

TALLINNA KOMPAKTNE KESKLINN

KAVAKAVA:

Siiri Vallner
Indrek Peil
Kristel Niisuke
Ko Ai

Eesti Kunstiakadeemia:

Jennifer Rose Jackson
Janeli Voll
Helena Rummo
Immaanuel Buś

Ksenia Taigacheva
Andreas Krigoltoi

Karmen Silde
Sean Thomas Tyler
Kristjan Värav

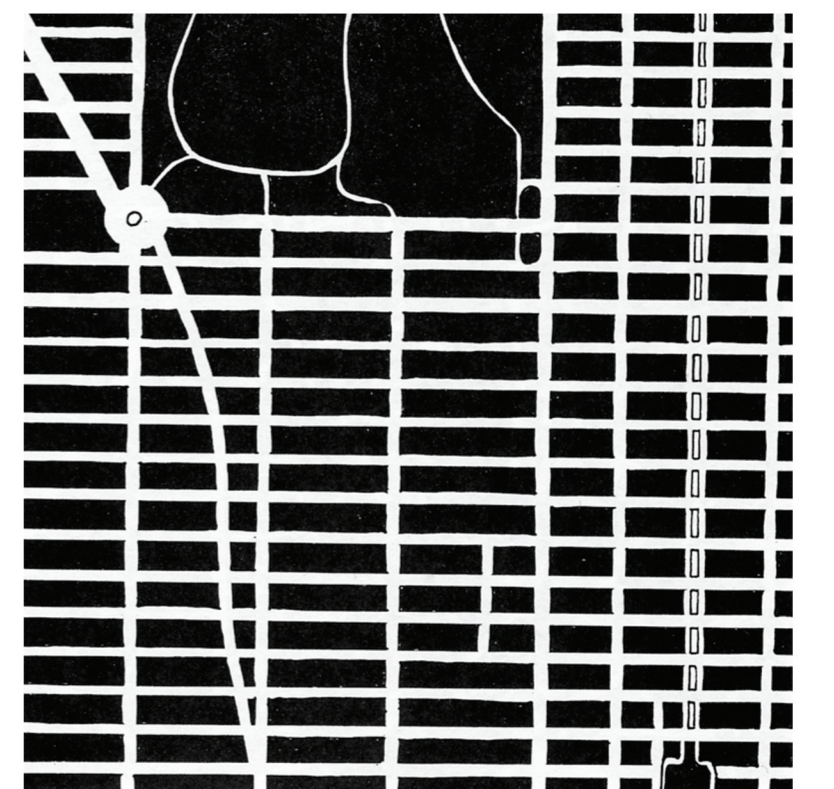
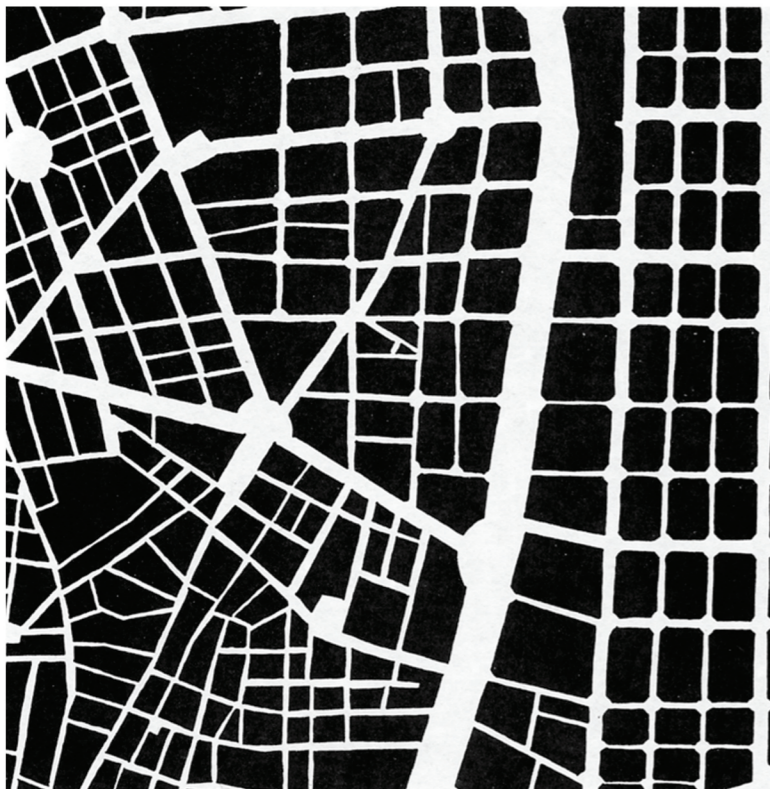
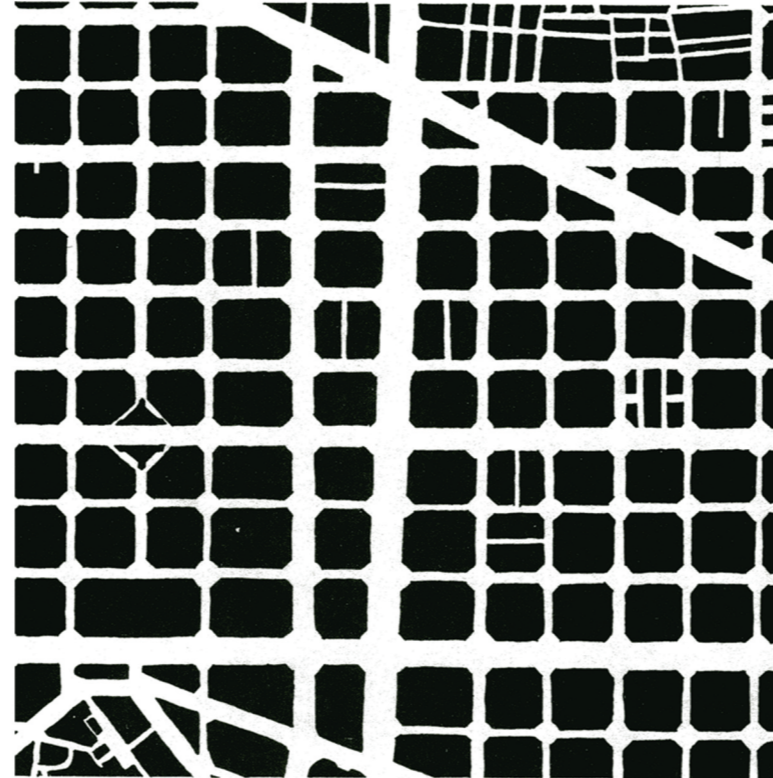
Jarmo Vaik
Hoi Yee Cheung

KESKLINNA KOMBINATOORIKA

Keslinna kompleksus on teist tüüpi kui 'keskustel' või linnakutel
[stohhastiline, nagu evolutsiooni kombinatoorika]

Visioon, teadlikult suunatud + juhuslik/ vaba

Keslinna alal moodastavad omavahel üle kattuvad jõujooned
ühe enam-vähem pideva kompleksse välja,
kus erinevad sõlmed ja fookused sattuvad kõrvuti
ning loovad lõputult erinevaid kombinatsioone,
uue tasandi, ühendava mustri, universaal-linna,
mis muudabki sedalaadi alad inimestele atraktiivseks.



150 MILJ EUR (=TULEVIKU EELDUSTE HÜPOTEES)

Tulevikku kujundades ei ole põhjendatud meie praegusi liikumisviise ja igapäevaharjumusi tulevikku projitseerida.

Tulevik ei ole isesõitvad autod ega droonid, vaid tänavatasandil kogetav linn.

Mis on jätkusuutlik?

Pikaaegseid otsuseid tehes seda sageli arvesse võetud ei ole.

Kus lõppeb mõistus ...

[6] HÜPOTEES: 150 MILJ EUR

NÄIDE 16:

Linna peatänav 1tk ca 1.2km koos
ühistranspordi sõlmega + peaväljak
1tk 10000m² = ca 20milj

Asumi peatänav 1tk ca 1km +
asumikesksed väljakud 2tk à
4000m² = ca 5milj

Reidi tee = 40milj

Haabersti turboristmik = 15milj

Maa-alune tänav Estonia puiseel
200m+allasõidud 400m = ca150milj

Näide, kui palju kesklinnaaliku
ruumi saaks 150milj eest

5x linna peatänav + 5x esindus
väljak

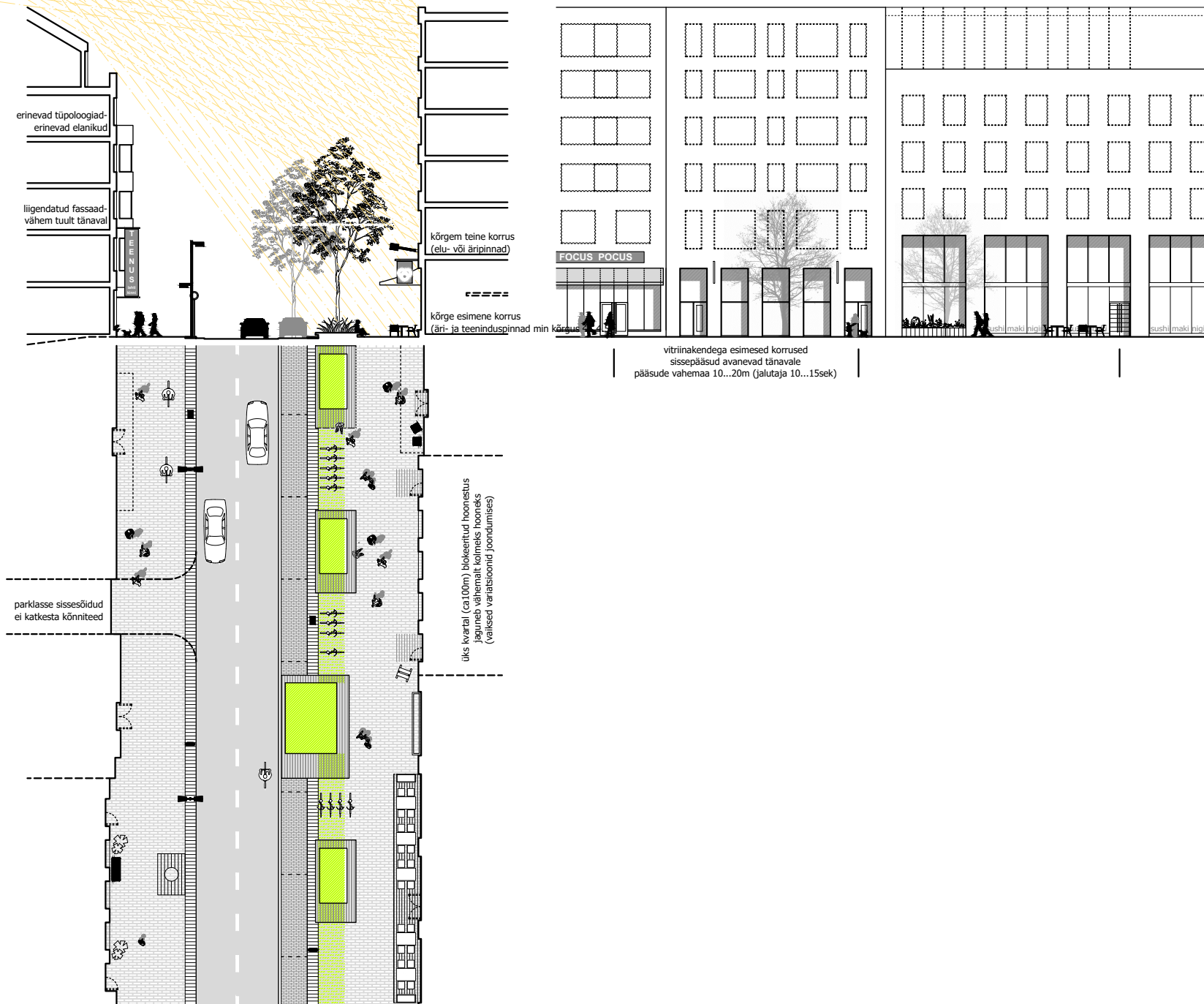
10x asumi peatänav + 20 asumi
väljakut

**10km asumi peatänavat
+ 20 väljakut 'a4000m²**

**6km linna peatänavat
+ 5 väljakut 'a8000m²**



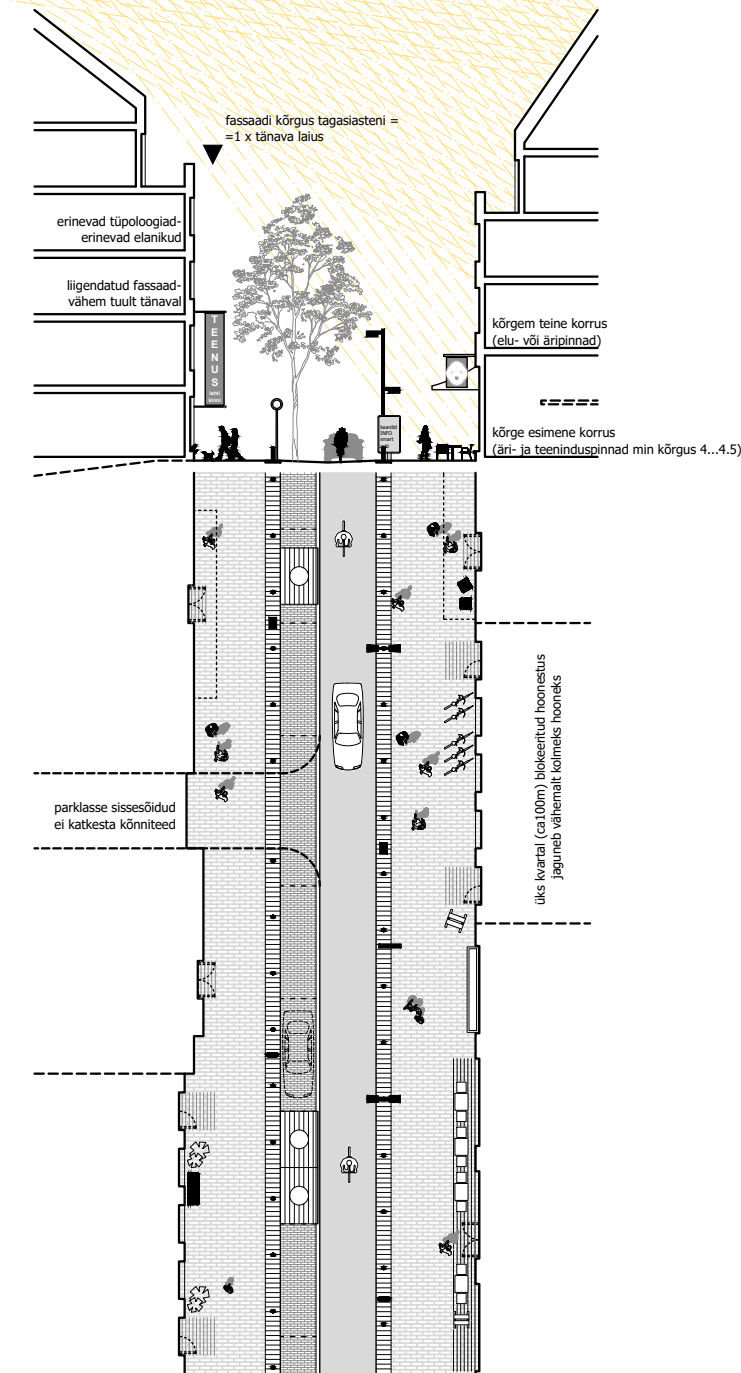
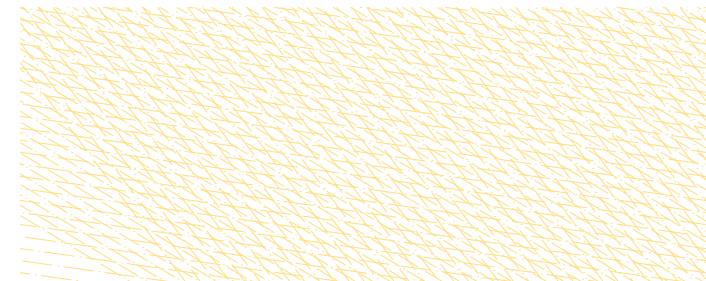
9 TÄNAVARUUMI MANUAAL: ILLUSTRATSIOON



21...24m KESKLINNATÄNAV

Analoogse laiusega tänavad Tallinnas -
Kentmanni 17...20 (4...7k) (samuti enamused
stalinistlike ca20)
Reimanni 20 (4...5k)
Pärnu mnt algus 22 (ca5k)
Narva mnt kitsas osa 25...26 (4...7k)
Jõe tn 26 (4...9k)

- 4...6m | soovitav vähemalt ühel küljel
ülmised korrused tagasiastega
- 6 | lae kõnnitee, ühegi takistusteta liikumisriba laius alati min 2m
rattateel vasemmal pool sõidurajast eraldatud
(kaheksanurkse ristatise liikumise puhul kõnniteele lisandub 2.2m)
- 2... | vaheriba laius ~0.8...1m (tänavavalgustus, liiklusmärgid,
parkimisautomaadid, intelligentsed süsteemid)
- 2... | autotee minimaalseste raja laiustega
6 (lühisam teesületus, turvalisemad sõidukiirused)
eraldatud rattateed ei ole,
ratturid jagavad ruumi autode või jalakäijatega
- 2... | ajutised parkimisvõimalused liigendatud heajastusega
- 2... | haljasaiba (vähimavee immutusala)
linnamööbeld
- 3...6m | ratataparkimine ja -laenuus, elektriauto jagamise punktid
lai kõnnitee 3...6m
- üks kvartal (ca 100m) liikumisriba laius alati min 2m
ühegi takistusteta liikumisriba laius alati min 2m
- hoone esimene tsoon
suvised kohvikuterassid, sissepääsu alad, värikatused
hoone esimese korruse fassaadid elav ja detailirohke



14...15m KITSAS KESKLINNATÄNAV

(analoogse laiusega tänavad Tallinnas
Roosikrantsi 13...17 (4...5k +
katusekorrused)
Vene 9...16 (3...5k)
Lai 10...22 (2...4k, max6)
Viru 9...18 (3...5k)

Sellistele tänavatele Tallinnas
iseloomulikud suured laiuse muutused ja
eri kõrgustega majad, seejuures fassaadid
kõrgused ei ületa reeglina tänavalaigust

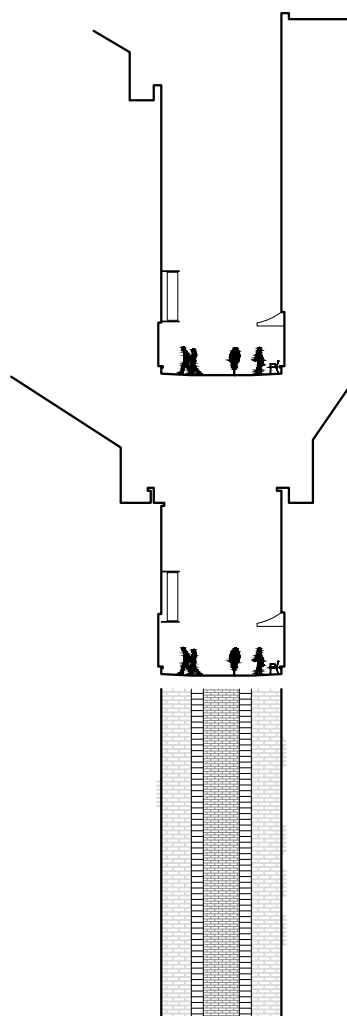
- 3...5 | kitsat tänavat vähemalt ühel küljel
2. ülemist korrust tagasiastega
- 2... | lai kõnnitee
ühegi takistusteta liikumisriba laius alati min 1.5m
- 3 | vaheriba laius ~0.8...1m (tänavavalgustus, liiklusmärgid,
parkimisautomaadid, intelligentsed süsteemid)
ajutised parkimisvõimalused, üksikud puud
- 3...5m | ühesuunaline autotee äärevöödi eraldatud
või samas pinnas jagatud kasutusega ala (eraldis polaaritega)
- 3 | lai kõnnitee
- 3...5m | hoone esimene tsoon
suvised kohvikuterassid, sissepääsu alad, värikatused
hoone esimese korruse fassaadid elav ja detailirohke

2/3 TÄNAVAKORIDORIDE TÜÜBID JA LAIUSED

8...10m VANALINNALIK TÄNAV

kvartali sisene tänav liiklus 20km/h

Analoogse laiusega tänavad Tallinnas -
Väike-Karja 5...10 (1...7k)
Suur-Karja 6...9 (2...5k + katusekorrused)

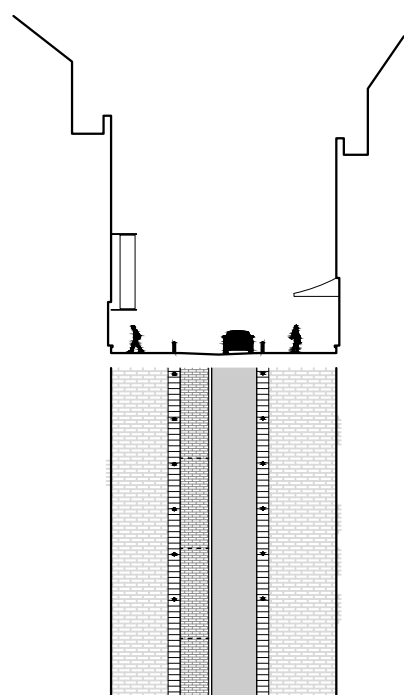


14...16m KITSAS KESKLINNA TÄNAV

lokaalse tähtsusega nn kõrvaltänavad,
liiklus 20km/h

Analoogse laiusega tänavad Tallinnas -
Roosikrantsi 13...17 (4...5k + katusekorrused)
Vene 9...16 (3...5k)
Lai 10...22 (2...4k, max6)
Viru 9...18 (3...5k)

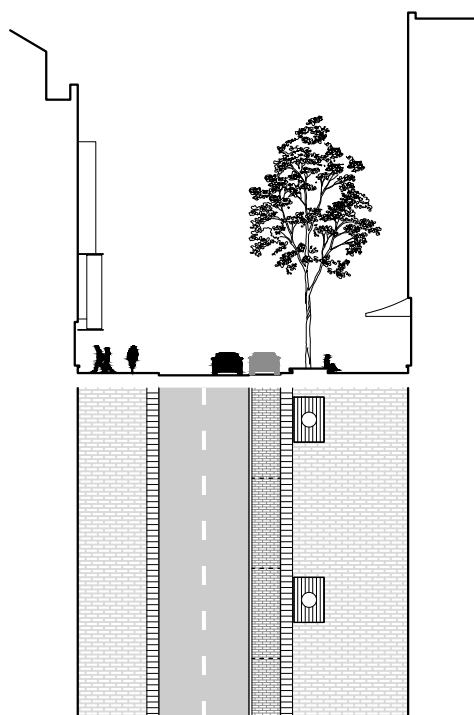
sellistele tänavatele Tallinnas on iseloomulikud
suured laiuse muutused ja vahelduv majade
kõrgus, seejuures fassaadi kõrgused
ei ületa reeglina tänava laiust (viil või
tagasiaste kui kõrgem)



21...24m KESKLINNA TÄNAV

lokaalse tähtsusega nn kõrvaltänavad,
ühistranspordi võimalusega liiklus 30km/h

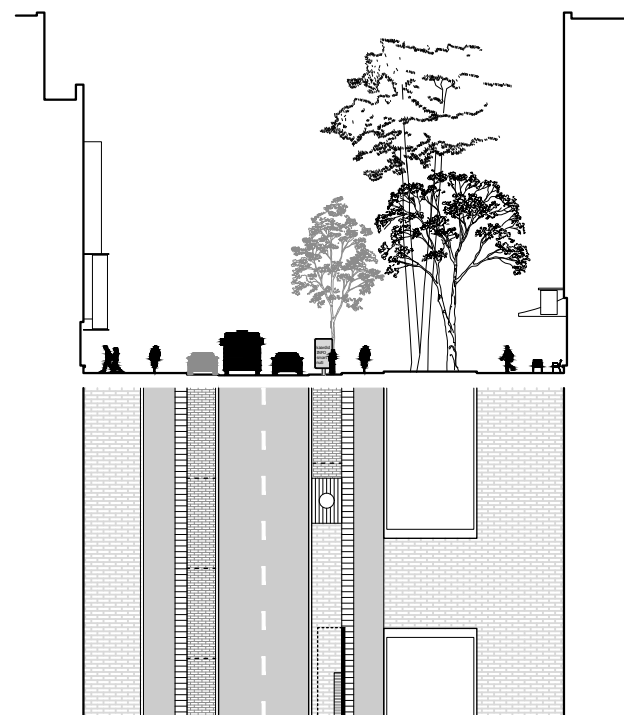
Analoogse laiusega tänavad Tallinnas -
Kentmanni 17...20 (4...7k) (samuti enamus
stalinistlike ca20)
Reimanni 20 (4...5k)
Pärnu mnt algus 22 (ca5k)
Narva mnt kitsas osa 25...26 (4...7k)
Jõe tn 26 (4...9k)



30...34m OLULINE KESKLINNA TÄNAV

nn jaotus- ja põhitänavad ühistranspordiga,
liiklus 30...40km/h

Analoogse laiusega tänavad Tallinnas -
Gonsiori Kadriorg 26 (4+k)
Gonsiori linn 43 (5k)
Pronksi 28...34 (5...7k)
Laikmaa ca 30 (erinev)



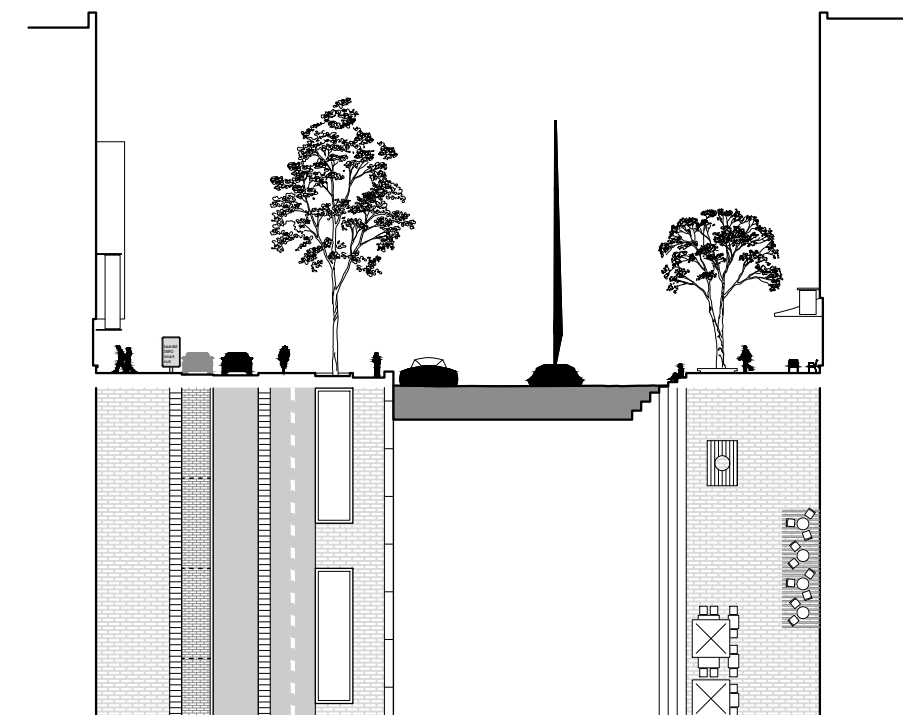
45...50m PARGILIK KESKLINNA TÄNAV

kergliiklejale olulised ühendusteel,
ühistranspordi võimalus ja teenindav liiklus 20...30km/h

Analoogse laiusega tänavad Tallinnas -
Liivalaia 45...55 (5+k)
Ravala pst 50... (erinev)

Helsinkis -
Mannerheimintie (Helsinki) 47m
Esplanadi (Helsinki) 100m

Barcelona ploki kitsas tn 20m lai tn 50m



MITTE-KÕNNITAV TALLINN

Jalgsiteekond peaks täitma nelja tingimust:
olema kasulik, turvaline, mugav ja huvitav.

...kellel puudub igapäevane kasutajakogemus,
võib vahtida ja mitte näha
võib hoolega vaadata ja välja arvutada
või tagantjäreli "ehmatusega avastada" ,
ja ikka mitte näha,

mida igapäevane kasutaja suudab üldistada

[5] HÜPOTEES: JALUTATAVUS

NÄIDE 15: tänavate renessanss ja tänavate tulevik (NACTO)

1 The building

- enough small scale units
- variety of functions
- façades with a 'veranda feeling'
- special character of the architecture
- richness in material, architecture that embodies 5 km/h details
- not too large glass surfaces as they mirror light and amplify noise
- vertical orientation of the façade
- a well-functioning 'hybrid zone' (the transition from private to public)
- appropriate signing on façades, no neon
- flexibility in height (> 4m)
- flexibility in the land use plan (zoning)

2 The street

- pleasant to walk and cycle
- physical comfort (wind, sound, sun, shadow, maintenance)
- definition (the building height should at least be half the street width)
- variation in buildings
- quality that catches the eye
- minimum 10 doorways per 100 m of façade
- clear beginning and ending of the street
- good tree canopy
- possibilities to sit, also on planters, staircases along the water, etc
- avoid car dominance and traffic noise
- parking facilities, in balance with pedestrian space
- accentuate elements such as entrances, exits, paths and junctions
- a good place has at least 10 good reasons or activities to be there
- a good street, plinths and/or place management.

3 The context

- pedestrian streams day and night, 5-20 passers-by per width meter per minute is ideal
- socio-economic capital in the surrounding neighbourhoods
- the presence of functions with a meaning for the whole of the city or even the region
- the position in the urban fabric and in the city's walking and cycling routes
- the grain of the street pattern; a finer grain allows pedestrians to make many choices walking
- connections to squares and parks
- coherent and yet varied urban design
- density
- clear and intuitive wayfinding
- the presence of a long term strategy
- partners who take initiative; allow for the community to take ownership.

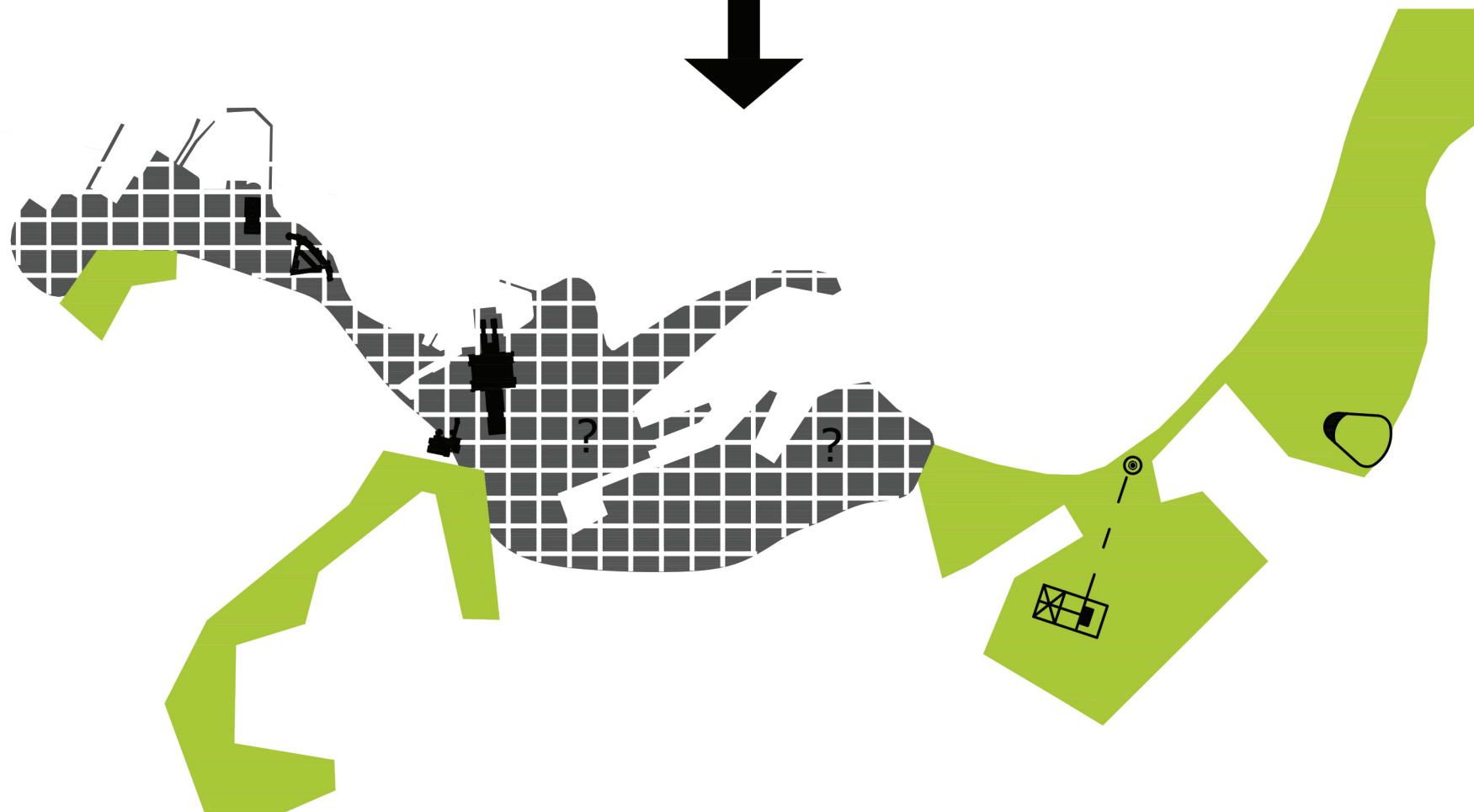
[4] HÜPOTEES

KUS TÄNAVAD ON?

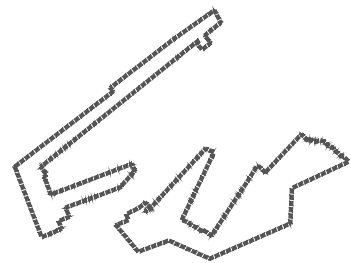
TÄNAVAD ON KUS?

KUS ON TÄNAVAD?

Nn Tallinna sündroom: barjäärid tekitavad
uusi bärjääre.



3/3 RUUMI JAGUNEMISE ARVUTUSED



SADAM

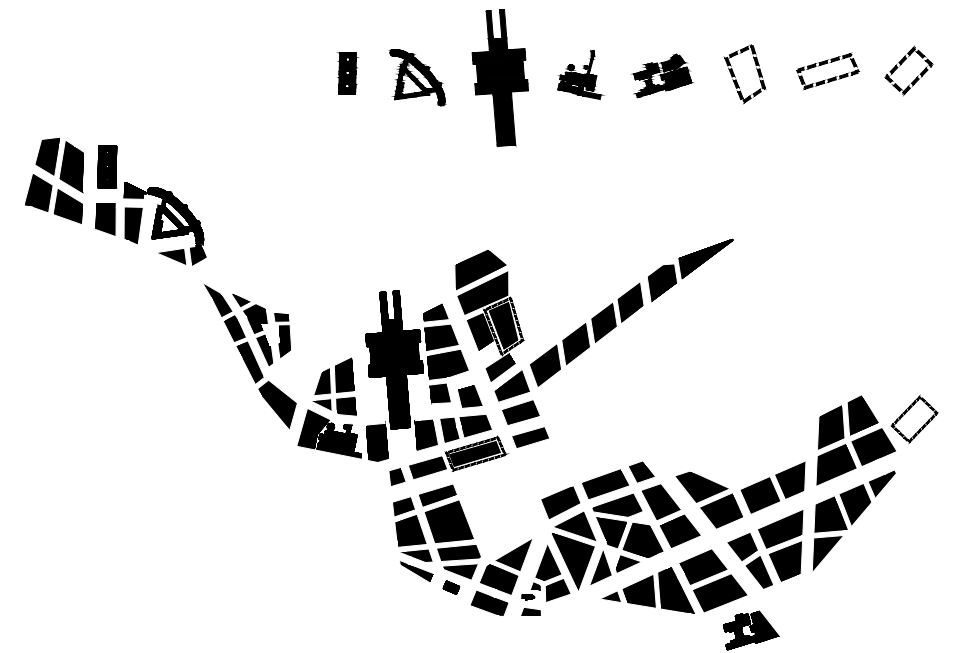
(ISPS ala)
KOKKU: 14ha/10%



TÄNAVARUUM

8km uut mereäärset promenaadi
8 uut avalikku ruumi tähthoonete ümbruses
Kokku: 30 ha / 20%

51 uut tänavat mereni
(sh 10 uut pargilikku tänavat mereni)
131 uut ristumist
Kokku: 45 ha / 30%



KVARTALID

76 uut kvartalit
(sh 27km uut tänaväärset hoonefronti)
8 tähthoonet
Kokku: 60 ha / 40%

KOGU ALA

Kokku: 145 ha / 100%

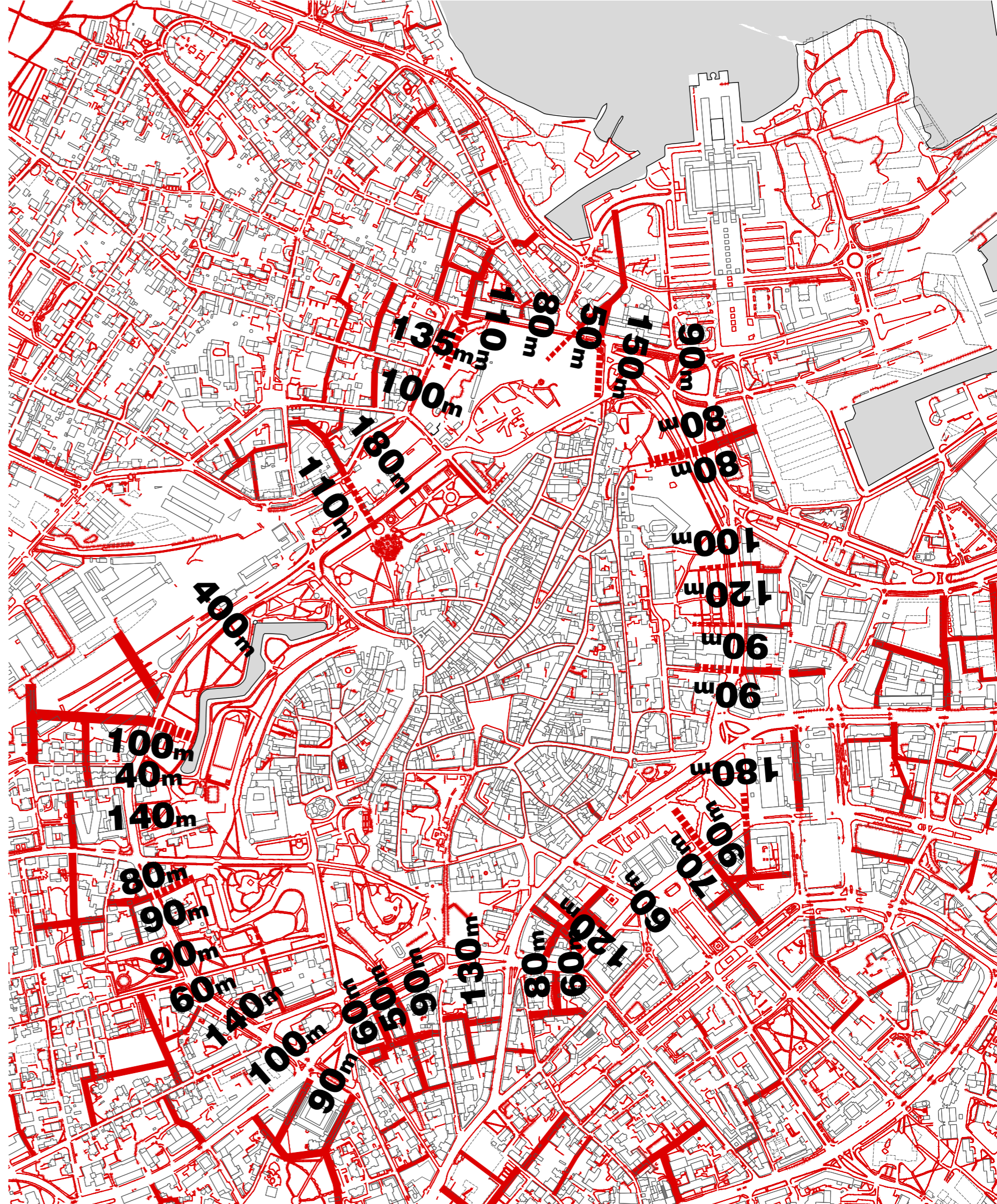
[4b] HÜPOTEES: VÕRGUSTIKUD 2: TÄNAVAVÕRK

NÄIDE 9: Kogu kesklinna alal tuleks süstemaatiliselt ja pidevalt tegeleda tänavavõrgu arendamisega, jagades suuri 200-300m kvartaleid osadeks avades uusi kvartalisisesid läbipääse, millest osa tuleks kujundada uuteks täieõiguslikeks tänavateks. Sellega peaks kaasnema ka hoonestustiheduse tõstmine (uued jätkuvad tänavafrondid tänaste kvartalite sees).



[4b] HÜPOTEES: VÕRGUSTIKUD 2: TÄNAVAVÕRK

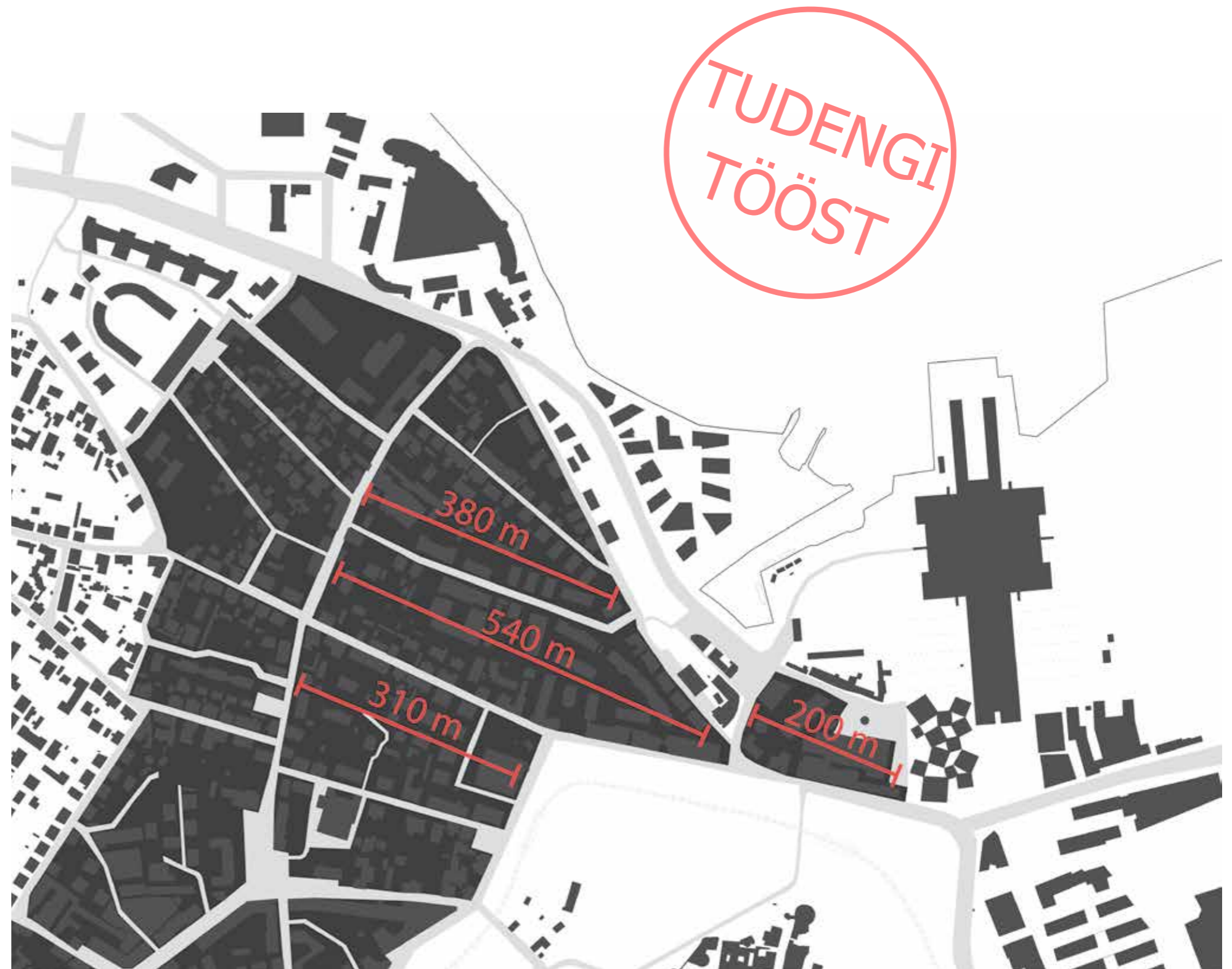
NÄIDE 10: Parandatud läbitavusega tänavavõrgust bastioni perimeetril. Bastionivöö ringile on lisatud ca 20 uut ristuvat tänavat ning sellega muudetud kvartalite struktuur kesklinnalikumaks.



[4b] HÜPOTEES: VÕRGUSTIKUD 2: TÄNAVAVÕRK

NÄIDE 11: Näide: Tudengid uurisid oma töös Tallinna kesklinna merepoolse osa tänavavõrgu kujunemist. Puudulik tänavavõrk teeb jalgsi liikumise ja kesklinnast mere äärde jõudmise äärmiselt kohmakaks. Lahendusena pakuti välja liiga suurte kvartalite jagamise ja strateegiliselt olulistes kohtades uute tänavate loomise. Testiti eri liiki läbipääsude loomist - alates kitsast kohalikele suunatud läbipääsust kuni uue täiemõdulise tänavani koos külgneva uue hoonestusega.

Karmen Silde
Sean Thomas Tyler
Kristjan Värav



**[4c] HÜPOTEES:
VÕRGUSTIKUD 3: TÕKETE EEMALDAMINE**



NÄIDE 13: Sõlmpunktid esile toodud mõtestatud linnaruumiga (väljakud-platsid). Nunne ja Vana-Kalamaja tänavaid ühendava uue Balti jaama väljaku kaudu saavad Vanalinn ja Kalamaja parema ühenduse. Balti jaama väljak Kavakava Vana-Kalamaja võistlustööst (2017), projekt valmib (2020).

TIHE AUTOVABA PÕHJA-TALLINN?

Kesklinna ala võiks olla üks Tallinna kõige suurema elanike tihedusega aladest (kasv pool kuni 2x).

See eeldab praegusest oluliselt kompaktsemaid liikumisviise ja igapäevaseid teekondi ning sellele vastavat uut tüüpi linna/ taristut:

uus sidus tänavatasand, teist tüüpi tänavad, uus ühistranspordivõrk kompakt-liikurid, rendisõidukid, sõidujagamine, kõnnitav linn, sh ühendatud pargid ja asumid.

(Era)autodeta kesklinn ei sure välja. Seda väidavad need, kes püüavad kogu linnale peale suruda 'keskuste' loogikat, (äärelinnade eripära).

Asfaltpind ei saa Tallinna kesklinnas enam kasvada 5% aastas.

[3] HÜPOTEES: TIHEDUS

Kesklinna ala praegu on suhteliselt hõre, vahemaad on pikad. Kui kesklinna elanike arv tõuseb ca 60 000-lt ca 80 000-ni (16km² alal) ehk viiendik-kuuendik Tallinna elanikest. Ilmselt peaks see olema tulevikus suurem. Kui võrdleme nt Lasnamäe tihedusega (15000 in/km²), siis seda on raske saavutada. Euroopa linnades on kesklinna tihedus 20000....50000 in/km². <https://www.theguardian.com/cities/gallery/2018/mar/22/most-densely-populated-square-kilometres-europe-mapped>
Kopenhaagen 22 400 in/km² (kõige tihedam ruutkilomeeter elanike arv)
Praha 23 250in/km² (kõige tihedam ruutkilomeeter elanike arv)
Stockholm 26 100in/km² (kõige tihedam ruutkilomeeter elanike arv)

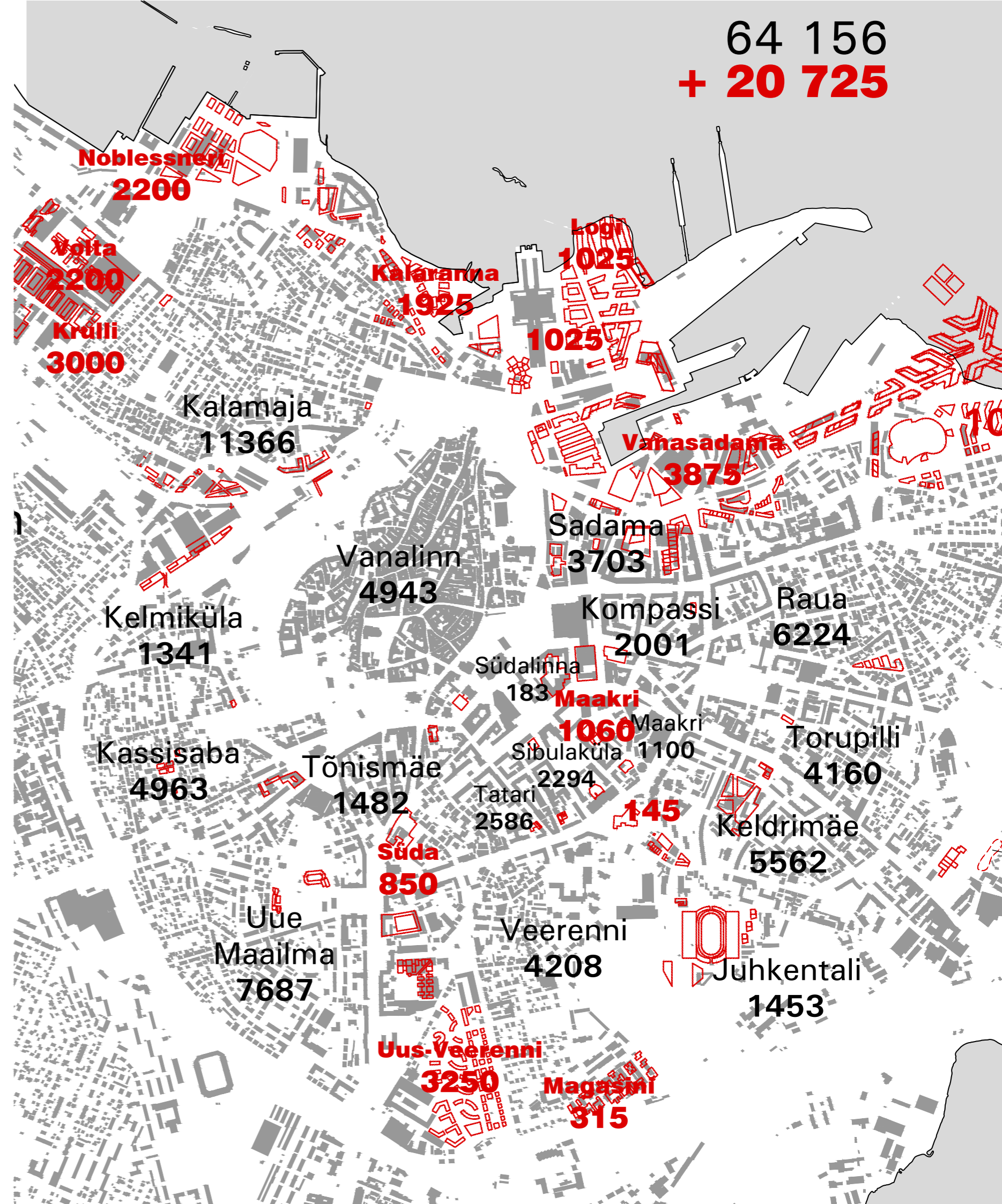


[3] HÜPOTEES: TIHEDUS

Skeem >> praegune linnamuster koos praegu juba planeeritud hoonestusega. Elanike arvud ja plaanitud kasv.

Praegu päevarahvastiku suurim tihedus 26 000in/km2 päeval Estonia ümbruses. Elanike tihedus suurim Linnamäe-Kärberi 15800in/km2 (2011). (praegu on Tallinnas erinevalt enamikest euroopa linnadest tihedus suurem servades).

64 156
+ 20 725



[3] HÜPOTEES: TIHEDUS

Esimene autovaba arendus Tallinnas



KESKLINNA ASUMITE DÜNAAMIKA

Tallinna kesklinna ala on pidevas muutumises.

Südalinna aktiivsus on kandunud ka teisele poole vanalinna.

Lähitulevikus peaks kesklinn jõudma mereni.

Tulevikus võib kesklinn hõlmata kogu bastioniringi ümbrust ehk erinevate ajalooliste linnaosade bastionipoolset serva.

[2] HÜPOTEES: DÜNAAMILINE KESKLINN

Kaugemas tulevikus võiks kesklinn hõlmata kogu bastioniringi ümbrust ehk erinevate linnaosade bastionipoolset serva.

Need alad võiks olla ka omavahel hästi ühendatud (lisaks uuesti mõtestatud bastionivöö ühendusvõimalustele: puiestee, pargiring, tramm).

Kesklinnaliku ala liikumine mere ja põhja-tallinna suunas. Lokaalne eluviis linnas (uuesti tagasitulek) > töö/elu/vaba aeg ühes piirkonnas 90% ajast. Kesklinna asumite identiteetide tugevnemine, miksitud multikasutuse, ärilise aktiivsuse kasv.

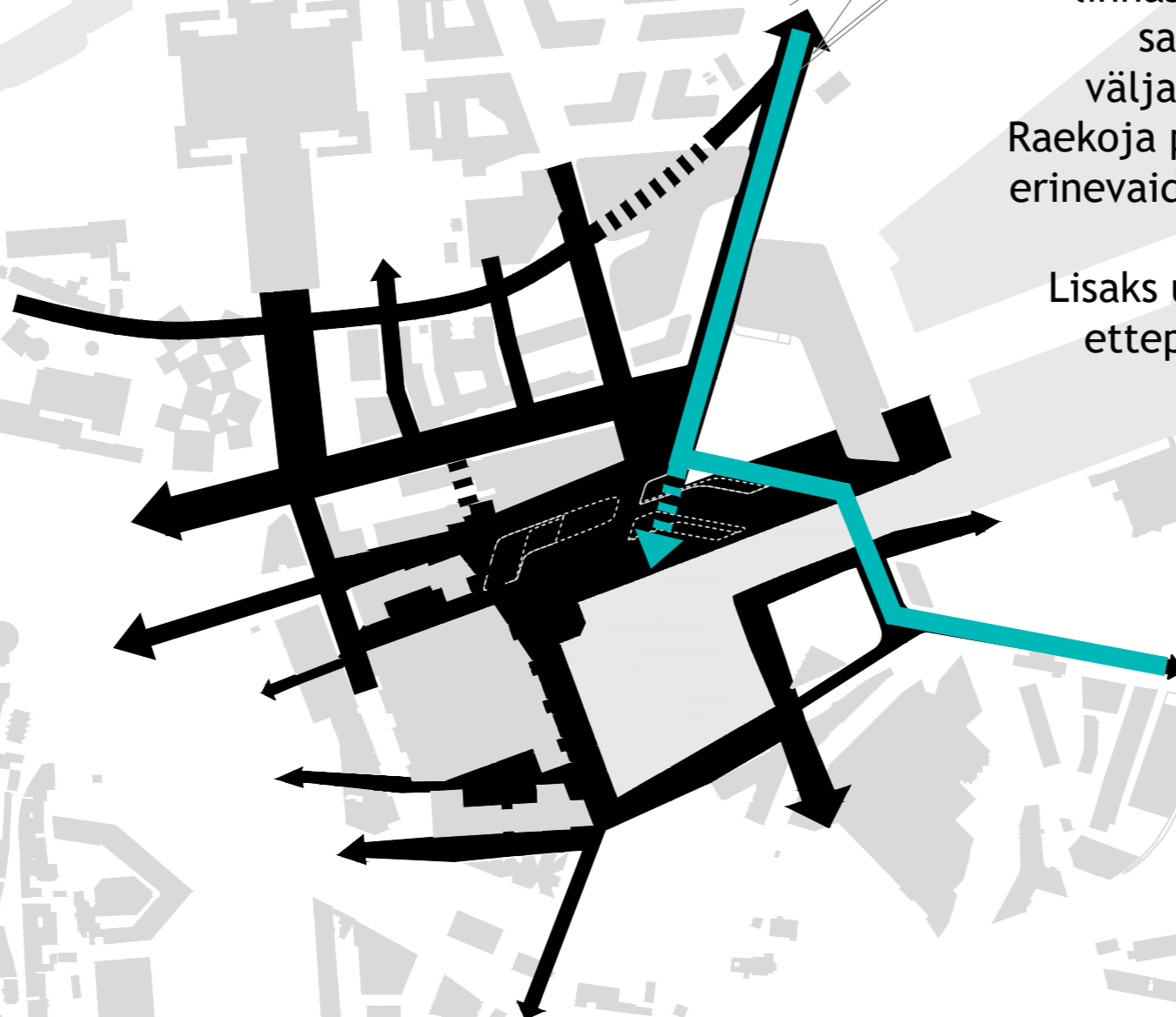


[2] HÜPOTEES: DÜNAAMILINE KESKLINN

NÄIDE 1: LINNAFOORUMI TÖÖGRUPI
TÖÖ (2018)

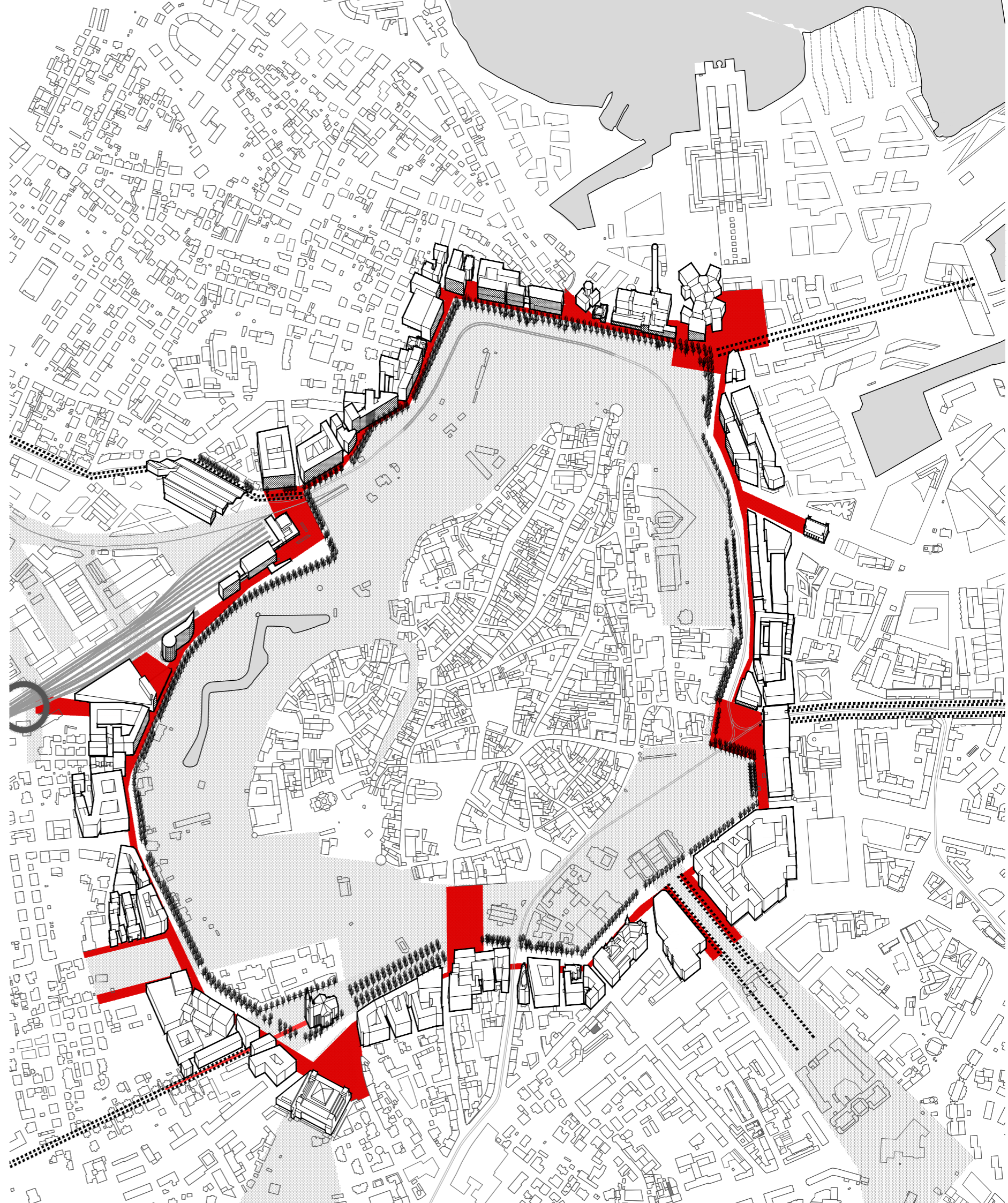
PROBLEEM 2 INIMESTE PÄÄS ADMIRALITEEDI VÄLJAKULE

Admiraliteedi väljaku ümber on kujunemas uus linnasüda. Admiraliteedi väljak saab tulevikus olema sarnase tähtsusega nagu Vabaduse väljak või Viru väljak. Seepärast on vajalik tagada hea juurdepääs. Raekoja platsile suubub 8 tänavat, vähemalt sama palju erinevaid liikumissuundi peaks tooma inimesi tulevasele Admiraliteedi väljakule. Lisaks uute juurdepääsude kavandamisele on töögrupi ettepanek siduda ka mereäärne diagonaal paremine Admiraliteedi väljakuga.

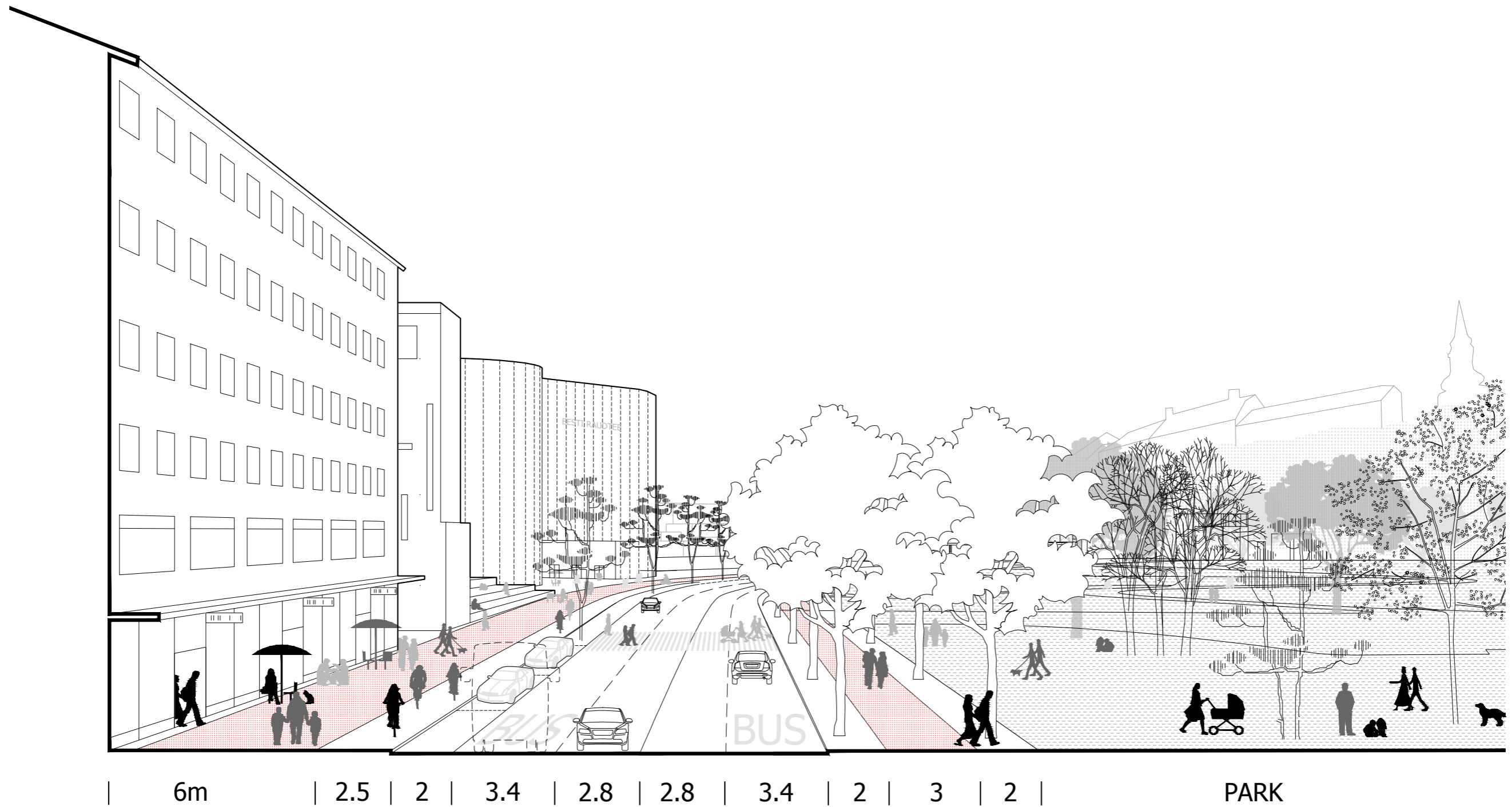


[2] HÜPOTEES: DÜNAAMILINE KESKLINN

- Bastionivöö sees jätkuv pargimaastik
- Bastionivöö välimises servas välja arendatud jätkuv aktiivne tänavafrent.
- Sõlmpunktid esile toodud mõtestatud linnaruumiga (väljakud-platsid)
- Bastionivöö välimises servas kõike 2x rohkem - nii hoone mahte kui ristuvaid tänavaid



[2] HÜPOTEES:



Bastionivöö välimises servas välja arendatav jätkuv tänavafrent

TALLINNA KOMPAKTNE KESKLINN

-kus lisaks autoga liikumisele on võimalik
ka ainult jalgsi /
ratta / ühistranspordiga hakkama saada.

Visioon, millega edasi minna linnatänavate renessanssi
ja 15-minuti linna trendidest,
kuid ühendada tänu sellele uueks tervikuks:

- Tallinna alus-geograafia ja ajalooliste asumite areng,
- universaal-linn ja konkreetset kohad
- kokku lepitud reeglid, vabadusastmed ja tagasiside,
- planeerimise/ maastikuarhitektuuri potentsiaal ja kasutajakogemus
- visioon ja kohene nähtav järk-järguline tulemus

[2] HÜPOTEES: DÜNAAMILINE KESKLINN

Bastionivöö tugevam liitmine
muude võrgustikega

- vanalinna ristina läbiv
jalakäiguala (jalakäiguala
pikendamine Balti jaama ja
Rannaväravani)
- mere äärde viivate uute tänavate
väljaarendamine
- asumite peatänavad nagu Vana-
Kalamaja tn, Wismari-Adamsoni,
uus Luise tänav koos Kaarli
kirikuga, Koidu tänav jne
- Härjapea jõe delta,
Kultuurikilomeetri, Smart Belti ja
Rävala pst liitumine.

