and visions of Tallinn citys trends and developement.

The conception is to create a welcoming cate to the Tallinn harbour. The outcome project gives to Tallinns harbourscape a good and estetical public citypark and a place where city dwellers can enjoy the waterfront pleasures. Citypark will be a place for all the people located near the harbour, and for all citizens and tourist. There wil be a variation of possibillities of funktions that can locate in the new citypark like a ferrise wheel, a party tent or a restaurant. The project sees a good and aktive public space surrounding the Admirals pool and connecting it to the city.

Deklareerin, et käesolev lõputöö, mis on minu iseseisva töö tulemus, on esitatud Tallinna Tehnikaülikooli diplomi taotlemiseks ning selle alusel ei ole varem taotletud akadeemilist kraadi ega diplomit.

Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjanduslikest allikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

Autor: ……

(Eda Vane, ... mai 2015)

Üliõpilaskood: ……124548……

Töö vastab kehtivatele nõuetele.

Juhendaja: ……

(Liis Bormeister, ... mai 2015)

Kaitsmisele lubatud: ”……” …… 2015

TTÜ TK kaitsmiskomisjoni esimees:

……

(nimi, allkiri)