Vanasadama arendusplaan 2030

Masterplan 2030

Zaha Hadid Architects

SISSEJUHATUS

MEIE LÄHENEMISVIIS JA EETOS

Zaha Hadid Architects (ZHA) lähenemisviis Vanasadama arendusplaanile on terviklik, integreeritud ja innovatiivne. Üritame luua mitmekülgseid keskkondi, milles on rikkalikult kogemusi, põnevaid elamisviise ja inspiratsiooni: edukad täiendused avaramale linnale, väärtuse loomine nii kasutajale kui investorile. Meie projekteerimisprotsess kujuneb läbi paljude uuringute, kohanduste ja peegelduste kõigis valdkondades. Projekteerimine toimub üheaegselt nii laiemal kui spetsiifilisemal tasandil. Suurte arendusprojektide puhul on oluline tulemus mitmel tasandil, et see oleks edukas, realistlik ja majanduslikult jätkusuutlik. Usume kindlalt, et edukas kontseptsioon hõlmab endas väga erinevaid aspekte ning peab arvestama komplekse lähenemisega.

Eesmärgi saavutamiseks töötavad meie meeskonnas erinevate valdkondade spetsialistid. Usume, et selline kõikehõlmav lähenemisviis annab meie tööle sügavuse ja tähenduse ning põhjendab meie ettepanekuid konkreetses asukohas. Iga projekti puhul moodustame ainulaadse professionaalse meeskonna, kes oskab kõige paremini arvestada meie kliendi lähteülesande, projekti asukoha, kohaliku kultuuri ja turutingimustega. Meie metoodika hõlmab kohaliku olukorra põhjalikku analüüsi füüsiliselt, sotsiaalselt ja kogemustepõhiselt, võttes sealjuures arvesse taristu, transpordi, maastiku ja avaliku ruumi ühenduvust naabrusega, ruumilist keerukust ja kasutajakogemust. Uuringute ja analüüsi põhjal hakkame koostama soovitusi ja alternatiivseid ettepanekuid.

Tallinna Vanasadamas analüüsisime põhjalikult kohalikke olusid ja võimalusi, et mõista sügavuti linna, sadama, konkreetse maa-ala tingimusi, topograafiat, kultuuri, esteetilisi püüdlusi, ehitustingimusi ja investeeringu tasuvuse ootusi.

Eelkirjeldatud mitmekülgse lähenemisviisi tulemus on esitatud kokkuvõtva planeeringu ettepanekuna, mis ühendab töö tulemusel erinevaid aspekte ja arvestab samaaegselt lähteülesande erinevate tasanditega.

Õppisime tundma Tallinna linnaruumi ja kohalike inimeste käitumismustreid ning tutvusime sadamategevusest tulenevate aspektidega. Hindasime konkreetse koha ja linna suhestumist ning vaatlesime piirkonda laiemalt, et leida võimalusi silmapaistvuse loomiseks.

Uurisime sadama ala ühendusi linnaruumiga ning püüdsime leida täiesti uusi teid, et ühendada sadama vahetu ümbrus ning ka kaugem linnaruum sadama alaga.

Meie arendusplaani DNA-s kajastub püüdlus luua eeldused kaasaegse elukorralduse tekkele, kajastades sealjuures aktuaalseid kultuurilisi, ühiskondlikke ja demograafilisi muudatusi.

Uurisime demograafilisi ja majanduslikke suundumusi, et luua arengustrateegia, mida turg kõige enam vajab ja mis tagab Tallinna Vanasadamale pikaajalise edu.

PAINDLIKKUS

Meie varasemate tööetappide info alusel säilitab Tallinna Vanasadama arendusplaan 2030 aruanne arendusplaani identiteedi alustala, mis on suunatud tulevikku ja võimaldab pikaajalist paindlikkust ning kohanemisvõimet.

Mõistame arendusplaanide pikaajalist olemust ja meie klientidele kaasnevat riski, mis on seotud selliste projektide planeerimise ja arendamisega.

Suunasime oma tähelepanu visiooni loomisele, mida toetab taristu ja transpordistrateegia, et tagada arendusplaani jätkusuutlikkus ülemaailmse finantsolukorra ja turgude muutustele, säilitades samas vastloodud brändi üldise selge identiteedi.

PÜÜDLUS JA INSPIRATSIOON

Tänapäeval on inimesed linnastunud ja väärtustavad transpordi-, töö-, meelelahutus- ja sõpruskondade lähedust kui võimalust sukelduda linna sotsiaalsetesse hoovustesse. Asukoha silmapaistvus ja vajadus olla mitmekülgsete valikuvõimaluste läheduses on kohalikele elanikele ülioluline. Sellise elustiili võimaldamine on inspireerinud meie tööd Tallinna sadama alal.

AINULAADNE MAAILMATASEMEL AVALIK RUUM

Meie ettepanekus pakutakse ainulaadseid ja kasutajasõbralikke avalikke ruume, mis on ligipääsetavad ja eristuvad.

Tallinna sadamast kujuneb kõrgelt hinnatud elupiirkond ja paindlik töökeskkond. Avalik ruum pakub kvaliteetseid liikumissuundi ja linnaruumi, mis toetab ühenduvust ja hea liinaruumi loomist ning toob esile energiatõhususe ning terviklikkuse põhimõtteid. Parvlaeva- ja kruiisiterminalide sujuv ühendamine kesklinnaga peaks parandama ligipääsetavust ning väärtustama sadama ala kui elukeskkonda, mis muudab sadama perspektiivseks piirkonnaks nii lähi- kui kaugemas tulevikus. Avalik ruum üle peamiste sadamategevusega seotud teede kujundab pideva ja katkematu teekonna jalakäijatele.

ÄRATUNTAV IDENTITEET

Meie arendusplaan püüab pakkuda jalakäijatele sadama alal uusi kergliiklusteede võrgustikke, mis annavad võimaluse tajuda linna uutmoodi, jäädes samas sügavalt juurdunuks olemasolevasse kultuurilisse ja füüsilisse konteksti. Oma ettepanekus Tallinnale keskendusime kohale iseloomuliku ja ainulaadse lahenduse leidmisele, et tugevdada sidet südalinna ja sadama vahel ning luua Läänemere piirkonda uus merevärav. Meie ettepaneku eristuva identiteedi eesmärk on luua uute väärtustega süda, mis kasvab kiiresti ja kiirendab arengut.

ASUKOHA ANALÜÜS

Tallinna Vanasadama analüüs oli sadama piiridest laiem, et mõista Tallinna linna ja Tallinna Sadama vastastikust koostoimet Läänemere piirkonnaga ja muu maailmaga, sh parvlaevaliinid Läänemerel ja kruiisimarsruudid kaugemalt. Tallinna Vanasadam on tiheda liiklusega. Tallinna Vanasadam aitab oluliselt kaasa linna ja Eesti majanduskasvule, uue arendusplaani ning selle elluviimise kaudu on selle panus laiem. Maanteevõrgustik on kohalikele elanikele ja reisijatele oluline ning samuti on oluline ühendus sadamaga.

Kuna keskendusime sadamapiirkonnale ja Tallinna linnale, arvestas meie analüüs olemasolevat maakasutust, rohe ja haljasalasid ja pargialasid ning Tallinna imelist linnastruktuuri. Analüüsisime Tallinna Sadama seisukohti seoses potentsiaalsete arendusaladega ning hoonetega, mis juba praegu või peatselt on sadama arengu tõttu üleliigsed ja mida saab lammutada täiendavate arendusvõimaluste pakkumiseks. Analüüsi tulemusena määratlesime tugevuste, nõrkuste, võimaluste ja ohtude (SWOT-analüüsi) loendi oma edasiste ideede suunana.

01

ASUKOHA ANALÜÜS // LINNASTRUKTUUR JA LAMMUTATAVAD OBJEKTID

Linnastruktuuri joonis

Lammutatavad objektid ja laienduse võimalused

ASUKOHA ANALÜÜS // SWOT-ANALÜÜS

TUGEVUSED

- Lähedus linnale – vanalinn ja südalinn
- Atraktiivsed vaated linnale ja Läänemerele
- Ahvatlev uus värav Tallinnasse Läänemerelt
- Dünaamiline ühendus teiste Balti riikidega
- Linna külastavate kruiisilaevade ja parvlaevareisijate arvu võimalik kasv
- Tallinn on turismi sihtkoht

NÕRKUSED

- Bioloogilise mitmekesisuse ja rohealade nappus sadama ümber
- Ühenduste ja juurdepääsetavuse keerukus linnaga (ühistransport, jalgrattateed, kõnniteed)
- Häiriv faktor: müra tegutsevast sadamast
- Kaootiline ja keeruline juurdepääs sadamale tipptundidel
- Viitade nappus sadama piirkonnas
- Olemasolevad hooned häirivad sadama arendamise sujuvust
- Uus kavandatud Reidi tee on lisanduv uus potentsiaalne tõke linna ja sadama vahel

VÕIMALUSED

- Elav rannaala ja jahisadam pakuvad kohalikele ja külalistele uut ja kasutajasõbralikku mereäärset linnakogemust
- Uusarendusest saab kasvava linna ligitõmbav pikendus
- Uued töökohad ja investeerimisvõimalused
- Uus sõbralik elamu- ja vabaaja keskkond
- Roheline energia – tuuleenergia
- Delikaatse jaotuse loomine arenduse ja sadama kasutajate vahel
- -Tallinna tugevuse võimendamine moodsa turismi sihtkohana
- -Sadama ühendamine olemasoleva rohetaristuga ja rannaala promenaadiga

OHUD

- Vee saastumise oht tegutseva sadama tõttu
- Mürataseme tõus kasvava sadama tõttu
- Võimalik kasutuskonflikt sadamarajatiste kasutajate ja uue ümbruskonna elanike/külastajate vahel
- Sadamaümbruse mõne koha planeeritud arendus ei sobitu Vanasadama ala arendusega.

VANASADAMA ARENDUSPLAANI VISIOON

Tallinn 2030

02

Tallinna võimalused

Majanduskeskkond - Eesti: tehnoloogia on kõikjal

Tallinna peamine majanduslik tugevus on hästi arenenud ja edukas digitaal ja IKT sektor, mida kinnitab ka suur idufirmade osakaal Eestis.
Ärivõrgustik ja linnastruktuur on juba struktureeritud seda sektorit toetama, näiteks on Tallinnas

- kuus tegutsevat äriinkubaatorit;
- mitu spetsiaalset kõrgkoolikeskust, näiteks Tallinna Tehnopark Tehnopol ja Mektory. Tänu piirkonna kõrgkoolide ettevõtlikkusele on palju oskustööjõudu.
- Ülemiste City - uus nüüdisaegne linnapiirkond lennujaama vahetus läheduses ja aldis uutele tehnoloogiatele.

Nimetatud sektori tugevust toetavad avaliku sektori investeeringud ja tegevuskavad, sealhulgas on olemas mitmekülgsed e-teenused, lai avalik Wi-Fi võrk ja lihtsustatud haldustoimingud uute ettevõtete asutamiseks.

Tallinna Vanasadama arendamine peamise kesklinna äripiirkonna vahetus läheduses peab olemasolevat dünaamikat täiendama. Olemas on võimalus luua uusi töökohti, meelitada ligi välisinvesteeringuid ning pakkuda pealinnas uusi, atraktiivseid A-klassi büroopindu.
.

Sotsiaalne ja kultuuriline keskkond

Eesti kultuur on tihedalt põimunud Läänemeremaade kultuuriga. Suurt tähelepanu pööratakse loodusele ja vaba aja tegevustele, sealhulgas saunad, veepargid ja isegi talisuplus. Kadrioru park, Nõmme, Pirita ja Rocca al Mare on vaba aja veetmiseks elanikele vägagi ligitõmbavad.

Tallinnas on ka dünaamiline loovkogukond, mis on eriti nähtav Telliskivi loomelinnakus, samuti Kultuurikatlas, Tallinna Loomeinkubaatoris ja Polümeeri loometehases.

Tallinnas on hästi arenenud kultuuri ja vabaaja taristuvõrk: teatrid, restoranid, muuseumid jne. Vanasadama ala arendus peab olema sellesse võrgustiklu integreeritud ja andma võimaluse ühendada kõik kultuuri, puhkuse ja vabaaja veetmisega seotud kohad. Mainimist väärt on Vanasadama vahetu lähedus Lennusadamale, vanalinnale, Kadrioru pargile jne. Linnahalli tulevane renoveerimine aitab seda piirkonda aktiveerida.

Lisaks on laulmisega seotud sündmused Eesti kultuuri oluline osa ja need annavad võimaluse sadama alal uusi tegevusi pakkuda.

Linna struktuur ja elamufond

Valglinnastumine on Tallinnas aeglustumas, mistõttu Tallinna Vanasadama areng võib pakkuda võimalust rajada kesklinna vahetusse lähedusse elanikele ligitõmbava, rannaalale lähedal asuva elamuarenduse. Paljud nõukogude ajal ehitatud Tallinna elamud on vananenud ja vajavad märkimisväärseid täiustusi atraktiivse elukeskkonna nimel. Sadamapiirkonna arendamine pakub võimalust avardada tallinlastele kättesaadavate eluasemete valikut.

Aktiveerimisstrateegia

Tallinna Vanasadam on Läänemere värav Eestisse.
Planeeritud ja kõrgel tasemel ehitatud hooned muudavad piirkonna sihtkohaks, elavaks keskkonnaks, mis pakub tegevusi kõigile - elanikele, külalistele, töötajatele, noortele, peredele, pensionäridele jne – kogu päeva jooksul, igal nädalal ja kõigil aastaaegadel.

Oluline on märkida, et linn meelitab kohale 4 425 258 külastajat aastas, 58% neist on ühepäevaturistid. See on olnud Vanasadama ala arendusplaani koostamise oluline element - muuta Vanasadama alapeamiseks lävepakuks linna külastamisel.

Meie aktiveerimisstrateegia lähtub järgmistest teemadest ja eesmärkidest:

- suurendada sadama seotust looduse ja veega, pakkudes uusi promenaade, vaateplatvorme, juurdepääsu rannaalale ja basseine;
- soodustada olemasolevate digitaalsete ja loovate kogukondade arengut ürituste kavandamise, kultuuri- ja käsitöökohtade loomise ning idufirmadele mõeldud rajatiste arendamise kaudu;
- tutvustada Eesti kultuuri uuel moel kultuuri, käsitöö ja toiduga seotud sündmuste kaudu;
- aktiveerida koht eri päevade, nädalate ja hooaegade lõikes;
- siduda kogu linnas kättesaadavate populaarsete kohtade võrk nii temaatiliselt kui ruumiliselt.

Selles osas saab esimese korruse tegevuste ja müügipindade pakkumisest põhielement sadama eri piirkondade aktiveerimisel, eriti büroo- ja elamuarendustega seotud kohtades.

Eristuvad maamärgid

Selleks, et tekitada eristav kohatunnetus ja aidata inimestel leida tee sadama alal pakutavate tegevuste juurde ja linna suunas, on oluline tugevate ja ikooniliste maamärkide loomine.
Äratuntavad maamärgid aitavad mitte üksnes leida teed vaid tutvustada sadamat andes sellele ainulaadse identiteedi. Sadamat läbiv promenaad ehk linnapromenaad ühendab peamised fookuspunktid, mis hõlmavad ikoonilisi hooneid ja objekte: skulptuur, kruiisiterminal ja avalik ruum.

Sadama põhjaosas parvlaeva- ja kruiisiterminalide
sissepääsu lähedal loob köisraudtee alguspunkt, mis asub ikoonilises ja
skulpturaalses hoones, selge füüsilise ühenduse
sadama ja linna vahel. Kruiisi- või parvlaevaga saabuvad külalised ning kohalikud
elanikud ehk tallinlased saavad kümneminutilise maalilise sõiduga kogeda
Telliskivi loomelinnaku ja rannaala vahelist ühendust.

Tegevused kogu päevaks

Kavandatav maakasutus on esimene samm 24-tundi elava keskkonna loomiseks. See on aktiivne kogu töönädala jooksul tööajal tänu planeeritavatele büroodele ning õhtuti ja nädalavahetusel läbi vabaaja/kaubanduse võimaluste. Kohad toimivad seetõttu eri kellaaegadel erinevalt, kusjuures turistid ja elanikevood suurendavad veelgi ümbruskonna dünaamikat. Näiteks Admiraliteedi bassein, mida ümbritsevad söögi- ja joogikohad, poe- ja bürooruumid, pakub bürootöötajatele võimalust istuda lõunasöögi ajal vee lähedal, võimaldab turistidel nautida maalilist vaadet õhtul ning annab peredele võimaluse nädalavahetusel jalutuskäikudeks jne.

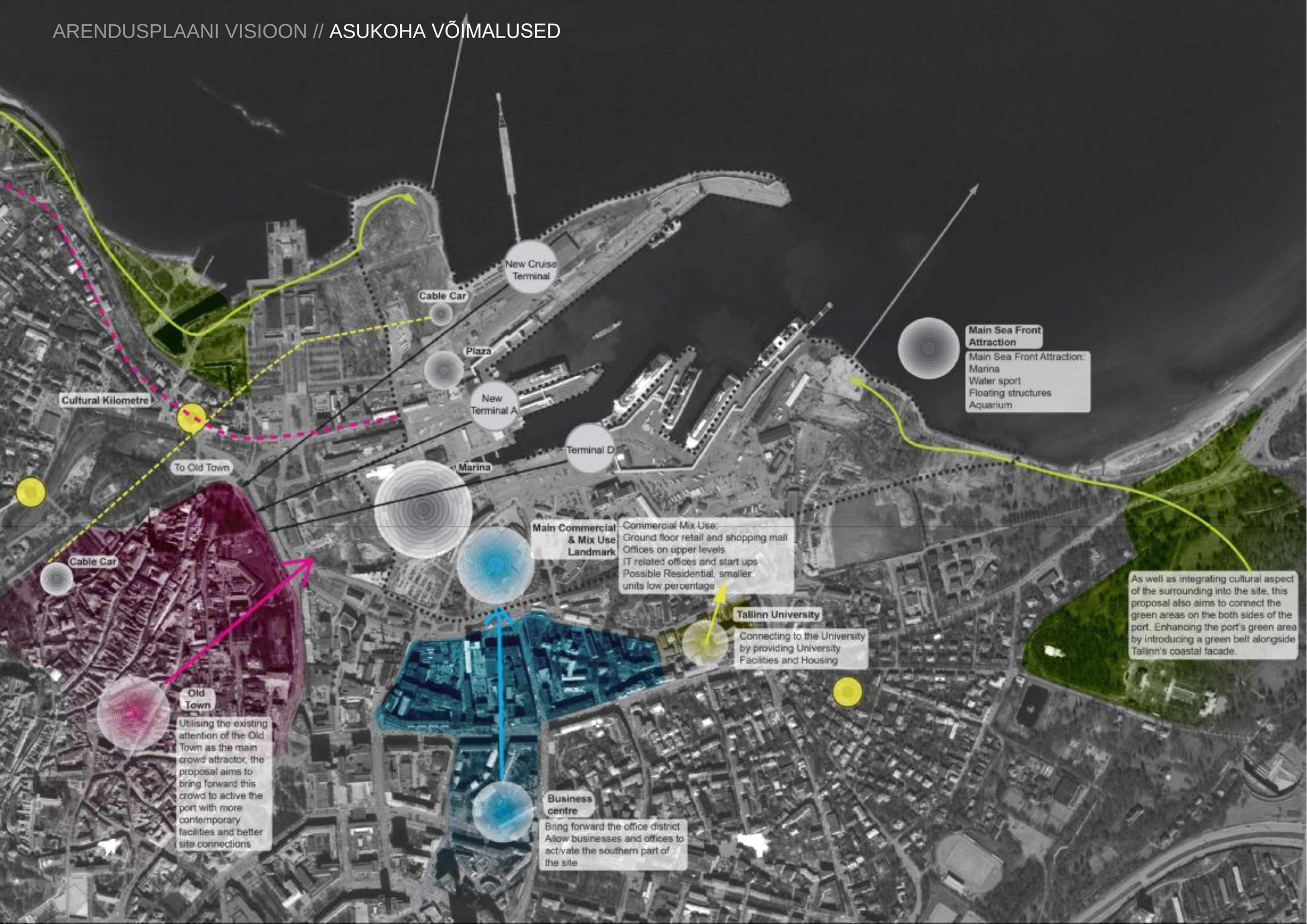
Mitmed regulaarsed sündmused ja erinevad üritused nagu käsitöö- ja toiduturud, ning hooajalised sündmused nagu näitused või kunstiüritused, leiavad siin alal oma koha.

Elamualad, mille esimestele korrustel on väikepoed ja butiigid, on päeval ja õhtul aktiivselt kasutusel. Uue ikoonilise väljaku ja linnakeskuse loomine võimaldab selle uue kogukonna inimestel kohtuda, suhelda ja lõõgastuda. Elamupiirkondade vahetu lähedus sadama peamistele vabaaja veetmise kohtadele nagu eksponeeritav laevavrakk, akvaarium ja uus jahisadam tugevdavad sidusust ja liikumist ning pakub põnevust päeval ja õhtul, eriti nädalavahetustel. Linnastruktuuri ja hoonetüpoloogia projekteerimine võimaldab luua õued ja privaatse aiaalad ja hooned paigutadad nii, et eluruumid oleksid vaiksemates hooneosades.

Hooajaline aktiveerimine

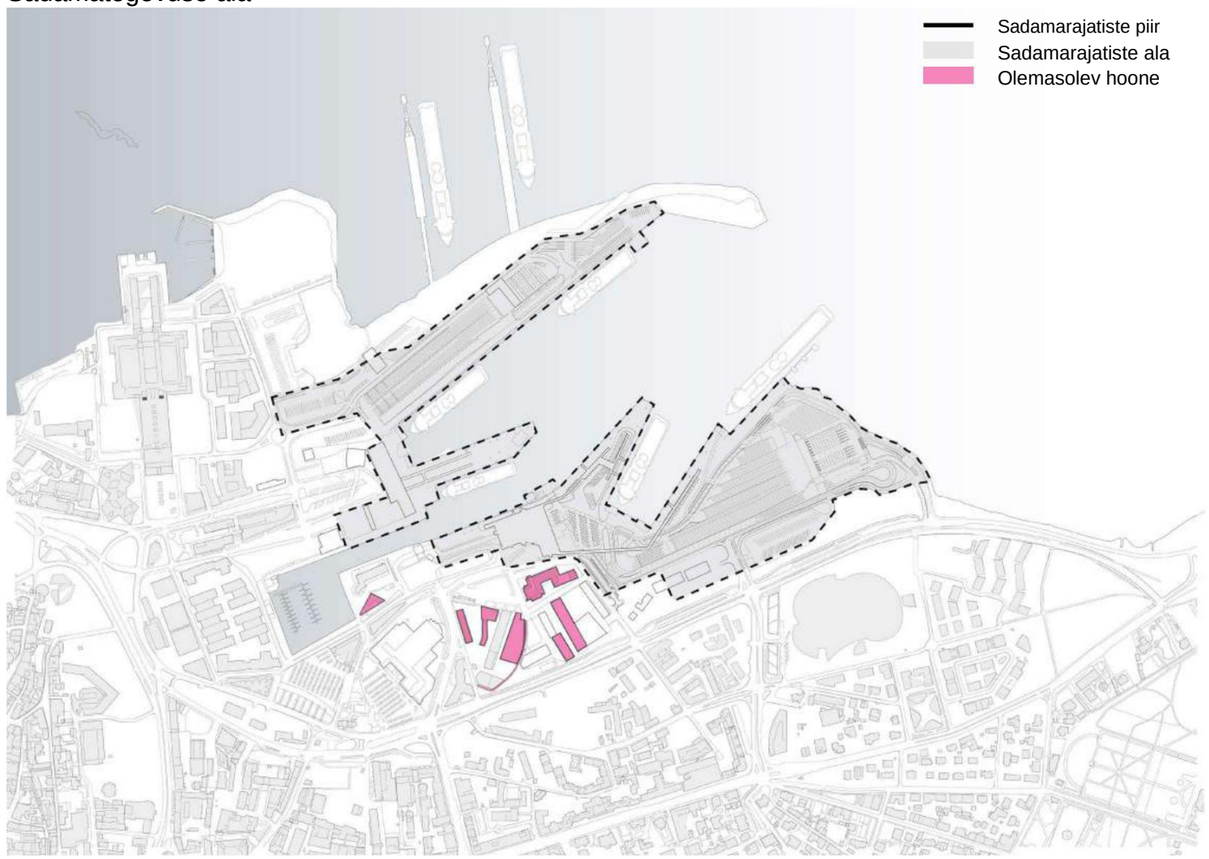
Uue piirkonna alalised vaatamisväärsused on imetlemiseks kogu aasta vältel; hooajalised olenevalt aastaajast. Akvaarium, köisraudtee, mereveebassein ja laevavrakk pakuvad tegevust aastaringselt, samal ajal kui uus jahisadam, söögi- ja joogikohad terrassidel ja vabaõhuüritused elavdavad tänavaid aasta soojematel kuudel. Samuti võivad ajutised ehitised soodustada aastaringseid või hooajalisi üritusi või tegevusi, et elavdada ja aktiveerida paiku eri aegadel aasta jookusl.

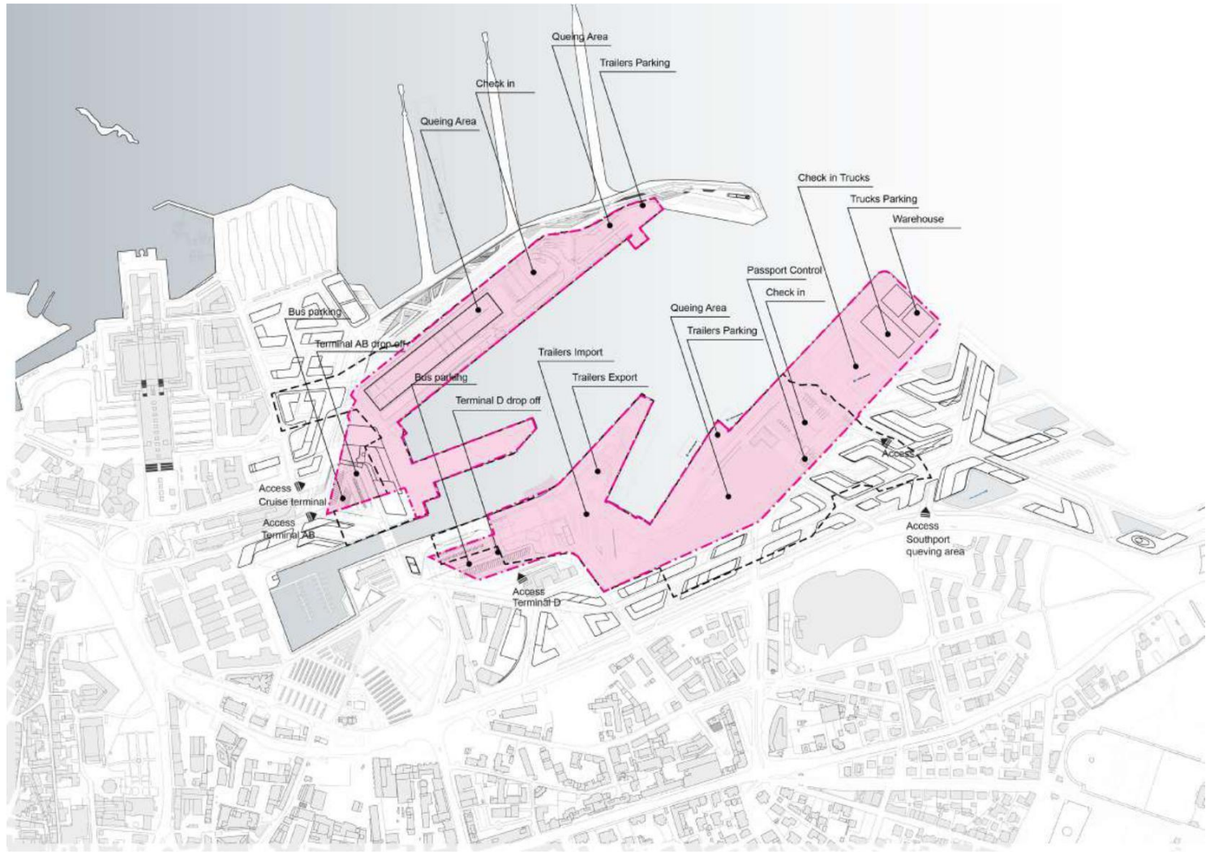
ARENDUSPLAANI VISIOON // ASUKOHA VÕIMALUSED



ARENDUSPLAANI VISIOON // KONTSEPTSIOON

Sadamategevuse ala





Käesoleva arendusplaani üheks olulisemaks aspektiks oli sadamarajatiste analüüsimine. Tallinna Vanasadam peab rahuldama üha kasvavat nõudlust, sest on üks kiiremini kasvavaid sadamaid Euroopas. Käesoleva arendusplaani väljakutseks on sadamategevuseks vajamineva maa-ala ühendamine ning selle kasutusefektiivsuse tõstmine kujundades samal ajal sadamategevusest vabaneval maa-alal ühtne arendusala .

Koht on praegu killustatud. Põhjaosa reservmaa (krunt 2) on linnast eraldatud, mistõttu on sellele juurdepääs raskendatud ja potentsiaal madal. Jalakäijate ja sõidukite ning parvlaevadega seotud transpordi pidev ristumine vähendab linna avaliku ruumi kvaliteeti.

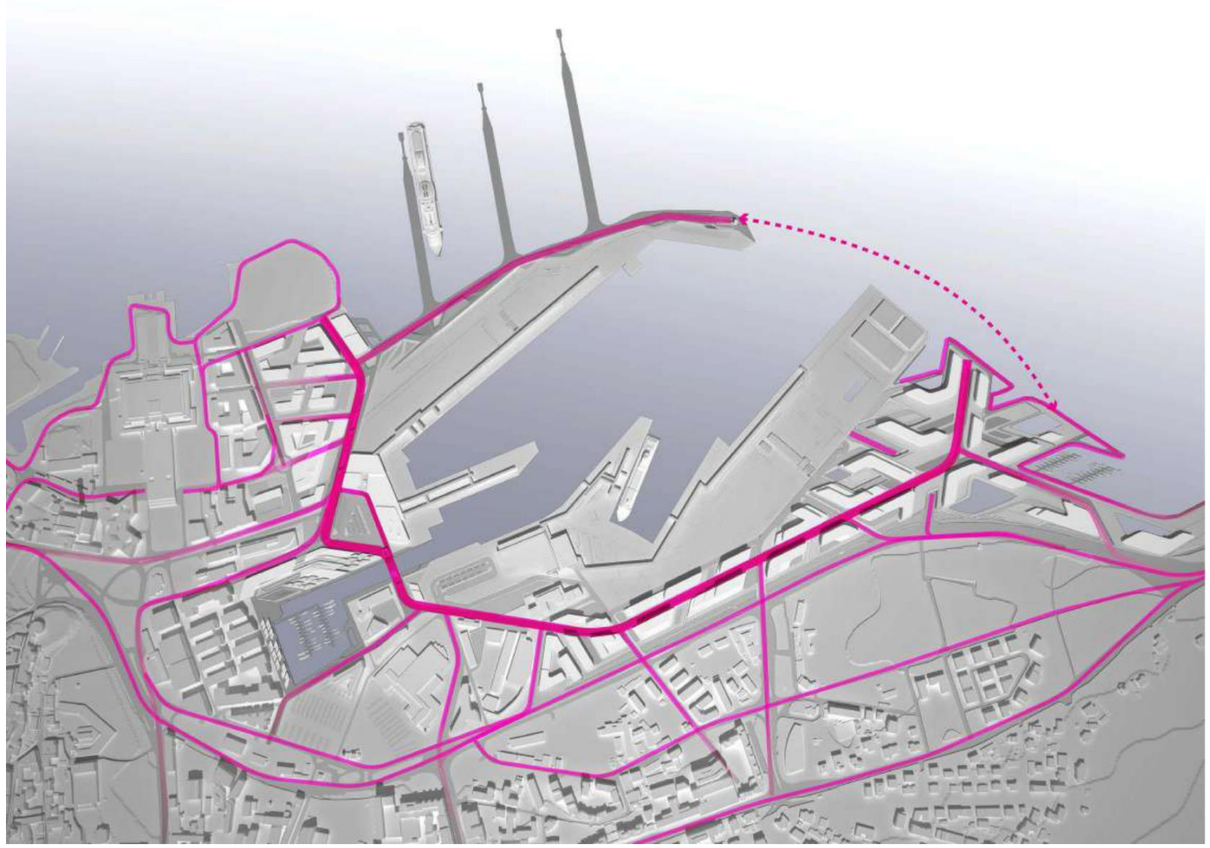
Oleme üksikasjalikult uurinud praeguse skeemi vajadusi ja ligipääsetavuse puudujääke. Samuti uurisime mitmeid lahendusi, et parandada kasutajate juurdepääsu rannaalale.

Meie Põhjakvartaliga seotud visiooni eesmärk on suurendada koha potentsiaali järgmiste strateegiate abil:
Esimene ettepanek on parandada juurdepääsetavust A-terminali liiklusalale Sadama tänava poolt osaliselt allpool maapinna tasandit oleva juurdepääsuteega autode ja veokite liikluseks, mille kohal on osaliselt tõstetud jalakäijate promenaad. Nimetatud lahendus parandab ühendust kruiisialaga ja taasühendab Põhjakvartali jahisadamaga.

Teiseks pakume uut A-terminali, mis on ühendatud parkimismajaga, säilitades samal ajal Tallinna Sadama peahoone ajaloolise fassaadi. Uue nüüdisaegse terminali uus asukoht on lääne pool, võimaldades majataguste alade paremat kasutamist ja eemaldades endise A-terminali check-in ala terminali kõrvalt. Uus, väiksema liiklusega väljak A-terminali ees võimaldab nautida suurepäraseid vaateid Tallinna vanalinnale ja elavale jahisadamale. Muutub ka veoautode ja haagiste parkla asukoht.

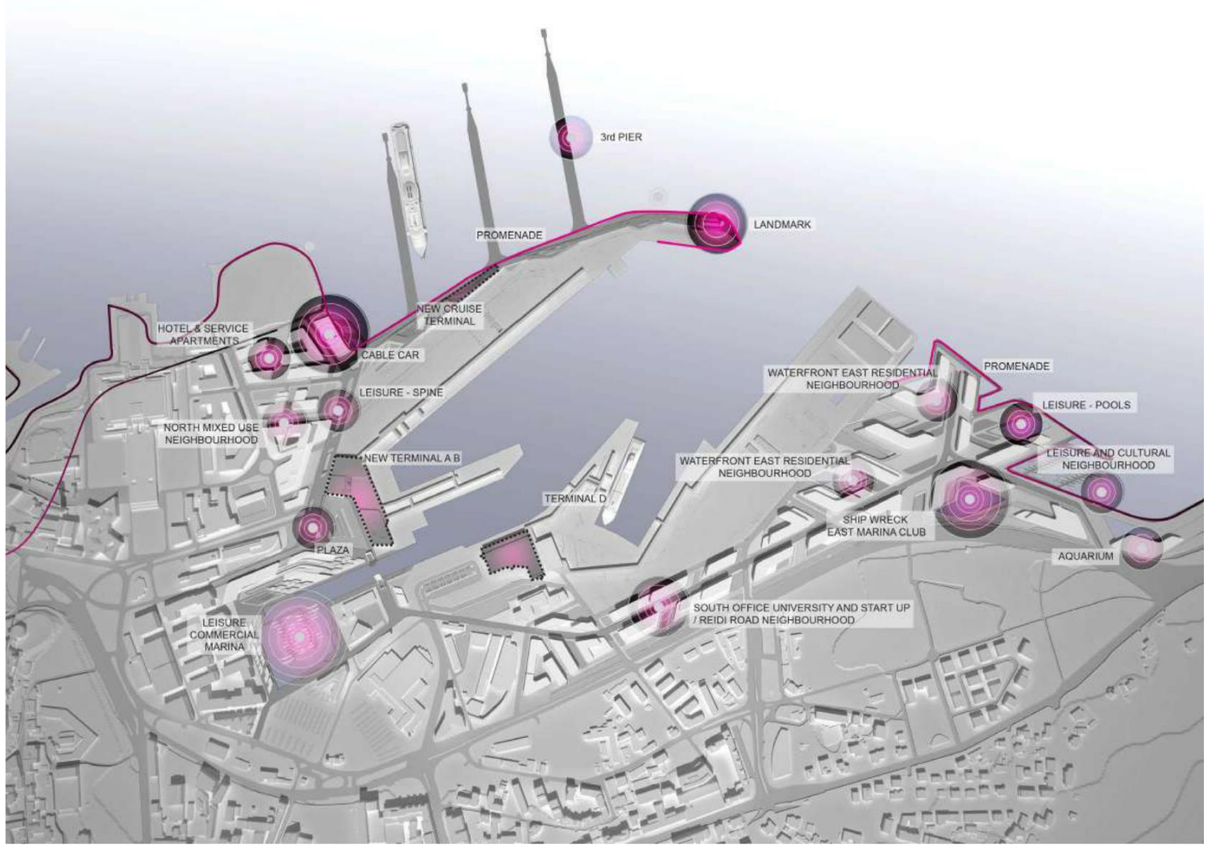
Meie ettepanek lõunaosaga seoses on maksimeerida võimalikke laienemise võimalusi mere poole (krunt 8). Meie kavandatav projekt suurendab olemasolevat maa-ala umbes 20%; uued sadamarajatised on projekteeritud paralleelselt sadamaga vastavalt sadama-alale esitatavatele tingimustele. Haagiste parkla ja ladude ühendamine sadamarajatistega vähendab oluliselt teid ja vabastab maad arendusteks.

Peamised ühendused



Peamine avalik ühendus toimib linna ja rannaala promenaadide pikendatud võrguna ida ja lääne suunas. Arendusplaani pealkiri "The Stream" (ehk voog) loob sadama alast ühe terviku ning loob seeläbi väärtust erinevatele terviku osadele. "Stream" loob raami tõmbekohtadele, mis toimivad kesklinna ja sadama vaheliste magnetitena ja võimaldavad luua huvitavaid piirkondi ning parandavad koha linnaruumilist tunnetust.

Sõlmpunktid ja tõmbekohad



Koos erinevaid Vanasadama alasid omavahel ühendava läbiva promenaadiga („Stream“) näeme mõningaid sõlmpunkte ja tõmbekohti, mis hakkavad olema selgelt identifitseeritud. Meie ettepaneku eesmärk on luua kogukonnatunnetus nii kasutajatele kui külalistele. Maakasutuse strateegia areneb järk-järgult mööda läbivat promenaadi elamupiirkonnast idaosas jahisadama vahetus läheduses asuvate büroode ja kauplusteni. Admiraliteedi basseini ja jahisadama ümbrusest kujuneb vaba aja veetmise koht, millest põhja pool on kauplused ja bürooruumid ning seejärel hotellid ja majutusasutused Põhjakvartali rannaala lähedal.

ARENDUSPLAANI VISIOON

ARENDUSPLAANI ETAPID

03

ETAPP 0

Tallinna Vanasadama laiema arendusplaani 2030 elluviimise ettevalmistuse esimene etapp hõlmab endas mitut komponenti:

ETAPP 0

Külgnev diagramm näitab algset ettevalmistusstrateegiat Etapi 0 rakendamise kavandamisel.

Meie arusaama kohaselt arendatakse või lammutatakse Etapi 0 komponendid järgmises järjestuses.

1. TEEDEVÕRK
Uus teedevõrk - juurdepääs Põhjakvartalisse. Uue liiklusskeemi planeerimine kruiisiterminalini, maapinna tasandist osaliselt allpool on põhiline ühendustee koos selle peal osaliselt tõstetud kergliiklustee.

2. LÄBIV PROMENAAD (Spine)
Vanasadama ala läbiv promenaad, sealhulgas selle põhjapoolne osa Admiraliteedibasseinist kruiisiterminalini, saab kogu Vanasadama ala arenduse alustalaks ning selle rajamisega alustatakse juba etapi 0 jooksul. Enne seda on vajalikud mõned lammutustööd.

3. SILD
Uue ssilla ehitamine üle Admiraliteedi basseini kanali.

4. D-TERMINAL
D-terminali laiendus ja parkimismaja ehitus

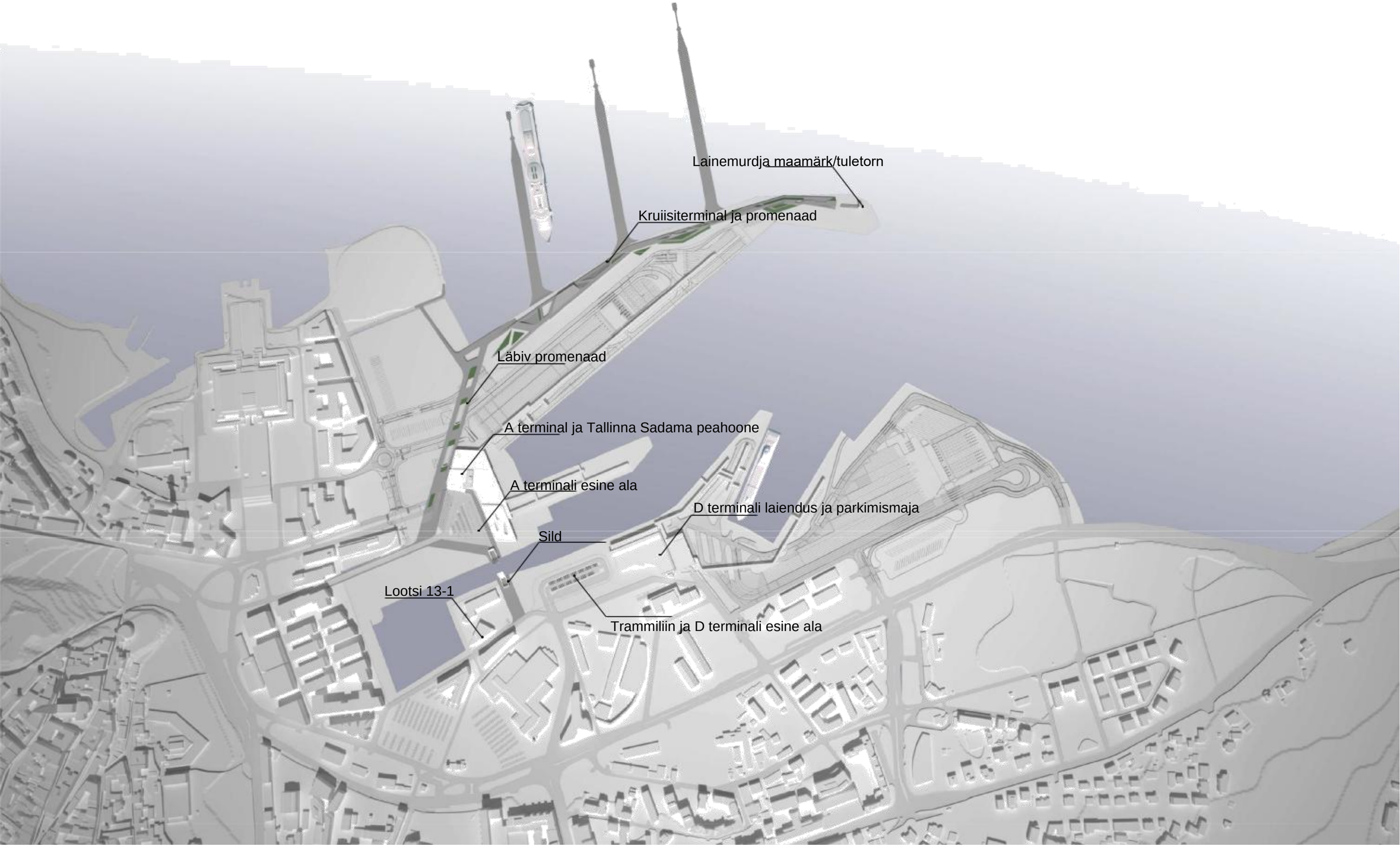
5. KRUIISITERMINAL
Uue kruiisiterminali ehitamine tekitab vähem probleeme, sest ehitamine võib toimuda talvel, kui kruiisilaevad ei külasta sadamat. Ehituse ajastus ei tohiks kattuda A-terminali ja D-terminali ehitusega.

6. Lootsi 13-1
Lootsi 13-1 hoone renoveerimine/ehitamine Admiraliteedi basseini juurde.

7. TRAMM ja D-TERMINALI ESINE ALA
D-terminali esise ala ümberehitus koos trammitee rajamisega võimaldab täiendavat ühistranspordi juurdepääsu.

8. A-terminal
Lammutada vananenud A-terminal ja rajada reisijate teenindamiseks ajutine ehitis. Ajutine ehitis peaks asuma vahetult olemasoleva terminali kõrval, et kasutada ära olemasolevat juurdepääsutaristut.
Rajada uus A-terminal

9. LAINEMURDJA MAAMÄRK/TULETORN
Uue lainemurdja tuletorni ehitamine kruiisiterminali/lainemurdja poolsaare tippu.

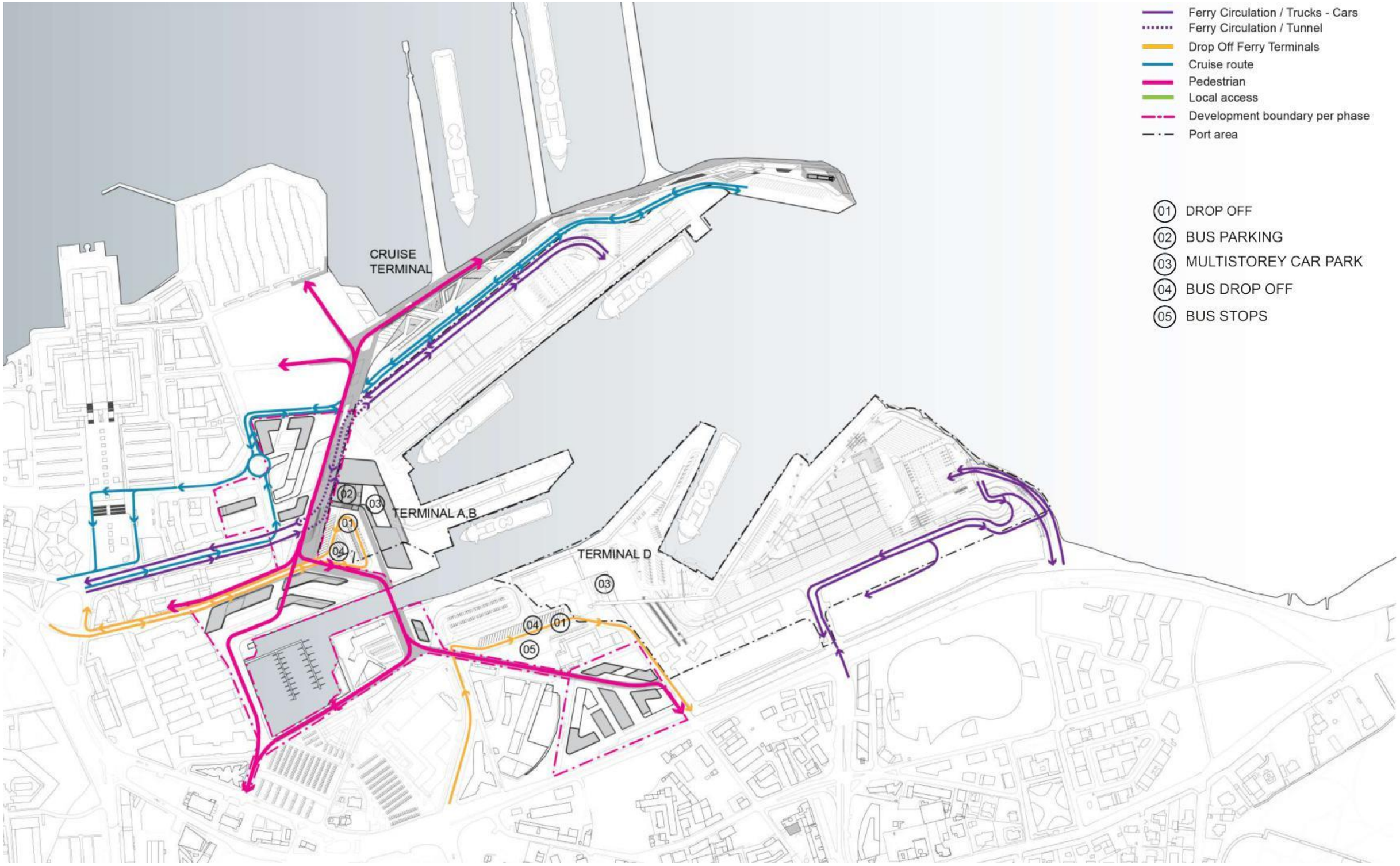

Lainemurdja maamärk/tuletorn
Kruiisiterminal ja promenaad
Läbiv promenaad
A terminal ja Tallinna Sadama peahoone
A terminali esine ala
D terminali laiendus ja parkimismaja
Sild
Lootsi 13-1
Trammiliin ja D terminali esine ala

ETAPP 1

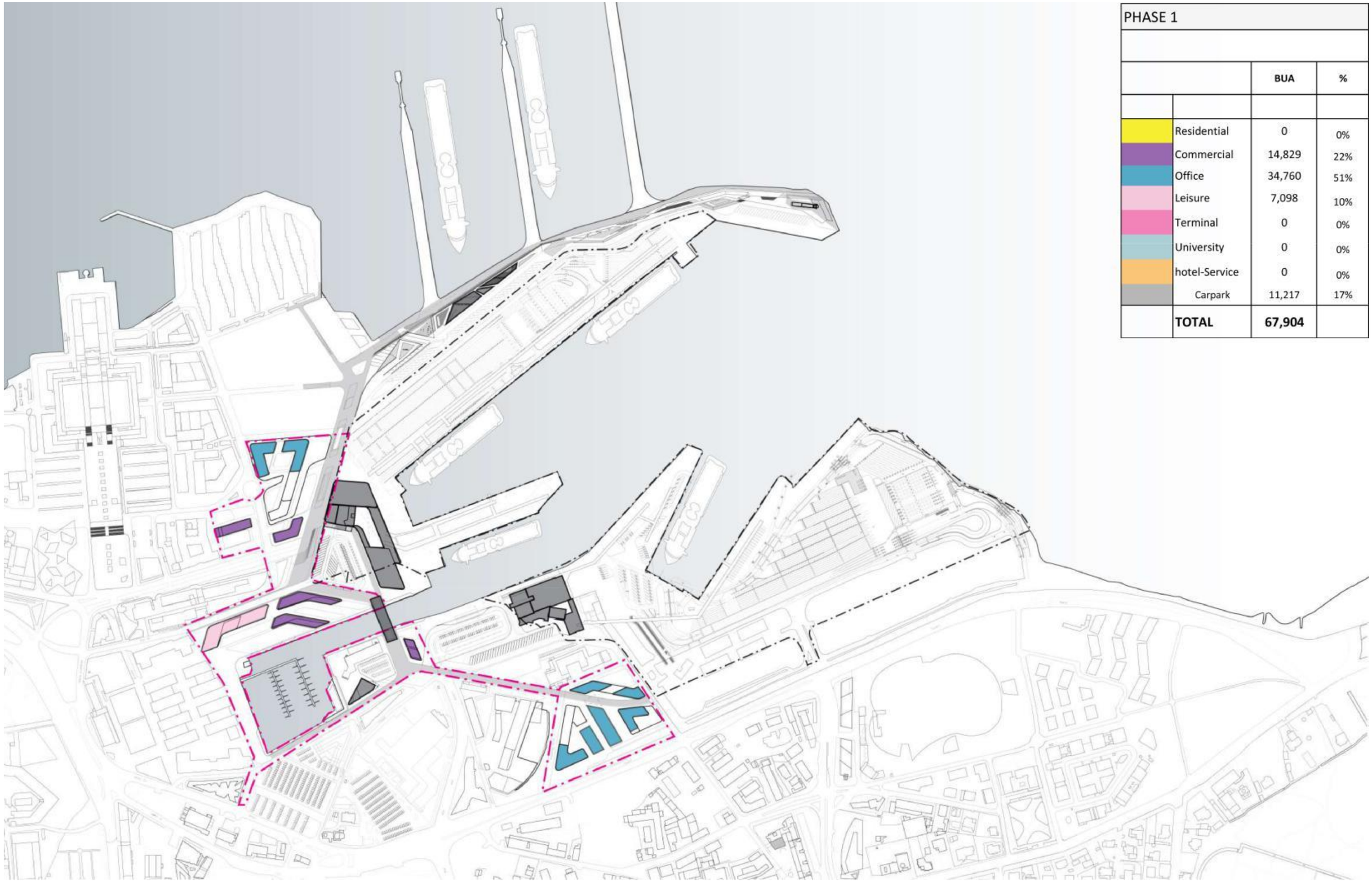
LINN RANNAALANI

Meie ettepanek on esimese etapi jooksul kavandada arenguplaani DNA, mis pakub sidusat, kuid siiski paindlikku vundamenti arendusele. Selle etapi jooksul tuleb arendada uus ikooniline A-terminal ja kruiisiterminal, kaasajastada Admiraliteedi basseini jahisadam ja ümbruse. Selle etapi ajal soovitame ehitada arenduse keskne läbiv promenaad ja külgnevad teed. Esimene Põhjakvartali segakasutusega arendus alustab linnaruumi loomist. D-terminal jääb antud etapis selliseks nagu planeeritud. Sadama idapoolsed krundid jäävad tavapärasesse kasutusse.

Ülejäänud ala leiab samuti kasutust arendusplaanis; meie ettepanek on muuta tühjad krundid ajutisteks parkideks, laadaplatsideks ja avalikuks ruumiks.
Osa nendest aladest võib kasutada taimlatena, et kasvatada ette puid ja taimi, mida saab kasutada arendusplaani edasiste etappide osas ning mis rõhutavad arendusplaani säästlikkust ja jätkusuutlikkust.


Ferry Circulation / Trucks - Cars
Ferry Circulation / Tunnel
Drop Off Ferry Terminals
Cruise route
Pedestrian
Local access
Development boundary per phase
Port area
01 DROP OFF
02 BUS PARKING
03 MULTISTOREY CAR PARK
04 BUS DROP OFF
05 BUS STOPS
CRUISE TERMINAL
TERMINAL A,B
TERMINAL D

ARENDUSPLAANI ETAPID // ETAPP 1 KASUTUSOTSTARVETE JAOTUSE DIAGRAMM



PHASE 1			
		BUA	%
	Residential	0	0%
	Commercial	14,829	22%
	Office	34,760	51%
	Leisure	7,098	10%
	Terminal	0	0%
	University	0	0%
	hotel-Service	0	0%
	Carpark	11,217	17%
	TOTAL	**67,904**	

ETAPP 2

AVASTAJATE KOGUKOND

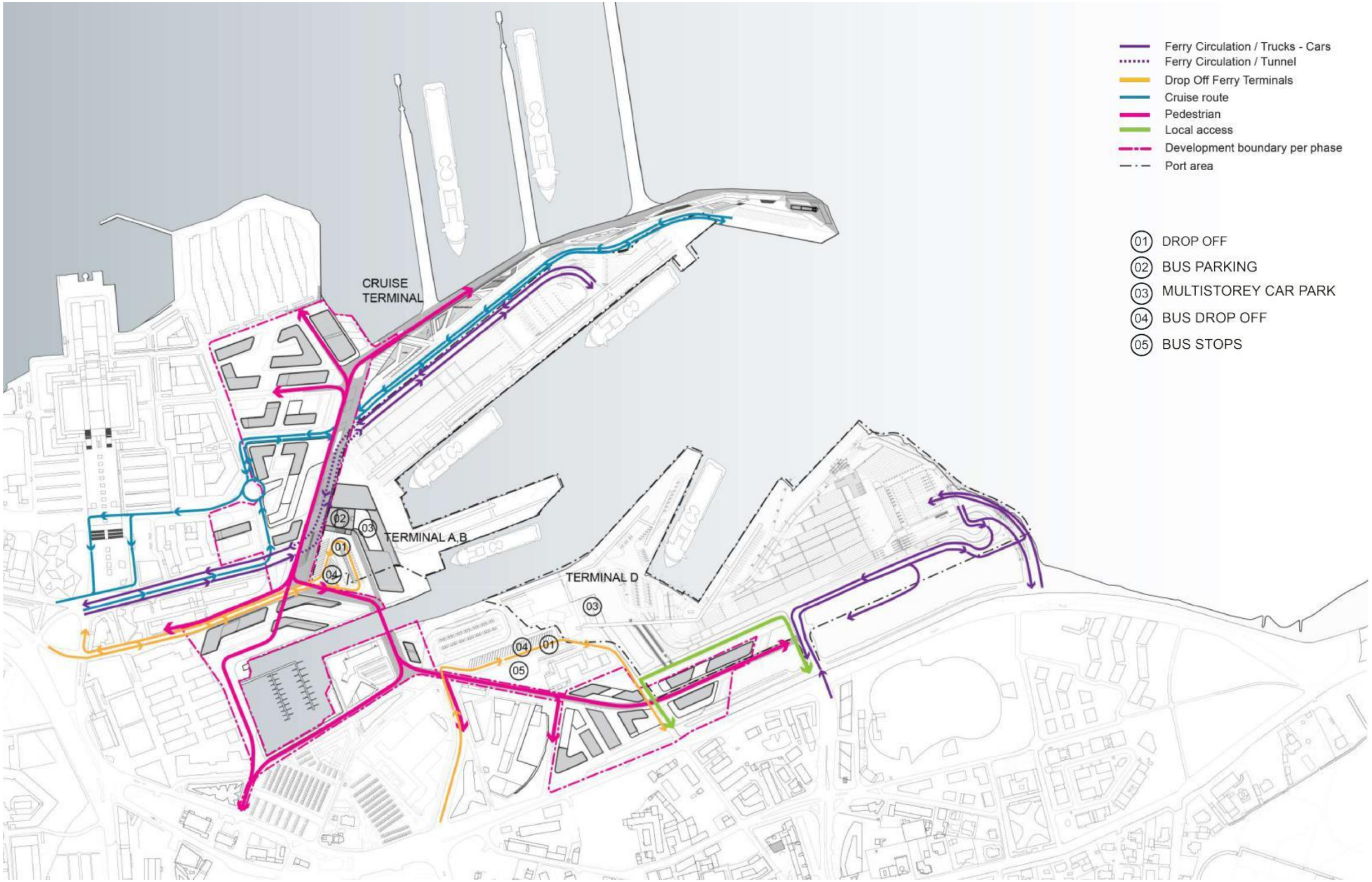
Teise etapi käigus on arendusplaani soovitus ühendada Põhjakvartal segakasutusega piirkonnaks kinnisvaraturul.

Uued bürood, hotell, külaliskorterid ja IT-ga seotud äriruumid ning uus ja olemasolev kaubandusala muutub kinnisvaraturule kättesaadavaks.

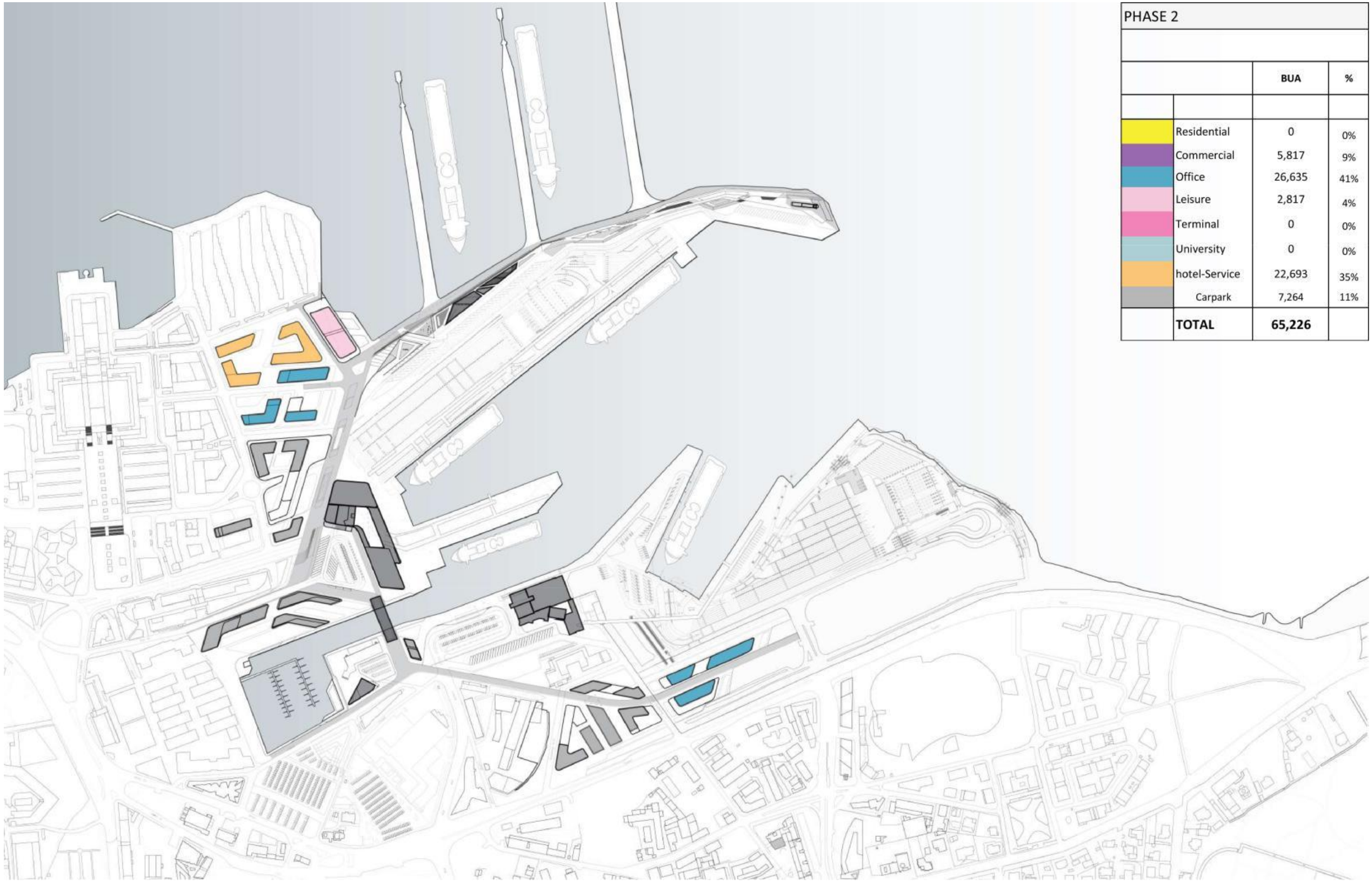
Soovitame ka rajada köisraudtee, mis ühendab uue kruiisiterminali vanalinnaga.

Läbivat promenaadi pikendatakse lõuna suunas ühendades uued kaubandus- ja bürooarendused.

Paralleelselt loovad uued spaavõimalused ja bassein uue tõmbekeskuse Põhjakvartalisse, tekitades uue fookuse, mis toob inimesed linnast rannaalale.


Ferry Circulation / Trucks - Cars
Ferry Circulation / Tunnel
Drop Off Ferry Terminals
Cruise route
Pedestrian
Local access
Development boundary per phase
Port area
01 DROP OFF
02 BUS PARKING
03 MULTISTOREY CAR PARK
04 BUS DROP OFF
05 BUS STOPS
CRUISE TERMINAL
TERMINAL A,B
TERMINAL D

ARENDUSPLAANI ETAPID // ETAPP 2 KASUTUSOTSTARVETE JAOTUSE DIAGRAMM



PHASE 2			
		BUA	%
	Residential	0	0%
	Commercial	5,817	9%
	Office	26,635	41%
	Leisure	2,817	4%
	Terminal	0	0%
	University	0	0%
	hotel-Service	22,693	35%
	Carpark	7,264	11%
	TOTAL	**65,226**	

ETAPP 3

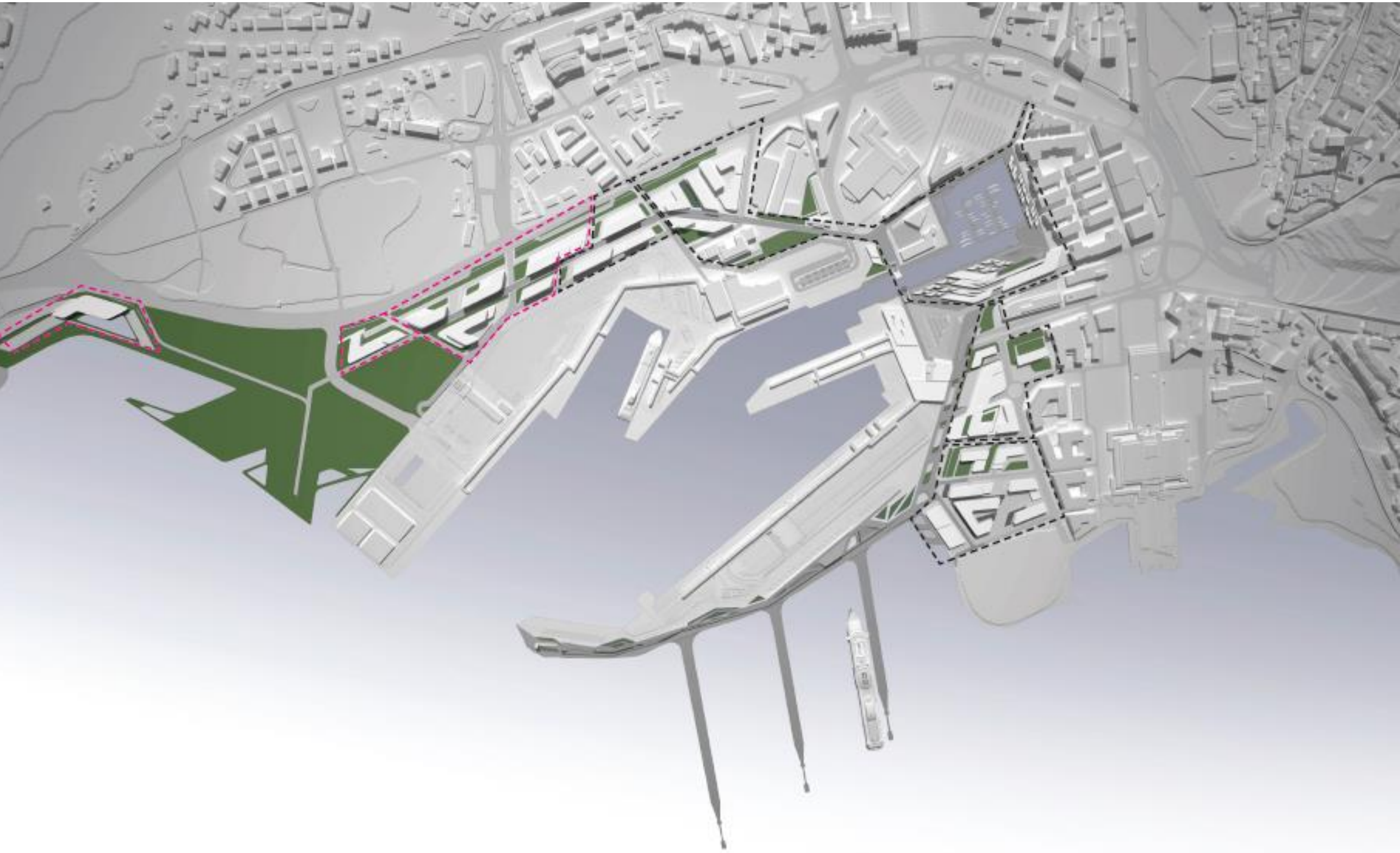
INNOVATSIOONI PIIRKOND

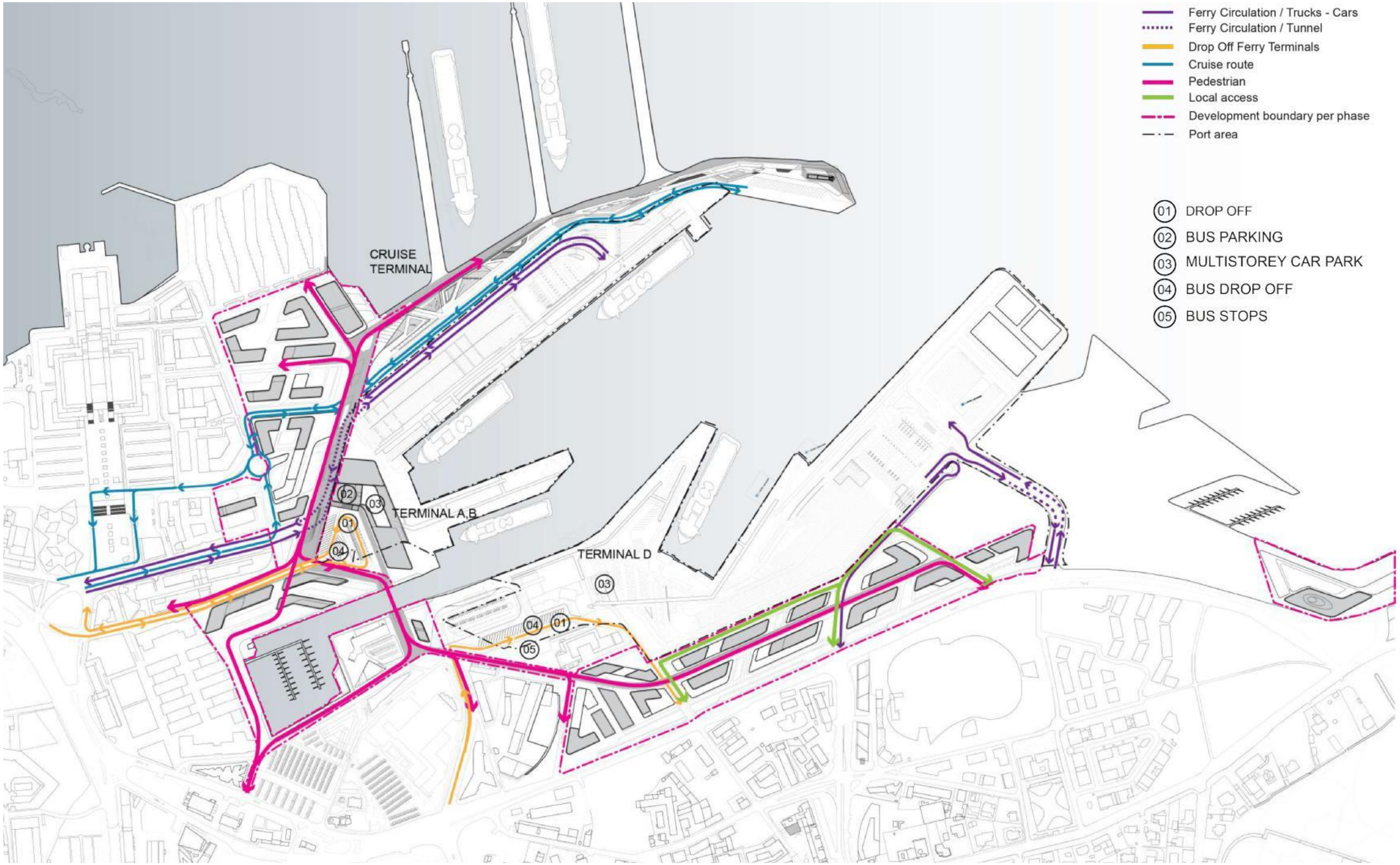
Kolmanda etapi käigus arendusplaan laieneb mere suunas kasutades ära uut linnasuunalist ühendust.

D-terminali liiklusala laiendatakse merre täitmisel mereäärse pikendusega paralleelselt, uued arendusalad Lõunaosas tuuakse turule büroode, kaupluste ja esimeste elamukomplekside näol.

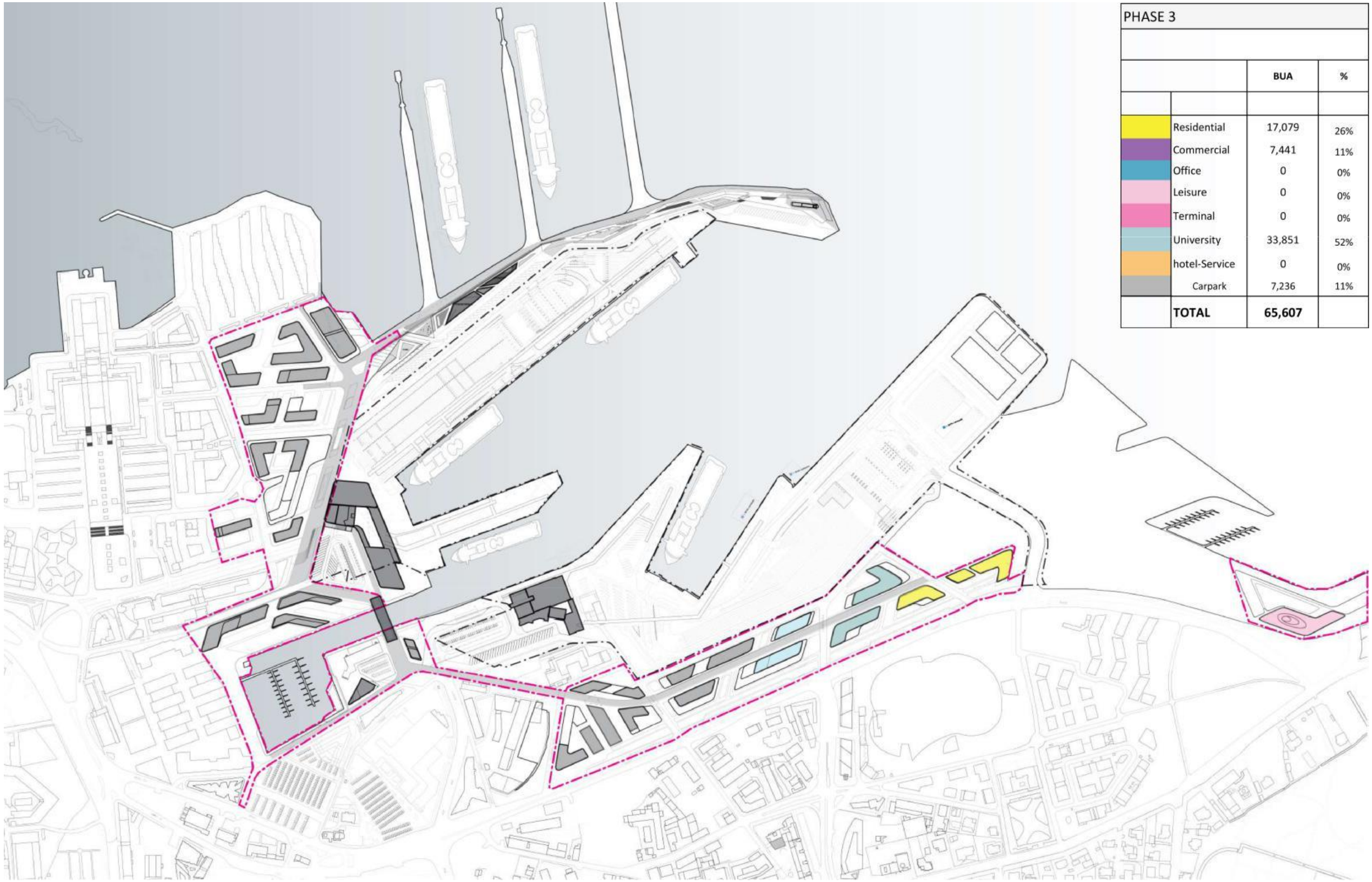
Uus kasutajasõbralik sadam muudab Vanasadama ala Tallinna uueks sihtkohaks.

Soovitame Tallinnale ka uut põnevat tõmbekeskust – uut Tallinna Akvaariumi, mis on rajatud Lõunaossa uue rajatava jahisadama kõrvale, ja uusi vabaaja veetmise kohti, mis ühendavad Kadrioru pargi uue sadama alaga.




Ferry Circulation / Trucks - Cars
Ferry Circulation / Tunnel
Drop Off Ferry Terminals
Cruise route
Pedestrian
Local access
Development boundary per phase
Port area
01 DROP OFF
02 BUS PARKING
03 MULTISTOREY CAR PARK
04 BUS DROP OFF
05 BUS STOPS
CRUISE TERMINAL
TERMINAL A,B
TERMINAL D

ARENDUSPLAANI ETAPID // ETAPP 3 KASUTUSOTSTARVETE JAOTUSE DIAGRAMM

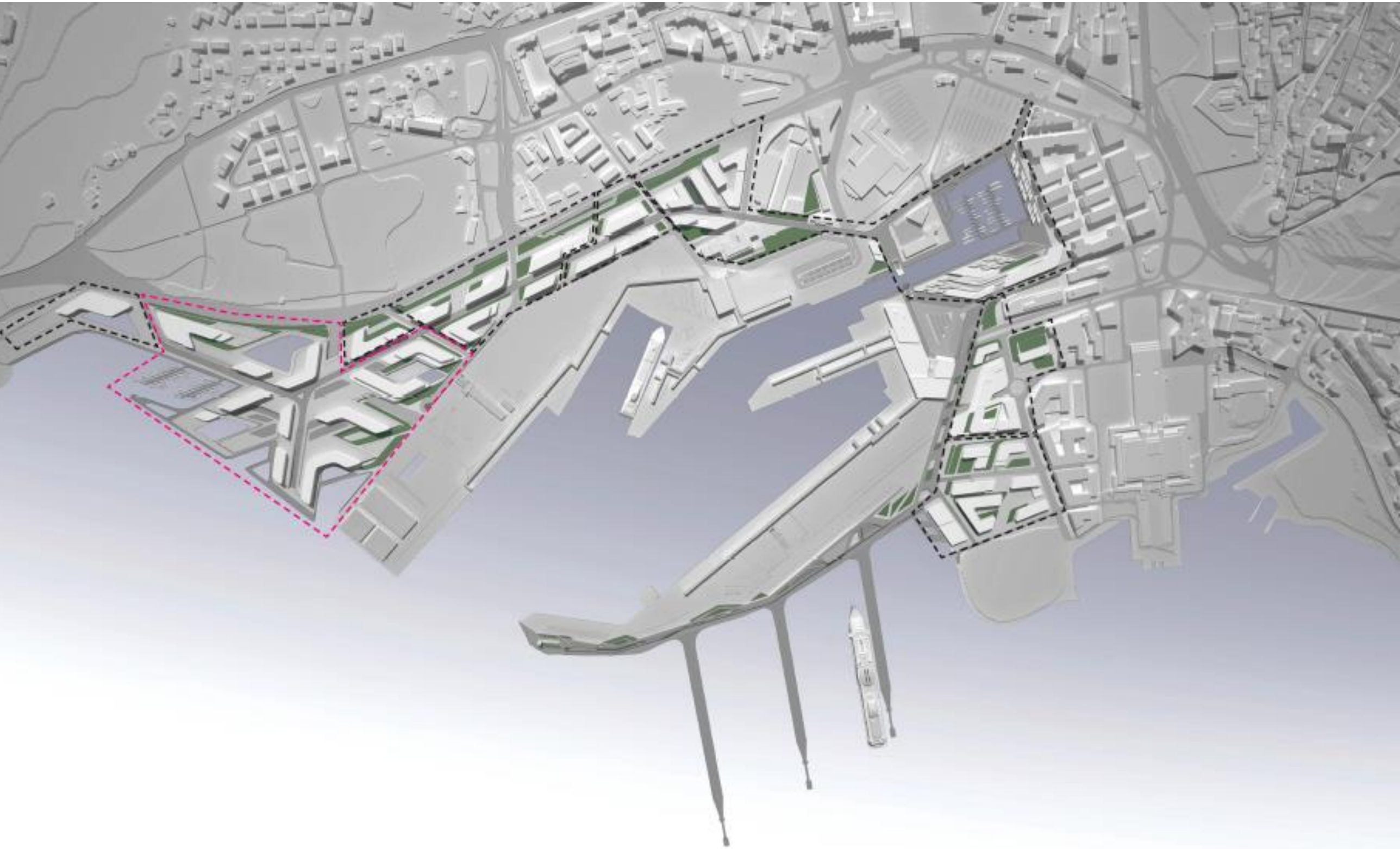


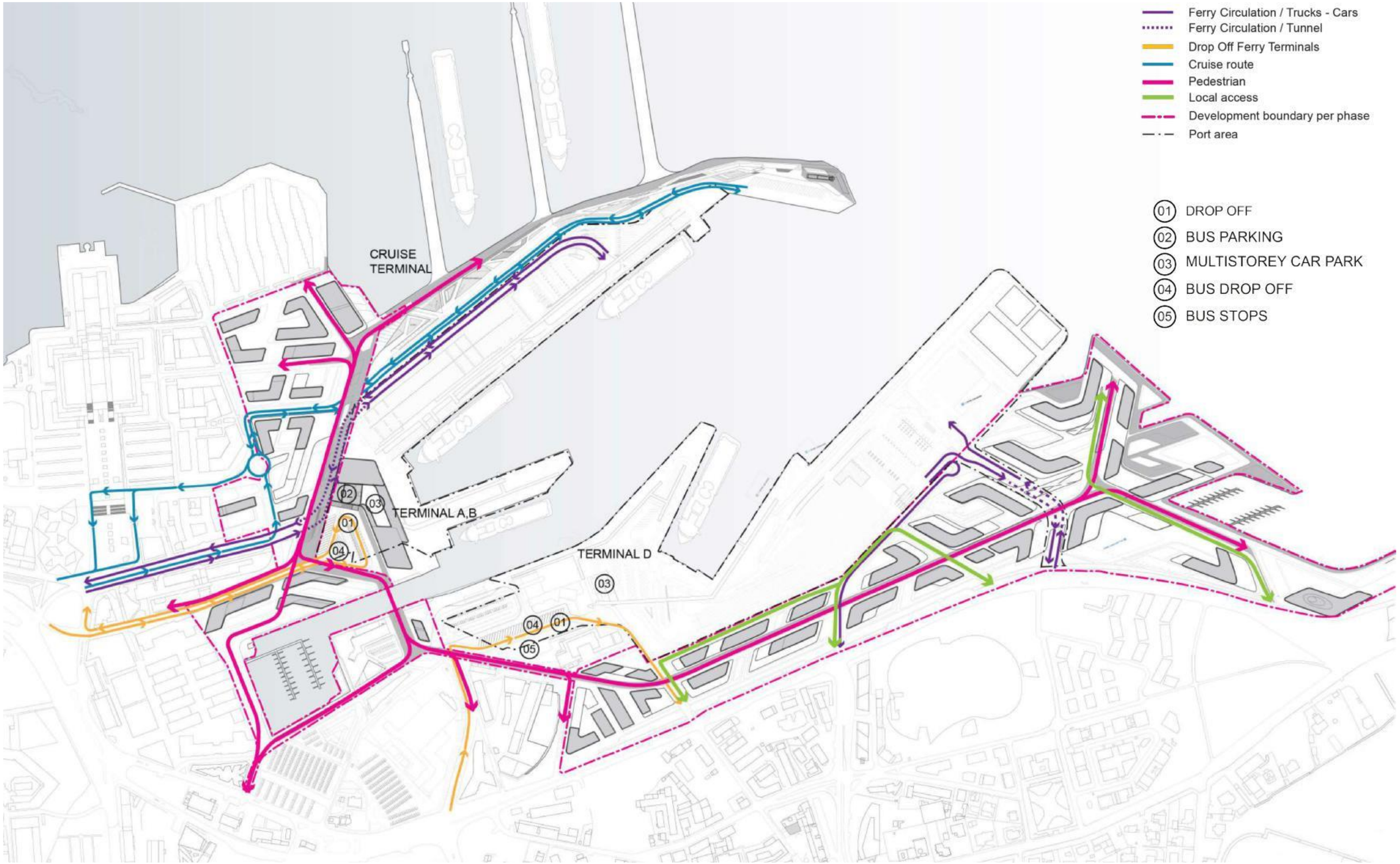
PHASE 3			
		BUA	%
	Residential	17,079	26%
	Commercial	7,441	11%
	Office	0	0%
	Leisure	0	0%
	Terminal	0	0%
	University	33,851	52%
	hotel-Service	0	0%
	Carpark	7,236	11%
	TOTAL	**65,607**	

ETAPP 4

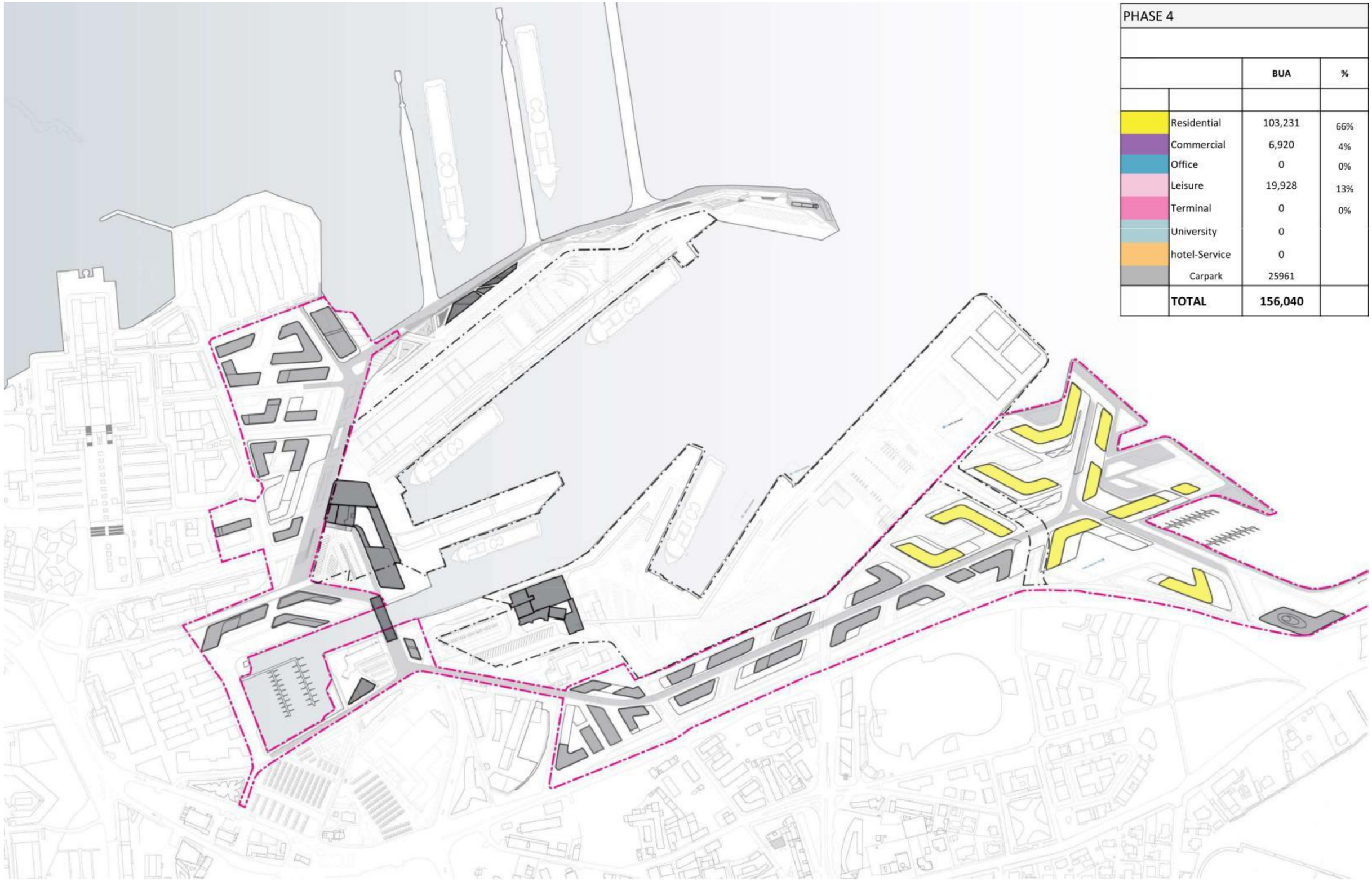
UUS RANNIKU METROPOL

Neljandas etapis on Vanasadama arendus jõudnud sadama ala linnaga ühendamise eesmärgini. Lisaks saab alguse merre laienemine Lõunaosas, mis kujutab endast Vanasadama ala suurimat elamukompleksi.




Ferry Circulation / Trucks - Cars
Ferry Circulation / Tunnel
Drop Off Ferry Terminals
Cruise route
Pedestrian
Local access
Development boundary per phase
Port area
01 DROP OFF
02 BUS PARKING
03 MULTISTOREY CAR PARK
04 BUS DROP OFF
05 BUS STOPS
CRUISE TERMINAL
TERMINAL A,B
TERMINAL D

ARENDUSPLAANI ETAPID // ETAPP 4 KASUTUSOTSTARVETE JAOTUSE DIAGRAMM



PHASE 4			
		BUA	%
	Residential	103,231	66%
	Commercial	6,920	4%
	Office	0	0%
	Leisure	19,928	13%
	Terminal	0	0%
	University	0	
	hotel-Service	0	
	Carpark	25961	
	TOTAL	**156,040**	

ARENDUSPLAANI PROGRAMM

04

JAOTUS // ALADE TABEL

Kasutusotstarvete jaotus

Maakasutuse ja kasutusotstarvete puhul on lähtutud olemasolevast asukohast, linnaehituslikust ja kultuurikontekstist. Strateegia põhipunktid:

- Eesti kultuuri ja sellega seotud tegevuste edendamine;
- keskendumine nõudlusele vastavate büroopindade pakkumisele, eriti IKT-firmadele
- uute atraktiivsete eluasemetüpoloogiate loomine;
- külaliste likumissuundade ja teekonna korraldamine.

Büroopinnad asuvad eelkõige kahes kvartalis

Alal 2 paiknevad mõned bürood, mis suurendavad piirkonna atraktiivsust ja on dünaamiliselt kaasatud uue väljaku loomisse, Linnahalli renoveerimisse ja külgneva maa arendusse. Siinsete büroopindade kasutatavust parandavad uute ühistransporditeenuste pakkumine selles piirkonnas ja sadamategevuste häiriva mõju vähendamine läbi veoautode parkla teisaldamise ning osaliselt maapinnast madalamale tasemele tee rajamise. Samuti büroopindade asukoht kahe jahisadama vahel vaadetega merele loob atraktiivse koha ettevõtetele. Piirkonna fookuseks on uued idufirmad ja loomelinnakud, mille olemasolu elavdab seda Vanasadama osa veelgi.

Kaubanduskeskused on Tallinna edukaim kaubandustüpoloogia

Soovitame seda tüpoloogiat, muutes selle pindadeks, mis sobituvad paremini linnaruumi, on paindlikumad ja ümbruskonnale avatud. Peamised kaubanduspinnad asuvad terminalide ja jahisadamate läheduses, et julgustada külastajaid Vanasadama alale jääma ja mitte suunduma otse kesklinna või vanalinna. Sellistes kohtades lihtsustavad ka kaubanduspinnad büroode rajamist.

Elamupiirkond on peamiselt Vanasadama lõunaosas

Seal on hea ühendus kesklinnaga ja lähedal asuvad juba olemasolevate atraktiivsed elamurajoonid nagu Kadriorg. See asukoht võimaldab uute merevaatega korterite ehitamist ja rannaala vahetus läheduses olemist. Neid uusi eluasemetüpoloogiaid kaitstakse häiiriva liikluse eest, luues uued sadamasissepääsuteed ja ligipääsuteed ainult jalakäijatele ja kergliiklusele.

Vanasadama põhjaosa ei ole elamuehituse kohaks nii sobiv, kuna ühendus linnaga ei ole nii hea ja häirivaks võivad muutuda tugevad meretuuled. Seepärast soovitame põhjaossa rajada parvlaeva- ja kruiisiterminalide läheduses esindusliku asukohaga hotellid ja majutusasutused, mille tubadest avanevad ilusad vaated Läänemerele.

Vabaajategevused toimuvad peamiselt Vanasadama lõunaosas, olemasolevate sõlmpunktide (nt Kadrioru park) lähedal. Need suhestuvad tugevalt Eesti kultuuriga ja võimaldavad olemasoleva rajatiste võrgustiku täiustamist. Mereveebasseinid, akvaarium ja laevavrakk on kavandatud nii, et need oleksid aastaringses kasutuses ja meelitaksid ligi nii kohalikke kui väliskülalisi.

VANASADAMA ARENDUSPLAAN
Maksimaalne maapealne ehitusõigus (suletud brutopind)

	Stsenaariu m 1 Kavandatav arendusplaan																						
	Krundi hoonestus-tihedus	KRUNDI		KÕRGUS (KORRUSTE ARV)	MAAPEALNE SULETUD BRUTOPIND	ELUHOONED		BÜROOD		KAUBANDUSPINNAD		HOTELL		MEELELAHUTUSE/ VABAAJARAJATISED		TERMINAL		ÜLIKOOLI MAJUTUS (või muu majutus)		ÜLIKOOLI (Ühiskondlik/Äri) EHITISED		OLEMASOLEV HOONESTUS	
		TÄISEHITUS (%)			(m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	PARKIMISMAJA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)
KRUNT 1	0.5	33%		3 - 5	35,195	0	0	15,640	9,945	5,073	0	0	0	341	0	4,196	0	0	0	0	0		0
KRUNT 2	1.6	42%		2 - 5	54,490	0	0	18,723	1,956	4,339	0	25,602	1,053	2,817	0	0	0	0	0	0	0		0
KRUNT 3	0.7	23%		1 - 3	36,247	0	0	4,000	0	6,649	0	0	0	7,098	0	13,500	5,000	0	0	0	0	0	0
KRUNT 4	1.1	14%		0	41,247	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16,107	12,000	0	0	0	0	13,140	0
KRUNT 5	1.7	52%		5	39,843	0	0	28,686	1,734	4,930	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,493	0
KRUNT 6	2.7	49%		7	124,288	33,455	5711	24,570	3,793	12,541	0	0	0	0	0	0	0	21,958	0	18,710	3,550	0	0
KRUNT 7	2.5	45%		7	40,662	28379	6083	0	0	2,688	0	0	0	0	0	0	0	3,512	0	0	0	0	0
LÕUNAOSA LAIENDUS MERRE	1.2	28%		2 - 7	121,362	78943	17853	0	0	4,638		0	0	19,928	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KOKKU					**493,334**	140,777		91,619		40,858		25,602		30,184		33,803		25,470		18,710		17,633	
AUTOPARKLA KOKKU					**68,678**		29,647		17,428		0		1,053		0		17,000		0		3,550		0
					100%	29%		19%		8%		5%		6%		7%		5%		4%		4%	

Märkus: max korruste arvu puhul planeeritakse parkimiskohad osaliselt maa-alusele korrusele

Valem:

Krundi pindala (neto): Krundi pindala – olemasolev hoonestus - tänavad - Jahisadam

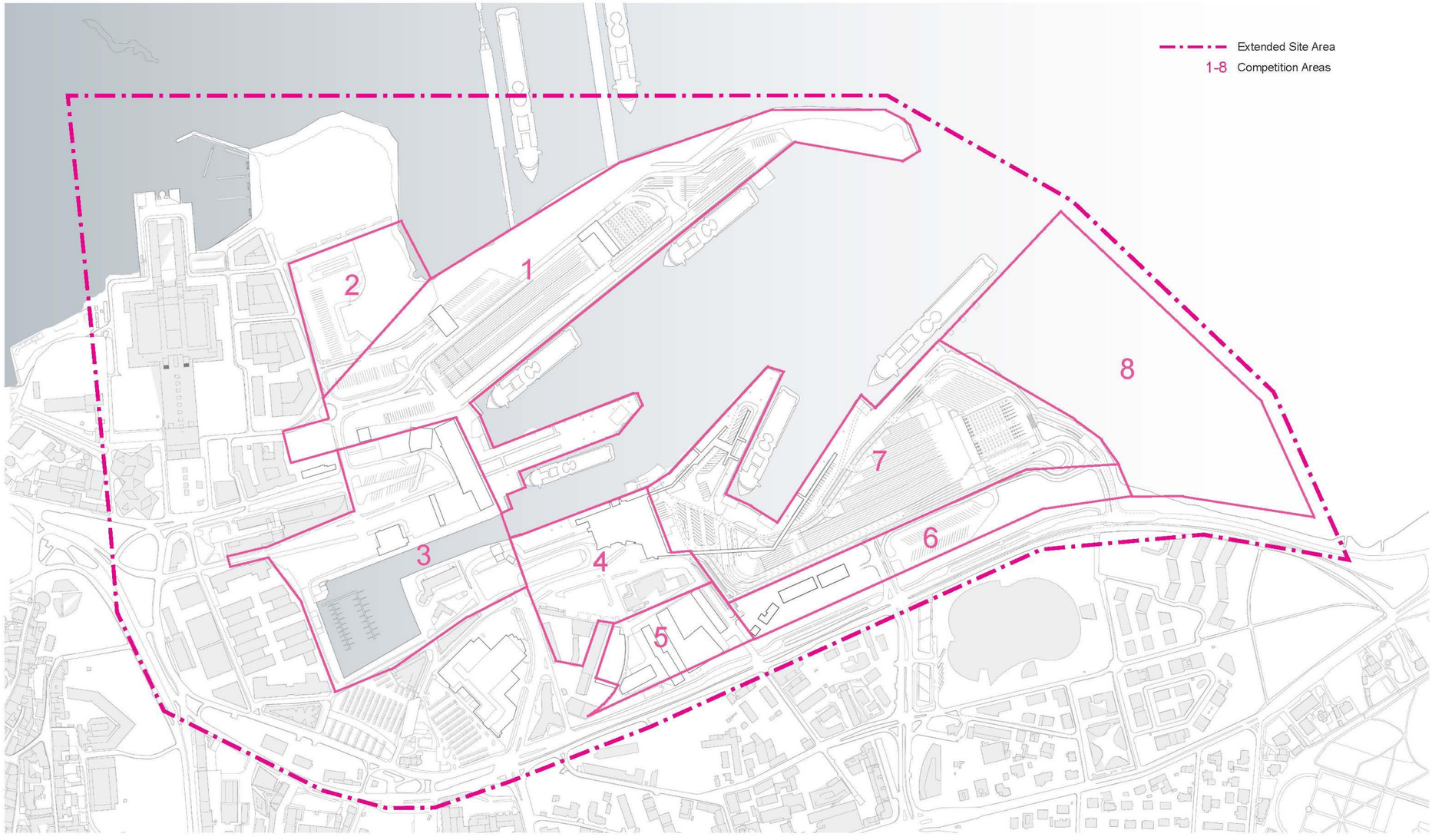
Krundi täisehitusprotsent: ehitusalune pind / krundi pindala (neto)

Krundi hoonestustihedus: hoonete maapealne suletud brutopindala / krundi pindala (neto)

JAOTUS// ALADE PLAAN

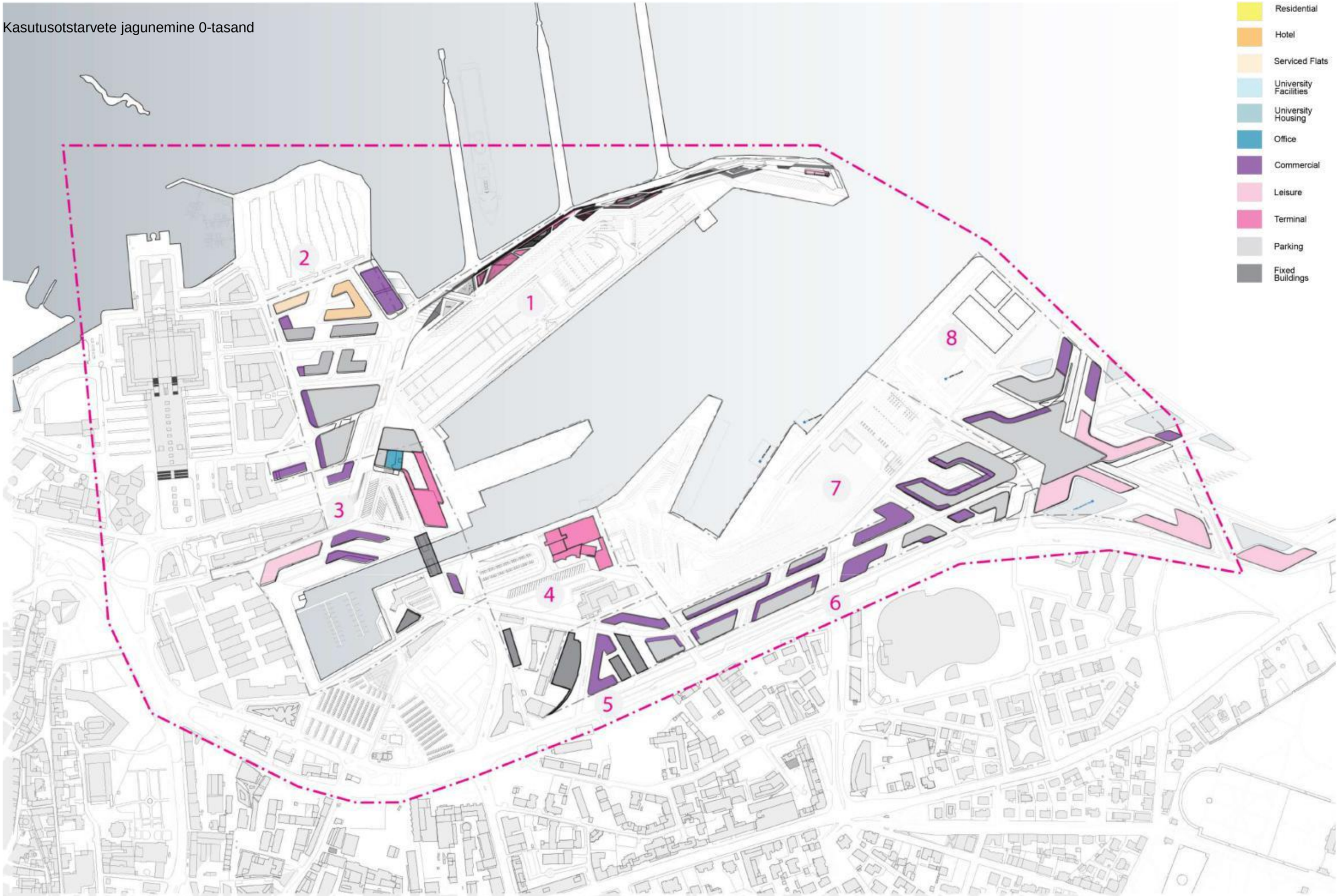
SITE ANALYSIS // DEVELOPMENTS SITES AND OPPORTUNITIES AREAS

Site Plan



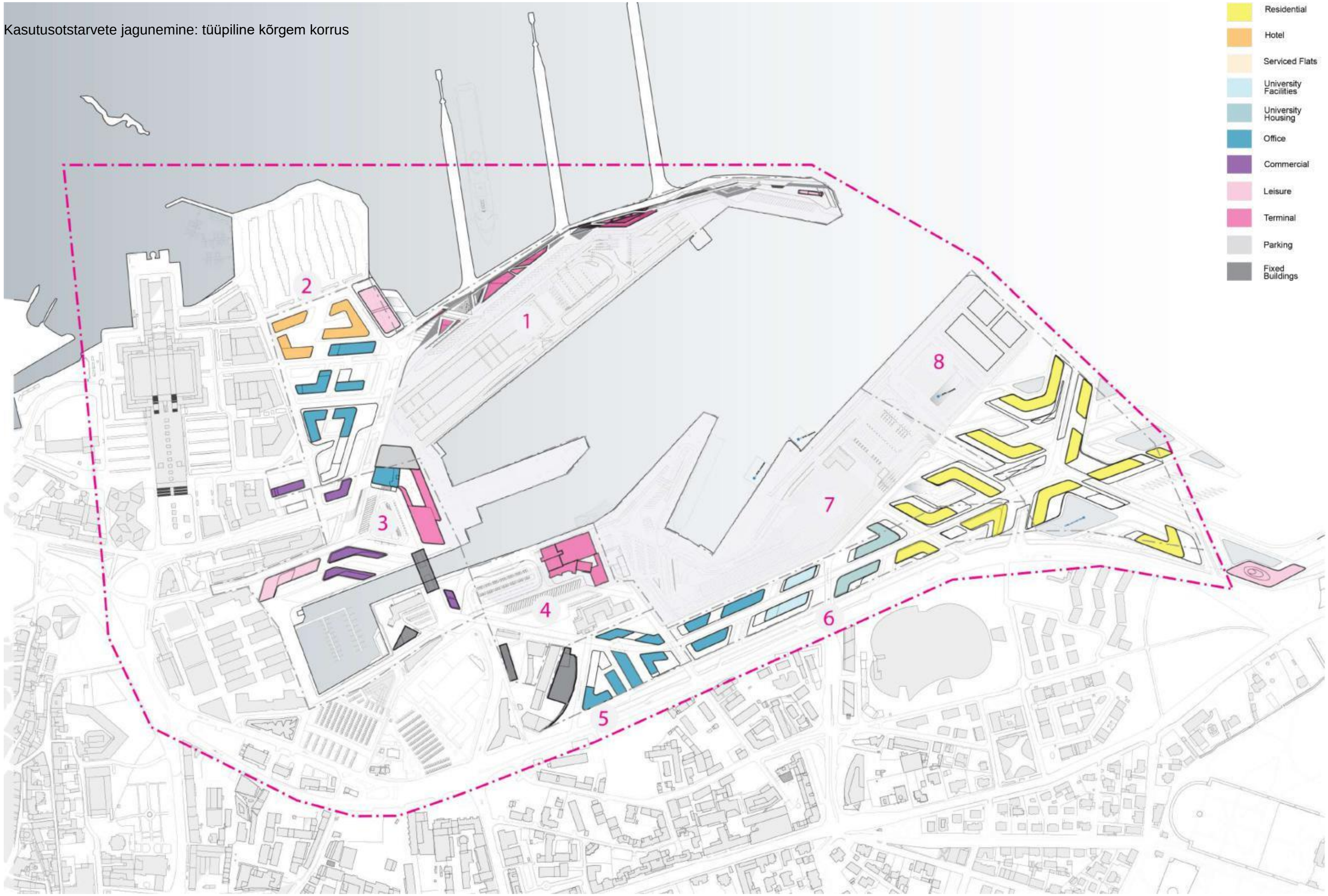
JAOTUS// JAGUNEMINE

Kasutusotstarvete jagunemine 0-tasand

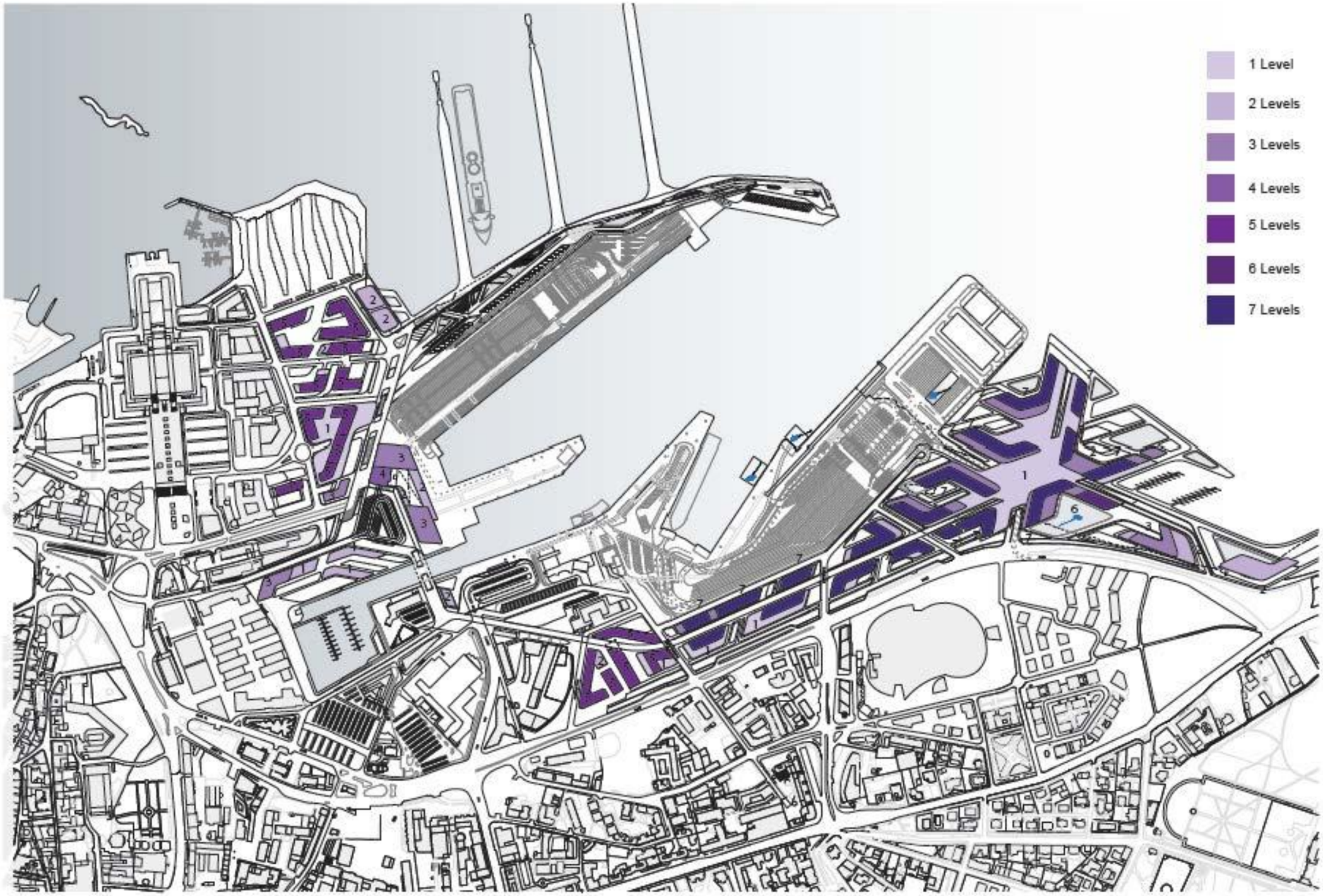


JAOTUS // JAGUNEMINE

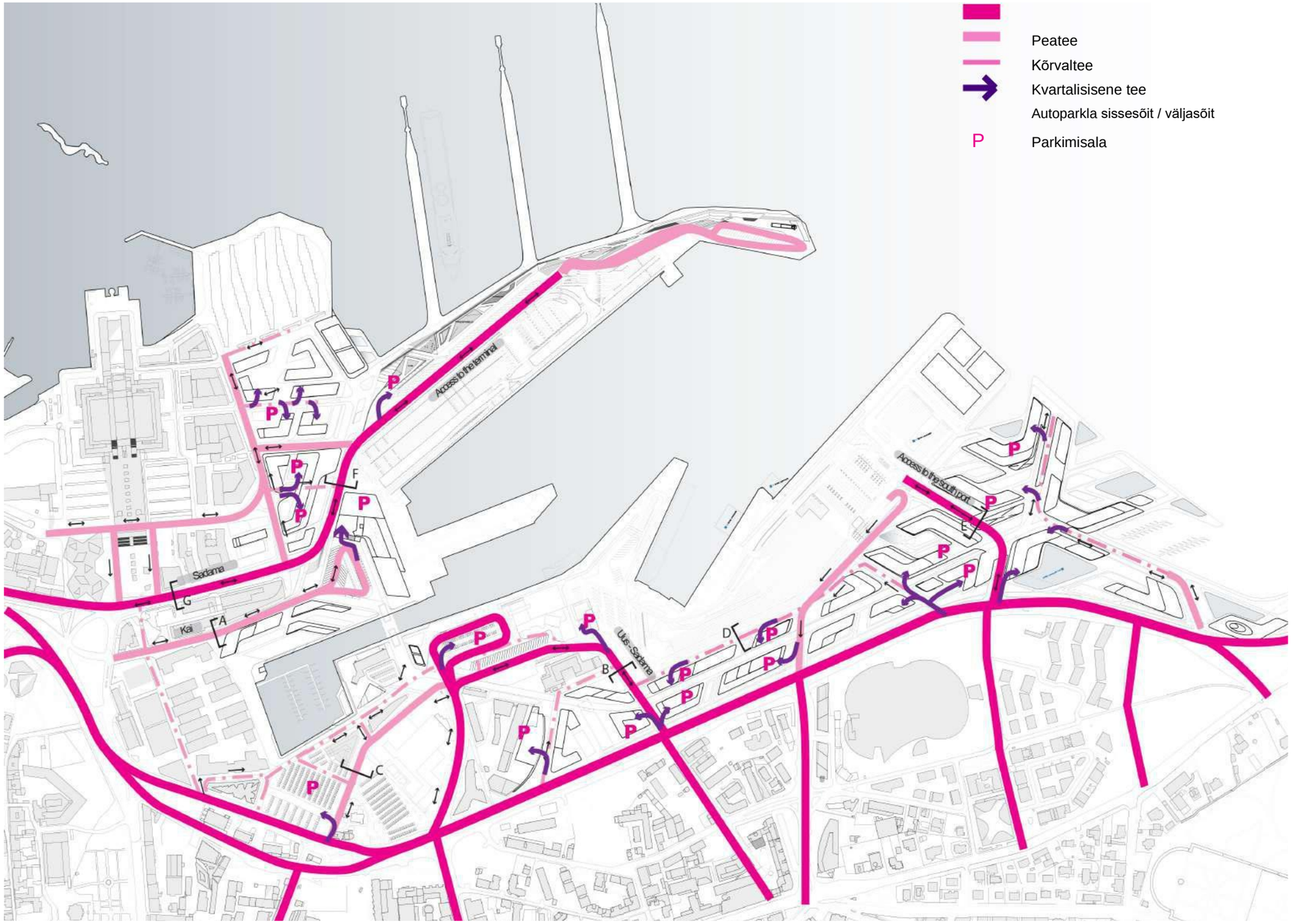
Kasutusotstarvete jagunemine: tüüpiline kõrgem korrus

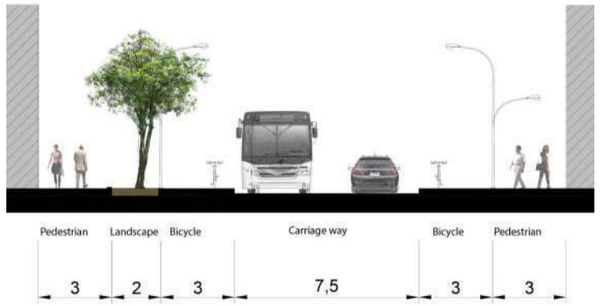


JAOTUS // KORRUSELISUS

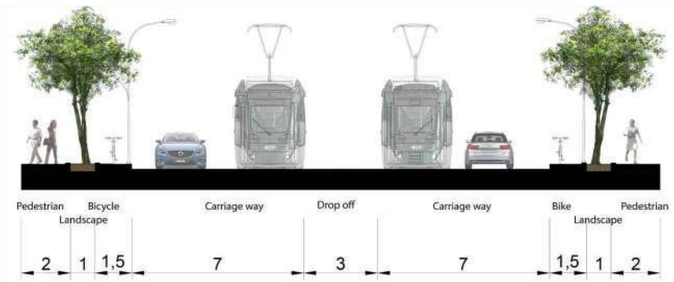


TRANSPORT // TEEDEVÕRK

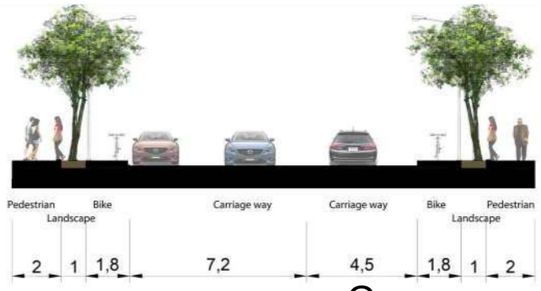




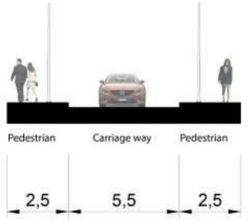
A Kai tn



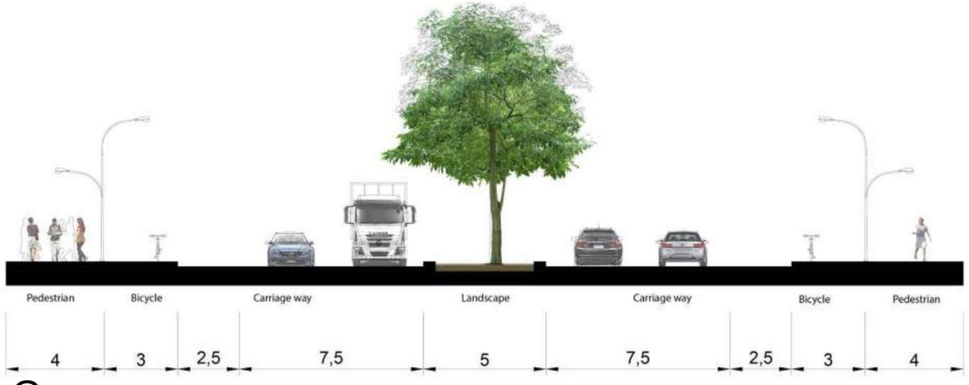
B Uus-Sadama tn



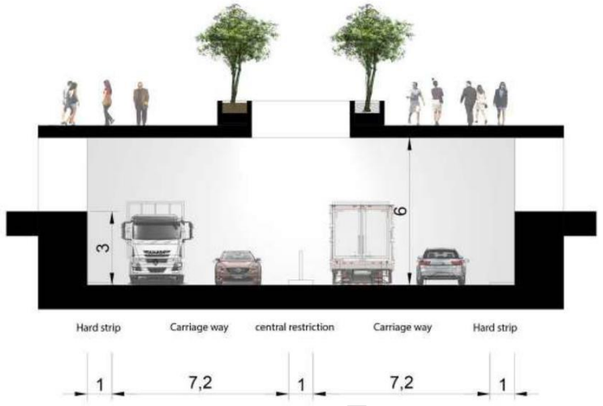
C Kõrvaltee



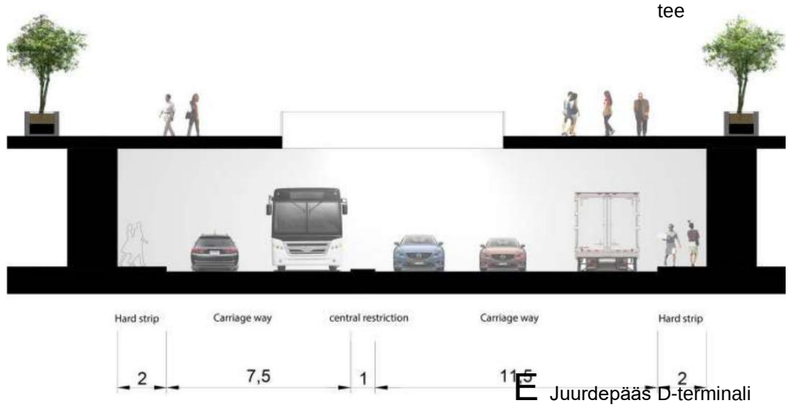
D Kvartalisisene tee



G Sadama tee



F Juurdepääs A-terminali liiklusalale (lõuna)



E Juurdepääs D-terminali liiklusalale (lõuna)

05

AUTODE PARKIMISUURING // AUTODE PARKIMISVÕIMALUSED

Autode parkimissuunised

Sobiva parkimisstrateegia määratlemiseks on kohaldatud järgmisi juhiseid.

- Lähtuda Vanasadama arendusplaani ettepanekutes esitatud arendusskeemist. Graafik põhineb krundi maksimaalsel ehitusõigusel ja maa sihtotstarbel.
- Teisendada elamispind korteriteks lähtuvalt Colliersi ja ZHA nõuannetest seoses korterite toalisusega (nt 1, 2 või 3 magamistoaga) ja seejärel kohaldage keskmist suurust vastava korteri tüübi kohta.
- Teisendada majutusasutuste ja hotelli korrusepind lähtuvalt tüüpilisest üksuse / magamistoa suurusest.
- Toitlustuskohtade pind on arvestatud kaubanduspinna hulka.
- Iga maakasutuse puhul (jagatuna kruntideks) kohaldage kehtivaid kohalikke parkimise standardeid (tabelid 1 ja 2 dokumendi standardites).
- Arvestada keskmiselt 27 m2 iga auto parkimiskoha jaoks, et tuletada nõutav autode parkimisala kogupindala. 27 m2 sisse on arvestatud ka sissesõidud ja manööverdamiseks vajalikud alad. Meie kogemuste põhjal võib see arv olla ruumiplaneeringu efektiivsusest sõltuvalt vahemikus 25 m2 kuni 32 m2 koha kohta. Tallinna puhul oleme eeldanud mõistlikult efektiivset paigutust.

Autode parkimise optimeerimise strateegia

Autode parkimisala vähendamiseks kasutati strateegiat, mis võimaldab endiselt ka esimese korruse kaubanduspindade planeerimist:

1. Vanasadamaga seotud piirkonna parkimisstandarditest tuletatud parkimiskohtade arv põhineb "suurimal lubataval" tasemel. Tallinna parkimise korralduse arengukava aastateks 2006-2014 punkt 4.2.6 sätestab, et "Avalikult kasutatava parkimismaja läheduses või hea ühistranspordi ühendusega piirkonnas asuvate hoonete parkimiskohtade arvu võib lubada korrigeerida, rakendades koefitsienti, mis jääb vahemikku 0,5 kuni 1,0.". Oleme kohaldanud koefitsienti 0,5 parkimise maksimumarvule, et tuletada optimaalne parkimistase ning vastavalt punktile 4.2.6 on see standarditele vastav.

2. Koefitsiendi 0,5 kasutamine põhineb alljärgneval:

kohalike spetsialistide kogemustel põhinevad tõendid viitavad sellele, et praegused Tallinnas kehtivad maksimaalsed parkimisstandardid on väga helded ning jätkusuutliku arengu toetamiseks on vaja vähendada parkimist linnas;

- Asukohal põhinevad ettepanekud – suuremahulise arendusplaani alal pakutakse teatav hulk kvartalisiseseid ühendusi erineva sihtotstarbega hoonete vahel (nt kohalikud elanikud tõenäoliselt ei sõida alal asuvatesse kauplustesse ega vaja seega parkimiskohti);
- Jätkusuutliku arengu soodustamiseks toetab arendusplaani transpordistrateegia head ühistranspordi juurdepääsetavust, eriti ettepanekuid uute bussiühenduste loomiseks piki kavandatavat Reidi teed ja terminalide piirkonda suunduvat trammiteed;
- Vanasadama asukoht kesklinna ja vanalinna vahetus läheduses soodustab jalutamist ja jalgrattasõitu vähendades autoliiklust.
- Kavandatavad uued kergliiklusteed peaksid soodustama jätkusuutlikke transpordiliike ja vähendama autode kasutamist.

Arendusplaani ala skeem

2625 - VANASADAMA arendusplaan

Täisehitatav ala - skeem

Stsenaarium 1 Kavandatav arendusplaan																								
	Krundi hoonestus-tihedus	KRUNDI	KÕRGUS	MAAPEALNE SULETUD BRUTOPIND	ELUHOONED		BÜROOD		KAUBANDUSPINNAD		HOTELL		MEELELAHUTUSE/ VABAAJARAJATISED		TERMINAL		ÜLIKOOLI MAJUTUS (või muu majutus)		ÜLIKOOLI (Ühiskondlik/Äri) EHITISED		OLEMASOLEV HOONESTUS	
		TÄISEHITUS (%)	(KORRUSTE ARV)	(m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	PARKIMISMAJA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)	(m²)	I K. AUTOPARKLA (m²)
KRUNT 1	0.5	33%	3 - 5	35,195	0	0	15,640	9,945	5,073	0	0	0	341	0	4,196	0	0	0	0	0		0
KRUNT 2	1.6	42%	2 - 5	54,490	0	0	18,723	1,956	4,339	0	25,602	1,053	2,817	0	0	0	0	0	0	0		0
KRUNT 3	0.7	23%	1 - 3	36,247	0	0	4,000	0	6,649	0	0	0	7,098	0	13,500	5,000	0	0	0	0	0	0
KRUNT 4	1.1	14%	0	41,247	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16,107	12,000	0	0	0	0	13,140	0
KRUNT 5	1.7	52%	5	39,843	0	0	28,686	1,734	4,930	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,493	0
KRUNT 6	2.7	49%	7	124,288	33,455	5711	24,570	3,793	12,541	0	0	0	0	0	0	0	21,958	0	18,710	3,550	0	0
KRUNT 7	2.5	45%	7	40,662	28379	6083	0	0	2,688	0	0	0	0	0	0	0	3,512	0	0	0	0	0
LÕUNAOSA MERRE LAIENDUS	1.2	28%	2 - 7	121,362	78943	17853	0	0	4,638		0	0	19,928	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KOKKU				**493,334**	140,777		91,619		40,858		25,602		30,184		33,803		25,470		18,710		17,633	
AUTOPARKLA KOKKU				**68,678**		29,647		17,428		0		1,053		0		17,000		0		3,550		0
				100%	29%		19%		8%		5%		6%		7%		5%		4%		4%	

Parkimiskohtade arv arvestades suurimat lubatud parkimiskohtade arvu

Kõik arendusetapid (maksimaalne lubatud parkimine vastavalt kohalikele standarditele)

Krunt	Maksimaalne maapealne suletud brutopind (m2) (k.a terminalid ja (olemasolevad kasutused)	Korterid			Hotell			Ülikooli majutus/muu majutus			Ülikooli rajatised			Büroo			Kaubandus-pind			Vabaaja-rajatised			Kokku (ilma terminalide ja olemasoleva hoonestuseta)		
		Autode parkimiskohad arv	Parkla pindala nõutav (m2)	ZHA Autoparkla pindala (m2)	Autode parkimiskohad arv	Parkla pindala nõutav (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Autode parkimiskohad arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Autode parkimiskohad arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Autode parkimiskohad arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Autode parkimiskohad arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Autode parkimiskohad arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Autode parkimiskohad arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)
1	37390	0	0		0	0		0	0		0	0		86	2310	9945	49	1322		0	0		135	3632	9945
2	41770	0	0		76	2042	1053	0	0		0	0		87	2354	1956	71	1904		14	380	2168	247	6680	5177
3	20764	0	0		0	0		0	0		0	0		33	900		108	2917		222	5989		363	9806	0
4	25259	0	0		0	0		0	0		0	0		0	0		0	0		0	0		0	0	0
5	45550	0	0		0	0		0	0		0	0		190	5138	1734	80	2163		0	0		270	7301	1734
6	115237	300	8091	5711	0	0		46	1242		69	1870	3550	149	4012	3793	142	3840		0	0		706	19054	13054
7	45050	249	6725	6083	0	0		7	201		0	0		0	0		44	1179		0	0		300	8106	6083
Lõunaosa merre laiendus	168445	1047	28275	17853	0	0		0	0		0	0		0	0		75	2035		138	3736		1261	34046	17853
Kokku	499465	1596	43091	29647	76	2042	1053	53	1443	0	69	1870	3550	545	14714	17428	569	15359	0	374	10105	2168	3282	88625	53846

Autode parkimise optimeeritud variant

Kõik arendusetapid - (optimaalne parkimine vastavalt kohalikele standarditele)

Krunt	Maskimaalne maapealne suletud brutopind (m2)	Korterid			Hotell			Ülikooli majutus/muu majutus			Ülikooli rajatised			Büroo			Kaubandus-pinnad			Vabaaja-rajatised			Kokku (ilma terminalide ja olemasoleva hoonestuseta)		
	(k.a terminalid ja (olemasolevad kasutused)	Parkimiskohtade arv	Parkla pindala nõutav (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Parkimiskohtade arv	Parkla pindala nõutav (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Parkimis-kohtade arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Parkimiskohtade arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Parkimiskohtade arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Parkimiskohtade arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Parkimiskohtade arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)	Parkimiskohtade arv	Parkla pindala (m2)	ZHA parkla pindala (m2)
1	37390	0	0		0	0		0	0		0	0		43	1155	9945	24	661		0	0		67	1816	9945
2	41770	0	0		38	1021	1053	0	0		0	0		44	1177	1956	35	952		7	190	2168	124	3340	5177
3	20764	0	0		0	0		0	0		0	0		17	450		54	1459		111	2994		182	4903	0
4	25259	0	0		0	0		0	0		0	0		0	0		0	0		0	0		0	0	0
5	45550	0	0		0	0		0	0		0	0		95	2569	1734	40	1082		0	0		135	3651	1734
6	115237	150	4045	5711	0	0		23	621		35	935	3550	74	2006	3793	71	1920		0	0		353	9527	13054
7	45050	125	3363	6083	0	0		4	101		0	0		0	0		22	590		0	0		150	4053	6083
Lõunaosa merre laiendus	168445	524	14137	17853	0	0		0	0		0	0		0	0		38	1017		69	1868		630	17023	17853
Kokku	499465	798	21545	29647	38	1021	1053	27	722	0	35	935	3550	272	7357	17428	284	7680	0	187	5053	2168	1641	44313	53846

Märkus: optimeeritud parkimise variant põhineb suurimatel lubatud parkimiskohtade arvu kohandamisel koefitsendiga 0,5 (vastavalt kohalikele parkimisstandarditele)

2. PARKIMISKOHTADE ANALÜÜSI TULEMUSED

Tabel 1, mis näitab parkimisanalüüsi tulemuste kokkuvõtet, viitab sellele, et praeguste standardite alusel on lubatud maksimaalselt 3168 parkimiskohta, mis on seotud kõigi arendusplaanis kavandatud tegevustega. Selline parkimiskohtade arv nõuab tõenäoliselt umbes 100 000 ruutmeetrit pinda, mis moodustab märkimisväärse osa Vanasadama arendusplaani alast.

Nende numbrite tuletamisel tuleb märkida, et parkimiskohtade arvu hulka ei ole arvestatud sadamategevusega (st parvlaevad või terminalihooned) seotud sõiduautode, taksode ja busside parkimine. Täiendavad üksikasjad terminali hoone parkimise kohta esitatakse käesolevas aruandes hiljem.

Meelelahutuse ja vabaajategevuste osas ei ole praegustel parkimisstandarditel ühtegi sobivat kategooriat, mis oleks seotud jahtklubiga, mille asukohta muudetakse krundi 3 piires. Käesoleva uuringu põhjal eeldatakse, et selle maakasutuse jaoks vajalik parkimine on sama nagu restoran/kohviku tüüpi arenduse puhul. Selline eeldus toob tõenäoliselt kaasa jahtklubi jaoks rohkem kohti kui tarvis ning see tuleb üle vaadata arendusplaani realiseerimise protsessi hilisemates etappides detailsema analüüsi käigus. Siiski peaks eeldus andma usaldusväärse hinnangu nõutavate kohtade osas, mis tuleb hõlmata käesolevas aruandes kirjeldatud parkimiskohtade paigutuse kontseptuaalsetesse lahendustesse.

Kuigi 3168 kohta on suurim lubatud parkimiskohtade arv, on standardites olemas mehhanism selle arvu vähendamiseks. Tallinna parkimise korralduse arengukava aastateks 2006-2014 punkt 4.2.6 sätestab, et:

> „Avalikult kasutatava parkimismaja läheduses või hea ühistranspordi ühendusega piirkonnas asuvate hoonete parkimiskohtade arvu võib lubada korrigeerida, rakendades koefitsienti, mis jääb vahemikku 0,5 kuni 1,0.“

Seepärast on antud asukohas võimalik vähendada parkimisvajadust kuni 50% ulatuses suurimast lubatavast tasemest ja seda standarditele vastavalt. Sellest ilmneb vajadus tegeleda linna liikluskorraldusega (TDM - traffic demand management), et vähendada autoliiklust ja ummikuid Tallinnas. Üks peamisi liikluskorralduse reguleerimise võimalusi on parkimise piiramine, et vähendada autode kasutamise vajadust mõne sõidu puhul. Kohalike spetsialistide kogemustel põhinevad tõendid osutavad, et praegused Tallinnas kehtivad maksimaalsed parkimisstandardid on pigem kõrged ja et jätkusuutliku arengu soodustamiseks kogu linnas on vaja parkimist vähendada.

Seoses parkimisnõuetega aredusplaani piirkonnas tehakse ettepanek korrigeerida suurimat parkimiskohtade arvu (nagu on näidatud eespool tabelis 1) koefitsiendikordajaga 0,5. On mitmeid põhjuseid, miks Vanasadama piirkond on eriti sobiv parkimisnõuete vähendamiseks, nimelt:

- Jätkusuutliku arengu soodustamiseks toetab arendusplaani transpordistrateegia head ühistranspordi juurdepääsetavust, eriti ettepanekuid uute bussiühenduste loomiseks piki kavandatavat Reidi teed ja terminalide piirkonda suunduvat trammiteed;
- Asukohal põhinevad ettepanekud – suuremahulise arendusplaani alal pakutakse teatav hulk kvartalisiseseid ühendusi erineva sihtotstarbega hoonete vahel (nt kohalikud elanikud tõenäoliselt ei sõida alal asuvatesse kauplustesse ega vaja seega parkimiskohti);
- Vanasadama asukoht kesklinna ja vanalinna vahetus läheduses, mis soodustab jalutamist ja jalgrattasõitu, vähendades autoliiklust.
- Kavandatavad uued kergliiklusteed peaksid soodustama jätkusuutlikke transpordiliike ja vähendama autode kasutamist.

Krunt	Autode parkimiskohad							
	Eluhooned korterid	Hotell ja majutusasutused	Ülikooli Majutus/muu majutus	Ülikooli rajatised	Büroo-pinnad	Kaubandus-pinnad	Meelelahutus ja vaba aeg	Kokku
1	0	0	0	0	86	49	0	**135**
2	0	76	0	0	87	71	14	**247**
3	0	0	0	0	33	108	222	**363**
4	0	0	0	0	0	0	0	**0**
5	0	0	0	0	190	80	0	**270**
6	300	0	46	69	149	142	0	**706**
7	249	0	7	0	0	44	0	**300**
Lõunaosa merre laiendus	1047	0	0	0	0	75	138	**1260**
Koguarv	**1546**	**76**	**53**	**69**	**545**	**569**	**374**	**3282**

TABEL 1: SUURIM LUBATAV AUTODE PARKIMISKOHTADE ARV (ÜHILDUB PARKIMISSTANDARDITEGA)

Tabel 2 näitab autode optimaalse parkimiskohtade vajaduseks 1584 kohta, mis on saadud suurima lubatava parkimiskohtade arvu korrutamisel koefitsentiga 0,5.

Sellist parkimiskohtade arvu nähakse "optimaalse" parkimisvajadusena, võttes arvesse nõudlust ning vajadust toetada jätkusuutlikku arengut, mis piirab liikluse kasvu ja väldib piirkonnas tekkivaid ummikuid.

Tuleb silmas pidada, et autode parkimise optimaalne tase tabelis 2 ühildub praeguste parkimisstandarditega.

Krunt	Autode parkimiskohad							
	Eluhooned korterid	Hotell ja majutus-asutused	Ülikooli majutus/ muu majutus	Ülikooli rajatised	Büroo-pinnad	Kaubandus-pinnad	Meelelahutus ja vaba aeg	Kokku
1	0	0	0	0	43	24	0	**67**
2	0	38	0	0	44	35	7	**124**
3	0	0	0	0	17	54	111	**182**
4	0	0	0	0	0	0	0	**0**
5	0	0	0	0	95	40	0	**135**
6	150	0	23	35	74	71	0	**353**
7	125	0	4	0	0	22	0	**150**
Lõunaosa laiendus merre	524	0	0	0	0	38	69	**631**
Koguarv	**799**	**38**	**27**	**35**	**272**	**284**	**187**	**1642**

TABEL 2: "OPTIMAALNE" AUTODE PARKIMISKOHTADE ARV (ÜHILDUB PARKIMISSTANDARDITEGA

3.1 SISSEJUHATUS

Olles määratlenud arendusplaanis vajaliku parkimiskohtade optimaalse arvu, on selle uuringu järgmine etapp kindlaks teha parkimiskohtade paigutus ning juurdepääs neile ja autotranspordi üksikasjad.

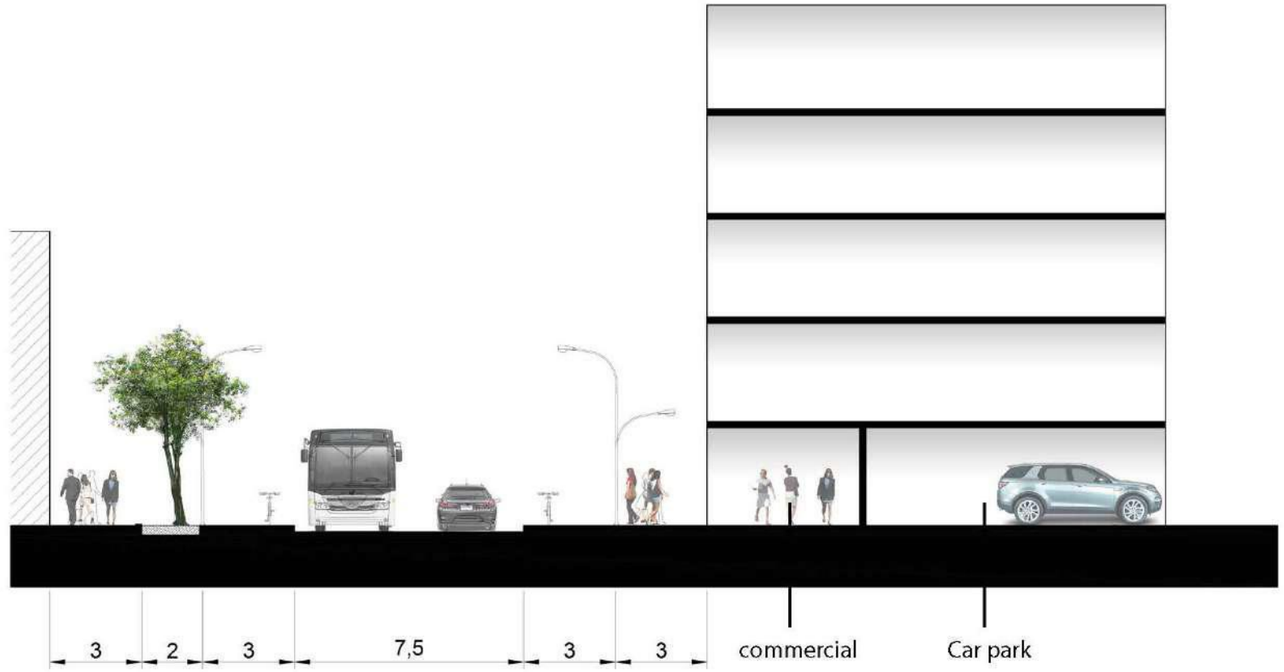
Käesolevas aruandes esitatud parkimiskohtade paigutuse ettepanekud põhinevad projekti kontseptsiooni tasemel ja seetõttu tuleb neid täiustada pärast üksikasjalikumaid analüüse detailplaneeringute käigus järgmistes etappides.

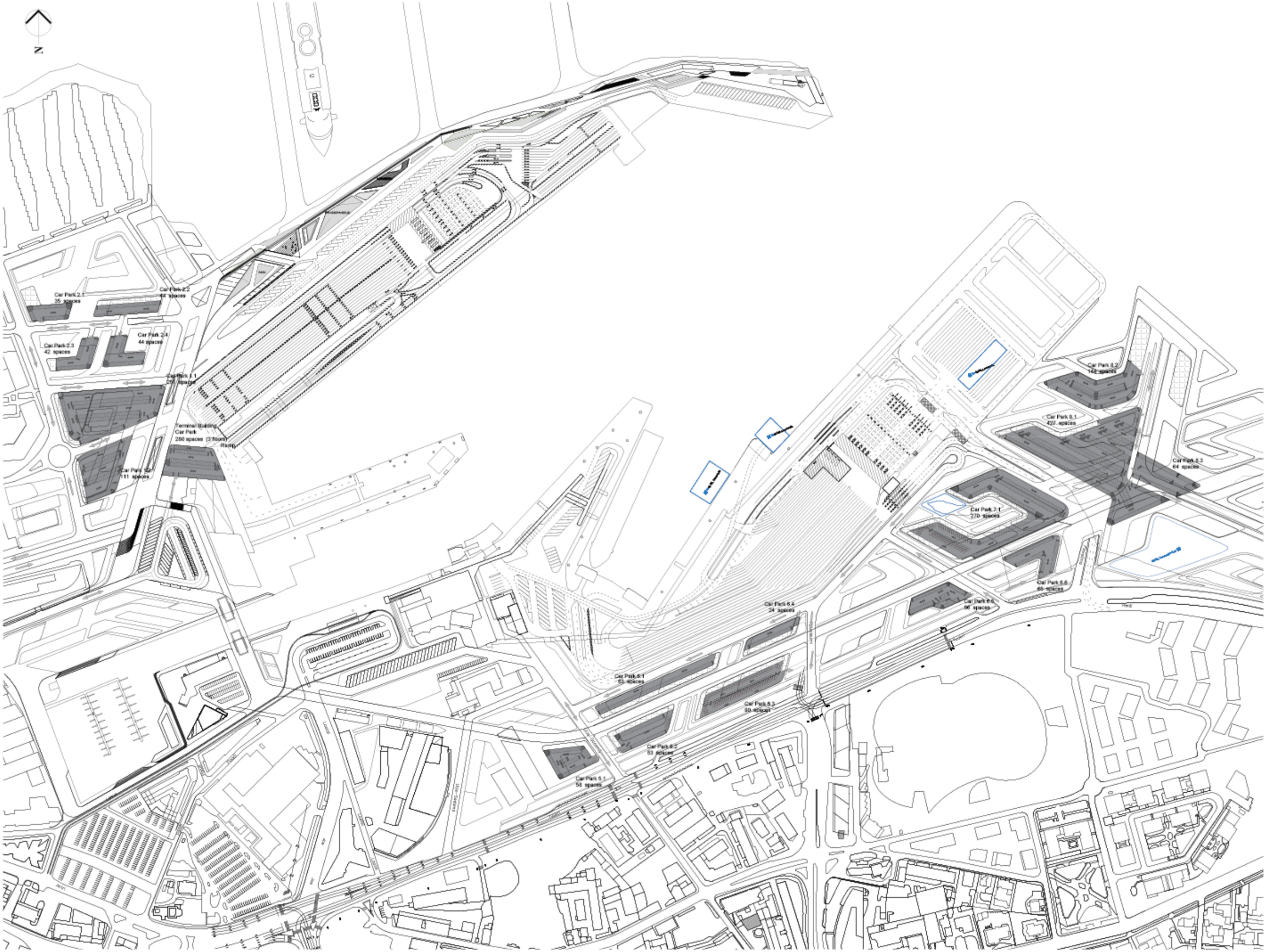
3.2 KONTSEPTUAALSED AUTODE PARKIMISLAHENDUSED

Ettepanek on autode parkimine korraldada maapinna tasandil krundipõhiselt nagu on kujutatud joonisel 3, välja arvatud terminalides, kus parkimine toimub parkimismajas. Sealjuures on oluline silmas pidada, et tänavafrondis on esimesel korrusel kaubanduspinnad ning parkimine korraldatakse tänavafrondist eemal, hoone tagumise küljel esimese korruse tasandil.

Joonisel 4 on näidatud kavandatud autoparklate asukoht koos juurdepääsu- ja liikumissuundadega arendusplaani alal ja selle ümbruses.

Esitatud kontseptuaalsed lahendused on kooskõlas kohalike parkimisstandarditega. Peamised projektiparameetrid hõlmavad kõiki autoparkla sektsioone, mis on vähemalt 5 m pikad ja 2,5 m laiad ning kõikide vahekäikude laius (kust autoparklasse pääseb) on vähemalt 7 m.




N
Car Park 2.1
35 spaces
Car Park 2.2
44 spaces
Car Park 2.3
42 spaces
Car Park 2.4
44 spaces
Car Park 1.1
Terminal Building Car Park
280 spaces (3 floors)
Ramp
Car Park 1.2
11 spaces
Car Park 8.2
143 spaces
Car Park 8.1
427 spaces
Car Park 8.3
64 spaces
Car Park 7.1
270 spaces
Car Park 8.6
66 spaces
Car Park 8.5
66 spaces
Car Park 8.4
24 spaces
Car Park 8.1
53 spaces
Car Park 8.3
30 spaces
Car Park 8.2
53 spaces
Car Park 8.1
58 spaces

Järgnevas peatükis käsitletakse kavandatud eskiisis esitatud parkimiskohtade arvu ja tehakse kindlaks, kas parkimiskohtade optimaalse arvuga (vt tabel 2) seotud vajadusteks on piisavalt ruumi.

Tabelis 3 on näidatud parkimiskohtade arv, mida saab igale krundile mahutada, võttes aluseks parkimise eskiislahendused. Sellest analüüsist ilmneb, et arendusplaani raames saab planeerida kuni 1841 parkimiskohta (välja arvatud terminalihoonetega seotud parkimine), mis on piisav nõutava optimaalse parkimiskohtade arvu ehk 1642 koha tagamiseks, st on võimalik planeerida isegi 199 parkimiskohta rohkem.

Siiski tuleb möönda, et mõne inimeste poolt külastatava koha ja teatud kruntide parkimisala puhul on see kohati ebapraktiline. Näiteks jalutuskäigu kaugusest lähtuvalt on ebatõenäoline, et inimesed, kes soovivad külastada hooneid krundil 2, sooviksid parkida oma auto krundile 7. Seetõttu eeldatakse, et inimesed, kes külastavad krunti 1, 2 või 3, pargivad mõnes nendel kruntidel olevas parklas. Sama põhimõte kehtib inimestele, kes külastavad krunti 5, 6 ja 7 ning Lõunaosa merre laiendust.

Analüüs näitab, et kruntidel 1, 2 ja 3 peaks olema kokku 373 parkimiskohta. Eskiislahenduse põhjal võimaldavad nendele kruntidele planeeritavad parkimisalad kuni 527 parkimiskohta.

Kruntidele 5, 6 ja 7 on vaja kokku 609 parkimiskohta ning eskiislahenduse põhjal võimaldatakse kuni 638 kohta.

Lõunaosa merre laiendusele on vaja kokku 631 parkimiskohta ning eskiislahenduse põhjal võimaldatakse kuni 635 kohta.

Kokkuvõtteks näitab see analüüs, et on praktiline tagada arendusplaanis vajalik optimaalne parkimiskohtade arv. Piisavalt paindliku lähenemisega saaks vähendada autoparklate suurust ja/või muuta paigutusi detailsemates projekteerimisetappides, et tekiks vajalik optimaalne parkimisvõimalus.

Krunt	Nõuetele vastav optimaalne autode parkimiskohtade arv	Parkimiskohtade arv arendusplaani eskiislahenduses
1	67	362
2	124	165
3	182	0
4	0	0
5	135	58
6	353	351
7	150	270
Lõunaosa laiendus merre	631	635
Kokku	1642	1841

TABEL 3: NÕUETELE VASTAV PARKIMSIKOHATDE ARV JA ARENDUSPLAANI ESKIISLAHENDUSE VÕRDLUS

4.1 SISSEJUHATUS

Käesolev parkimisuuring on koostatud üksikasjaliku kontseptsiooni tasemel. Tuleb märkida, et on palju parkimisküsimusi, mis vajavad täiendavat analüüsi, kuna arendusplaan võib muutuda mõnevõrra selle hilisemates etappides.

4.2 PARKIMISKOHAD ALLPOOL OPTIMAALSET TASET

Käesolevas uuringus on välja toodud optimaalsed autode parkimise tasemed, mis peavad olema esitatud arendusplaanis, tuginedes viimasele arendusgraafikule ja kohalikele parkimisstandarditele. Siiski tuleks arendamisel pöörata tähelepanu sellele, et veelgi vähendada autode parkimise normatiive alla optimaalse taseme. Kuigi sellised tasemed jääksid väljapoole praeguseid parkimisstandardeid, tuleks tunnistada, et Tallinna liikluse ja ummikute vähendamiseks peaks poliitikakujundamise suund liikuma parkimisnõuete vähendamise suunas, et toetada jätkusuutlikke transpordiliike. Madalamad parkimisnormatiivid annaksid täiendavat kasu ka Vanasadama keskkonnale, võimaldades suuremat ala arendustegevuseks ja/või maastiku ja linna avaliku ruumi arendamiseks.

4.3 KELDER JA PARKIMINE ESIMESEST KORRUSEST KÕRGEMAL

See uuring on näidanud, et kõik Vanasadama ala parkimisvajadused (välja arvatud terminalihoonete kõrvale kavandatud parkimsmajad) peaksid olema täidetud kasutades parkimiseks esimese korruse tasandit kruntide piires. Lisaks on arendajatel võimalus soovi korral korraldada parkimine kas maa all keldritasandil või maapinnal mitmel korrusel.

Autode parkimise viimisel maa-alusele korrusele on eeliseid võrreldes parkimisega esimese korruse tasandil. Sellisel juhul vabaneb hoones väärtuslik põrandapind, mida on võimalik kasutada, näiteks eluruumide, kaubanduspindade ja bürooruumide jaoks. Maa-aluse korruse lisamine mõjutab aga märkimisväärselt kulusid ja tekitaks tehnilisi probleeme nagu üleujutuste korral. Teise võimalusena võiks parkimine olla lahendatud maapealse parkimisena mitmel tasandil hoone mahus. Selline projektlahendus on tõenäoliselt kuluefektiivsem võrreldes maa-aluse korruse lahendusega, ehkki see vähendab väärtuslikku põrandapinda. Parkimise paiknemise ja projekteerimise otsuseid tuleb planeeringu arenedes hinnata üksikasjalikuma analüüsi, kuluefektiivsuse ja projekteerimise kaudu.

4.4 PARKIMINE PUUDEGA INIMESTELE

Parkimiskohtade vajaduse arvestamisel ja projekteerimisel tuleb silmas pidada ka puuetega inimeste parkimiskohtade planeerimist. Seejuures tuleb arvesse võtta mitmeid asjaolusid.

- Selliste inimeste liikuvus on piiratud ja parkimine peaks olema võimalikult lähedal sihtkohale, mida nad valdavad või külastavad;
- Puuetega inimestele mõeldud parkimiseks vajaliku ruumi laius on 3,6 m ehk suurem kui tavapärasel parkimisel. Sellege on arvestatud sõiduki juurdepääsuks vajalik täiendav ruum;
- Puuetega isikute kohtade arvu tuleb arvesse võtta kooskõlas kehtivate normatiivide ja nõudlusega.

4.5 JALAKÄIJATE RINGLUS

Detailsetel projekteerimisetappidel peab autoparklate paigutamiskorralduses pöörama enam tähelepanu jalakäijatele, et tagada turvaline juurdepääs ja ringlus seoses pargitud autoga. See peaks sisaldama piisavalt ruumi jalakäijate marsruutidele, mis on kooskõlas kohalike projektijuhistega.

JOONIS 4: NÄIDE AUTOPARKLA JALAKÄIJATE ABIVAHENDID

4.6 ELEKTRISÕIDUKID

Oluline on edaspidi kaaluda muudatusi autode parkimisnõuetes. Eriti peab üldplaneering arvesse võtma elektrisõidukite (ES) turul kiiresti muutuvat dünaamikat ja tulevikus peaks see edendama arengut, võimaldades suuremat valikuvõimalust ES omandiõiguse ja kasutuse osas.

ES laadimistaristut on kahte tüüpi - aktiivne ja passiivne taristu. Aktiivne laadimine eeldab parkimiskohtades täieliku juhtmeühendusega ja ühendatud "kasutusvalmis" laadimispunkte. Passiivne laadimine eeldab vajalikku alustaristut (nt võimsus seoses kohaliku elektri jaotusvõrguga ja elektrienergia jaotuskilbiga, samuti kaableid parkimiskohtadele), et võimaldada tulevikus laadimispunkti lihtsat paigaldamist ja aktiveerimist.

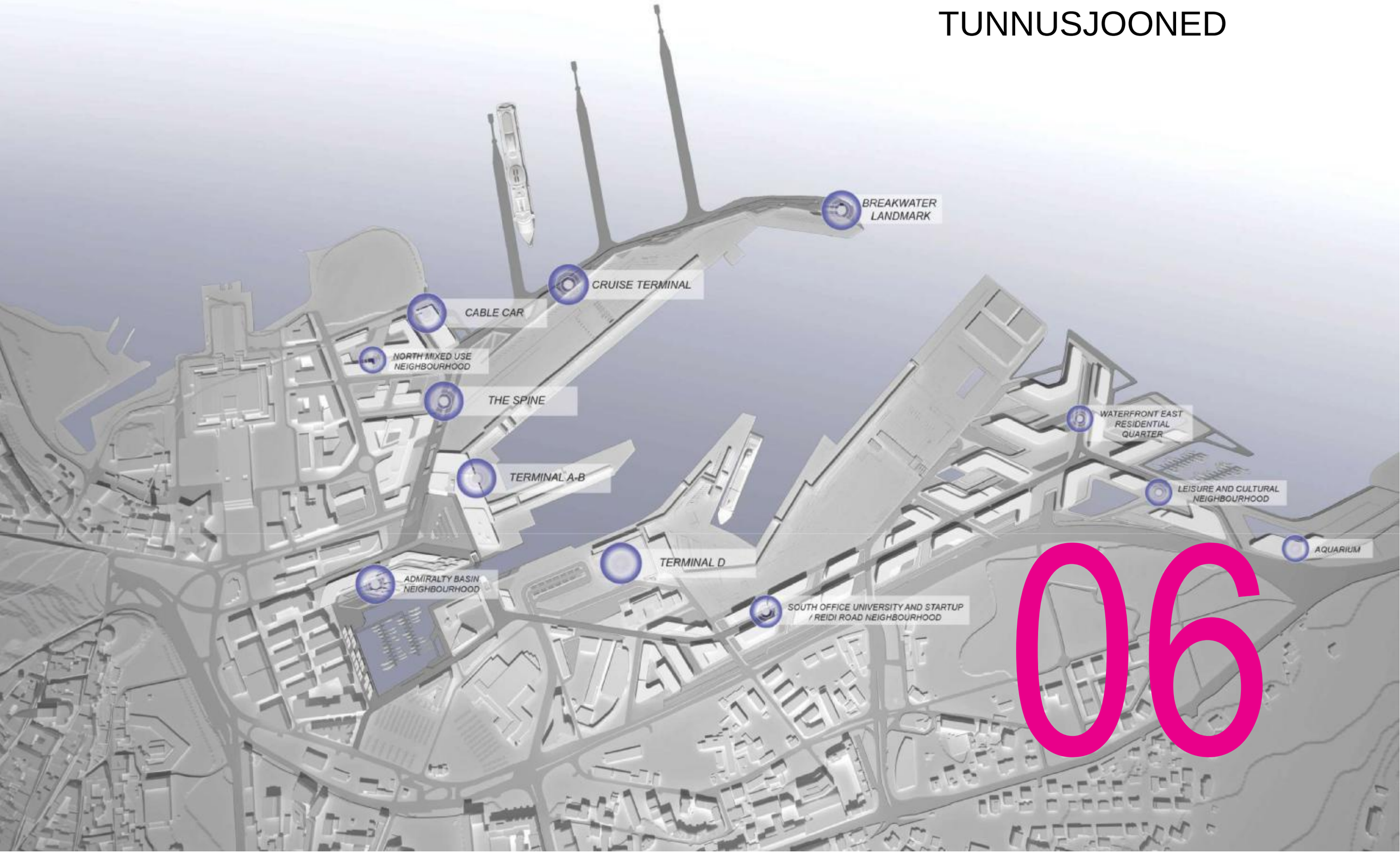
Passiivne laadimistaristu annab uued suunad ES kasutuselevõtu prognoositavaks kasvuks pikemas perspektiivis. ES laadimispunktide alustaristu paigaldamine on oluliselt odavam ja vähem häiriv kui hilisem ümberseadistamine. Passiivne laadimistaristu võimaldab selle arenduse tulevastel kasutajatel mitte ainult valida ES omamise, vaid ka tulevikus valida, milline laadimispunkt kõige paremini nende nõuetele vastab.

4.7 AUTODE PARKIMISE KORRALDAMINE

Parkimise arendamine arendusplaanis peab kaaluma kõige sobivamat lähenemisviisi autode parkimise korraldamiseks. See peab hõlmama järgmist.

- Parkimise korraldamine erinevate maakasutusviiside puhul. Näiteks võimalikud kasutusnõuded, mis on seotud büroode ja eluasemete parkimisvajadusega ning kas seda parkimist tuleks korraldada ühiselt või eraldi
- Igas autoparklas kohaldatavad parkimistasud. Tasud mõjutavad tõenäoliselt parkimiskäitumist arendataval alal ja peaksid olema kooskõlas Tallinna laiema tarifitseerimistegevustikuga. Samuti tuleks arendsplaanis kaaluda elanikele ja külastajatele lühi- ja pikaajalise parkimise väljaarendamist
- Nutilinna (Smart City) tehnoloogiat muutuvate sõnummärgiste kujul arendusplaani alal, mis annavad sõidukijuhtidele reaalajas teavet vabade kohtade olemasolu kohta iga parkla puhul . Selline süsteem peaks parandama teede- ja parklavõrgu tõhusust.

ARENDUSPLAANI TUNNUSJOONED



06

LÄBIV PROMENAAD

Avalik ruum ja piirkonnas liikumine on üles ehitatud peamise jalakäijakeskse promenaadina, mis ühendab erinevaid arenduspiirkondi ja tõmbekohti.

Promenaadi kaitstakse peamiste liiklusvoogude eest, seega on jalakäijad ja jalgratturid kaitstud häirivate faktorite eest (nt müra, heitgaasdi).

Eriti mugavalt võimaldab tasandite erinevus sõidu -ja veoautode voogude eraldamist jalakäijate voogudest D-terminali ja kruiisiterminali sissepääsude juures. Jalakäijad liiguvad kõrgemal tasandil, mis pakub maalilisi vaateid kogu piirkonnale - Admiraliteedi basseinile, rannaalale, linnale ja terminalidele.

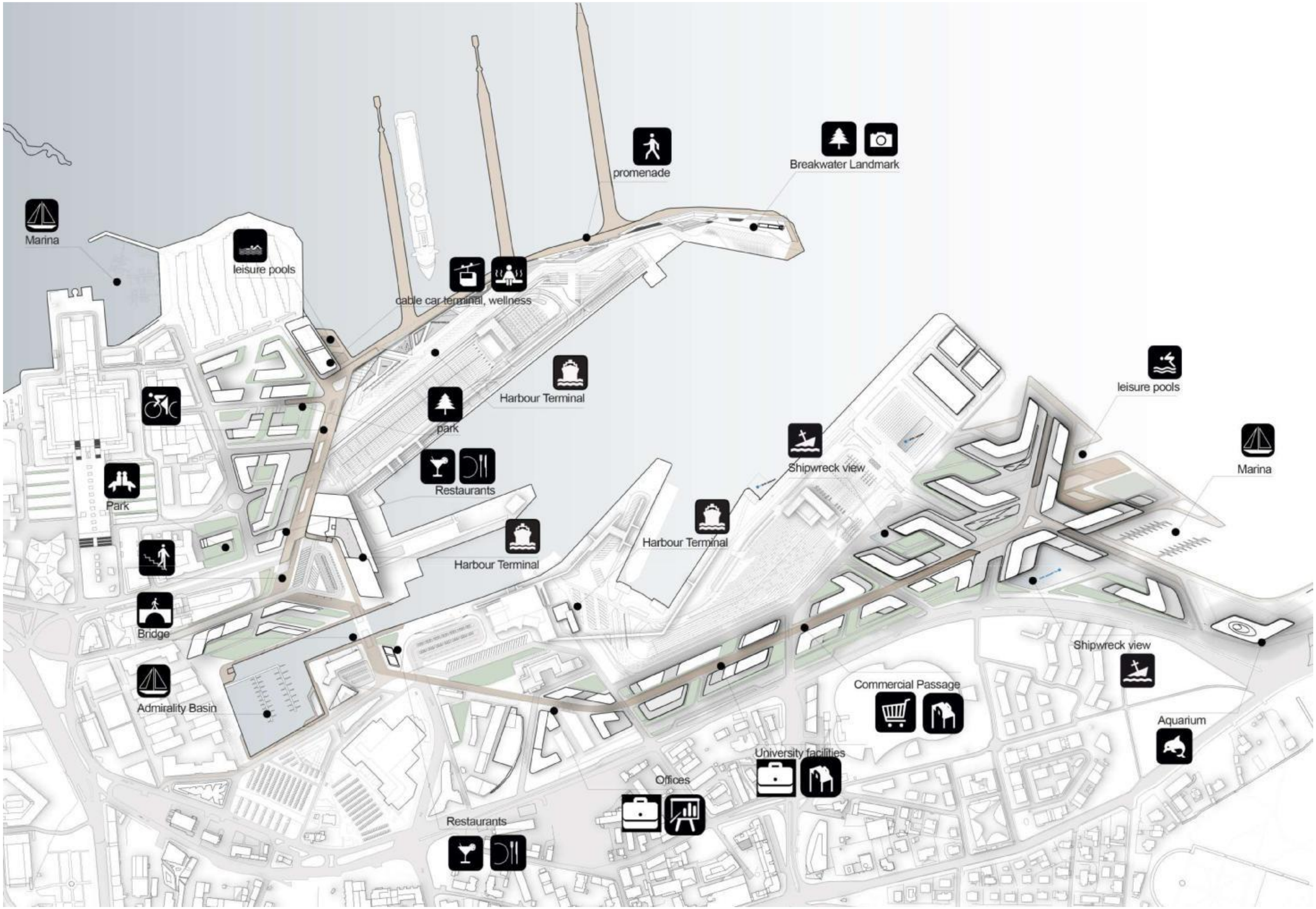
Promenaad ühendab olemasoleva rohevõrgustiku: mereäärse
promenaadi lõunaosas Kadrioru pargi suunal oleva ja põhjaosas Kalamaja, Linnahalli ja Lennusadama suunal olevaga.

Kergliikluslahendused võimaldavad kasutada arukaid (smart) liikluslahendusi, mis pakuvad erinevaid liikumisvõimalusi, julgustades inimesi liikuma ala ühest tõmbekohast teise.

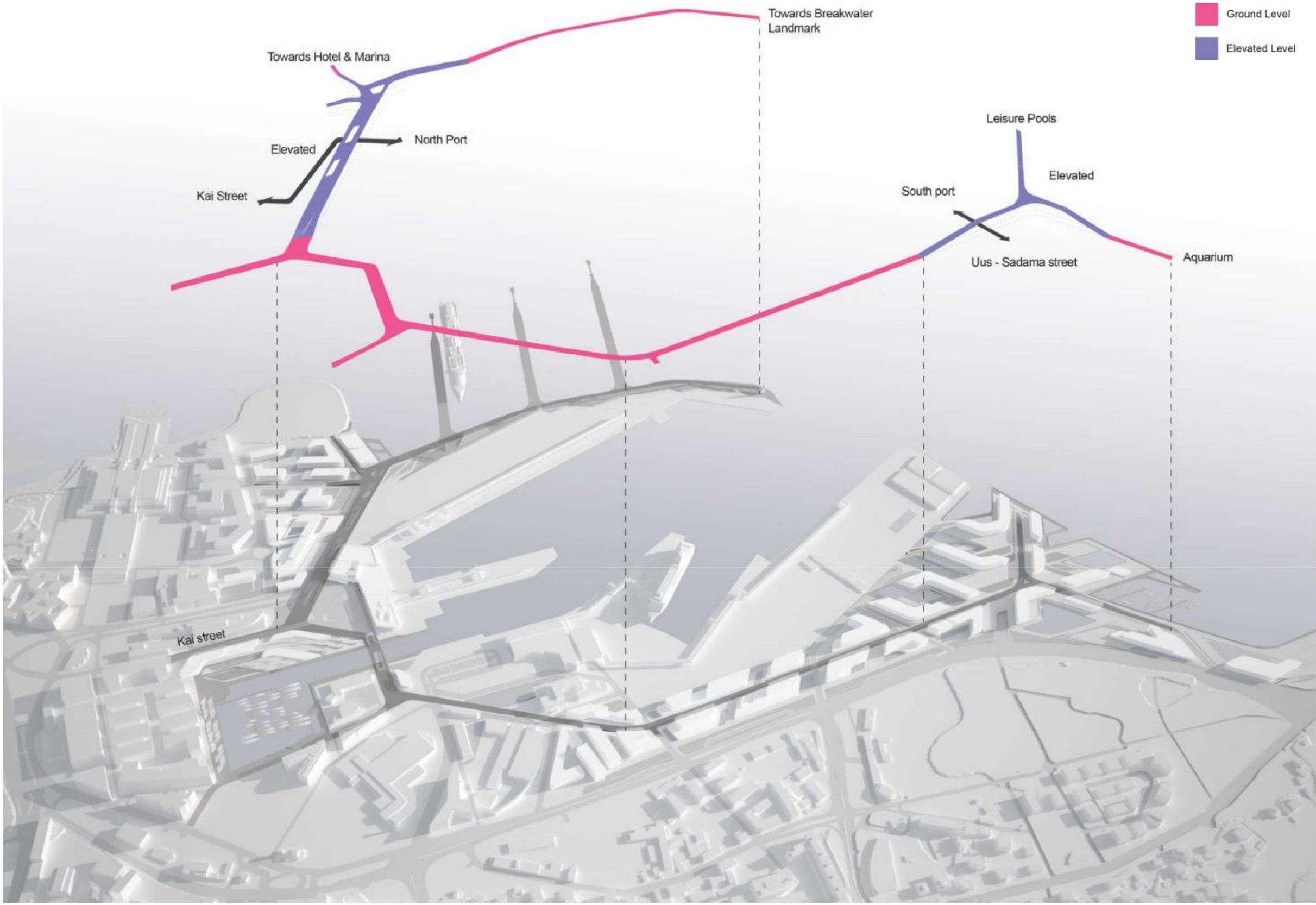
Peamisel jalakäijate promenaadil, mille laius ületab 15 meetrit, on eristuv sillutis ja seda ääristavad puuderead, mis annab sellele avaruse tunde ja tekitab tugeva rohelise koridori, edendades bioloogilist mitmekesisust ja elupaikade vaheldust. Kasutatakse kohalikke puuliike, näiteks muuhulgas harilikku pärna.

06.1

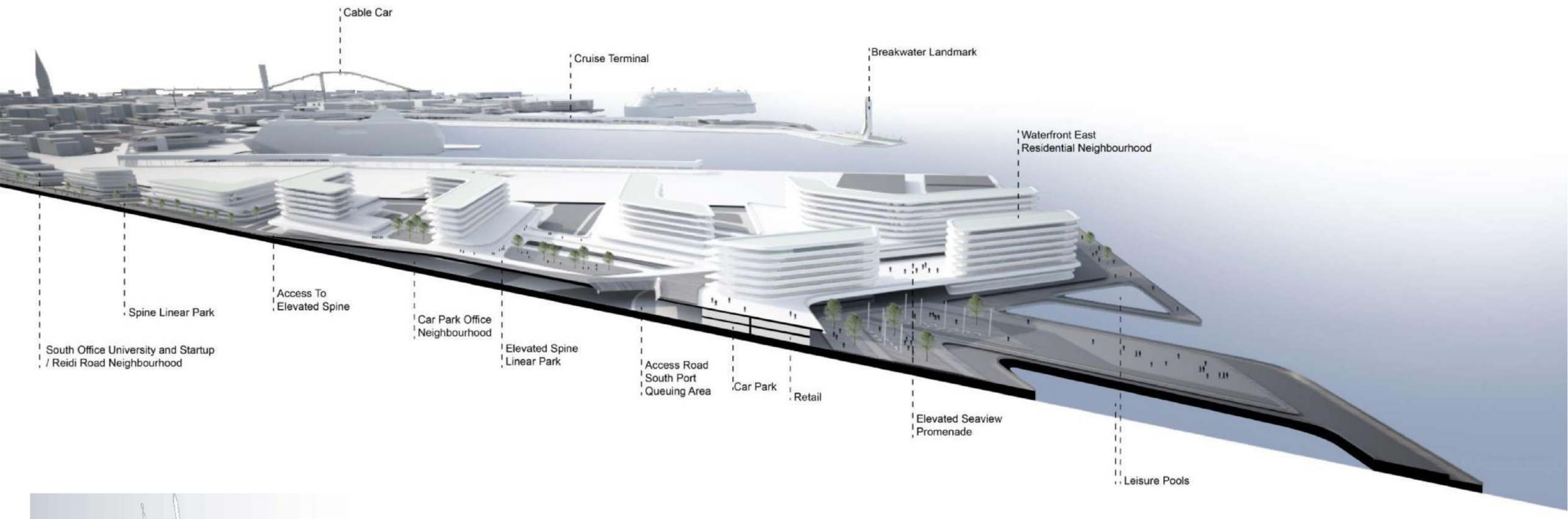
LÄBIV PROMENAAD // TEGEVUSED

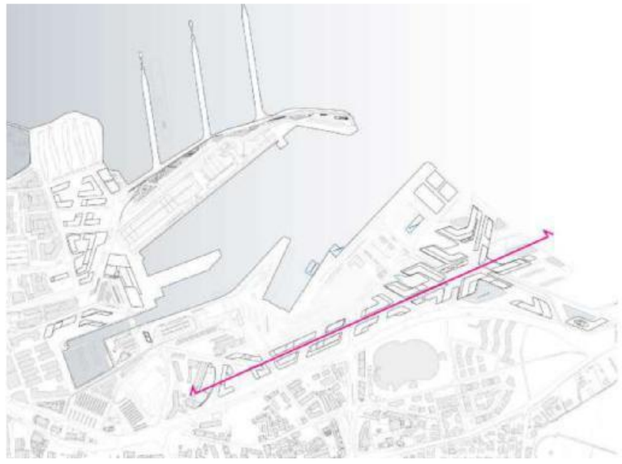


LÄBIV PROMENAAD // PROMENAADI TÕSTETUD TASAND

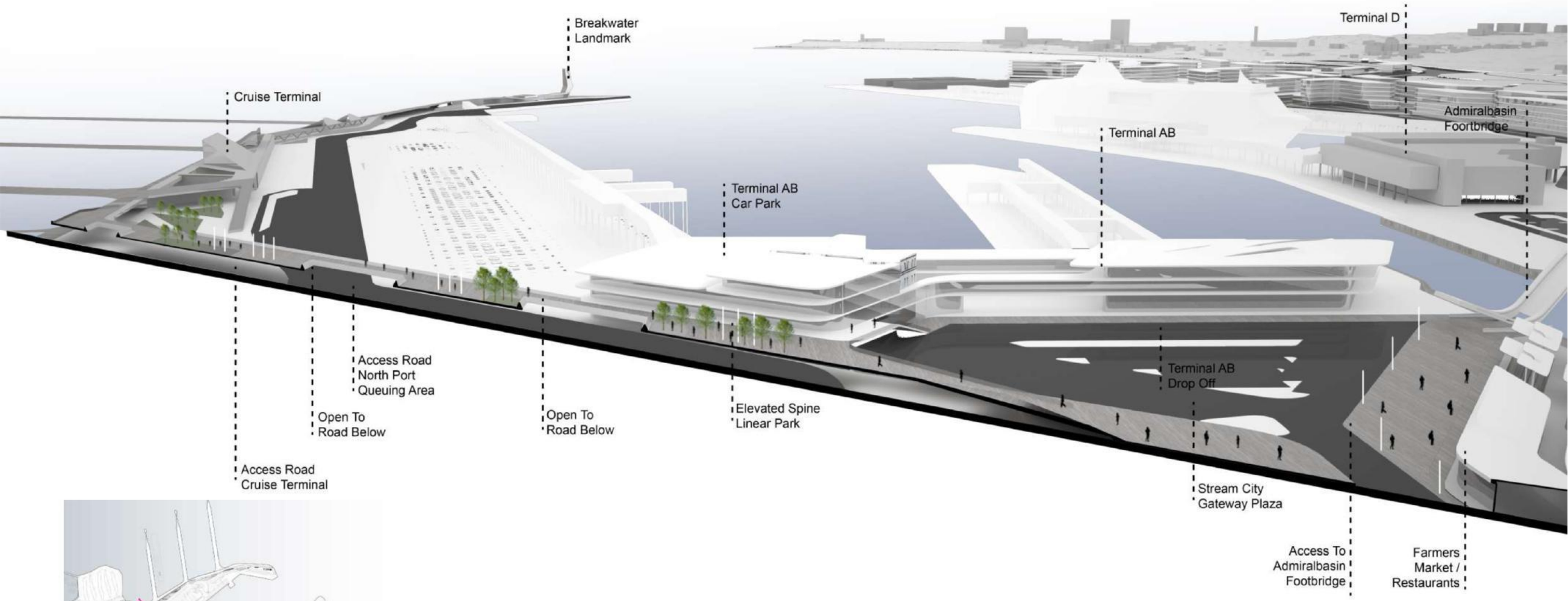


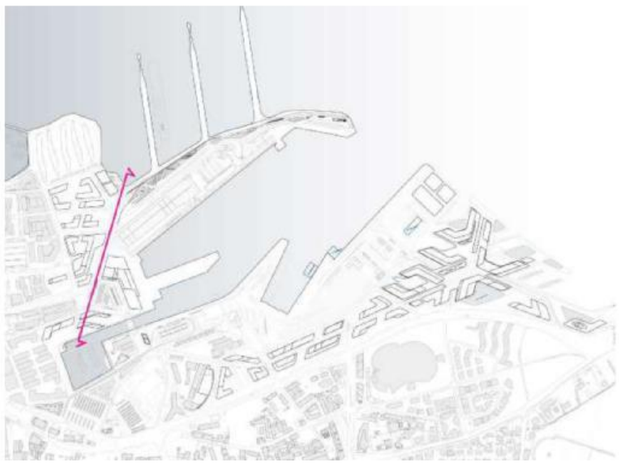
LÄBIV PROMENAAD // LÕUNAOSA LÕIGE



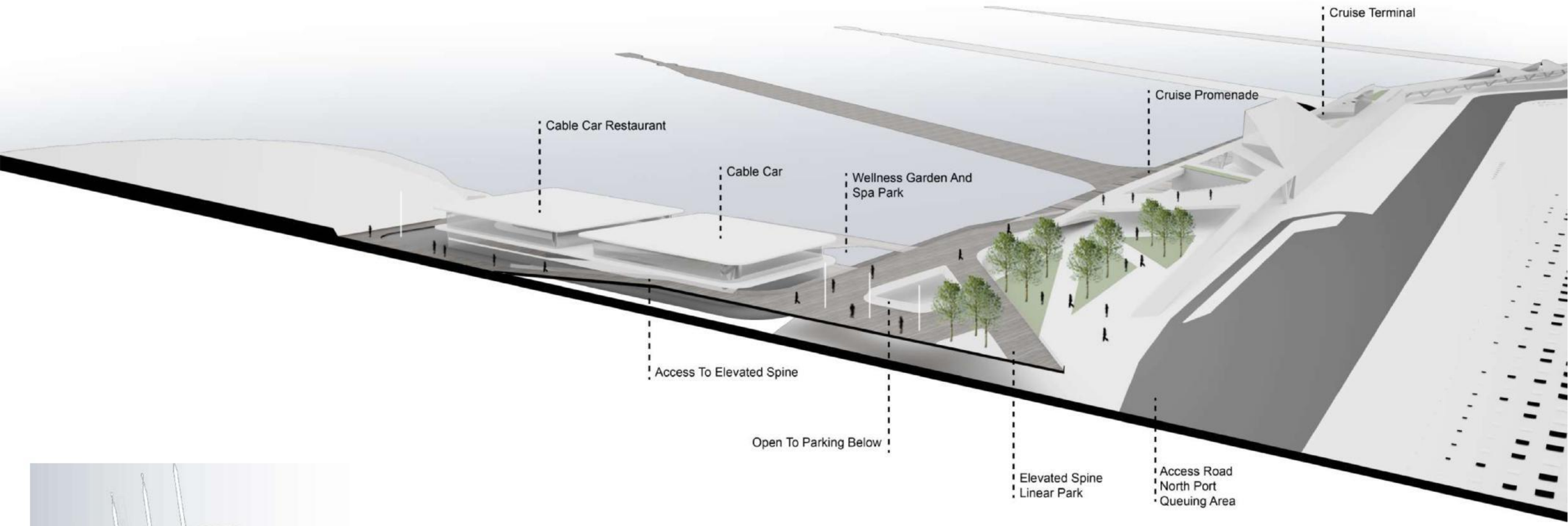


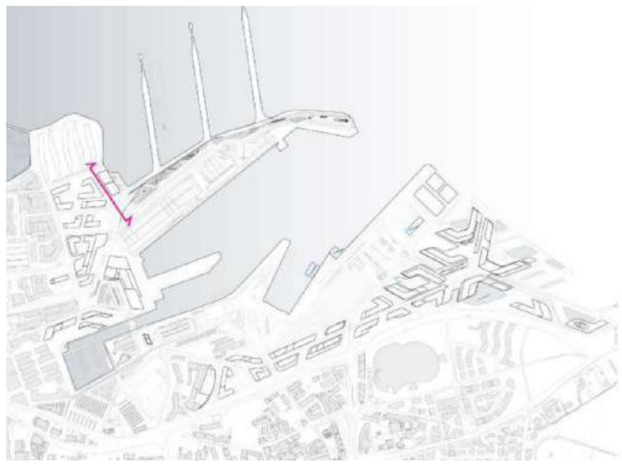
LÄBIV PROMENAAD // KESKOSA LÕIGE





LÄBIV PROMENAAD // PÕHJAOSA LÕIGE



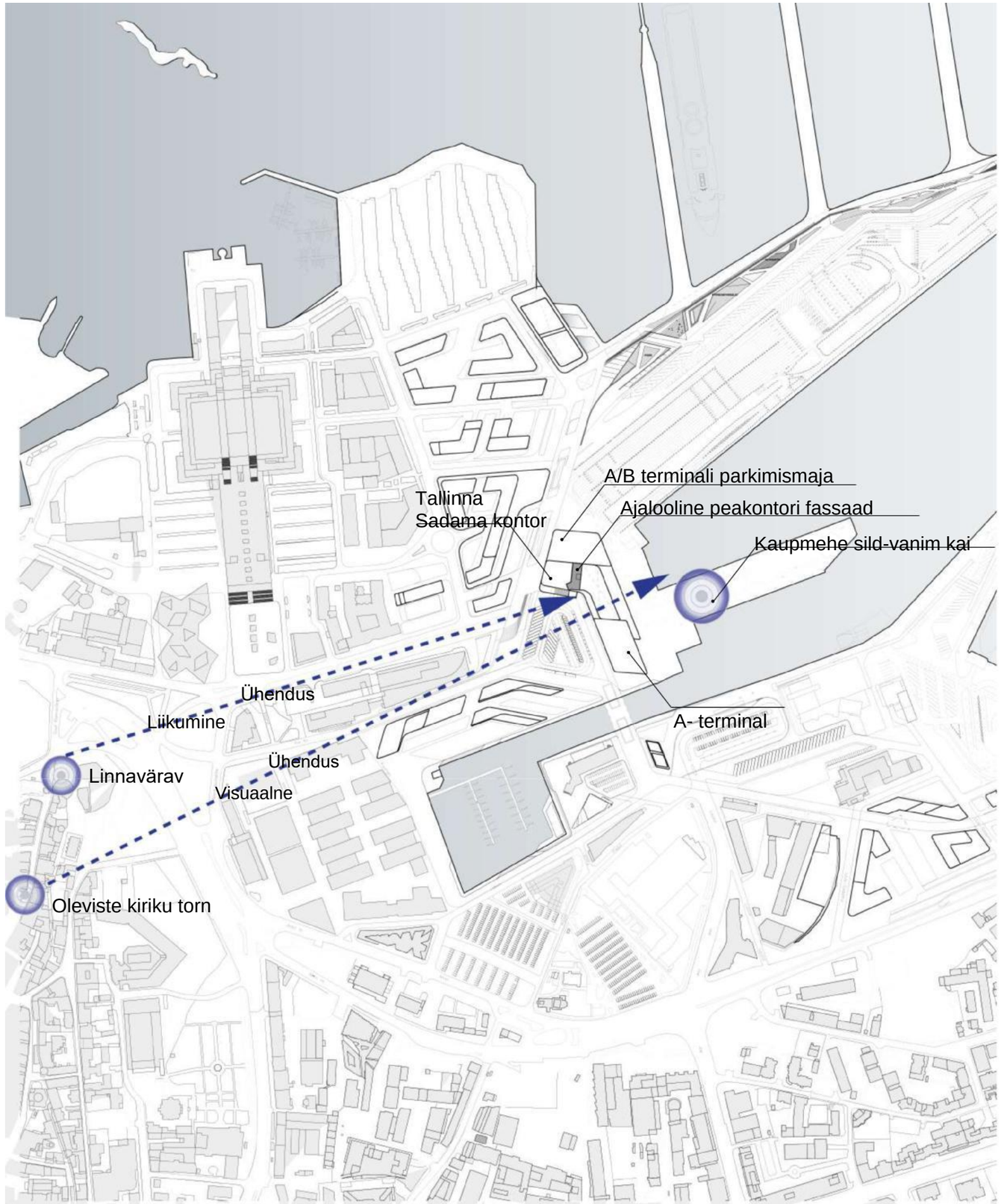


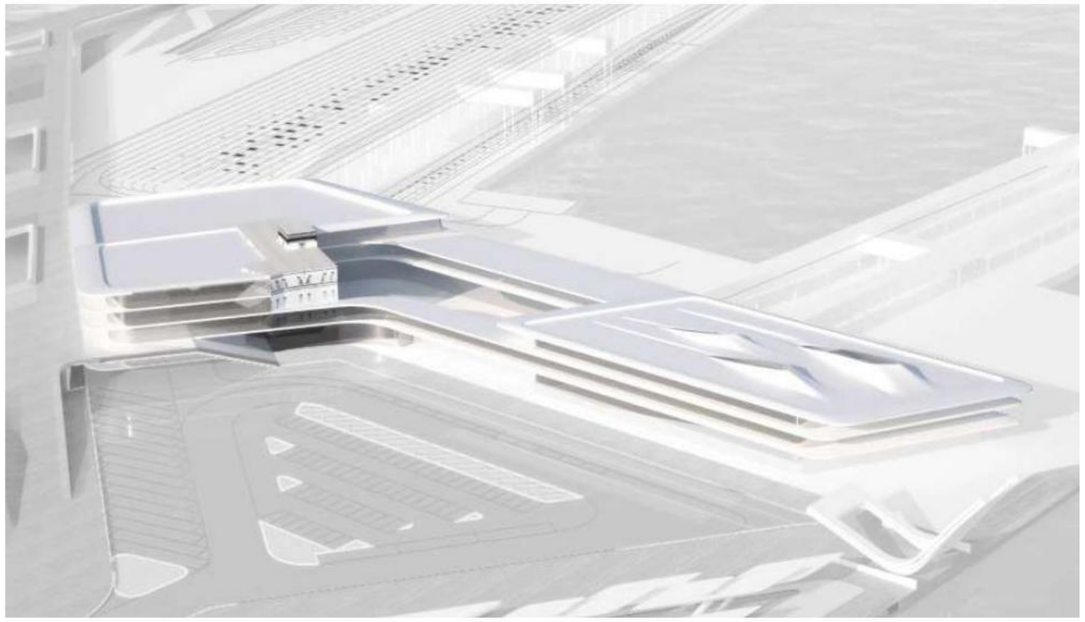
A-TERMINAL

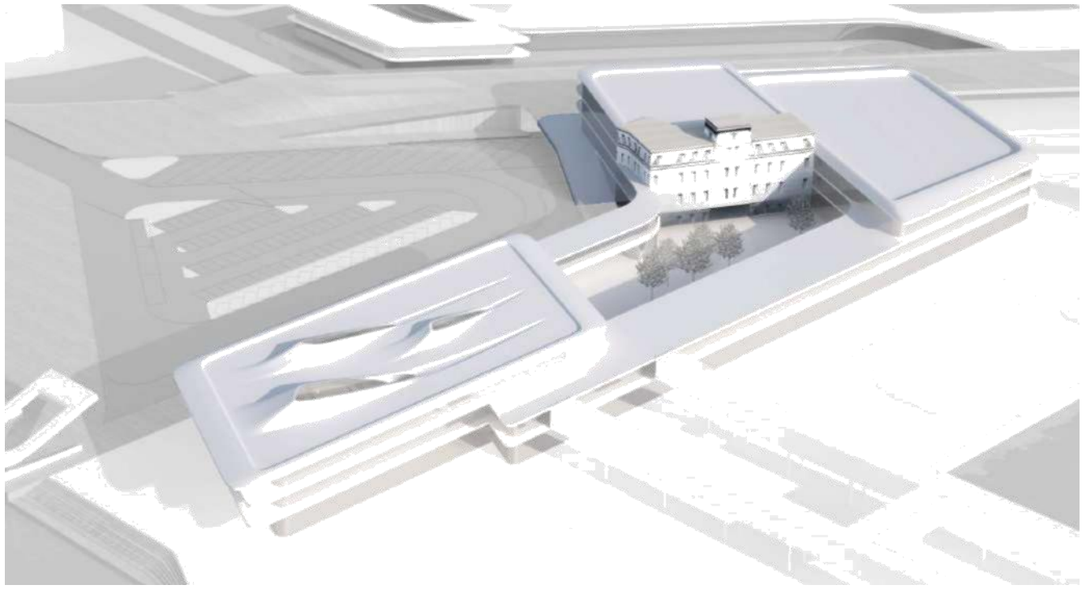
Uus A-terminal on kavandatud olemasoleva kohale. Asukoht on vaid veidi muutunud, et tekitada lisaruumi autode, veoautode, taksode ja reisi-/liinibusside liikluseks A-terminali liiklusalale terminali taha.

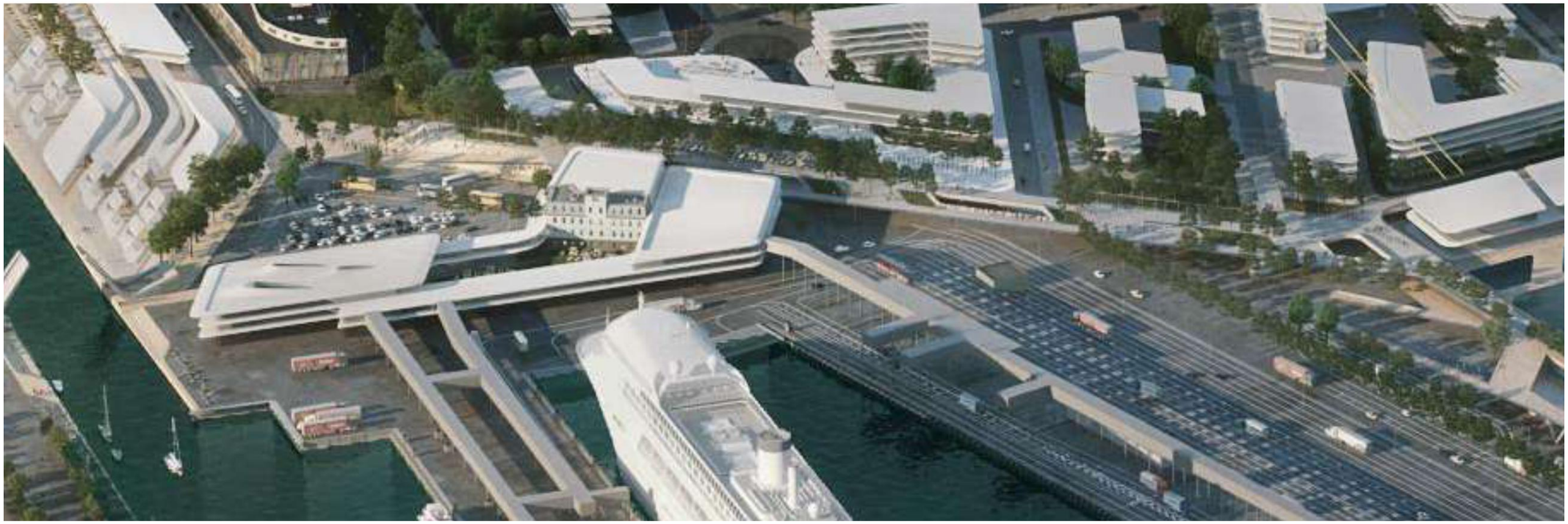
Kavandatud kontseptsioon eraldab hoone kaheks sektsiooniks, et võimaldada märgilisi vaateid linnalt Sadama ja Kai tänava kaudu läbi hoone vana kaini. Hoone kaks segmenti raamistavad seda vaadet. Põhjapoolne hooneosa hõlmab parkimismaja pikaajaliseks ja lühiajaliseks parkimiseks ning hoone lõunapoolne sektsioon terminali funktsioone.Üksused ühendatakse jalgteedega, mis võimaldavad liikumist kahe sektsiooni vahel. Hoone avaneb Admiraliteedi basseini poole ja tekitab terminali ette uue linnaväljaku, mis peaks olema kutsuv ja äratuntav turistidele ning kohalikele, kes töötavad uue jahisadama piirkonnas. Tallinna Sadama ajalooline fassaad, sh „kellatorn“, on hoonesse integreeritud.

06.2


A/B terminali parkimismaja
Ajalooline peakontori fassaad
Tallinna
Sadama kontor
Kaupmehe sild-vanim kai
Ühendus
Liikumine
A- terminal
Ühendus
Linnavärav
Visuaalne
Oleviste kiriku torn







OOPERIMAJA

Tallinna Vanasadama arendusplaanis 2030 on ooperimaja jaoks soovitatud kahte asukohta.

Esimene ooperimaja asukoha variant on piirkonna segakasutusega Põhjakvartali servas kruiisiterminali ja sadamarajatiste lähedal. See asukoht on ligitõmbavam kui Admiraliteedi basseini oma ja võib mahutada rohkem autode parkimiskohti. Asukoht on kahjuks kaugemal kesklinnast, kuid võib toimida piirkonna keskpunktina.

Teine võimalus on leida ooperimajale asukoht vanalinna lähedal Admiraliteedi basseini põhjapoolsel serval. Selle asukoha eelised ja puudused oleme määratlenud üksnes esialgsel tasemel. Asukoht võimaldaks tugevat ja tihedat sidet basseini ja linna vahel, pakkudes mugavat juurdepääsu ja suurt aktiivsust basseini juures ooperietenduste toimumise ajal. Ooperimaja annaks basseinile etendusekohana täiendava identiteedi.

Vähem positiivne on asjaolu, et ooperimajale jääb liialt vähe ruumi ja tuleb tõenäoliselt luua eraldi suur autoparkla. Samamoodi neutraliseeriks ooperimaja osaliselt teisi tegevusi, kuid ooperikülastajad oleksid arvatavasti nõus rohkem kulutama, mis toetaksid muid kõrgema hinnataseme segmente, kauplusi ja restorane.

06.3

OOPERIMAJA // ASUKOHA VARIANDID

VARIANT 01 // PÕHJAKVARTALI RANNAALA

VARIANT 02 // ADMIRALITEEDI BASSEIN

MAASTIK / AVALIK LINNARUUM

Lähenemisviis maastikule

Meie lähenemisviis maastikuarhitektuurile struktureerib avaliku ruumi ja "rohelise" taimede võrgustiku arendusplaani strateegiliste eesmärkide ja kontseptsioonide tugevdamiseks: „Streamcity“, läbiv promenaad, tõmbekeskused ja tegevused. Sellise lähenemisega saab suurendada sidusust suurendamine, luua hästi paigutatud kõigile meelepärased kenad ja eristuvad teekonnad ja kohtad.

Täiustatud avalik ruum võimaldab linnaga taasühendada osa Tallinnast, mis praegu on raskesti ligipääsetav ja mitte kuigi ligitõmbav. Rohevõrgustik hõlmab erisuguseid liikumisvooge, mis on seotud terminalide tegevusega, rõhutab selgepiirilisust ja suunaotsinguid ja loob inimestele elava ja lõõgastava keskkonna. Maastik annab ruumile harmoonilise ja inimliku mõõtme.

Vanasadamani ulatuv peamine telg: allee ja rannajoone promenaad.

Avalik ruum ja piirkonnas liikumine on üles ehitatud peamise jalakäijakeskse promenaadina, mis ühendab erinevaid arenduspiirkondi ja tõmbekohti. Promenaad on kaitstud peamiste liiklusvoogude eest, sellega on kaitstud ka jalakäijad ja jalgratturid häirivate faktorite eest (nt müra, heitgaasid). Eriti hästi võimaldavad liiklusvoogude eraldamist jalakäijate voogudest erinevad tasandid ümber kõisraudtee väljaku ning D-terminali ja kruiisiterminali juurdepääsu. Jalakäijad hakkavad liikuma tõstetud tasandil haljastatud promenaadil, mis pakub maalilisi vaateid piirkonnale - vana jahisadam, rannaala, linn ja terminalid. Promenaad ühendab olemasoleva rohevõrgustiku: rannaala promenaadi lõunaosas Kadrioru pargi suunal oleva ja põhjapool Kalamaja, Linnahalli ja Lennusadama suunal olevaga.

Sellel peamisel jalakäijate alleel, mille laius ületab 15 meetrit, on kvaliteetsillutis ja ääristav puuderida, mis annab sellele avaruse tunde ja tekitab tugeva haljastatud koridori, edendades bioloogilist mitmekesisust ja elupaikade vaheldumist. Kasutatakse kohalikke puuliike näiteks muuhulgas harilikku pärna.

Ühendav avalik linnaruum läbi Vanasadama piirkonna

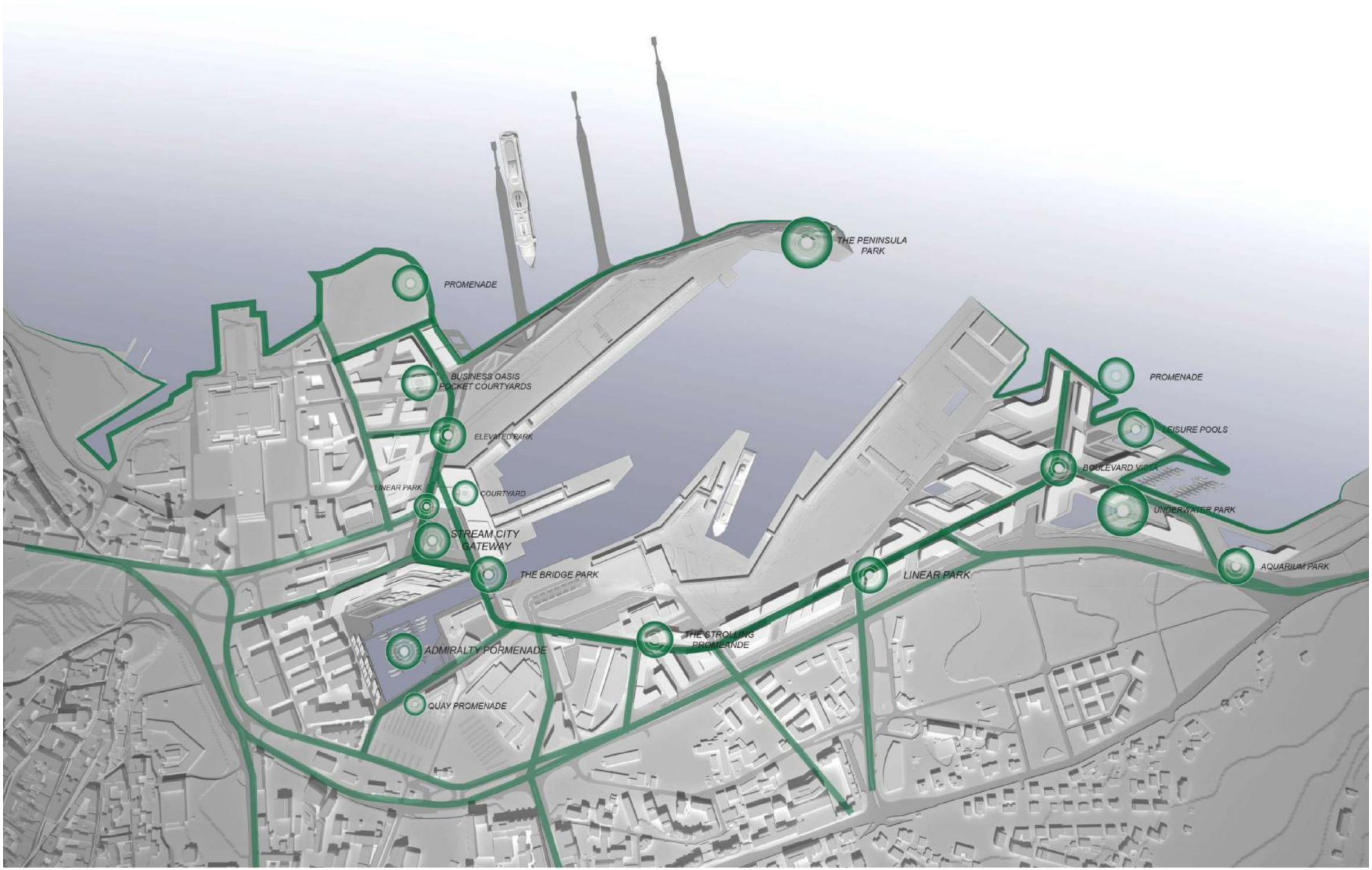
Promenaad katkestatakse mitmete avalike aladega, mis toimivad piirkonna astmelaudadena. Need põhiruumid, mis peegeldavad ümbritsevate hoonete ja rajatiste atmosfääri ja hõlmavad teatavaid huviobjekte, moodustavad väljakuid ja tugevaid maamärke. Need paigad on loodud puhkamiseks, kohtumiseks, kogunemiseks ja lõõgastumiseks. Piirkonna kõigis põhipunktides pakuvad nad ka olulisi vaatekohti merele, sadamale, linnale või spetsiaalsele maamärgihoonele, mis lihtsustab veelgi alal orienteerumist.

Need väljakud toetavad mitmesuguseid tegevusi nagu hooajalised sündmused, söögi- ja joogikohad, turud ja näitused. Nende muutuv programm võimaldab Vanasadamal areneda ja kohaneda päevade, aastaaegade ja aastate lõikes ning pakkuda põnevaid ja elavaid paiku, mis vastavad kohalikule kultuurile, turule ja hooajale.

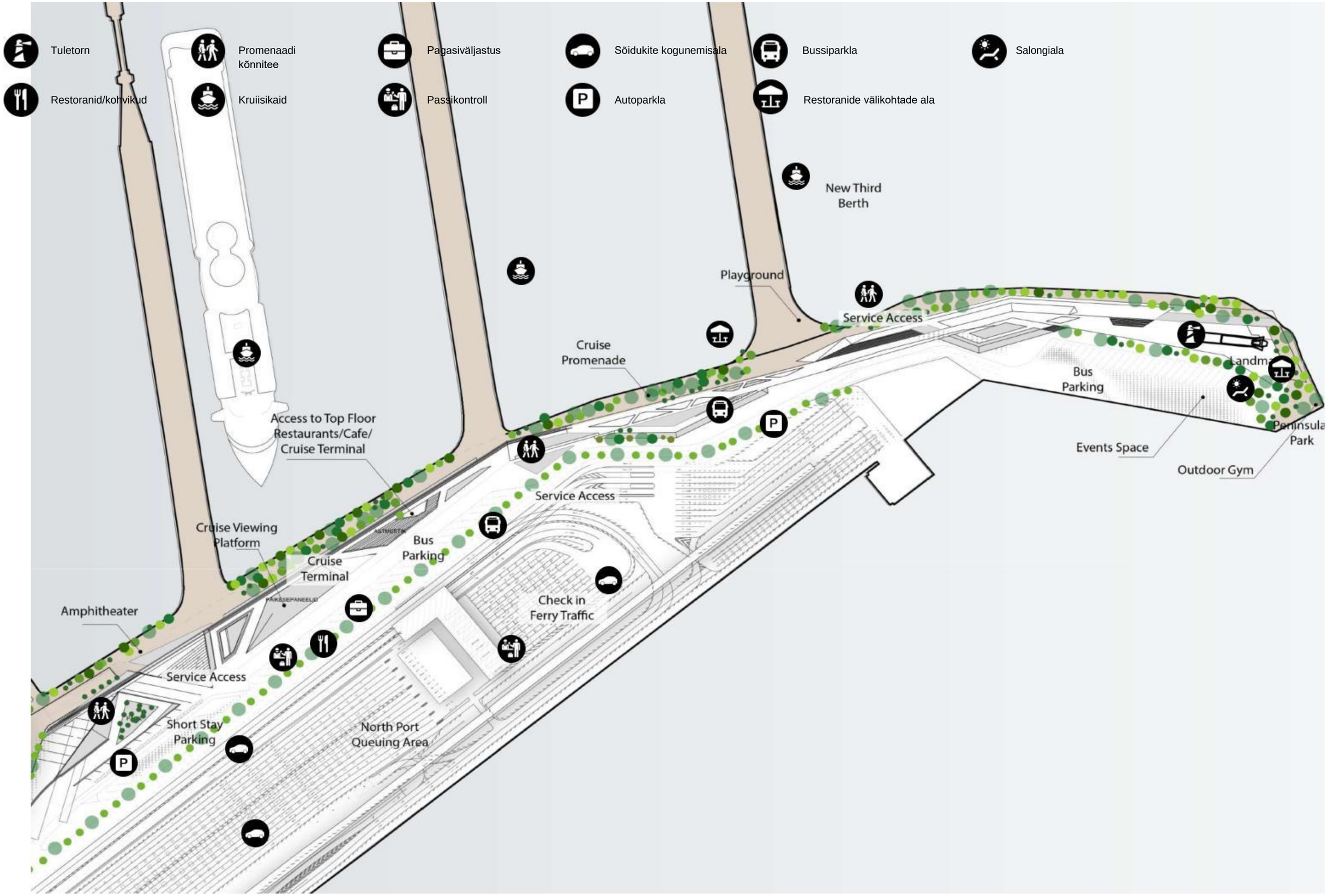
Kõigil põhiruumidel on oma eripära nagu puitmööbel (tekk, platvorm), eristuvad puud ja taimestik, sillutis ja kunst. Ümbritsetuna erakordsetest hoonetest tekib nendel ruumidel ainulaadne identiteet. Meie ettepanek on punane poleersillutis, mis muudab ala elavamaks olles muutuva tekstuuri ja/või värviga nende piirkondade südames, võimaldades kohti veelgi eristada ja määratleda.

Kõigi põhiruumide taimestik koosneb kohalikest liikidest, nagu Betula Pendula (arukask) või Acer Platanoides (harilik vaher). Okaspuuliigid nagu Picea Abies (harilik kuusk), annavad kohale skandinaavialiku õhustiku.

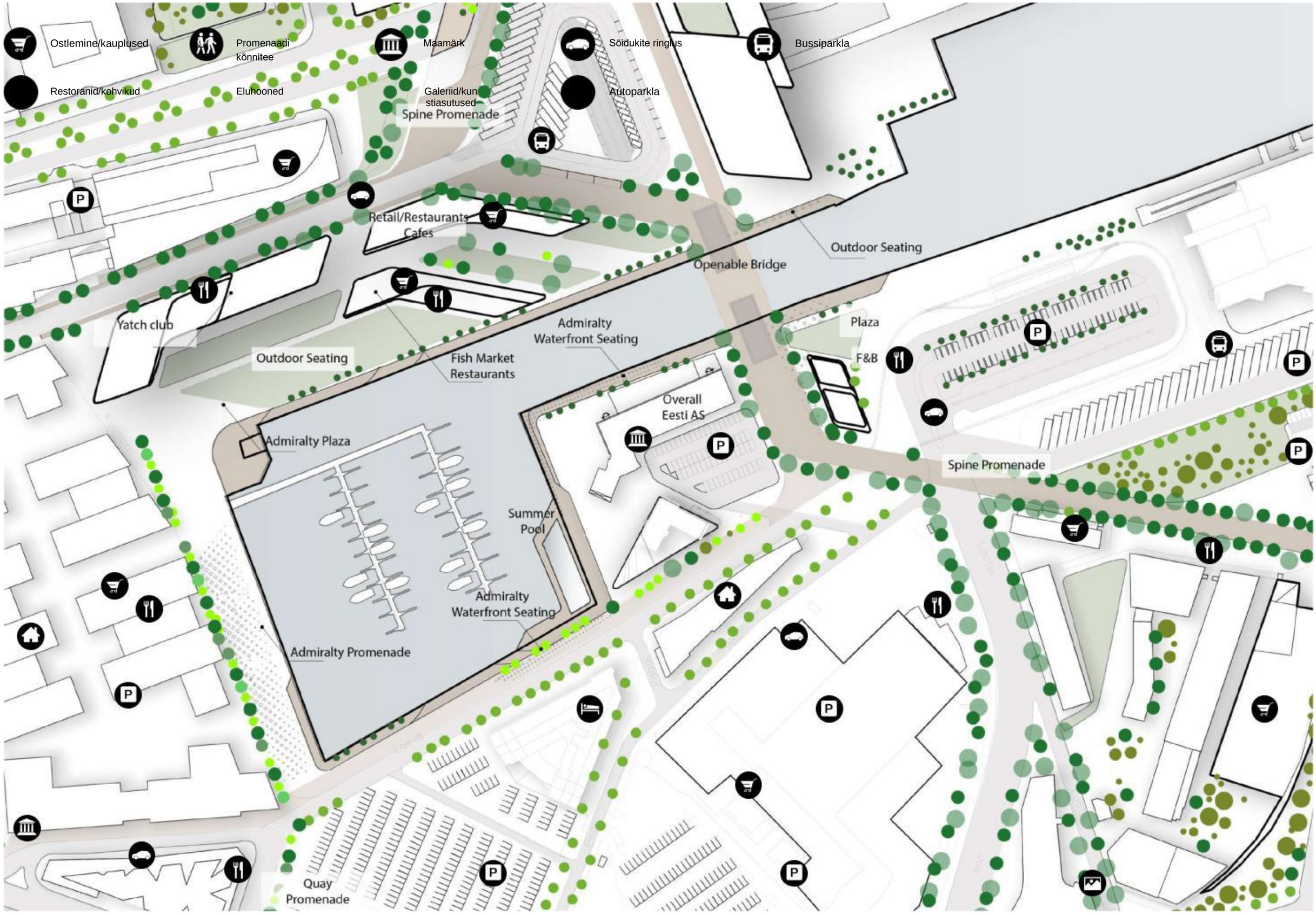
MAASTIK // MAASTIKU / AVALIKU RUUMI TÕMBEKOHAD



MAAMÄRK / PROMENAAD // PROMENAADI PLAAN JA TEGEVUSED

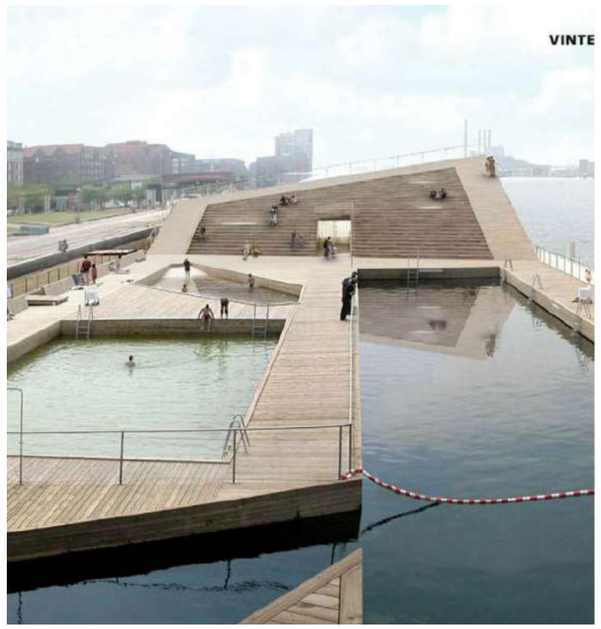


ADMIRALITEEDI BASSEIN // PLAAN



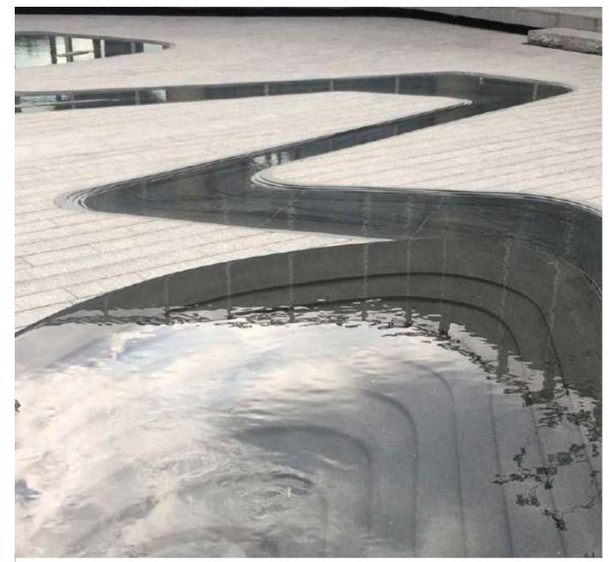
MAASTIK // MEELEOLU JA MATERJALIPALETT

Ujumisbasseinid



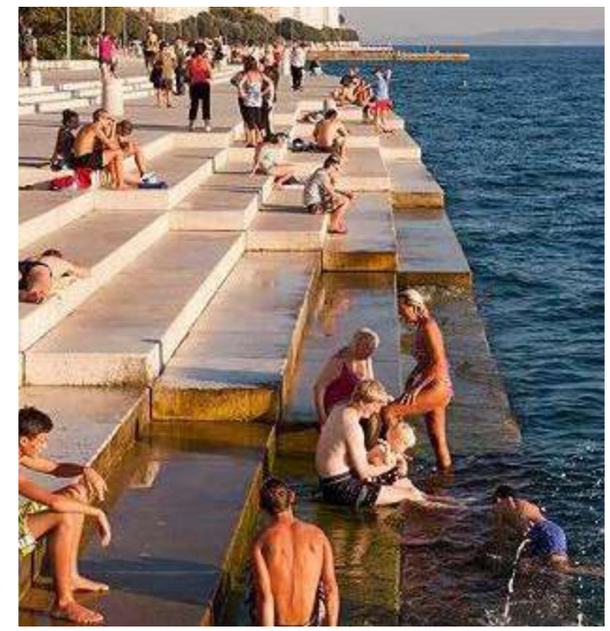
Jalakäijate promenaad

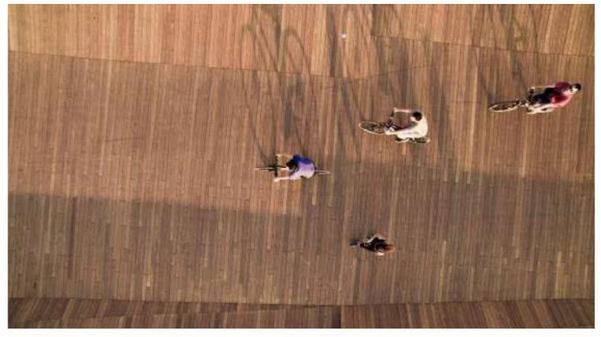
Promenaadi väljakud



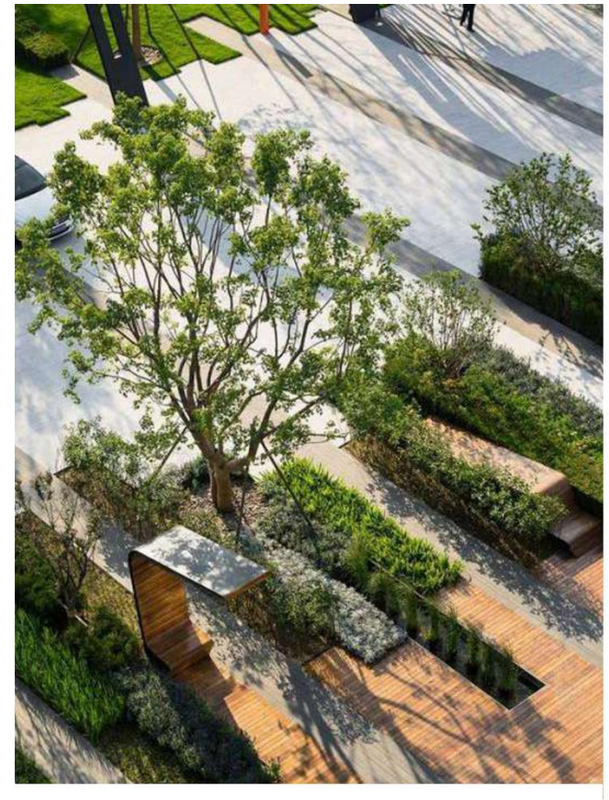
PAINDLIKUD KOGUKONDA EDENDAVAD KOHAD

Jahisadama väljak

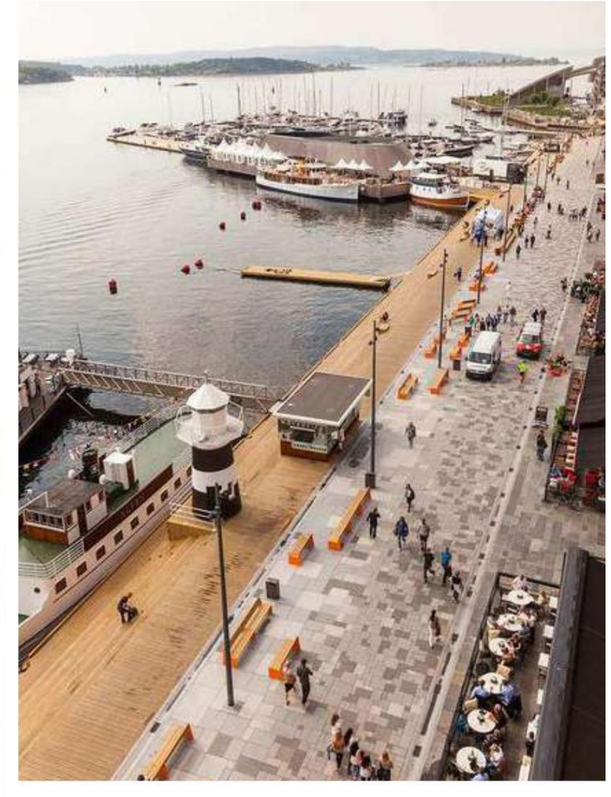




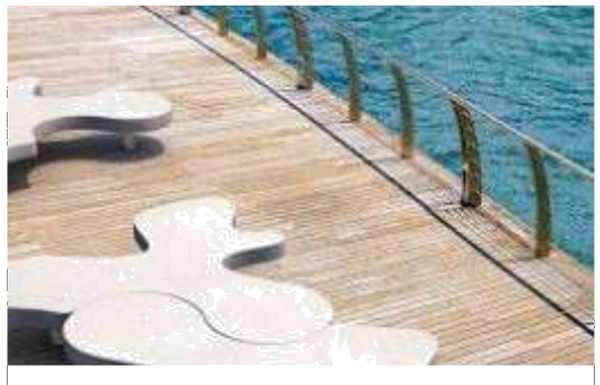
PUHKUS HEKTILISEST LINNAELUST



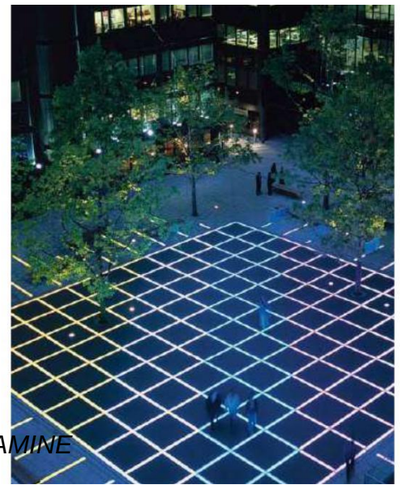
ÜHENDUS KESKLINNAGA

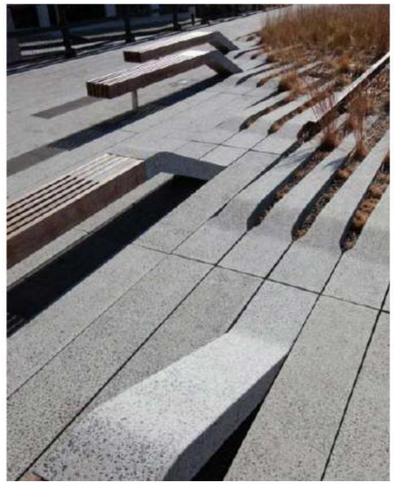


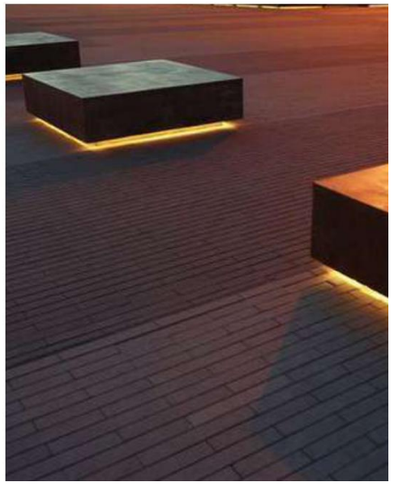
UUS AKTIIVSUSEST PULBITSEV KESE



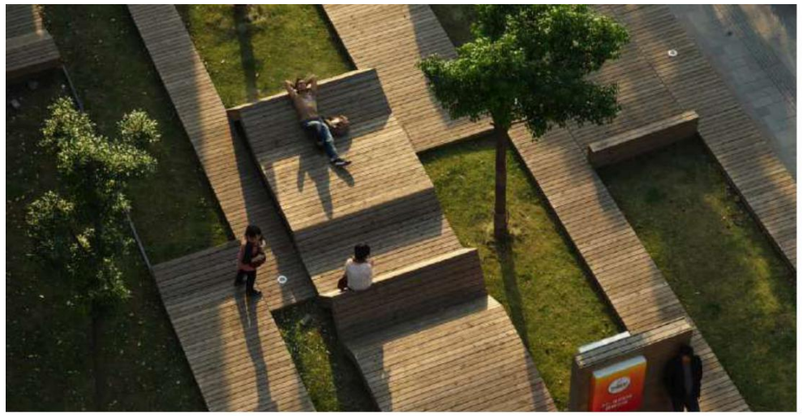
AKTIIVSED VEESAARESTIKUD





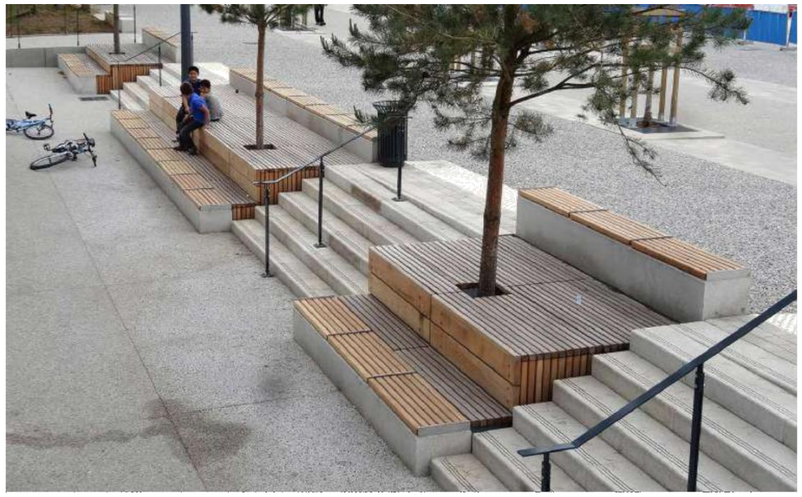


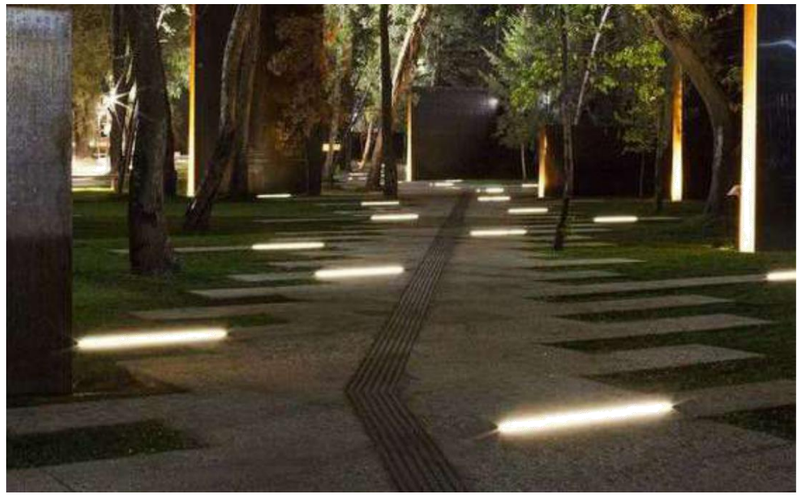
LOOMINGULISTE AKTIIVSETE PIIRKONDADE EDENDAMINE



LIGITÕMBAVAD KOGUNEMIS- JA PUHKEALAD

SADAMA AINULAADNE ÖÖMULJE





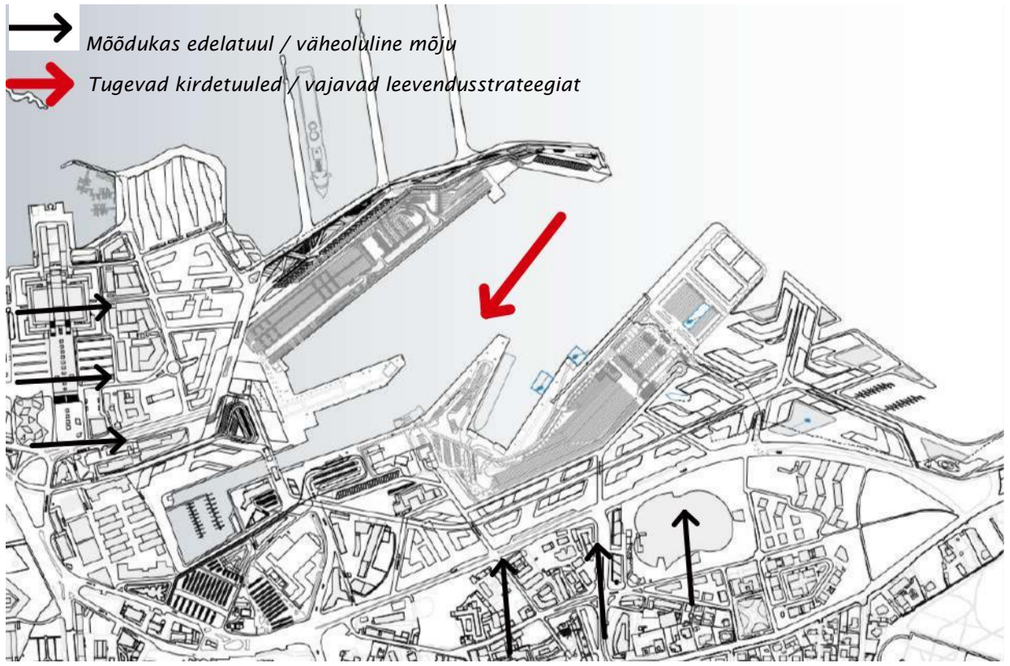
1.1 Koha analüüs

Aasta jooksul on Tallinna valitsev keskmine tuule suund erinev: enamasti on see lõunast, jaanuari lõpust märtsi lõpuni ja oktoobri keskpaigast detsembri lõpuni, tippaeg on novembris. Ülejäänud aastal, märtsi lõpust oktoobri keskpaigani ja detsembri lõpust kuni jaanuari lõpuni, on tuul kõige sagedamini läänest, tippaeg on juunis.

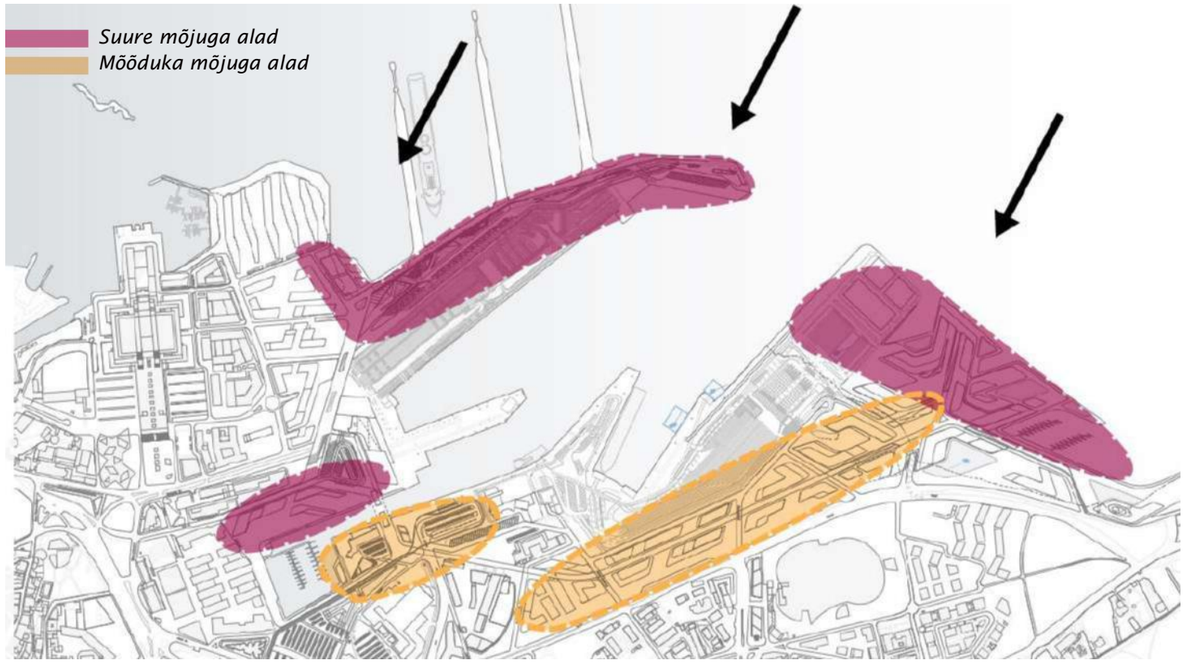
Aasta tuuliseim aeg on talveperiood, septembri lõpust märtsi alguseni, keskmine tuulekiirus on üle 12 km/h. Aasta rahulikum aeg on suvel märtsist septembrini, keskmine tuulekiirus on 9,5 km/h. Need tuulekiirused tähendavad Beaufort'i skaalal tasemeid 2 ja 3 (12-st) ning neid saab seetõttu kirjeldada kerge/õrna tuulena.

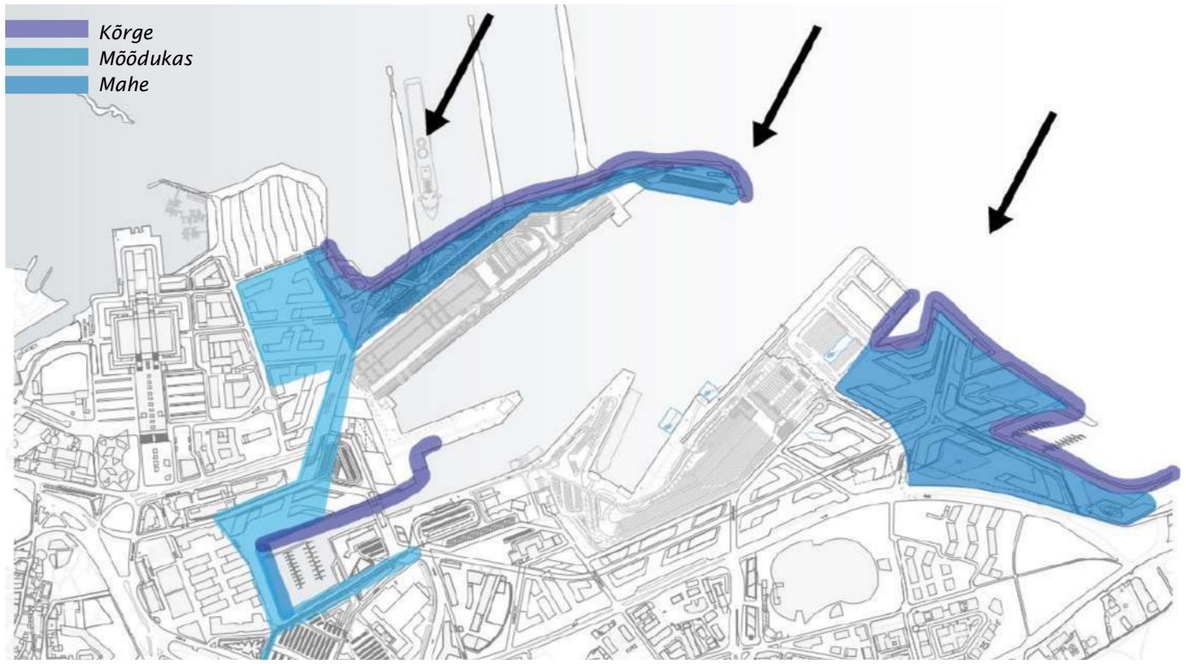
Tallinna Vanasadama läheduse tõttu rannaalale iseloomustavad seda ka tugevamad kirdetuuled - umbes 32 km/h. Tallinna Vanasadama keskmise tuule suuna ja kiiruse täpsemaks hindamiseks on vaja täiendavat andmete kogumist ja analüüsi.

Käesolev analüüs näitab mõõdukaid edelatuule kiirusi, mis ei nõua konkreetseid leevendusmeetmeid. Kuid tugevamad kirdetuuled on tõenäoliselt häirivad, eriti rannaäärsel promenaadil Lõunaosas, vana jahisadama ja merre laiendusena kavandatavas elamukvartalis.



Tuule mõjuTallinna Vanasadamas





Tugevate kirdetuulte mõju sadama aladele

1.2 Leevendusmeetmed

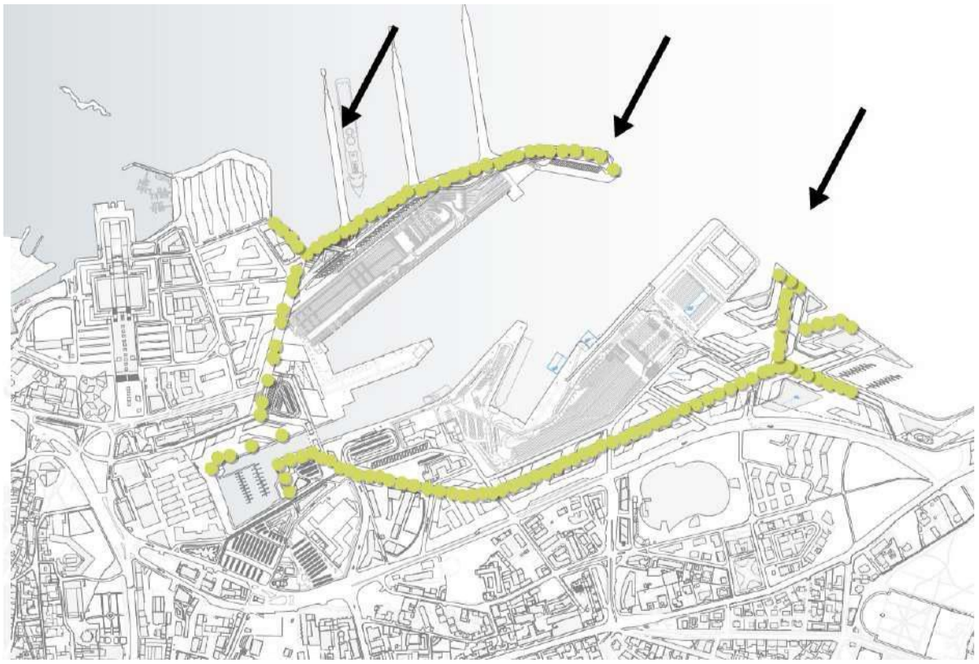
Põhikohtade – rannaäärse promenaadi, vana jahisadama, elamukvartali (laiendusena merre) - kaitseks tugevate tuulte eest on järgmised leevendusmeetmed:

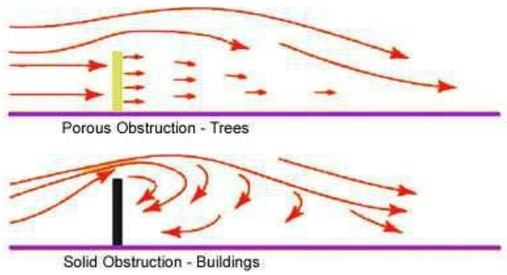
· **Suurem hoonestustihedus**
Arendusplaanis kavandatud hoonestustiheduse suurendamine piirkonnas toob kaasa tänavatasandi tuulte loomuliku vähenemise.

· **Hoonete kokkuseadmine ja paigutus**
Hoonete ühtlane kõrgus ja ühtlane vahemaa vähendavad tuuleiilidest tingitud ebamugavust. Tänavad, mis ei ole tuule suunaga samas suunas,võimaldavad vältida tuulekoridoride teket. Hoonete paigutamisel peaks vältima nende otsest kokkupuudet sagedaste kirdetuultega. Seetõttu võiks hoonete peafassaadid avaneda edela suunas.

· **Sobiv taimestik toimib elusa tuulevarjuna**
Sobiva taimestiku valik aitab vähendada tuule kiirust. Tallinna Vanasadama jaoks valime välja puude ja põõsaste liike, mis taluvad rannikualasid ja sobivad külmadele aladele. Paigutame vaheldumisi igihaljaste ja heitlehiste taimede read, et vältida massiivset tõket, mis võib põhjustada tuule turbulentsi.

Puud	Põõsad
Heitlehised · Acer platanoides (harilik vaher) · Acer saccharinum (hõbevaher) · Liquidambar styraciflua (Ameerika ambrapuu) · Sorbus aucuparia (harilik pihlakas) · Tilia cordata (harilik pärn) *Igihaljad* · Pinus nigra (must mänd) · Pinus radiata (kiirjas mänd) · Pinus sylvestris (harilik mänd) · Quercus ilex (iilekstamm) · Thuja plicata (hiigel-elupuu)	*Heitlehised* · Amelanchier canadensis (Kanada toompihlakas) · Cornus mas (kirss-kontpuu) · Corylus avellana (harilik sarapuu) · Prunus spinosa (laukapuu) · Syringa vulgaris (harilik sirel) *Igihaljad* · Elaeagnus × ebbingei (Hollandi hõbepuu) · Pinus mugo (mägimänd) · Rhamnus alaternus (igihaljas türnpuu) · Sasa palmata (laialeheline bambus) · Taxus baccata AGM (harilik jugapuu)





Tuulemõjude leevendamise taimestikustrateegia Tallinna Vanasadamas

Näited tuulevarjuna toimivatest puude ja põõsaste liikidest

LINNAPLANEERIMISE JUHISED

08

LINNAPLANEERIMISE JUHISED // PÕHIKRITEERIUMID

Tallinna Vanasadama arendusplaani 2030 linnaplaneerimise juhistega antakse raamistik sadamapiirkonna arengule määratledes linnaplaneerimise kõrgetasemelised aluspõhimõtted.

Juhised on objektiivsed, paindlikud ja kohandatavad vastavalt muutuvatele majandus- ja arengutingimustele. Juhistega antakse kogu Vanasadama ja selle ümbruskonna aladele kavandatavale ehituskeskkonnale – hoonestusele ja seda ümbritsevale keskkonnale - selged parameetrid ja projekteerimise põhimõtted.

Neid tuleb põhimõtteliselt järgida olenemata muutuvatest või arenevatest oludest.

Linnaplaneerimine on kunst, mis loob inimestele keskkonna, kus on arvestatatud nii hoonete kui hoonete vaheliste aladega. Hea linnaplaneerimine on üliloluline atraktiivsete, kvaliteetsete, turvalisete ja püsivate paikade loomiseks. Linnaplaneerimine on väga oluline jätkusuutliku arenduse loomisel, mis on majanduslikult, sotsiaalselt ja keskkonnaalaselt vastutustundlik.

Paljud linnaplaneerimise põhimõtted on ühtsed, neid kasutatakse eri kultuurides ja paikades.
Samas peab neid kohandama kohalikele oludele vastavaks.
Need peavad arvestama kohalike tingimuste, vajaduste ja ootustega.
Tallinna Vanasadama arendusplaan 2030 linnaplaneerimise juhised püüavad täita neid tingimusi kasutades linnaplaneerimise parimate tavade põhimõtteid ja viies need vastavusse Vanasadama ja Tallinna linna konkreetsete ambitsioonide, eesmärkide ja vajadustega.

Selleks, et määratleda loodava uue koha soovitud olemus, muuta kesklinna ja sadama piirkond integreeritumaks, teha koostööd edukamalt ja toimida paremini arengu suunajana, tuleb arvestada alljärgneva võtmekriteeriumite kogumiga:

- Olemus ja kohavaim
- Järjepidevus ja ümbrus
- Elukvaliteet ja avalik ruum
- Sidusus, läbilaskevõime, liikumismugavus
- Selgepiirilisus ja identiteet
- Kohanemisvõime ja operatiivsus
- Mitmekesisus ja valikurohkus
- Integreeritus ja tõhusus

Kuigi linnaplaneerimise juhiste eesmärk on pakkuda linnaarenguks kõrgetasemelisi suuniseid, tuleb läbi viia detailsem analüüs. Juhised on töödokument, mida on võimalik kohandada, muuta ja edasi areneda koos sadamaala arenguga koostöösTallinna linnaga.

Tallinna Vanasadamal saab olema eristuv identiteet, mis jätab oma jälje kohaliku linnapildi olemusse ja ajalukku.
Juhised osutavad paljudele võrdluspiltidele (referentspiltidele), mis illustreerivad ettekujutust kohast, mille vääriliseks Tallinna Vanasadama arendusplaan 2030 võib kujuneda.

THE PENINSULA PARK
BREAKWATER LANDMARK
LINNEHAL MARINA
CRUISE PROMENADE
WELLNESS GARDEN AND SPA PARK
CRANE
HOTEL PLAZA PARK
CABLE CAR STATION
CRUISE TERMINAL
CHECK IN AREA
SERVICE APARTMENTS
BUISNESS OASIS POCKET COURTYARDS
NORTH PORT QUEUING AREA
SHIPWRECK
RESIDENTIAL NEIGHBOURHOOD
LEISURE POOLS
NORTH COMMERCIAL OFFICE NEIGHBOURHOOD
ELEVATED SPINE
LINEAR PARK
SHIPWRECK
BOULEVARD VISTA
CHECK IN AREA
SHIPWRECK
SOUTHPORT QUEUING AREA
SHIPWRECK
TERMINAL A/B
EAST PARK MARINA
ACCESS NORTH PORT QUEUING AREA/CRUISE
STREAM CITY GATEWAY
DROP OFF
TERMINAL D
AQUARIUM PARK
ADMIRALITY FOOT BRIDGE
SOUTH OFFICE NEIGHBOURHOOD
SHIPWRECK
ACCESS TERMINAL AB
F&B
DROP OFF
ACCESS SOUTHPORT QUEUNING AREA
MARINA CLUB
UNIVERSCITY RESIDENCE AND UTILITIES
ADMIRALITY PLAZA
SPINE LINEAR PARK
AQUARIUM
Pool
ADMIRALITY PROMENADE
STROLLING PROMENADE
ADMIRALITY BASIN
ACCESS TERMINAL D
QUAY PROMENADE
ACCESS TERMINAL D

LINNAPLANEERIMISE JUHISED // PÕHIKRITEERIUMID

Olemus ja kohavaim

Piirkonna olemust rõhutab arengu kohalike eripärade, ajaloo-, kultuuri ja traditsioonide tunnetus. Linnaplaneerimise eesmärgid peaksid aitama parandada Tallinna üldist konteksti ja identiteeti ning aitama kaasa selle arengule. Tallinnal on uskumatult rikas ajalugu. Linn ja sadam on läbi ajaloo arenenud ühiselt ja integreeritult. Kõigi -arendusvõimaluste plaanimisel tuleks Tallinna ajaloolist olemust rõhutada. Tallinn peaks uusarenduste puhul koos kogukonna vajaduste rahuldamisega sälitama ala ajaloolise pärandi ja identiteedi ning looma mitmekesise linnaruumi. Eriline loodus- ja ajalooline keskkond, vaated ja asend peaksid olema uusarendustele inspiratsiooniks. Materjalid, hoonete suurused ja arhitektuur ning arenduse ulatus peaksid arvestama kohalike ja piirkondlike traditsioonidega. Tallinn peab jätkuvalt olema kvaliteetse arhitektuuri, maastikuarhitektuuri ja avaliku ruumiga koht, mis säilitab ja täiendab tema olulist ajaloolist olemust.

Järjepidevus ja ümbrus

Linnaruumi jätkamine arendataval ala saavutatakse tänavavõrgu jätkamise ja ümbritseva linnaruumi arendamise kaudu määratledes selgelt avaliku ruumi ja eraruumi. Eduka linnaruumi loovad ümbritsevad hooned, rajatised ja maastik. Oluline on hea suhe hoonete ja tänavate vahel. Hooned tuleb siduda kindlaksmääratud ehitusjoonega ning need peavad rõhutama ja piiritlema tänavat. Hoonetele peab põhijuurdepääs olema tänavalt. Hoone kõrgus ja maht peaksid olema otseselt seotud tänava laiuse ja hoonete taguse alaga. Hooned peavad selgelt eristama avalikku ja eraruumi.

Kodanike elukvaliteet ja avalik ruum

Hoonete vahelise ruumi kvaliteet peab pakkuma linnaruumi ja teekondi, mis on turvalised, korrastatud, aktiivsed ja ära tuntavad. Koha edukuse võti on turvaline, ligitõmbav ja kasutatav avalik linnaruum.

Avalik ruum peab avalikku elu julgustama, pakkudes erinevaid tegevusi, reageerides erinevatele igapäevastele ja hooajalistele vajadustele ning kaasates kõiki kogukonna liikmeid. Hästi läbimõeldud mitmeotstarbeliste tänavate ja kohtade kaudu luuakse võimalused avaliku ruumi kasutamiseks tegevuste, nagu kohalike ürituste, eksprompt-tänavameelelahutuse, lastenäidendite või juubeliüritusete ja -paraadide korraldamiseks. Liikumisteed ja paigad peavad olema multifunktsionaalsed, ligitõmbavad olenemata kohalike elanike arvust. See võimaldab paljudel inimestel kasutada sama kohta samal ajal erineval viisil.

Inimesed peaksid tundma end linnas jalutades ja jalgrattaga sõites turvaliselt. Tänavad ja tänavaga külgnevate hoonete esimise korruse ruumid on osa avalikust ruumist. Õige suhe hoone ja avaliku ruumi vahel loob dialoogi, mis tugevadab omavahelist suhestumist.

Ka tänavaäärsete hoonete aktiivsed esimesed korrused, mis julgustavad nn tulemist-minemist, loovad ühtse aktiivse ja turvalise linnaruumi.

Oma panuse avaliku ruumi õnnestumisele annavad ka detailid - sillutis, materjalid, väikevormid, taimestik, valgustus ja märgistus.

Hästi valgustatud ja rahvarohke avalik ruum tõstab ala turvatunnet kasutajate seas ja vähendab kuritegevust.

Kunsti eksponeerimine lisab eripaikadele ja liikumissuundadele omapära ja olulisust.

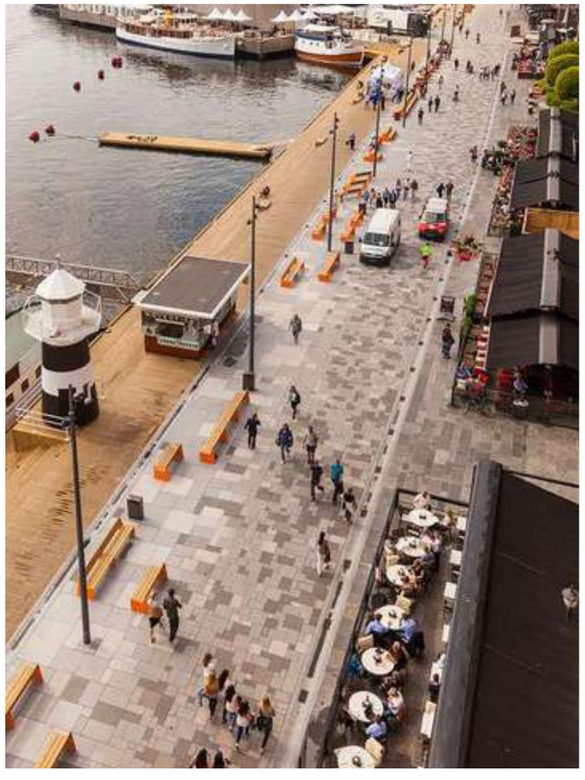
Ühendused, läbilaskevõime, liikumismugavus

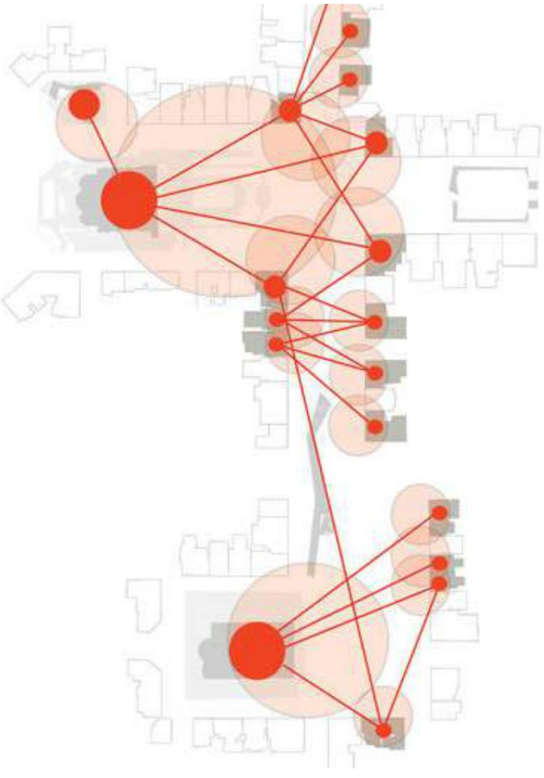
Luues hästi ühendatud ja lbitavaid kohti saavutatakse ala hea juurdepääsetavus ja tagatakse kohalik liikumine. Selleks, et arendatava ala kasutatavus oleks minimaalselt sõltuv autodest, peaksid liikumismustrid pakkuma arendusele raamistiku vastavalt maa kasutusele ja ühistranspordi juurdepääsule lisades alale täiendava kasutuse.

Tavapärane linna/kvartali struktuur loob head ühendused ja läbitavuse kohtade vahel.

Uus arendus peaks sellest põhimõttest lähtuma. Liikumissuundade selge hierarhia: põhitänavad peaksid ühendama peamised sõlmpunktid, alad ja transpordirajatised. Kõrvaltänavad peaksid pakkuma täiendavat integreeritust. Sisetänavad pakuvad sisekvartlite sisest täpsemat liikumisvõrku.

Avaliku ruumi kujundamise kõikide aspektide seas on oluline saavutada ka võimalikult hea liikumismugavus õige tasakaalu leidmisel eri transpordiviiside, tehniliste lahenduste ja kvaliteedi vahel.





Selgepiirilisus ja identiteet

Selgepiirilisus ja identiteet saavutatakse lihtsalt kasutatava liikumise arendamisega pakkudes kasutajate suunamiseks lihtsalt märgatavate liikumisteede sõlmpunktide ja kasutuste süsteemi.
Tallinn on koht, millel on selge identiteet ja mida on lihtne mõista eelkõige linna struktuuri ja asukoha kaudu, olenemata selle vaatamisväärsustest ja pärandist
Uued maamärgid, väravad ja kogunemiskohad kajastavad linna olemust ja identiteeti, aitavad inimestel leida liikumisteid pakkudes meeldejäävaid tegevusi ja sobivaid sisenemiskohti.
Arendus peaks säilitama olemasolevad liikumissuunad ning rõhutama vaateid ja vaatealasid. Hoonete projekteerimine peaks toetama nende liikumissuundade olulisust. Hästi projekteeritud nurgad, head üksikasjalikud kirjeldused ja materjalide kvaliteet aitavad kõik kaasa eristuva identiteedi ja meeldejäävate kohtade loomisele.
Maamärgi rajamise võimalused on ette nähtud erinevates kohtades ja peaksid toimima vastavalt linna ja ala kontekstile.

Kohanemisvõime ja operatiivsus

Areng peaks vastama muutuvatele sotsiaalsetele, tehnoloogilistele, majanduslikele ja turutingimustele. Vanasadam on kogu oma ajaloo jooksul arenenud. Sadamategevuseks vajalikke nõuetega tuleb arvestada, et uusarendused neid ei ohustaks. Tallinn peaks olema koht, mis suudab muutuda, areneda ja kohaneda muutuvates sotsiaalsetes, tehnoloogilistes, majanduslikes ja turutingimustes. Piirkonna üldine planeering ja struktuur peavad suutma kohaneda nende muutustega, mis on tõsine väljakutse nii sadamale kui Tallinna linnale. Uues arenduses tagavad tugev linnastruktuur, tänavavõrk ja ehitusmaht kavandatava kasutusviisi ja tulevase kohandumise paindlikkuse. Kohad ja linnaruum peavad julgustama kasutama pakkudes erisuguseid tegevusi ning suutes kohaneda tuleviku nõuetega.

Mitmekesisus ja valik

Mitmekesisus ja valik saavutatakse üldiste arengusuundade ja kasutusviiside kaudu, mis toimivad koos kohalikele vajadustele vastavate oluliste elujõuliste kohtade loomisel. Vanasadama arendusplaan 2030 pakub mitmekülgseid ühilduvaid ja koostoimivaid kasutusvõimalusi, et luua elujõuline keskkond, rahuldada kohalikke vajadusi ning pakkuda erinevate tasandite mitmekülgsust ja valikuid. Samuti täiendavad linna ja sadamat uued kasutusviisid. Hoonestus peaks suutma tagada erinevaid kasutusviise aladel. Segakasutuse arendamine pakub tulevikus suurimat paindlikkust ja aitab meelitada inimesi elama, töötama ja tegutsema samas piirkonnas. Varade mitmekesisus võimaldab elanikel ja ettevõtetel kohaneda muutuvate majandustingimustega, tegevuse laiendamise ja kitsendamise ning suurusega või muutuva peremudeliga.

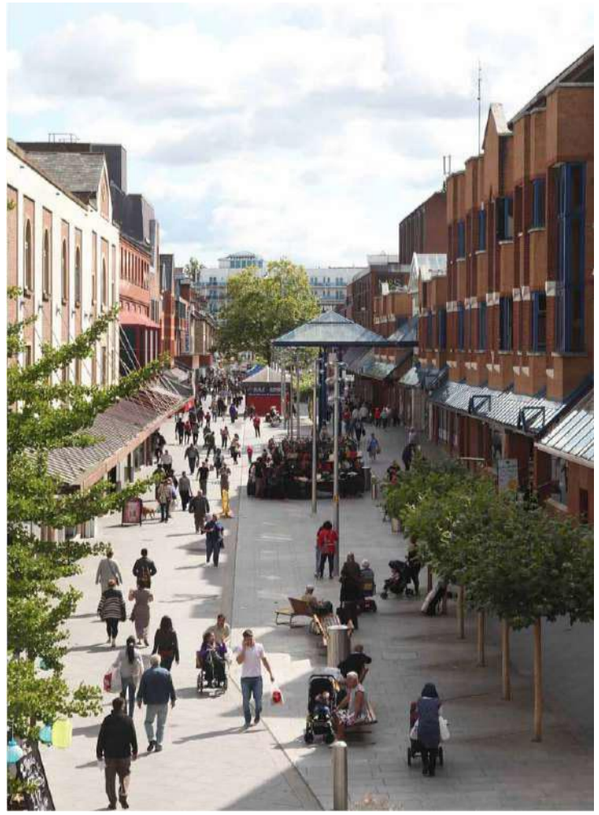
Integreeritus ja tõhusus

Jätkusuutlik areng peaks integreerima maakasutuse, transpordi ja looduskeskkonna, edendama jalakäijasõbralikkust ja vähendama sõitmise vajadust. Jalakäijate liikumise ja ühiskondliku transpordi suhe peaks suurendama koha kasutusmugavust ja juurdepääsetavust. Kõik uusarendused peaksid olema kvaliteetsed, projekteeritud ja ehitatud säästvate põhimõtete kohaselt, ühistranspordile ligipääsetavalt ja põhieesmärgiga luua ilus elukeskkond.

Nende eesmärkide tõlgendamist ruumilises struktuuris ja sobival arengutasemel arvestades arendusplaanis ainulaadsete omadustega on kirjeldatud järgmiste arenguvormide linnaplaneerimise põhimõtetega alljärgnevalt:

- Struktuur ja olemus
- Vorm, mastaap ja maht
- Maastik ja avalik ruum
- Hoonete sidusus
- Tänavad, liikumine ja ühendused
- Välisilme ja materjalid
- Tihedus ja segakasutus

Põhimõtted annavad peamised strateegilised juhised iga piirkonna olemuse jaoks.



Laialdastes linnaplaneerimise üldjuhistes kasutatakse kindlaid linnaplaneerimise põhimõtteid, et pakkuda üldisi juhiseid uuarenduste mahule ja struktuurile. Tallinna Vanasadama puhul kirjeldatakse juhistes kuidas tuleb uut arendust kujundada ning kuidas integreerida sadama ala tänavate ja liikumissuundade võrk linnaga. Tallinna linnalt, Tallinna Sadamalt ja Linnafoorumist pärit kommentaarides keskenduti mitmele aruandes varem kajastatud teemale ja soovitusele. Võimaluse korral oleme integreerinud märkused arendusplaani ja lisanud linnaplaneerimise juhistesse.

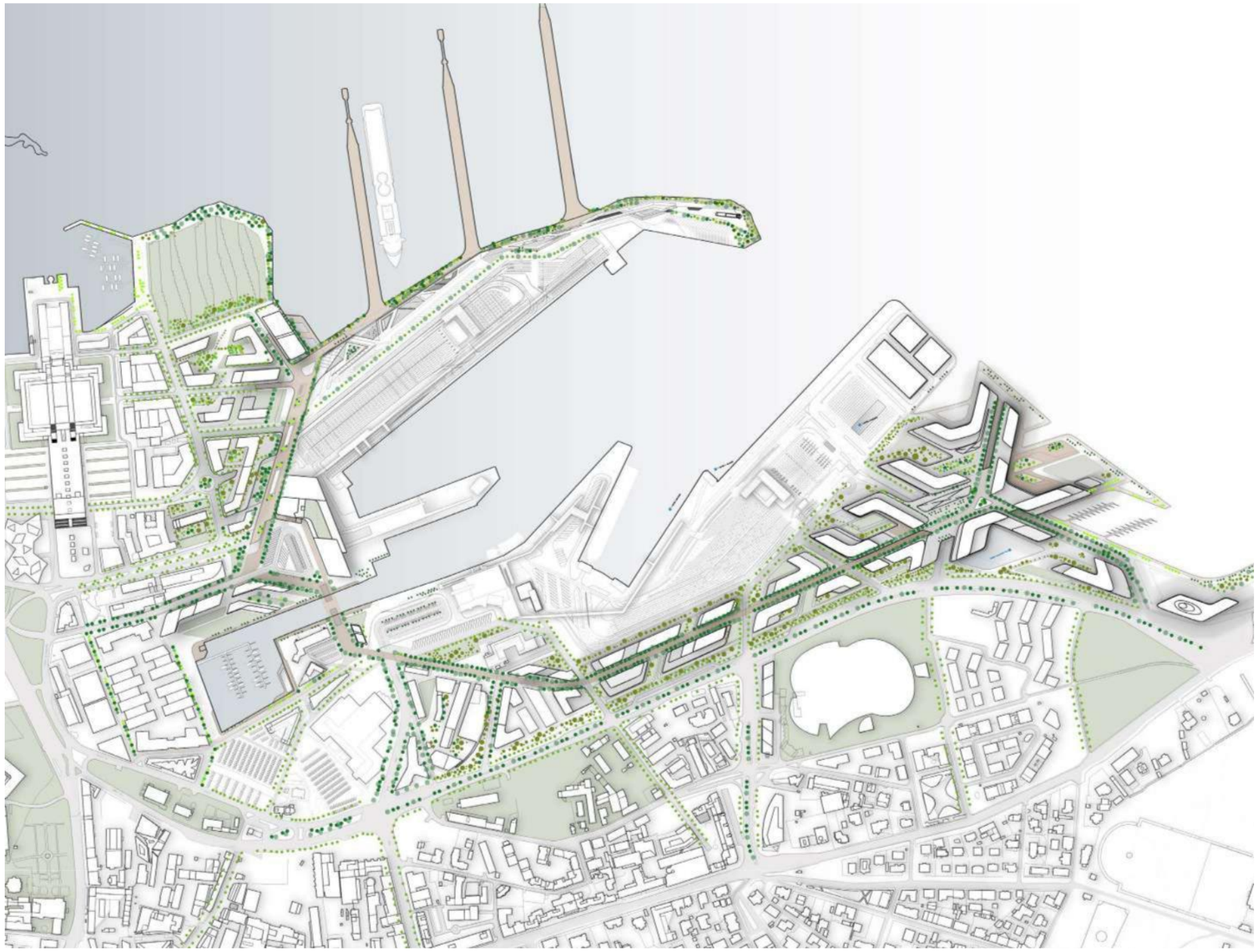
Kvaliteet: elukeskkonna (arendatud keskkonna) ja avaliku ruumi kvaliteet on esmatähtsad, need on juhendi peamine prioriteet. Disaini, arhitektuuri, maastikuarhitektuuri ja avaliku ruumi kvaliteet ning ühistranspordi taristu peavad olema kooskõlas Tallinna erakordse ajaloolise olemusega ja sellest lähtuma. Materjalide ja viimistluse kvaliteet peab olema võimalikult kõrge, vastupidav ja tugev, et tagada nende sobivus Tallinna vahelduvate olude ja kliimaga.

Struktuur/vaatekoridorid: oluliseks strateegiliseks integratsiooni põhimõtteks on Zaha Hadid Architects pidanud peamisi vaatekoridore ja vastavalt neile kujundanud arendusplaanis kvartaleid tagades suurem osa nendest vaatealadest ja võimaluse korral rõhutanud neid tänavate keskkonna, uute arenduste ja võtmeehitiste/tõmbekohtadega. Ühiselt pakuvad nad linna ja sadama vahelist integreeritust ja selgepiirilisust. Kõige olulisemad vaatekoridorid on piki Kai, Sadama, Rumbi tänavat ja kultuurikilomeetrit, Linnahalli ristteed, Uus-Sadama tänavat ja Tuukri põiku / Petrooleumi tänavat. Pikksilma tänav on planeeritud nähtavama ja selgepiirilisemana kui oluline uus ühendustee Vanasadama alaga.

Ühenduvus: parandatakse ühendusi linna ajaloolisest südamest lõuna poole kavandatud Reidi teed mööda. Linna ja kõigi sadama terminalide vahelised paremad ühendused kasvatavad jalakäijate vooge eesmärgiga vähendada taksode ja busside liikumisi terminalidest linna. Kui ühendusi saab muuta aktiivsemaks ja selgepiirilisemaks, võib potentsiaalne positiivne mõju Tallinna avalikule ruumile ja keskkonnale olla tähelepanuväärne. Samamoodi pakutakse Tallinna külastajatele linnast selgemat pilti ja väärtustatakse sinna jalgsi saabumist. Soovitatakse luua uus ühendus Lõunaosa merre laienduse rannaala elamuala ja kruiisiterminali ala otsa vahel kuni ajaloolise kraanani.

Kontekst / ajaloolised hooned: ajaloolise struktuuri ja taristu omavaheline suurem integreeritus oli teine oluline kommentaari teema. Arendusplaanis struktureeriti alasid ümber, et arvestada selle mõjuga. Vanasadama alal olevate oluliste ajalooliste elementide säilitamine ja rõhutamine on arendusplaani koostamise üks lähtepunkte, seetõttu on ajalooline Lootsi kvartali müür ja paekivihooned integreeritud arendusplaani.

Ühistranspordi taristu: palju tööd on tehtud ühistranspordi taristu kavandamisel iseäranis D-terminali ümbruses. Projekti on hõlmatud bussiliikluse, autoparkla ja trammitee põhimõtted. Kahjuks on selle taristu jaoks vajaliku maa-ala tõttu arendatav keskkond kahjustatud. Edasise arenduse käigus tuleb leida lahendus, kuidas arhitektuuri ja maastikuga luua Vanasadama alal kvaliteetne elukeskkond ja avalik ruum.



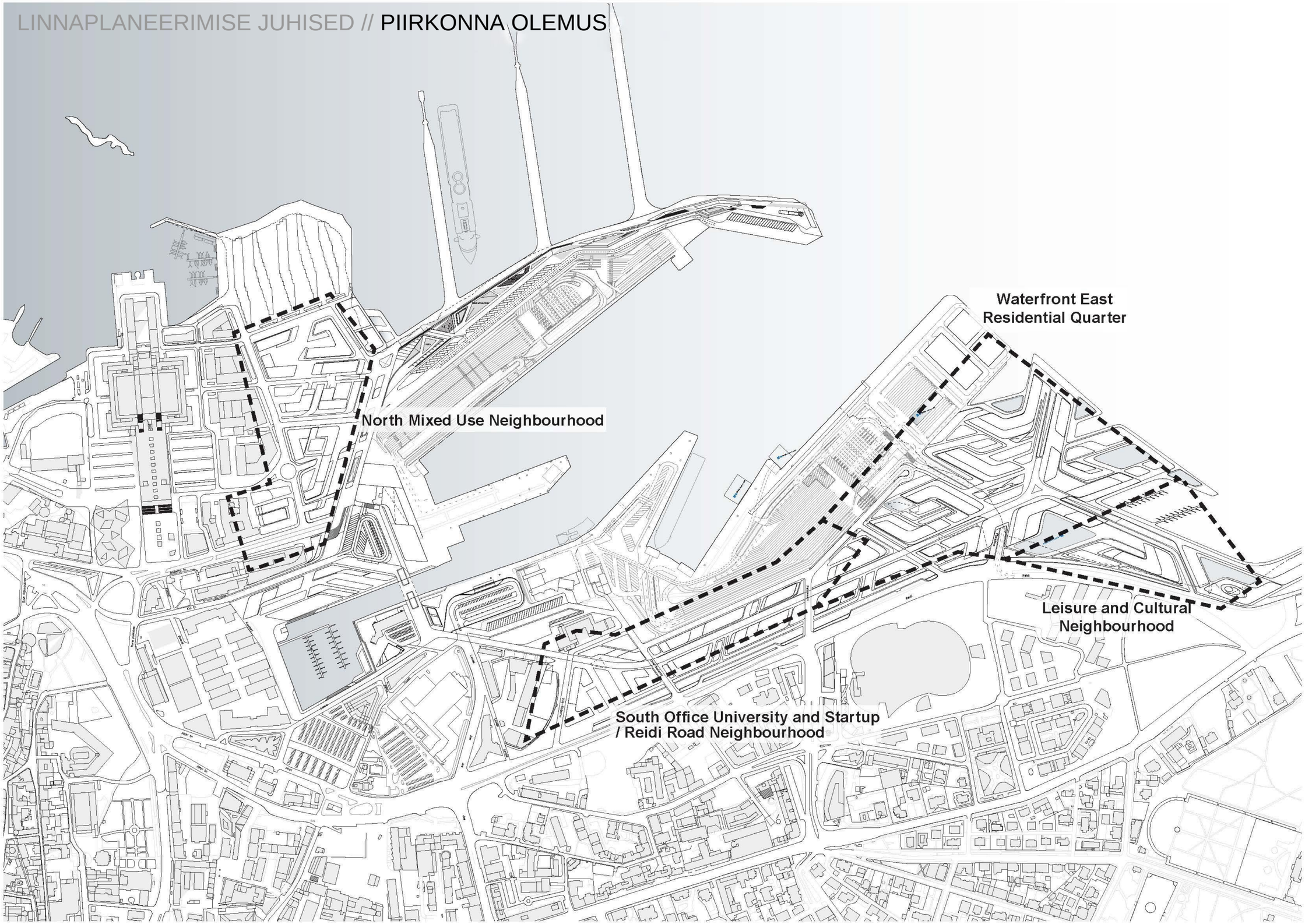
ÜMBRUSKONNA IDENTITEEDID

09

LINNAPLANEERIMISE JUHISED // PIIRKONNA OLEMUS

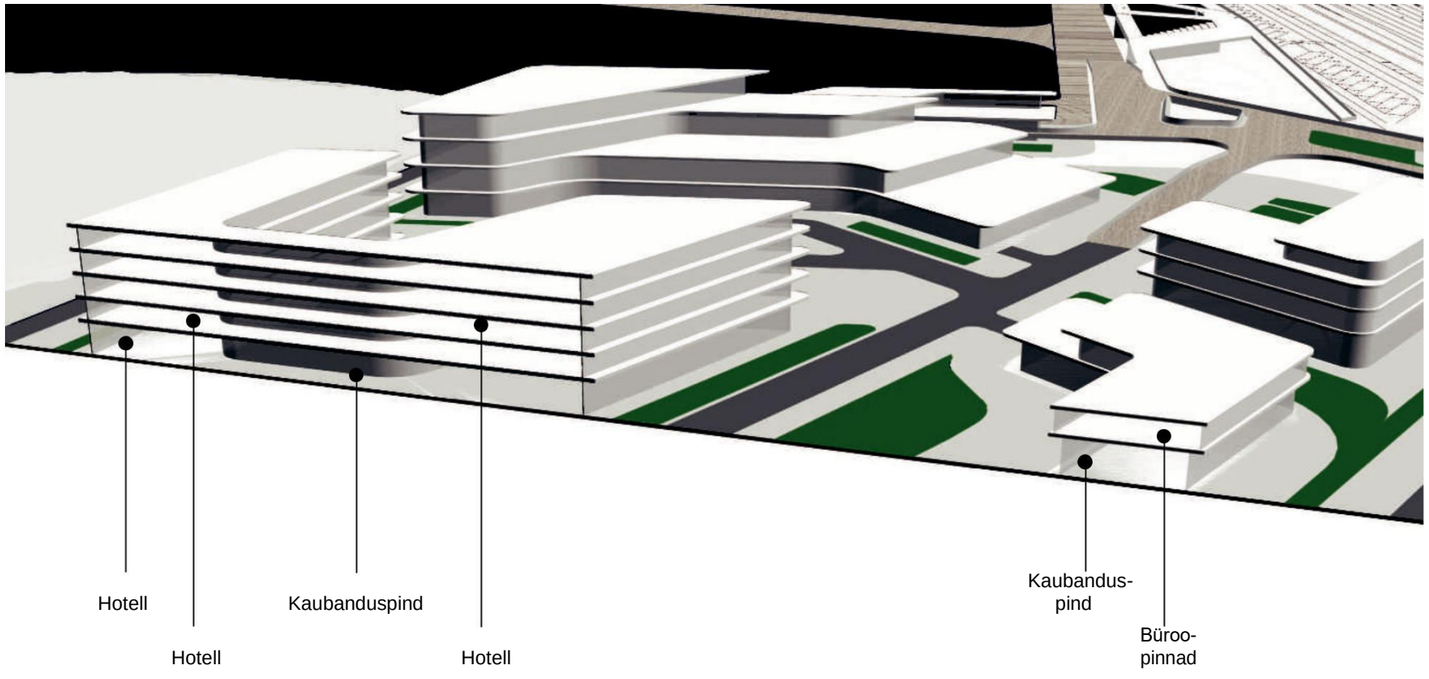
Kõiki piirkondi, olgu siis valdavalt kas elu-, büroo-, kultuuri- / vabaaja või muu, kirjeldatakse vastavalt kindlaksmääratud hoonetele ja avalikule ruumile, mis on eristuvad ja/või ainulaadsed ja omavahel suhestuvad ja üksteist täiendavad. Ehkki aladele on määratud peamised kasutusviisid, soovitavad juhised paindlikku lähenemisviisi, mida saab arendada ja vajadusel muuta muutuvate majanduslike ja arendustingimuste korral. Kõikidele piirkondadele on pakutud mitmesuguseid (segafunktsioon) kasutusviise linna jätkusuutliku arengu edendamiseks.

LINNAPLANEERIMISE JUHISED // PIIRKONNA OLEMUS

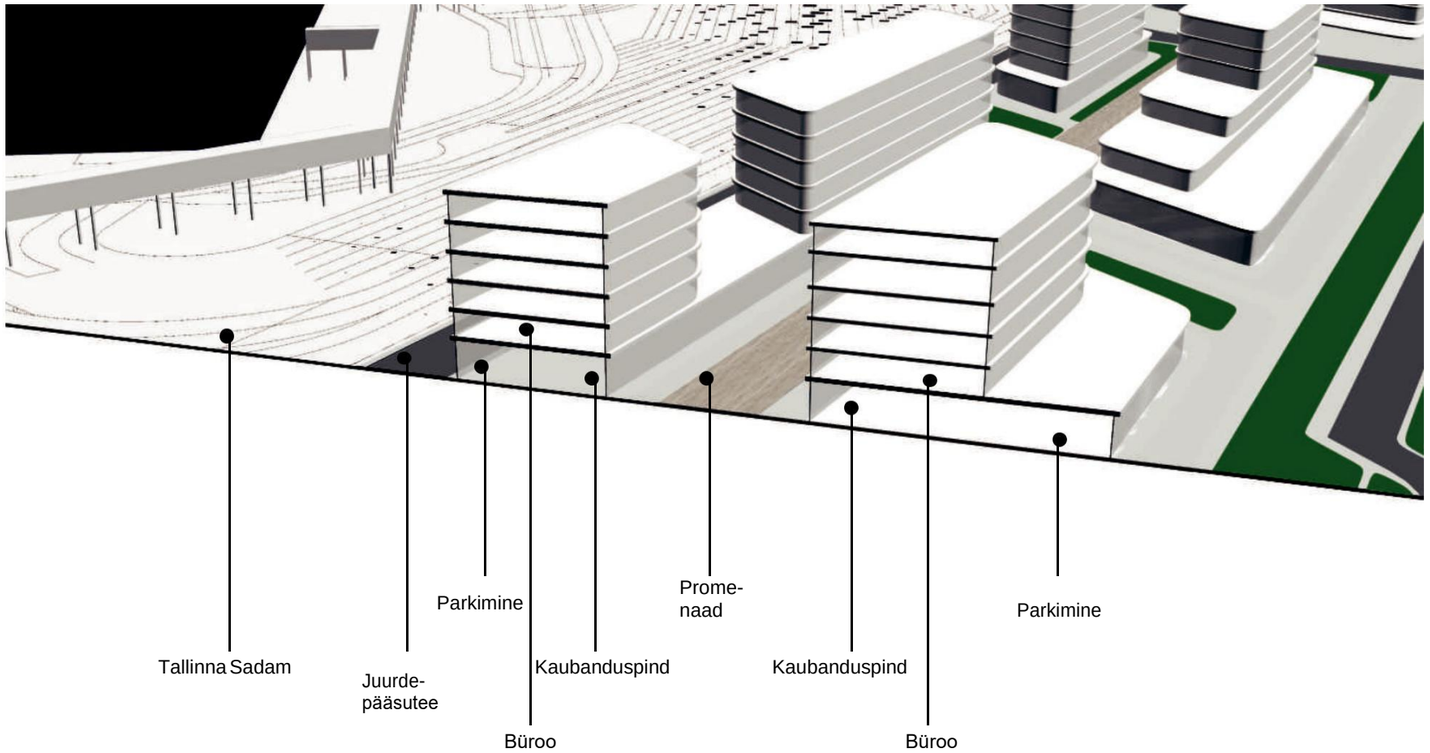


PIIRKONNA OLEMUS // LÕIKED

Põhjakvartal

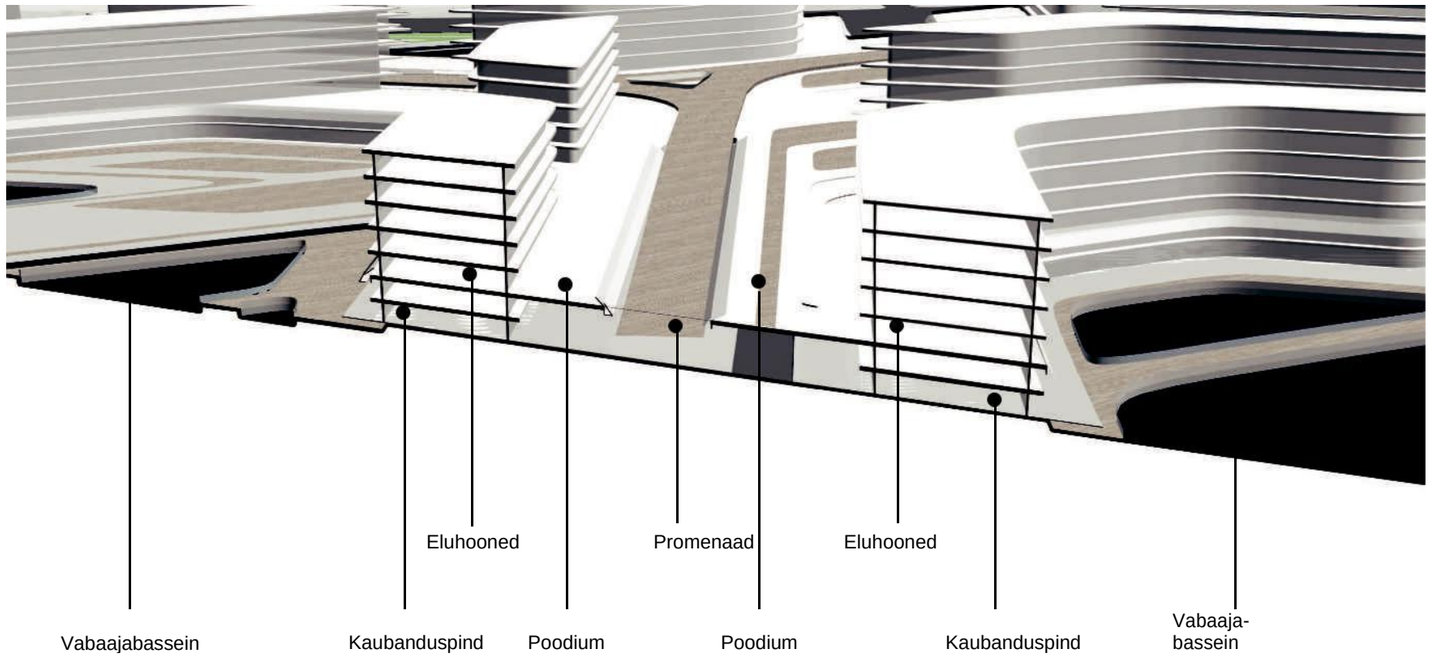


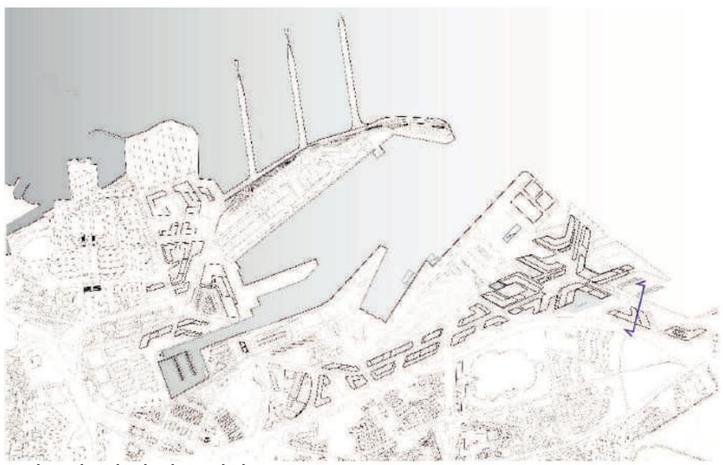
Lõunapoolne ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärne ala



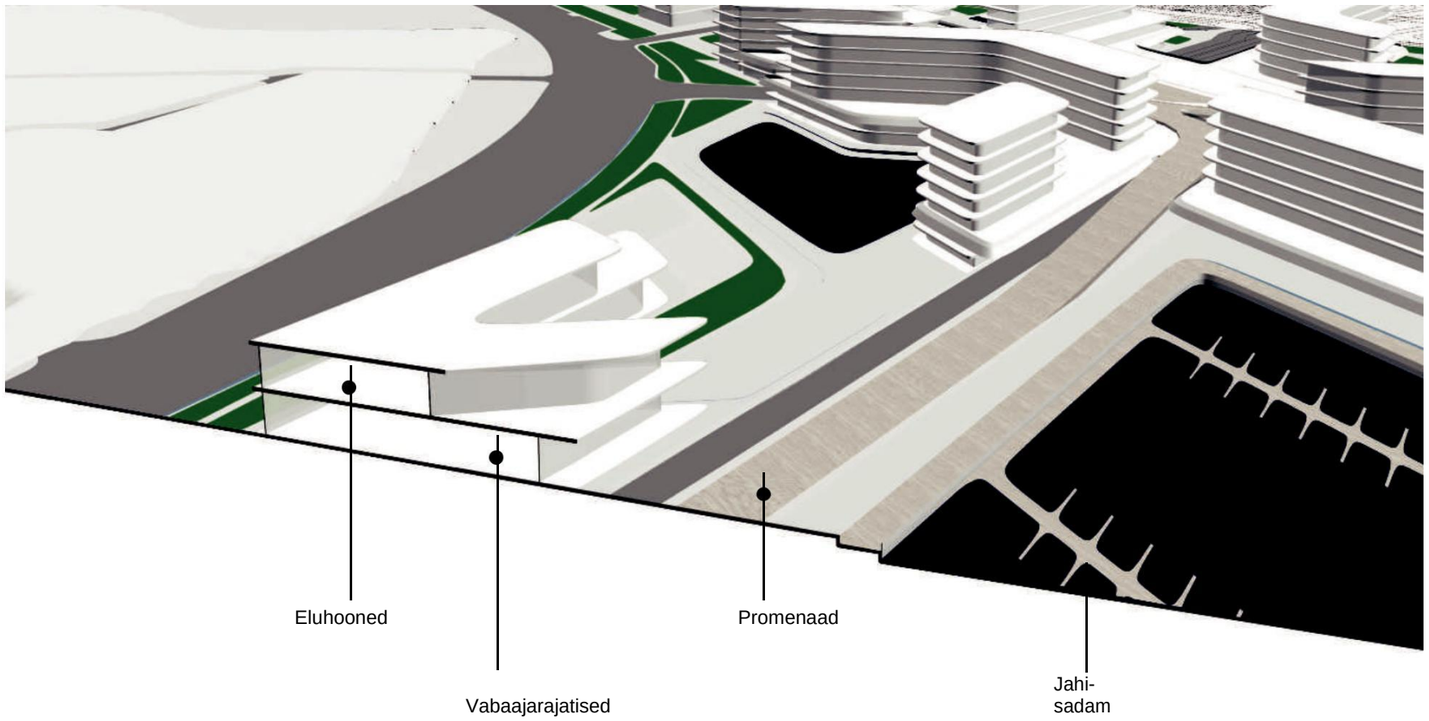
PIIRKONNA OLEMUS // LÕIKED

Lõunaosa merre laienduse elamuala





Vabaaja- ja kultuuriala



LÕUNAPOOLNE ÜLIKOOLI LINNAKU JA IDUFIRMADE / REIDI TEE ÄÄRNE ALA

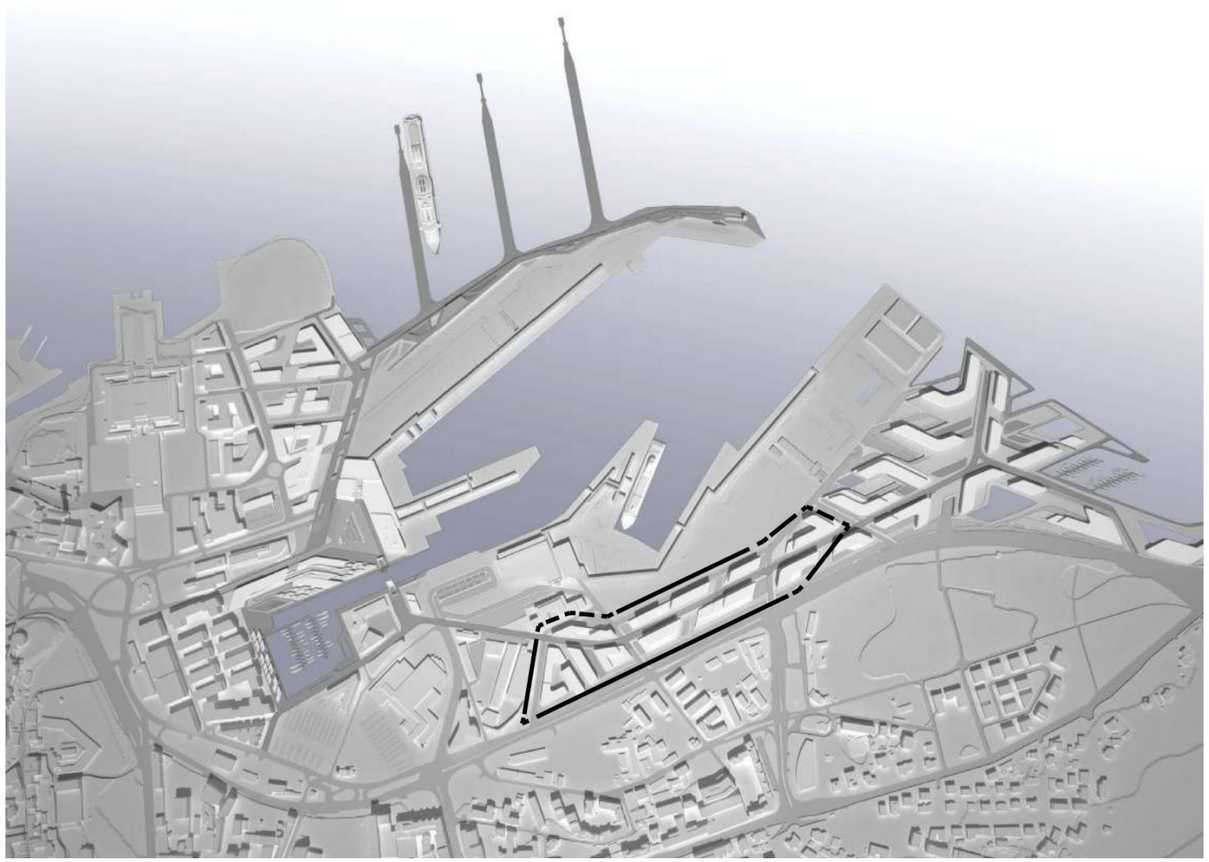
09.1

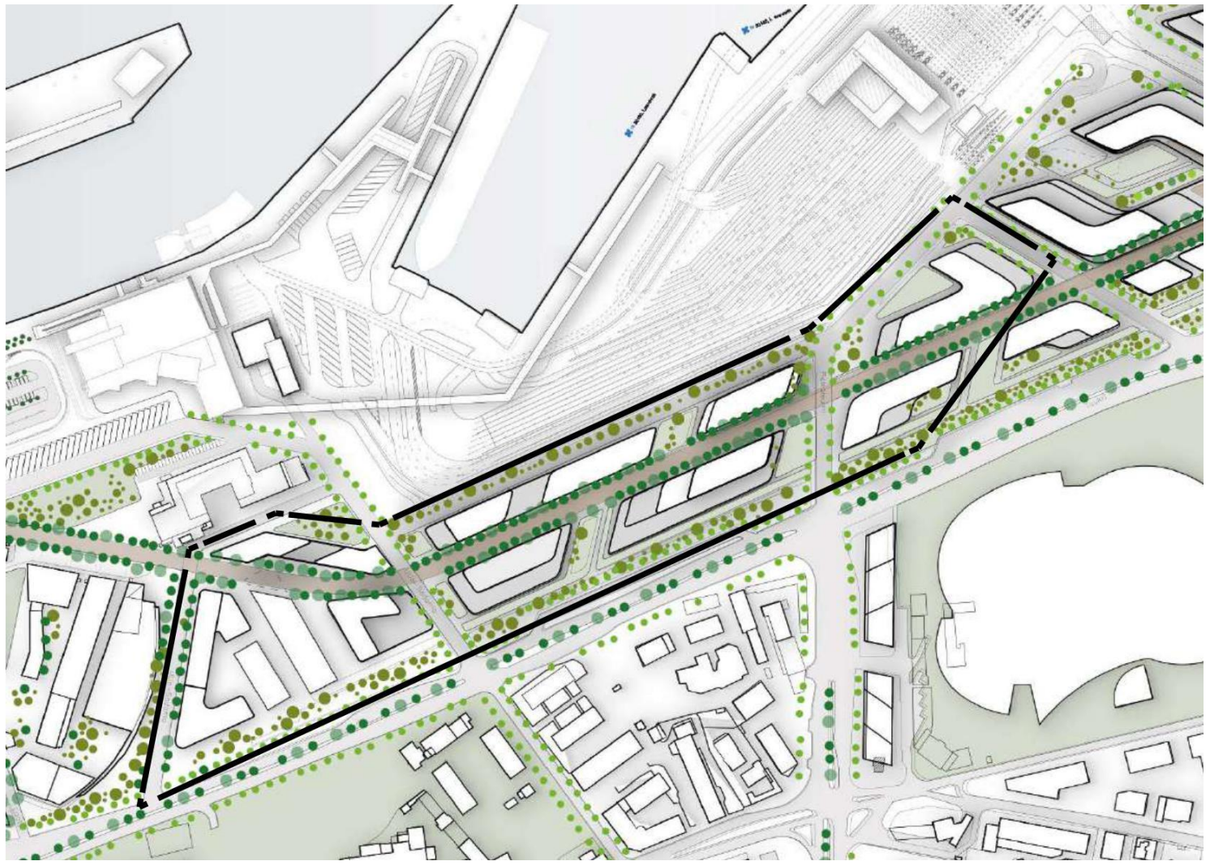
PIIRKONNA OLEMUS // LÕUNAPOOLNE ÜLIKOOLI LINNAKU JA IDUFIRMADE / REIDI TEE ÄÄRNE ALA

Lõunapoolne ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärne ala asub kavandatavast Reidi teest põhja pool Lootsi kvartali / Uus Sadama paekivihoonetega alade, Tallinn Seaport Hotelli ning Reidi tee ja D-terminali sadama-ala vahel. Piirkond on kesklinna linnaruumi pikenduse vahetus naabruses. Piirkond on kavandatud segakasutuses oleva alana koosnedes büroo- ja ülikoolirajatistest, olemasolevate hoonetega (paekivihooned) arvestavast ruumist ja struktureeritud autoparklast. Esimesel korrusel asuvates söögi- ja joogikohtades ja kaubanduspindadel pakutakse kohalikule piirkonnale täiendavaid teenuseid. Autode parkimine lahendatakse planeeritaval alal. Kvaliteetsed kaubanduspinnad iseloomustavad ala arhitektuuri, mis on raamistatud rohealade ja avaliku ruumiga, sh läbiva promenaadiga. Olles Reidi tee poole avatud moodustab ala Vanasadama fassaadi pakkudes sadama üldiseks arenguks ära tuntava identiteedi ja tõstes ala väärtust.

Lõunapoolse ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärse ala, Lõunapoolse merre laienduse elamuala ja vabaaja- ja kultuuriala vahetu lähedus pakub laias valikus elamispindu ning vabaaja- ja kultuuritegevusi. Nende piirkondade ruumikasutuses kattub näiteks elamis-, büroo- ja ülikoolipindade osas. Kuna arendusplaanid aja jooksul muutuvad, toimub täiendav ruumikasutuse integreerimine/kombineerimine jooksvalt. Lõunaosa merre laienduse elamuala ning vabaaja- ja kultuuriala vahetu lähedus toetab kohalikke teenuseid, mis aitavad edendada linna jätkusuutlikku arengut.

Lõunapoolne ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärne ala asendiplaan





PIIRKONNA OLEMUS // LÕUNAPOOLNE ÜLIKOOLI LINNAKU JA IDUFIRMADE / REIDI TEE ÄÄRNE ALA

Struktuur ja olemus

Lõunapoolse ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee ääse ala struktuuri on kujundanud olemasolev linnastruktuur ja teisel pool kavandatavat Reidi teed asuvate kvartalite teedevõrk. Lõunapoole ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärne ala tuleb kujundada suuremate ja peenemate liigendustega kruntide kogumitena, et muuta ala maksimaalselt juurdpääsetavaks jalakäijatele ja kõikidele teistele kasutajatele. Hoonestatavate kruntide struktuur, sügavus ja suurus võimaldavad mitmesuguseid ruumilahendusi sobitumaks välisruumi. Hoonete laiused peaksid olema vahelduvalt peene ja keskmise liigendatuse ja suurusega võimaldades mitmekülgset ruumikasutust. Juurdepääsud üksikutele hoonetele peaks olema tihedate vahedega, et vältida pikki pidevaid katkematuid fassaade.

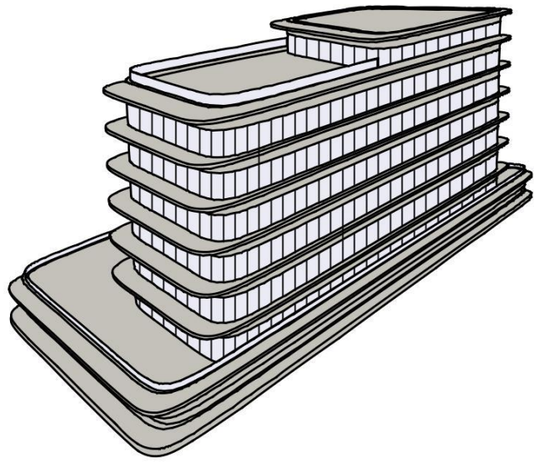
Ala idaosas asuvas kaubanduspiirkonnas Lootsi kvartali müüri kõrval on säilitatud Uus-Sadama tänava praeguses suunas olemasolev tänavate muster ning lisatud uus liikumissuund Lootsi kvartali müüri kõrvalt. See moodustab korrapärase struktuuri, mis ühendab olemasolevat linnaruumi ja uusarendust. Ala hoonestuse struktuur on peen - tihedate vahedega õhukesed hooned.

Vorm, mastaap ja maht

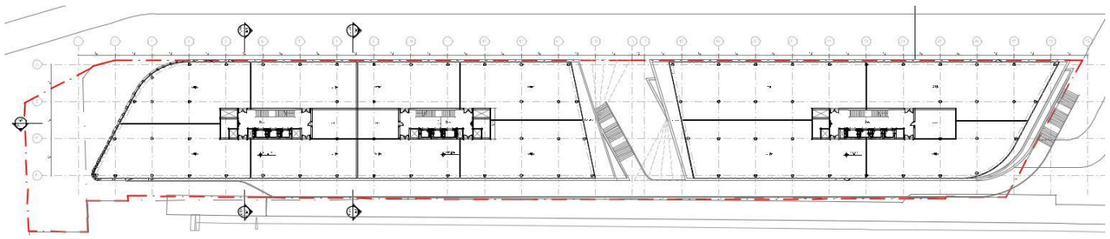
Hoonete kuju näitab arendusplaani läbivat joont: voolavust ja rannaala suhet merega. Hooned on kavandatud peamiselt 6-korruselised, et tagada linliku tiheduse saavutamine, võimaldada tugev ja pidev hoonefassaad tänavale. Ala idapoolses osas asuv hoonemaht on planeeritud madalam, et olemasoleva arendusega (paekivihoonete ja Tallinn Seaport Hotelliga) suhestuda.

Esimese korruse ruumi kõrgus on 1,5 korda suurem teiste korruste vahelisest. Üldine korrustevaheline kõrgus oleneb hoone kavandatud kasutusest. Kõrguste juhised büroopindadele on 4,0-4,1 m ja esimese korruse ruumidele 5,5 - 6,0 meetrit. Kõige ülemiste korruste ruumid võivad olla mitmetasandilised tekitades vahelduva katusejoone. Hoonete fassaadid peaksid sisaldama rohkesti liigendusi, et vältida ilmetuid pidevaid fassaade. Erilist tähelepanu tuleks pöörata sellele, kuidas hoonete abil kujundada kvartalite otsi ja nurki, et pakkuda ehitusgeomeetria abil suuremat liigendust või kõrgemaid elemente. Tähtsamaid strateegilisi vaateid tuleks rõhutada ka arusaadatavate ja merendusega seotud maamärkitega.

Hoonete paigutus peab tagama vaateid rannaalale ja tänavale ning võimaldama päevavalgust kõikidele eluruumidele. Tuleb tagada tasakaal suurte klaaspindade, rohkem isoleeritud läbipaistmatute fassaadide ja ehituseeskirjades määratud soojustuse nõuete vahel.



Tüüpiline bürookvartal
1. korrus / Poodium: parkimine
2. korrus: kaubanduspind
3.-6. korrus: büroopind



Tüüpilise bürookorruse plaan

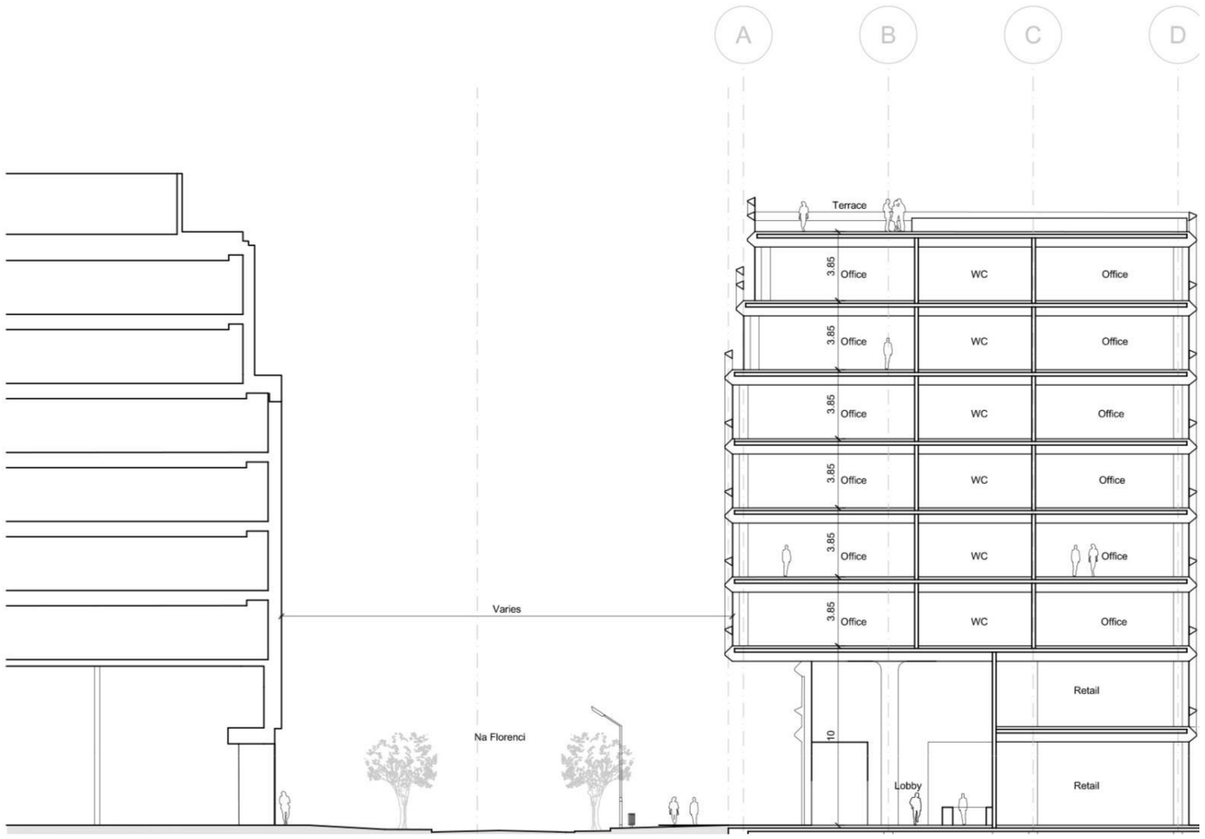
PIIRKONNA OLEMUS // LÕUNAPOOLNE ÜLIKOOLI LINNAKU JA IDUFIRMADE / REIDI TEE ALA

Hoonete sidusus

Hoonemahud peaksid olema arenduskruntide kõikidel servadel, kujundades niimoodi pidevat tänavapoolset külge, raamides kvartalit ning eristades avalikku ja eraruumi. Hoone fassaadi, kõnnitee ja sõidutee vahelised tagasiasted määratletakse tänavaosade kaupa. Maapinna tasandil tuleks kaaluda hoonete tagasiasteid, et võimaldada kaetud juurdepääs esimese korruse ruumidele ja võimalikele kaetud välisöögikohtadele, võimadada ülemistele tasanditele väliterrasside rajamist ning tagada parem päevavalgus tänavatasandil. Hoone tänavapoolne külg peaks võimaldama hoone ja tänava vahelist sidusust ja ühtset vaadet, luues võimalused maapinnatasandi aktiivseks kasutuseks, mis omakorda elavdab hoonete fassaade. Vaated hoonete ülemistelt korrustelt peaksid tagama "pilgu tänavale", toetades nii aktiivset kui passiivset vaatlust ning edendades suhtlust esimesest korrusest kõrgemal.

Kuna suurem osa hoonetest on bürood või büroodega seotud, tagavad suured klaaspinnad tõenäoliselt kindla hoone ja tänava vahelise suhestumise. Kasutatavad terrassid parandavad suhestumist.

Kvaliteetne, tõhus ja sobiv valgustus tugevdab hoonete ja avaliku ruumi terviklikkust videvikus ja õhtutundidel ning pimedamatel talvepäevadel. Avaliku ruumi valgustus võimaldab kasutada kohti pikemalt ja loob kasutajatele nii tajutava kui ka tegeliku turvalisuse. Valgustustasemed võivad eri aladel, päevadel ja hooajal erineda luues mitmekesised ja kontrastsed keskkonnad ning reageerides erinevatele loomulikele valgustingimustele. Igal piirkonnal võiks olla eristuv valgustusskeem, mis täiendaks koha eripära ja identiteeti. Valgustuse tüübid, värv ja tasand peavad lähtuma teekonna hierarhiast ja liikumisrežiimist.



Maastik ja avalik ruum

Arendusplaan pakub liikumissuundadele ja ruumile selge hierarhia tagades kogu ala tervkliku toimimise mitmel tasandil, mis on kooskõlas linna toimivuse põhialustega ja millest selle kodanikud saavad rõõmu tunda. Avalik ruum lõunapoolse ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärses alas lähtub eelkõige läbivast promenaadist. See on avaliku ruumi hierarhia kõrgemal tasemel. Läbiv pormenaad moodustab lõunapoolse ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärse ala sisetegevuste ja -liikumiste koridori. Läbiv promenaad ühendab arendatava ala olemasoleva tänavavõrguga tagades arendatava ala ja linna vahel võimalikult sujuva liikumise. Läbivat promenaadi raamistab aktiivne esimese korruse kasutamine, mis on paindlikult planeeritud ja liigendatud. Läbiv promenaad viib Rannaväljakuni, mis moodustab keskpunkti Lõunaosa merre laienduse elamuala ning vabaaja- ja kultuuriala koos vahetus läheduses oleva laevavraki, jahtklubi, idapoolse jahisadama ja akvaariumiga. Avaliku ruumi loomisel peab olema kasutatud kõrgeima kvaliteediga disaini ja materjale. Soovitatav on looduskivi, graniit või basaltsillutis. Seda saab täiendada monteeritud betooni, monoliitbetooni, puidu ning erinevate tekstuuride ja värvusega kruusaga. Taimestik peaks olema puhas ja lihtne ning rõhutama taimeliikide mitmekesisust, tekstuuri, värvust ja kihilisi maastikke.

Hoonete siseõued, mis asuvad võimalusel hoonete esiküljel, võiksid olla kui hoonete eesõued. Kui need asuvad tagaosas või küljel, tuleb need muuta privaatseks ja ohjatuks külgneva ruumi suhtes. Haljasalade maastikukujundus peaks olema kvaliteetne, pakkudes maastikukujunduse tekstuure, tihedusi ja värve, kasutades igal võimalusel kohalikke taimeliike.

Kuigi Tallinna katuseaedade kasutamine võib klimaatiliste tingimuste tõttu olla keeruline, peaks püüdma võimalusel paigutada katustele taimestikku kasutades kastmiseks sajuvett ja täiendades seeläbi hoone 5. korruse katusetasandit. Vajadusel tuleb tehnoseadmeid minimeerida, et tagada katuseruumi säilimine visuaalselt atraktiivsena.

Tänavad, liikumine ja ühendused

Tänavakujundus on üliioluline, et luua kvaliteetne linnakeskkond, mida kõik kasutajad saavad nautida ja ühiselt kasutada. Tänavad moodustavad linnaruumi kvaliteedi ja hoonete vahelise elutegevuse määratlemise alused luues tingimused elavale ja tihedalt lävivale kogukonnale. Tallinna Vanasadama arendusplaan 2030 pakub kogu sadama arendamiseks välja teekondade ja ruumide selge hierarhia, et tagada sobilik ja mitmekülgne juurdepääsutasand. Teekondade hierarhia ühendab keskused ja tõmbekohtad, mis paiknevad arendatava ala peamistes strateegilistes punktides ja on ühendatud ajalooliste põhiliikumissuundadega.

Tänavavõrk on tuletatud ümbruskonna olemasolevatest liikumissuundadest. Jõe, Lootsi, Poldri, Uus-Sadama, Tuukri põik ja Filmi tänavad moodustavad Lõunapoolse ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärse ala teedevõrgu tagades ühendused ja integreerituse linnaga. Liikumisskeemil on prioriteet jalakäijatel ja jalgratturitel. Täiustatud vaatekoridorid, eriti Uus-Sadama tänaval, on joondatud olemasolevate põhitänavatega. Otsene seos ülikooli ja kavandatud ülikoolirajatiste vahel suurendab veelgi ühenduvust (sidusust) ning kasutust arendatava ala ja teiste linnaosade vahel. Kuna aktiivse sadamategevusega jätkub märkimisväärse arvu sõidukite liikumine, tuleb need suunata nii tänavavõrgustikku, piirkonda kui ka linna laiemasse teedevõrku. Ristmikud ja liikluse suunamised peavad olema kavandatud nii, et autodega läbitavad teekonnad oleksid võimalikult väikesed ja nende mõju keskkonnale oleks minimaalne.

Läbiv promenaad moodustab arendataval alal ja naaberaladel strateegilise sisemise jalakäijate liikumistee, ühenduse lõunapoolse ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärse ala, Lõunaosa merre laienduse elamuala ning Vabaaja ja kultuuriala vahel ning läänes Admiraliteedi basseinini.

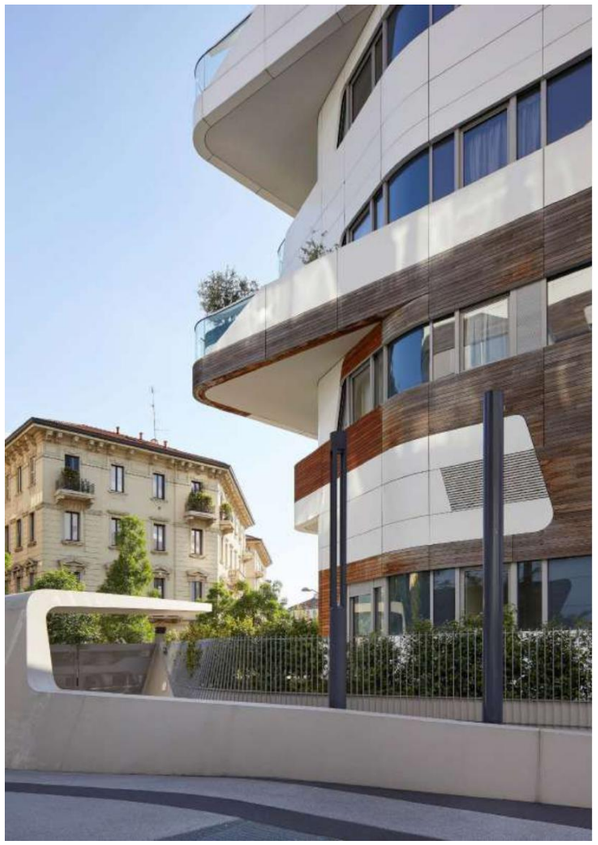
Kohalike sõidukite liikumiseks piirkonnas ehitatakse juurdepääsutee piki sadama põhjapiiri.

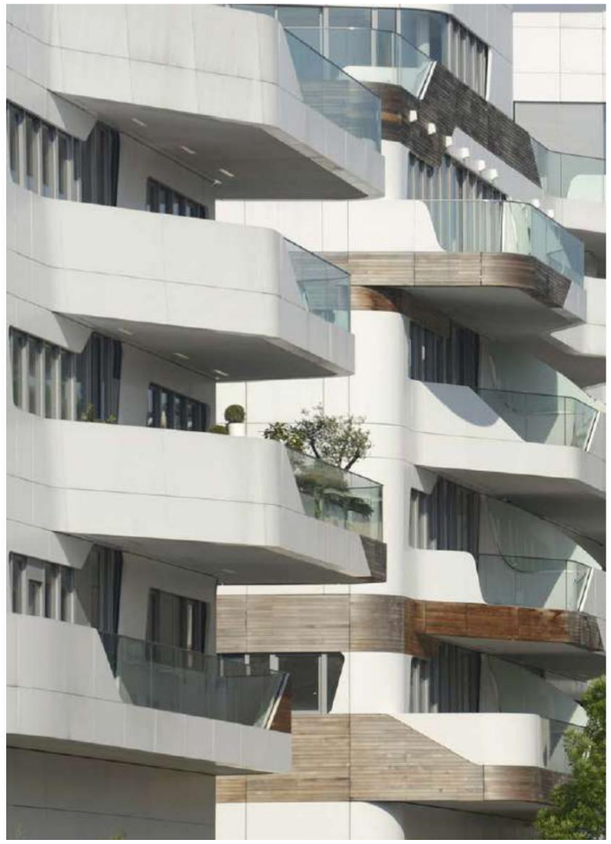
Välisilme ja materjalid

Linnaplaneerimise suunised pakuvad paindlikku lähenemisviisi materjalide kasutamiseks ja üldise arhitektuurse välisilme loomiseks. Kõige tähtsam on kujunduse ja materjalikvaliteedi kõrge tase, mis täiendaks ajaloolise linna kvaliteeti ja lähtuks sellest. Hoonete ja avaliku ruumi välisilme ja olulisus loovad kvaliteedi võrdlusaluse ning aitavad kaasa piirkonna olemuse ja identiteedi kujunemisele. Pärast linnaplaneerimise suuniste ettevalmistamist tuleks arendusplaani edasistes etappides koostada täiendav juhend. Viitepildid (referents pildid) näitavad ehitistes ja avalikus ruumis kasutavate materjalide kvaliteedi taset.

Ehitiste vorm ja üldine arhitektuurne välisilme peavad rõhutama arendusplaani üldteemat, ehitiste voolavust ja arendatava ala suhet merega. Ehituskonstruktsioonid ja -materjalid peavad olema väga vastupidavad, et taluda Tallinna keerulist kliimat ja mereäärset asukohta. Materjale tuleb täpsustada, et täita nimetatud nõudmisi ning tagada, et need enneaegselt ei vananeks ja oleksid ilmastikukindlad. GFRC-paneelid on üks eelistatavaid välisfassaadi materjale. Klaasitud vertikaalimpostprofiilid (glazed mullion) tuleb projekteerida võimalikult õhukesed. Soovitatakse kõrgetasemilisi tänapäevaseid ja kaasaegsust rõhutavaid välisfassade.

Büroopindadel on tööruumides päevavalguse tagamiseks nõutud suuri klaaspindasid, kuid klaaside ulatus peab olema tasakaalus ehitusmääruste nõuetega, välisvoodri soojapidavuse ja energia säästmisega. Lisaks peab põhjalikum juhend käsitlema detailsemalt hoonete konstruktsioonide tehnilisi aspekte, terviklikumalt jätkusuutlikkust, materjalide kasutamist, hoonete välisilmet, Tallinna keerulist kliima konteksti ja arendusplaani tervikuna. Käesolevas arendusplaani etapis kirjeldatud juhend on üldine ja mittespetsiifiline. Täiendavat ajaloolist mõõdet pakub olemasolevate paekivihoonete pikenduseks kavandatud hoonestus.





Tihedus ja segakasutus

Arenduse tihedus tuleneb kohalikust olukorrast tingitud struktuurist, olemusest ja ulatusest. Lõunapoolne ülikooli linnak ja idufirmade / Reidi tee äärne ala koosneb segakasutusest: büroo-, kaubandus- ja ülikoolirajatistest, sealhulgas potentsiaalselt ülikooli korpusest. Esimesel korrusel asuvad kauplused, söögi- ja joogikohad pakkudes kohalikke teenuseid ja mugavusi ning aktiivset tänavapoolset külge läbival promenaadil ja avalikes kohtades. Ülikooli rajatiste ja ruumide kasutuselevõtt toetab nii kasutusviiside kui ka kasutajate laia valikut. Kõigi piirkondade eesmärk on luua laiad kasutusvaldkonnad, mis loovad tugeva sideme linnaga, soodustavad mitmekesisust ja edendavad linna jätkusuutlikku arengut.

Vanasadama arendusplaani käesolevas etapis oleme määratlenud valdava kasutusviisi igale piirkonnale. Arenevates turutingimustes peab arendusplaan olema piisavalt paindlik, et reageerida turu muutustele. Kuna alade kasutused kattuvad ja panustavad arendusplaani tervikuna, võivad alade kasutusalad muutuda aja jooksul..

LÕUNAOSA MERRE LAIENDUSE ELAMUALA

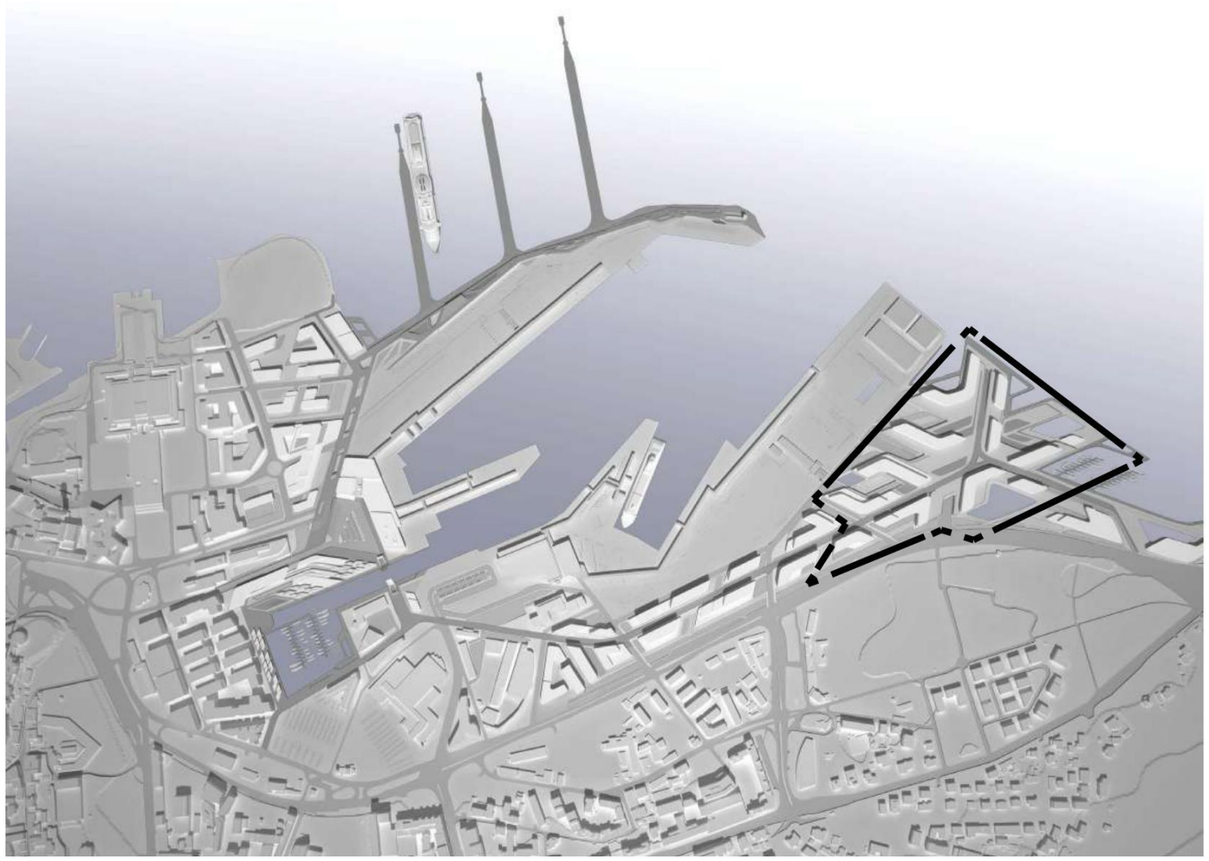
09.2

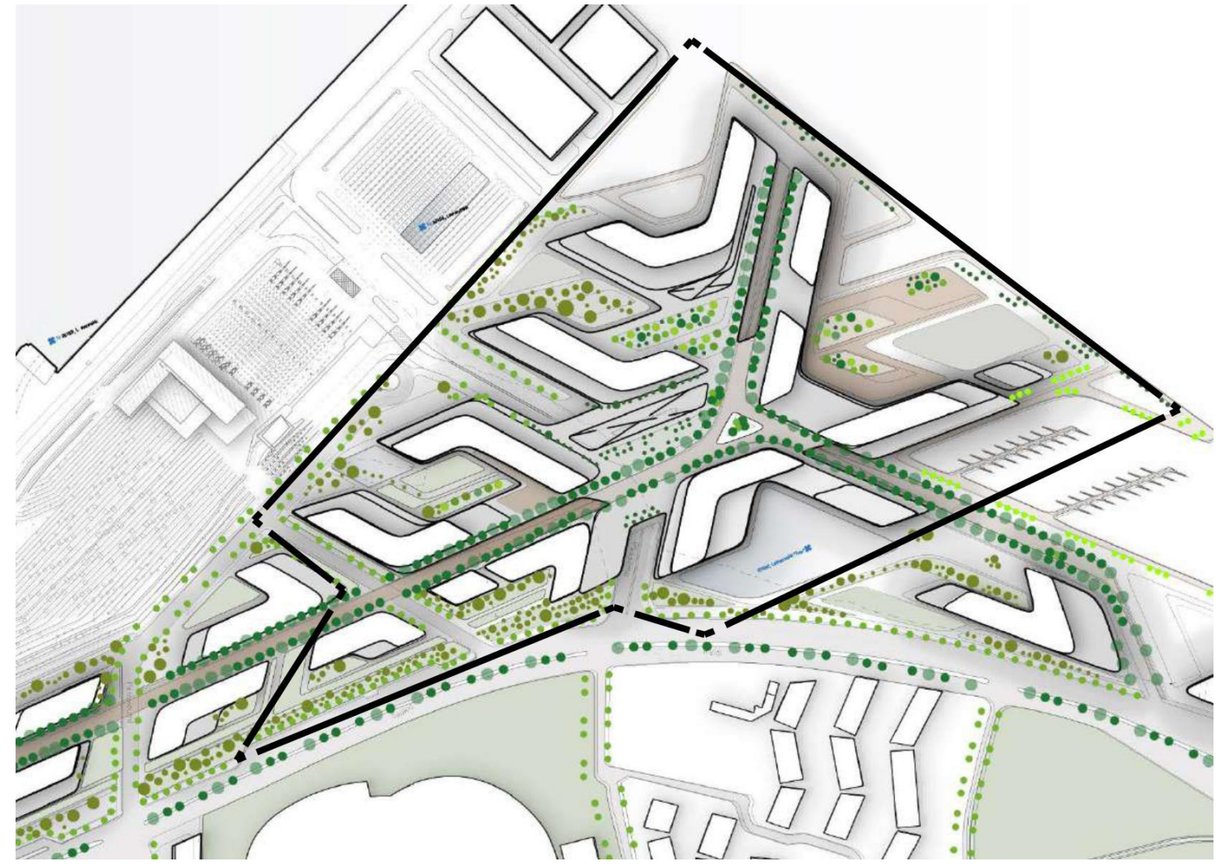
PIIRKONNA OLEMUS // LÕUNAOSA MERRE LAIENDUSE ELAMUALA

Lõunaosa merre laeinduse ala asub Vanasadama arendusala kirdeosas. Merelt hõivatud uus ala on valdavalt elamuala, mida iseloomustavad kvaliteetsed elamispinnad erinevate suuruste ja tüüpidega alates teisest korrusest. Esimesel korrusel asuvad kauplused, kohvikud, restoranid, baarid (söögi- ja joogikohad) täiendavad kvartali elamuala pakkudes vajalikke teenuseid ja mugavusi ning moodustades aktiivse tänavapoolse külje avalikesse kohtadesse. Autoparkla asub tõstetud tasapinna all esimesel korrusel kaubanduspindade taga.

Lõunaosa merre laienduse elamuala pakub rannale vahetus läheduses vabaaja- ja kultuurialal mitmeid vaba aja veetmise võimalusi, sealhulgas välibasseine, spaad, restorane, mereäärse väliterrassiga kohvikuid elavdades veelgi piirkonda.

–Lõunaosa merre laienduse elamuala - asendiplaan





Struktuur ja olemus

Lõunaosa merre laineduse elamuala linnastruktuur areneb läbiva promenaadi jätkuna voolates läbi lõunapoolse ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärse ala kuni rannaalani. Lõunasosa merre laienduse rannaala tuleb kujundada suuremate ja peenemate liigendustega kruntide kogumitena, et muuta ala maksimaalselt juurdepääsetavaks jalakäijatele ja kõikidele teistele kasutajatele toetades aktiivsust ja liikumist mööda läbivat promenaadi. Hooned on segakasutusega - valdavalt elamispinnad koos kohalike tugiteenuste ja mugavustega. Avalik ruum raamistatakse ehituskruntide/kvartalitega. Hoonestatavate kruntide struktuur, sügavus ja suurus võimaldavad mitmesuguseid elamispinna tüüpe luues krundile sobiva välisruumi. Lisaks maapinna tasandil olevale väliruumile tuleb ette näha igale elamuüksusele ka terrass ja/või rõdu.

Vorm, mastaap ja maht

Hoonete kuju näitab arendusplaani läbivat joont: voolavust ja rannaala suhet merega. Hooned on kavandatud peamiselt 3-7 korruselised, et tagada linlik tihedus, võimaldada tugev ja pidev hoonefassaad tänavale ja avalikule ruumile. Esimese korruse kõrgus on 1,5 korda suuremteiste korruste vahelisest kõrgusest. Soovituslik kõrgus elamispindadel on 3,2 m, maapealsetel äripindadel 1.korrusel 4,8 -5,0 m ja kõrgematel korrustel 4,0-4,1 m. Kõige ülemiste korruste ruumid võivad olla mitmetasandilised tekitades vahelduva katusejoone. Elamispindade puhul on sellisel juhul korter läbi mitme korruse võimaldades luua põnevaid erinevate kõrgustega ruumilahendusi. Elamispinnad peaksid maksimaalselt rõhutama kvartalite nurki ja võtme- ja/või strateegilisi liikumissuundi ning vaateid. Eluruumide puhul tuleb hooned planeerida nii, et oleks maksimaalselt tagatud vaated merele ja linnale ning oleks tagatud piisav päevavalgus kõikidele eluruumidele.

Hoonete sidusus

Hoonemahud peaksid raamistama arenduskrunte, kujundades niimoodi pidevat tänavapoolset külge,raamides kvartalit ning eristades avalikku ja privaatset ruumi. Maapinna tasandil tuleks kaaluda hoonete tagasiasteid, et võimaldada kaetud juurdepääs esimese korruse ruumidele ja võimalikele kaetud välisöögikohtadele, võimadada ülemistele tasanditele väliterrasside rajamist ning tagada parem päevavalgus tänavatasandil.
Hoone tänavapoolne külg peaks võimaldama hoone ja tänava vahelist sidusust, seetõttu tuleks elava ja aktiivse fassaadi loomiseks kasutada maapinnatasandi võimalusi. Nõutav arv autode parkimiskohti asub maapinnatasemel asuvate kaubanduspindade taga. Nagu Reidi teel, on autode parkimine keldrikorrusel välistatud rajamise kalliduse ja võimaliku üleujutuste ohu tõttu. Kuna läbiv promenaad ja külgnev maapind on kõrgendatud, asub autoparkla kõrgendatud maapinnatasandi all. Elamispindade akendest ja välisruumidest/terrassidest on nii aktiivsed kui ka passiivsed vaated üldkasutatavatele aladele tagades aktiivse suhtluse esimesest korrusest kõrgemal tasandil. Eluruumid on avatud avalikule ruumile või privaatsematele maastikukujundusega haljasaladele. Era- ja avalikud rohealad kujundatakse kõrgel tasemel, pakkudes erinevate maastikukujundustega alasid, võimaldades elanikel rõõmu tunda nii suurematest kui intiimsematest haljasaladest. Elamualadel tuleb ette näha laste mänguväljakud.

Kvaliteetne, tõhus ja sobiv valgustus tugevdab hoonete ja avaliku ruumi terviklikkust videvikus ja õhtutundidel ning pimedamatel talvepäevadel. Valgustus avalikus ruumis võimaldab kasutada kohti pikemalt ja loob kasutajatele nii tajutava kui ka tegeliku turvalisuse. Valgustustasemed võivad olla eri aladel, rannaala väljakul, piki rannaala promenaadi ja Reidi teel päeval ja hooajal erinevad, et luua mitmekesiseid ja kontrastseid keskkondi ning reageerida erinevatele loomulikele valgustingimustele. Valgustuse tüüp, värv ja tasand peavad lähtuma marsruudi hierarhiast ja liikumisrežiimist.

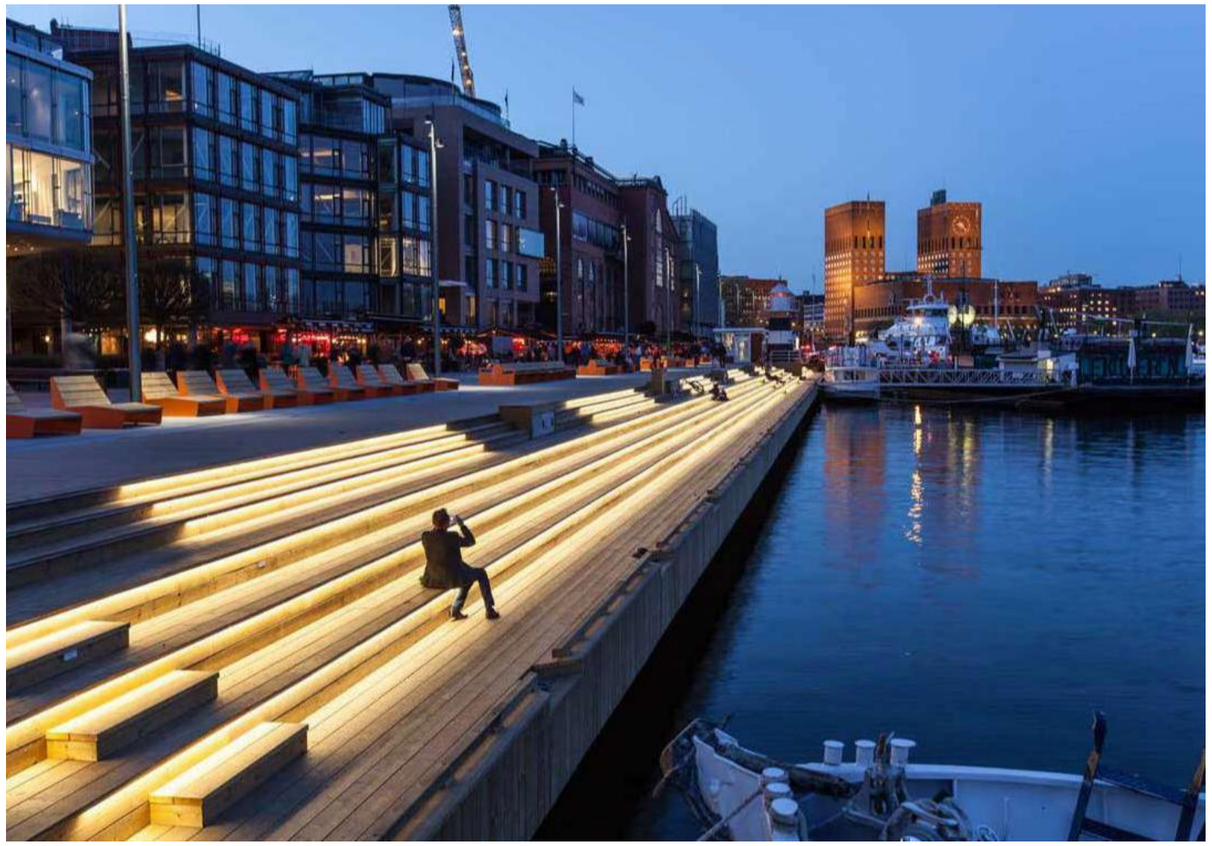
Maastik ja avalik ruum

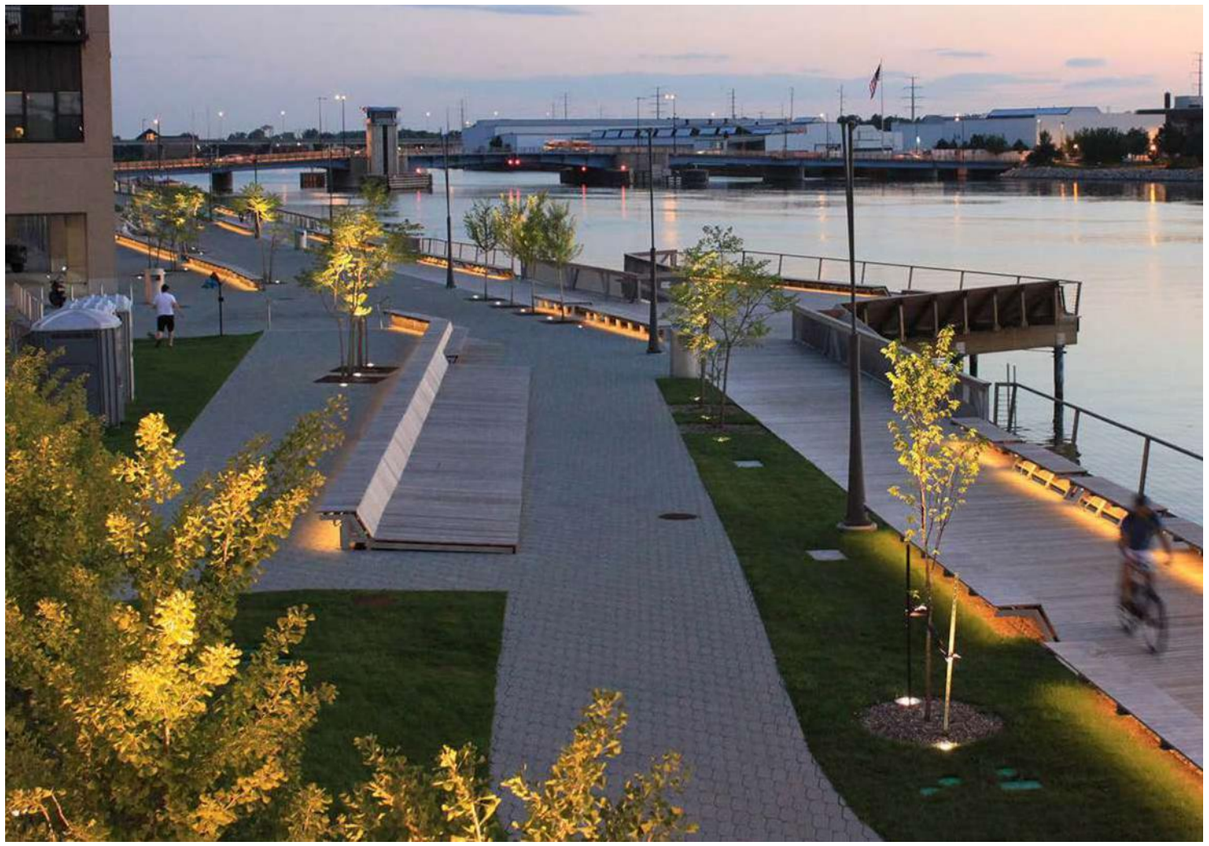
Lõunaosa merre laienduse rannaala avalikku ruumi juhib läbiva promenaadi ristmikul moodustuv avalik väljak. Rannaala väljak asetseb avaliku ruumi hierarhia kõrgemal tasemel. See moodustab ümbruskonna elukeskuse. Aktiivsete kasutusviisidega raamitult, paindlikult planeeritult ja liigendatult hõlmab ruum võimalikult palju avalikke ja piirkondlikke tegevusi ning kasutusvõimalusi kogu aasta vältel. Rannaala väljak moodustab keskuse, mis asub läbiva promenaadi tõstetud osa ning lõunaosa merre laiendatud elamuala ning Vabaaja- ja kultuuriala ning selle vahetus läheduses asuva laevavraki, jahtklubi, idapoolse jahisadama ja akvaariumi vahel.

Avaliku ruumi loomisel peab olema kasutatud kõrgeima kvaliteediga disaini ja materjale. Soovitatav on looduskivi, graniit või basaltsillutis. Seda saab täiendada monteeritud betooni, monoliitbetooni, puidu ning erinevate tekstuuride ja värvusega kruusaga. Taimestik peaks olema puhas ja lihtne ning rõhutama taimeliikide mitmekesisust, tekstuuri, värvust ja kihilisi maastikke

Lõunaosa merre laienduse rannaala on olulise maastikukujundusega haljastus- ja linnaruumi ala, mis pakub elanikele ja laiemale avalikkusele ümbruskonnas hulgaliselt rohelist ruumi. Elamutele lähemal asuvad aiad muudetakse elanikele privaatseks, kaidele lähemal asuvad haljasalad ja rannaala peaksid olema avalikus kasutuses. Sisehoovid hoitakse elanikele privaatsena.

Katuseaedade kasutamine Tallinnas on klimaatiliste tingimuste tõttu keeruline. Samas saab elanikele luua juurdepääsu katusealadele kui ühisalale, kus on suurepärased vaated linnale ja merele. Külmade tuulte eest vajalike kaitsemeetmete rakendamisel ja päikesesoojuse kasutusele võtmisel saab neid ruume sagedamini kasutada. Võimaluse korral tuleb katusel paiknevaid seadmeid minimeerida või vaadete eest eemaldada, et tagada katusejoone ja katuseterrasside võimalikult atraktiivne kasutamine.





PIIRKONNA OLEMUS // LÕUNAOSA MERRE LAIENDUSE ELAMUALA

Tänavad, liikumine ja ühendused

Nagu kõigil Vanasadama arendusplaani aladel on lõunaosa merre laienduse elamualal tänavakujundus ülioluline, et luua kvaliteetne linnakeskkond, mida kõik kasutajad saavad nautida ja ühiselt kasutada.

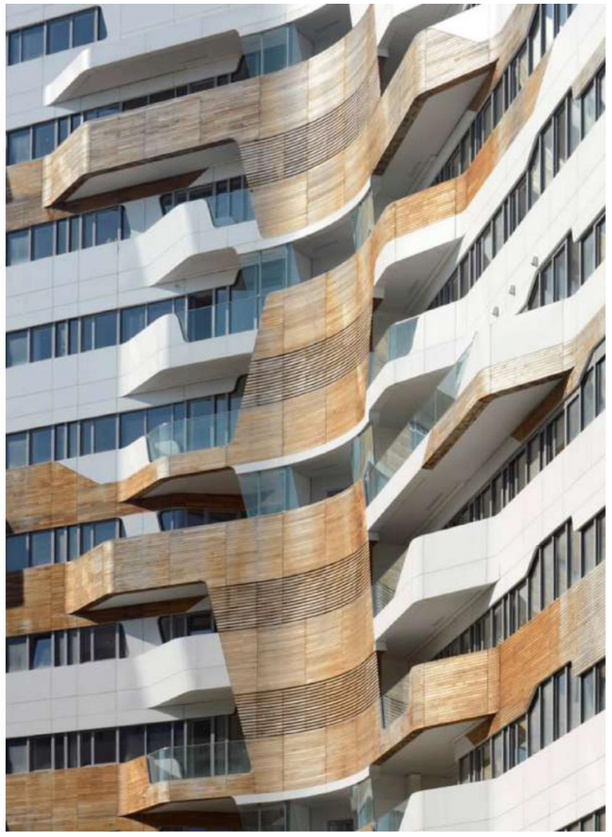
Lõunaosa merre laienduse rannaala teedevõrgu kujundab läbiv promenaad, mis jätkub läbi Lõunapoolse ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärse ala. Läbiv promenaad tõuseb kergelt lõunaosa merre laienduse rannaala suunas moodustades kõrgendatud platvormi ja laiema avaliku ruumi. Jõudes mereni kulgeb läbiv promenaad piki rannajoont raamistades Rannaala väljaku. Läbiva promenaadi pikendus suundub kagu poole Vabaaja- ja kultuurialale.

Pikksilma tänavat on pikendatud läbi piirkonna. Asudes kõrgendatud läbiva promenaadi all, võimaldab Pikksilma tänav vahetut juurdepääsu sadamasse, minimeerides sadamaliikluse otsest mõju avalikule ruumile ja alale üldiselt. Teisejärguline juurdepääs alale toimub tänavate/kõnniteede võrgustiku kaudu tagades linna ja piirkonna vahel veelgi parema juurdepääsu ja ühenduse.

Välisilme ja materjalid

Linnaplaneerimise suunised pakuvad paindlikku lähenemisviisi materjalide kasutamiseks ja üldise arhitektuurse välisilme loomiseks. Kõige tähtsam on kujunduse ja materjali kvaliteedi kõrge tase, mis täiendaks ajaloolise linna kvaliteeti ja lähtuks sellest. Hoonete ja avaliku ruumi välisilme ja olulisus loovad kvaliteedi võrdlusaluse ning aitavad kaasa piirkonna olemuse ja identiteedi kujunemisele. Pärast linnaplaneerimise suuniste ettevalmistamist tuleks arendusplaani edasistes etappides koostada täiendav juhend. Viitepildid (referents pildid) näitavad materjalikvaliteedi taset ehitistel ja avalikus ruumis aidates kaasa koha olemusele, kvaliteedile ja identiteedile.

Ehitiste vorm ja üldine arhitektuurne välisilme peavad rõhutama arendusplaani üldteemat, ehitiste voolavust ja arendatava ala suhet merega. Ehituskonstruktsioonid ja -materjalid peavad olema väga vastupidavad, et taluda Tallinna keerulist kliimat ja mereäärset asukohta. Materjale tuleb täpsustada, et täita nimetatud nõudmisi ning tagada, et need enneaegselt ei vananeks ja oleksid ilmastikukindlad. GFRC-paneelid on üks eelistatavaid välisfassaadi materjale. Klaasitud vertikaalimpostprofiilid (glazed mullion) tuleb projekteerida võimalikult õhukesed. Soovitatakse kõrgetasemilisi tänapäevaseid ja kaasaegsust rõhutavaid välisfassade.
Elamispinnad peavad vastama Eesti kohalikele ja siseriiklikele nõuetele akna suuruse osas, et tagada eluruumide minimaalne valgustus, päikesevalgus, ventilatsioon ja hoone fassaadi üldine soojuspidavus. Samuti kujundavad elamute välisruumid, rõdud ja terrassid hoone fassaadi. Nagu lõunapoolse ülikooli linnaku ja idufirmade / Reidi tee äärsel alal, peab põhjalikum juhend käsitlema detailsemalt hoonete konstruktsioonide tehnilisi aspekte, terviklikumalt jätkusuutlikkust, materjalide kasutamist, hoonete välisilmet piirkonnas, Tallinna keerulist kliima konteksti ja arendusplaani tervikuna.



Tihedus ja segakasutus

Arenduse tihedus tuleneb kohalikust olukorrast tingitult valdavalt elamualal. Esimesel korrusel asuvad kauplused, söögi- ja joogikohad pakuvad kohalikke teenuseid ja mugavusi elamispindadele ning aktiivset tänavapoolset külge tänavatel ja avalikele kohtadele. Kõigi arendatavate alade eesmärk on luua lai kasutusviiside kogum, mis edendab linna jätkusuutlikku arengut.

Vanasadama arendusplaani selles etapis oleme määratlenud valdava kasutusviisi igale piirkonnale. Muutuvates turutingimustes peab arendusplaan olema piisavalt paindlik, et reageerida turu muutustele. Kuna alade kasutused kattuvad ja panustavad arendusplaani tervikuna, võivad alade kasutusotstarbed muutuda aja jooksul..

PÕHJAKVARTAL

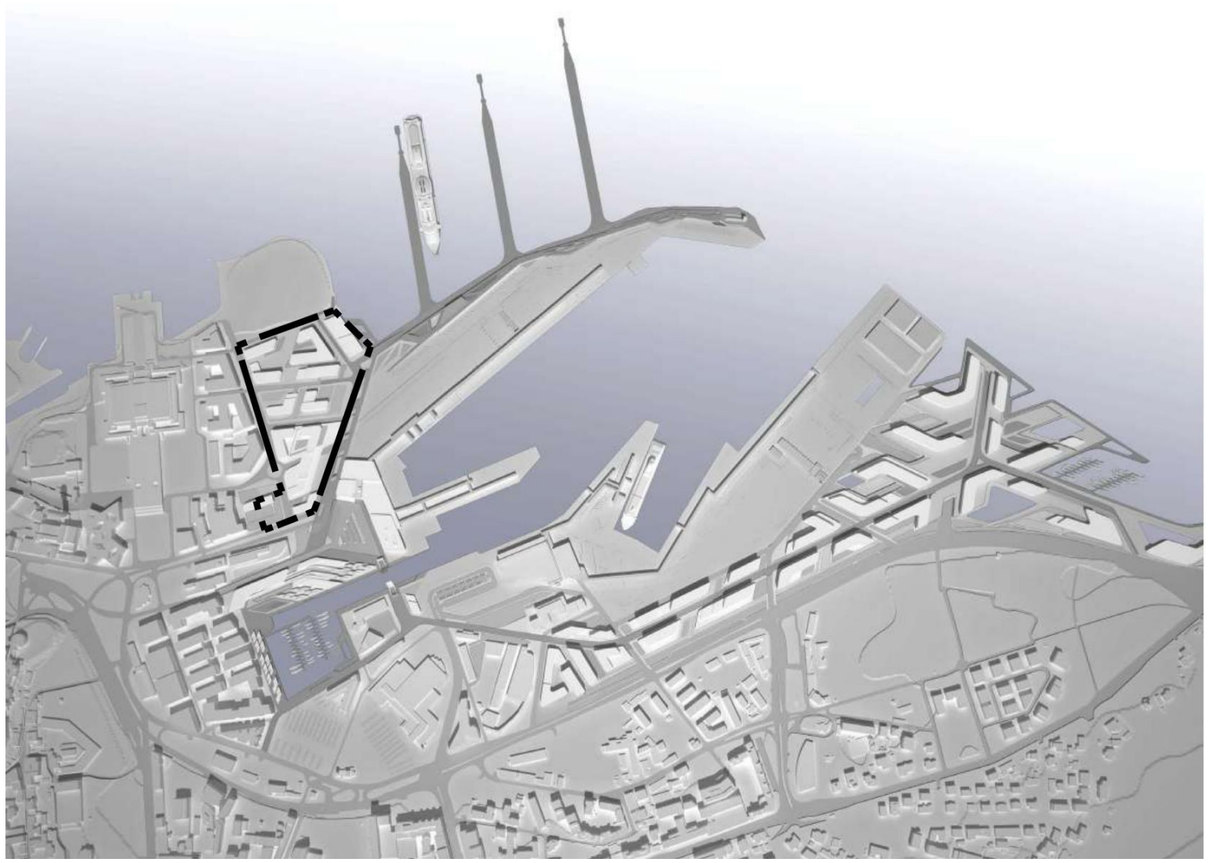
09.3

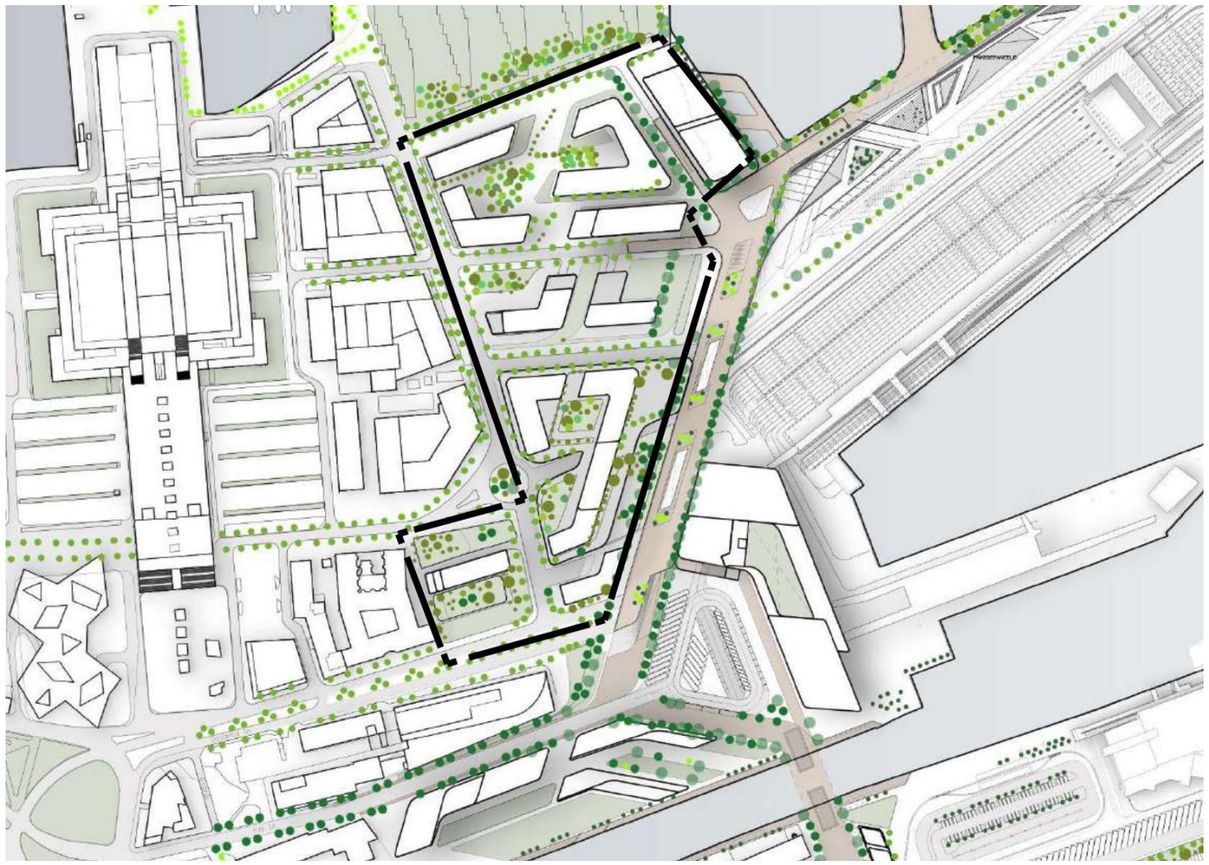
PIIRKONNA OLEMUS // PÕHJAKVARTAL

Põhjakvartal asub arendusplaani põhjaosas, Linnahallist läänes kruiisiterminali ala ja sadama ala vahel ning Admiraliteedi basseinist põhja pool. Kvartal hõlmab Admiraliteedi basseini ja A-terminali ümbrust. Piirkond, funktsionaalsed arhitektuurikomponendid ja avalik ruum on silmapaistvad Tallinna Vanasadamasse kruiisilaevade ja parvlaevadega saabujatele. Sadama administratsiooni ruumid (kontorid) asuvad samuti Admiraliteedi basseini ääres. Kvartal on kavandatud segakasutusega alana: Admiraliteedi basseini ja A-terminali ümbritsev oluline avalik ala, kvaliteetsed büroo-, elamis-, vabaaja-, kultuuri- ja hotellipinnad. Basseini ümbruses ja hoonete esimestel korrustel asuvad söögi- ja joogikohad pakuvad täiendavaid mugavusi ja teenuseid kohalikule piirkonnale ja sadamat külastavatele reisijatele. Admiraliteedi basseini ümbruses asuvad unikaalsed söögi- ja joogikohad ning jahtklubi. Autode parkimine on maapinna tasandil tänava poole avatud kaubanduspindade taga.

Erinevate alade kasutusotstarbed jagunevad näiteks elamis-, büroo- ja vabaajapindade vahel. Kuna arendusplaanid muutuvad aja jooksul, toimub jooksvalt kasutusotstarvete täiendav integreerimine/kombineerimine. Admiraliteedi basseini, A-terminali ja külgneva kruiisiterminali aladel on suur reisijate liikumine ning sellega kaasnev takso-, bussi- ja jalakäijate liiklus. See muudab ala ja selle ümbruse aktiivselt kasutatavaks ja loob võimalused kohalike tugiteenuste ja mugavuste pakkumiseks, mis aitavad edendada linna jätkusuutlikku arengut. Reisiterminali ja Admiraliteedi basseini ümbritseva avaliku linnaruumi kõrge tase ja kvaliteet soodustavad jalakäijate liikumist linna ja tagasi ning leevendavad transporditaristu mõju.

Põhjakvartal - asendiplaan





Struktuur ja olemus

Põhjakvartali struktuuri kujundavad olemasoleva linnastruktuuri kvartalid ja linna tänavavõrk. Põhjakvartali struktuur on ümber paigutatud, et tagada ala läbivad läänesuunalised vaated. Linna ja sadama vahelise juurdepääsu ja ühenduse hõlbustamiseks on säilitatud peamised struktuurilised ja visuaalsed koridorid piki Sadama ja Kai tänavat. Kavandatud on regulaarne kvartalistruktuur, mis sarnaneb külgnevatele kvartalitele. Vastvalminud arendus (Tallink Spa ja Konverentsikeskus) koosneb suuremast ehitise-/hoonestruktuurist st hoonete maht krundil on märkimisväärselt suur moodustades küllaltki tugeva linnastruktuuri piki Sadama ja Kai tänavat. Hiljuti alustatud naabruses olevad arendused ei paku häid ühildumisvõimalusi.

Põhjakvartal tuleb kujundada kvaliteetsete ja hästi ühilduvate suuremate ja peenemate liigendustega kruntide kogumitena, et muuta ala maksimaalselt juurdpääsetavaks jalakäijatele ja kõikidele teistele kasutajatele - nii Tallinna kodanikele kui ka külastajatele. Hoonestatavate kruntide struktuur, sügavus ja suurus võimaldavad mitmesuguseid ruumilahendusi sobitumaks välisruumi. Hoonete laiused peaksid olema vahelduvalt peene ja keskmise liigendatud struktuuriga ja suurusega võimaldades mitmekülgset ruumikasutust. Juurdepääsud üksikutele hoonetele peaks olema tihedate vahedega, et vältida pikki pidevaid katkematuid fassaade.

Vorm, mastaap, ja maht

Sarnaselt muudele piirkondadele näitab hoonete kuju arendusplaani läbivat joont: voolavust ja rannaala suhet merega. Hooned on kavandatud 2- kuni 5-korruselised. Madalamad hooned tagavad arenduse ala läbivate vaatekoridoride ja arenduseala merevaated. Hoonestus peaks kujundama pideva hoonefassaadi piiritledes tänavad ja hoovid ning raamides avalikku ruumi.

Esimeses korruse kõrgus on 1,5 korda suurem teiste korruste kõrgustest. Korrustevahelised kõrgused olenevad hoone kavandatud kasutusest. Soovituslik kõrgus bürooruumidele esimesel korrusel on 5,5 – 6 m ja kõrgematel korrustel on 4,0-1,1 m. Eluruumide kõrgused peavad olema 3,0-3,2 m. Hotelliruumidel on sarnased kõrgused olenevalt kavandatava hotelli profiilist ja kategooriast.
Ülemistel korruste ruumid võivad olla mitmetasandilised tekitades vahelduva katusejoone. Hoonete fassaadid peaksid sisaldama rohkesti liigendusi, et vältida ilmetuid pidevaid fassaade. Erilist tähelepanu tuleks pöörata sellele, kuidas hoonete abil kujundada kvartalite otsi ja nurki, et pakkuda ehitusgeomeetria abil suuremat liigendust või kõrgemaid elemente. Tähtsamaid strateegilisi vaateid tuleks rõhutada ka äratuntavate ja merendusega seotud maamärkidega.
Hoonete paigutus tuleb planeerida nii, et oleks maksimaalselt tagatud vaated merele ja linnale ning võimaldatud piisav päevavalgus kõikidele eluruumidele.Tuleb saavutada tasakaal suurte klaaspindade, rohkem isoleeritud läbipaistmatute fassaadide ja nõuetele vastava soojustuse vahel. Alale on planeeritud hotell ja alternatiivne asukoht ooperimajale ning uus A-terminal. Teeme ettepaneku, et Zaha Hadid Architects jääks nende oluliste hoonete põhiprojekteerijaks. Uus terminalihoone ja hotell (ja võimaluse korral ka ooperimaja) suurendavad arenduskeskkonna üldist iseloomu ja kvaliteeti ning pakuvad kogu piirkonnale lisandväärtust.

Hoonete sidusus

Hoonemahud peaksid olema arenduskruntide kõikidel servadel, kujundades niimoodi pidevat tänavapoolset külge, raamides kvartalit ning eristades avalikku ja eraruumi.
Maapinna tasandil tuleks kaaluda hoonete tagasiasteid, et võimaldada kaetud juurdepääs esimese korruse ruumidele ja võimalikele kaetud välisöögikohtadele. Hoone fassaadi ning kõnnitee ja sõidutee vahelised tagasiasted määratletakse tänavaosade kaupa.
Suurepärast väljas einestamise kogemust võimaldavad Admiraliteedibasseini ääres paiknevad kaetud alad vaatega lõunasse ja basseinile. Kõigil ülemistel tasanditel pakuvad tagasiasted väliterrasside rajamise võimaluse ning tagavad tänavatasandil parema päevavalguse. Hoone tänavapoolne külg peaks tagama hoone ja tänava vahelise ühtse keskkonna ning looma võimalused maapinnatasandi aktiivseks kasutuseks muutes hoonefassaadid elavaks. Vaated hoonete ülemistelt korrustelt peaksid tagama "pilgu tänavale", toetades nii aktiivset kui ka passiivset vaatlust. Võimaluse korral tuleks autode parkimine hoida kaupluste/äripindade läheduses ja eemal hoonete välisfassaadist, et tagada tingimused tänava äärseks aktiivseks kasutuseks. Aktiivne tänavafront peab olema tasakaalus ala kasutuseks vajalike parkimiskohtade tagamise ja investeeringu suurusega. Nende vastuoluliste probleemide lahendamiseks tuleb teostada täiendav üksikasjalikum analüüs.

Kvaliteetne, tõhus ja sobiv valgustus tugevdab hoonete ja avaliku ruumi terviklikkust videvikus ja õhtutundidel ning pimedamatel talvepäevadel. Valgustus avalikus ruumis võimaldab kasutada kohti pikemalt ja loob kasutajatele nii tajutava kui ka tegeliku turvalisuse. Põhjakvartalis peaks valgustuse tüüp ja tase vahelduma vastavalt kohale ja avaliku ruumi hierarhiale. Läbiv promenaad, Admiraliteedi bassein ja A-terminali ümbrus peaksid olema rõhutatud. Eraldiseisvatel platsidel ja väljakutel võiksid olla konkreetsed teemad. Nagu teiste piirkondade puhul peaksid valgustustasemed eri aladel, päeval ja hooajal erinema, et luua mitmekesiseid ja kontrastseid keskkondi ning reageerida erinevatele loomulikele valgustingimustele. Valgustuse tüüp, värv ja tasand peavad lähtuma liikumissuundade hierarhiast ja liikumisrežiimist.

Maastik ja avalik ruum

Kooskõlas linna toimivuse põhialustega pakub Vanasadama arendusplaan liikumissuundadele ja linnaruumile selge hierarhia tagades kogu ala tervikliku toimimise mitmel tasandil, millest selle kodanikud saavad rõõmu tunda. Avalik ruum põhjakvartalis lähtub eelkõige läbivast promenaadist. See on avaliku ruumi hierarhia kõrgemal tasemel. Läbiv promenaad moodustab aktiivse liikumise koridori piirkonna sees ja ümbruses. Läbiv promenaad raamistab aktiivse esimese korruse, mis on paindlikult planeeritud ja liigendatud. Läbiv promenaad asub ala idaosas ja suundub edasi kruiisiterminali promenaadile.

Admiraliteedi bassein on arendatava ala keskmeks. Admiraliteedi bassein asub avaliku ruumi hierarhia kõrgemal tasemel. Avaliku ruumi loomisel peab olema kasutatud kõrgeima kvaliteediga disaini ja materjale Soovitatav on looduskivi, graniit või basaltsillutis. Seda saab täiendada monteeritud betooni, monoliitbetooni, puidu ning erinevate tekstuuride ja värvusega kruusaga. Taimestik peaks olema puhas ja lihtne ning soodustama taimeliikide mitmekesisust, tekstuuri, värvust ja kihilisi maastikke. Basseiniäärne taimestik peaks kaitsma külmade tuulte eest söögi- ja joogikohti ning jahtklubiga piirnevat välisala, et tagada võimalikult suur kasutajamugavus. Kavandatava uue A-terminali sissepääsu esisel alal on ette nähtud lühialjaline parkimine, taksode ootealad ning bussiparkla. See piirkond nõuab edasist põhjalikumat projekteerimist, et luua dünaamiline linnaruum, kus sadama tegevuseks vajalik transpordiala ja avalik ala on tasakaalus.

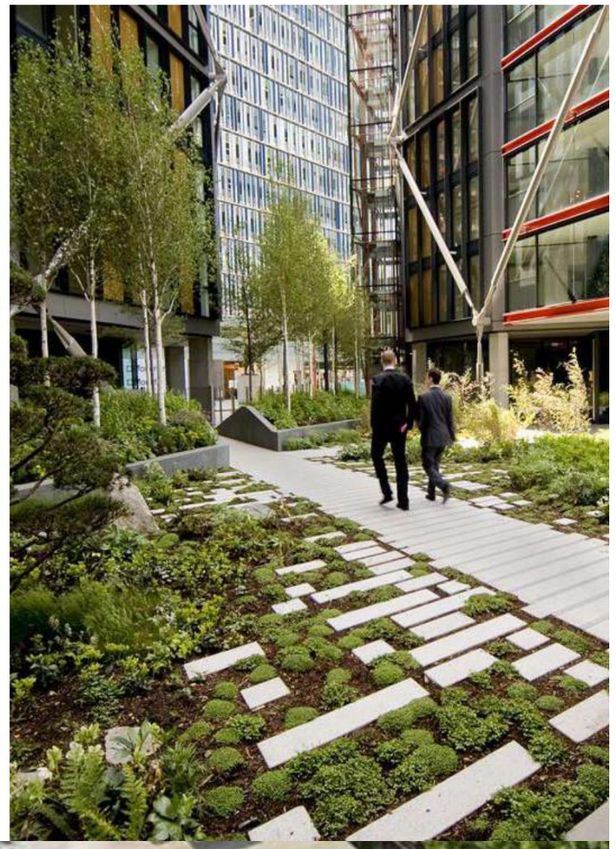
Põhjakvartalis on ette nähtud külluslikud sisehoovid, mis on mõeldud toimima hoonete sissepääsu eesõuedena ja juurdepääsudena rohealadele. Haljasalade maastikukujundus peaks olema kvaliteetne, pakkudes erisugust ja mõõdukat taimestikku, kasutades igal võimalusel kohalikke taimeliike.

Tänavad, liikumine ja ühendused

Tänavakujundus on ülioluline, et luua kvaliteetne linnakeskkond, mida kõik kasutajad, kodanikud ja külalised saavad nautida ja ühiselt kasutada. Tänavad moodustavad kvaliteetse linnaruumi ja hoonete vaheliste elutegevuse määramise alused, et luua elavad ja tihedalt lävivad kogukonnad. Tallinna Vanasadama arendusplaan 2030 pakub kogu sadama arendamiseks välja liikumissuundade ja hoonestuse selge hierarhia, et tagada kõikjale sobilik ja mitmekülgne juurdepääs. Liikumissuundade hierarhia ühendab omavahel keskused ja tõmbekohad, mis paiknevad Vanasadama arendusala peamistes strateegilistes punktides ja on ühendatud ajalooliste põhiliste teekondadega.

Tänavavõrgu loomisel on aluseks võetud külgneva naabruskonna olemasolevad tänavad: Rumbi tänav ja Kultuurikilomeeter, Sadama ja Kai tänav ning Linnahalli ristteed, mis võimaldavad arendatava ala ühendada naaberaladega ja integreerida linnaga. Liikumises on prioriteet jalakäijatel ja jalgratturitel. Vaatekoridorid on vastavusse viidud olemasolevate tänavate ja vaadetega merele ning vanalinnale. Tagatud on otseühendus Kultuurikilomeetriga. Kuna aktiivse sadamategevusega jätkub märkimisväärse arvu sõidukite liikumine, tuleb need suunata nii tänavavõrgustikku, ümbruskonda kui ka linna laiemasse teedevõrku. Ristmikud ja liikluse suunamised tuleb kavandada nii, et autosõidu teekonnad oleksid võimalikult väikesed ja nende mõju keskkonnale oleks minimaalne.

Sarnaselt kogu Vanasadama arendusplaani alale moodustab läbiv promenaad strateegilise sisemise jalakäijate liikumistee kõikidel aladel luues Vanasadama arenduse ühtse identiteedi ja ühenduse. Läbiv promenaad on jalakäijate liikumise sisemine koridor.



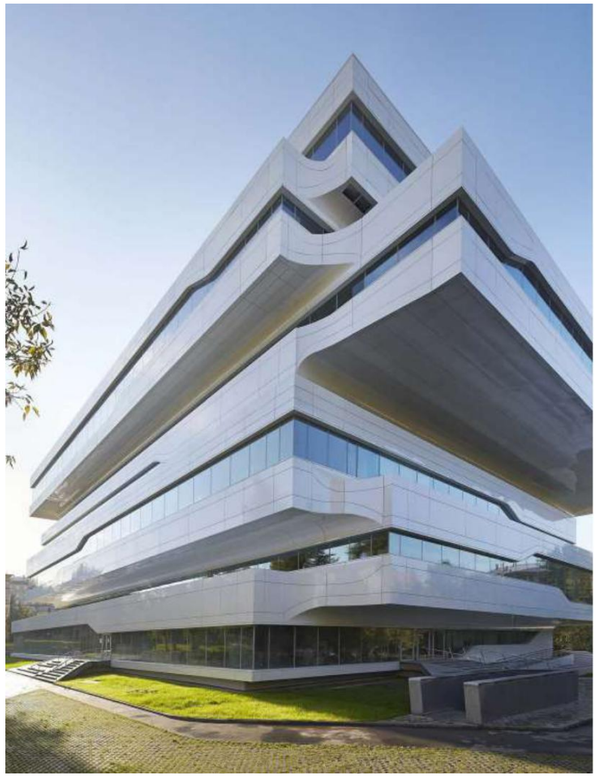
Välisilme ja materjalid

Linnaplaneerimise suunised pakuvad paindlikku lähenemisviisi materjalide kasutamiseks ja üldise arhitektuurilise välisilme loomiseks. Kõige tähtsam on kujunduse ja kasutatavate materjalide kvaliteedi kõrge tase. Need peavad täiendama ajaloolise linna kvaliteeti ja lähtuma sellest. Hoonete ja avaliku ruumi välisilme ja olulisus loovad kvaliteedi võrdlusaluse ning aitavad kaasa piirkonna olemuse ja identiteedi kujunemisele. Pärast linnaplaneerimise suuniste ettevalmistamist tuleks arendusplaani edasistes etappides koostada täiendav juhend. Viitepildid (referentspildid) näitavad ehitistel ja avalikus ruumis kasutatavate materjalide kvaliteedi taset aidates kaasa koha olemusele, kvaliteedile ja identiteedile.

Ehitiste vorm ja üldine arhitektuurne välisilme peavad rõhutama arendusplaani üldteemat, ehitiste voolavust ja arendatava ala suhet merega. Ehituskonstruktsioonid ja -materjalid peavad olema väga vastupidavad, et taluda Tallinna keerulist kliimat ja mereäärset asukohta. Materjale tuleb täpsustada, et täita nimetatud nõudmisi ja tagada, et enneaegselt ei vananeks ja oleksid ilmastikukindlad. GFRC-paneelid on üks eelistatavaid välisfassaadi materjale. Klaasitud vertikaalimpostprofiilid (glazed mullion) tuleb projekteerida võimalikult õhukesed.

Soovitatakse kõrgetasemilisi tänapäevaseid ja kaasaegsust rõhutavadi välisfassade.
Büroopindadel on tööruumides päevavalguse tagamiseks nõutud suuri klaaspindasid, kuid klaaside ulatus peab olema tasakaalus ehitusmääruste nõuetega, välisvoodri soojapidavuse ja energia säästmise nõuetega. Lisaks peab põhjalikum juhend käsitlema detailsemalt hoonete konstruktsioonide tehnilisi aspekte, terviklikumalt jätkusuutlikkust, materjalide kasutamist, hoonete välisilmet piirkonnas, Tallinna keerulist kliima konteksti ja arendusplaani tervikuna. Käesolevas arendusplaani etapis kirjeldatud juhend on üldine ja mittespetsiifiline.

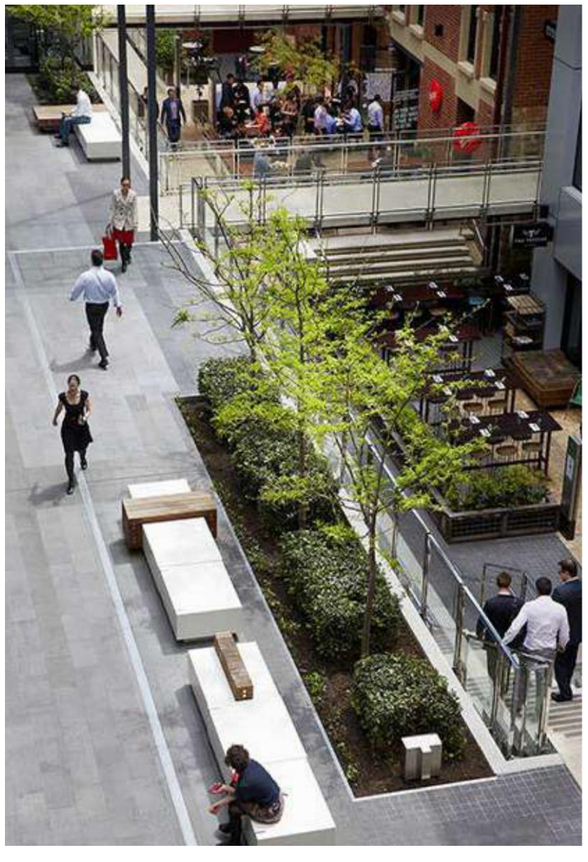
Kõrgetasemelised kultuuri- ja sadamategevuseks vajalikud hooned võiksid olla arendatavas keskkonnas äratuntavate tunnuste/elementidega. Ooperimaja ja kavandatava uue A-terminali hoone koos sadama peakontori ja teiste rajatistega on komponendid, mis rõhutavad sadama eripära ning lisavad väärtust Tallinna linna rikkale arhitektuuripärandile. Nende elementide puhul tuleb pöörata tähelepanu disainile ja kasutavatele materjalidele, et aidata kaasa AS Tallinna Sadam edu jätkule ning Tallinna majanduse kasvule ja õhustiku loomisele.

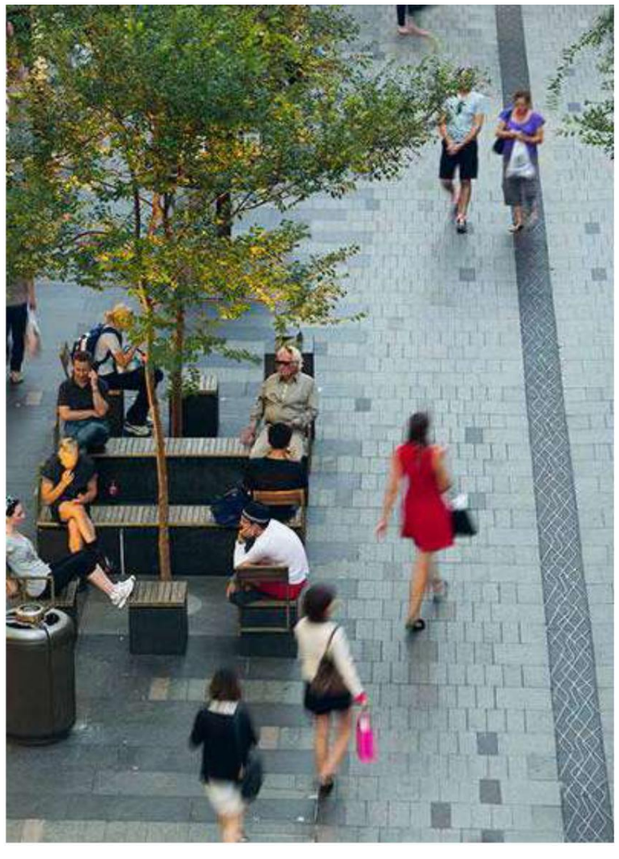


Tihedus ja segakasutus

Põhjakvartali tihedus tuleneb kohalikust olukorrast tingitud arenduse struktuurist, olemusest ja ulatusest. Põhjakvartal koosneb erinevatest kasutusotstarvetest, sealhulgas sadamategevus (A-terminal), Admiraliteedi bassein, kontori-, kaubandus-, hotelli-, kultuuri- ja vabaaja veetmise kohad Admiraliteedi basseini ümbruses. Esimesel korrusel asuvad kauplused, söögi- ja joogikohad pakuvad kohalikke teenuseid ja mugavusi ning aktiivset tänavapoolset külge läbival promenaadil ja avalikes kohtades. Hotelli rajamine täienadab veelgi kasututusalade mitmekesisust, pikendab ala kasutusaega ja suurendab külastajate arvu alal. A-terminal, jahtklubi ja eksklusiivsed söögi-joogikohad piki Admiraliteedi basseini, olles Vanasadam arendusplaani keskkoht (ankrukoht), loovad sobiva õhkkonna ja toovad alale uut elu ja tegevust. Kõigi arendusalade eemärk on tagada rohked kasutusvõimalused, mis edendavad linna jätkusuutlikku arengut ja soodustavad ala kasutajate mitmekesisust kõigis majanduslikes, kultuurilistes, vanuse- ja rahvusrühmades.

Vanasadama arendusplaani selles etapis oleme määratlenud valdava kasutusviisi igale piirkonnale. Turutingimused muutuvad ajas, seetõttu peab arendusplaan olema piisavalt paindlik, et reageerida turu muutustele. Kuna alade kasutused kattuvad ja panustavad arendusplaani tervikuna, võivad alade kasutusotstarbed muutuda aja jooksul. Kõik alad peavad üksteist toetama, moodustama terviku ning panustama Vanasadama ja Tallinna ühtse linnaruumi loomisse .

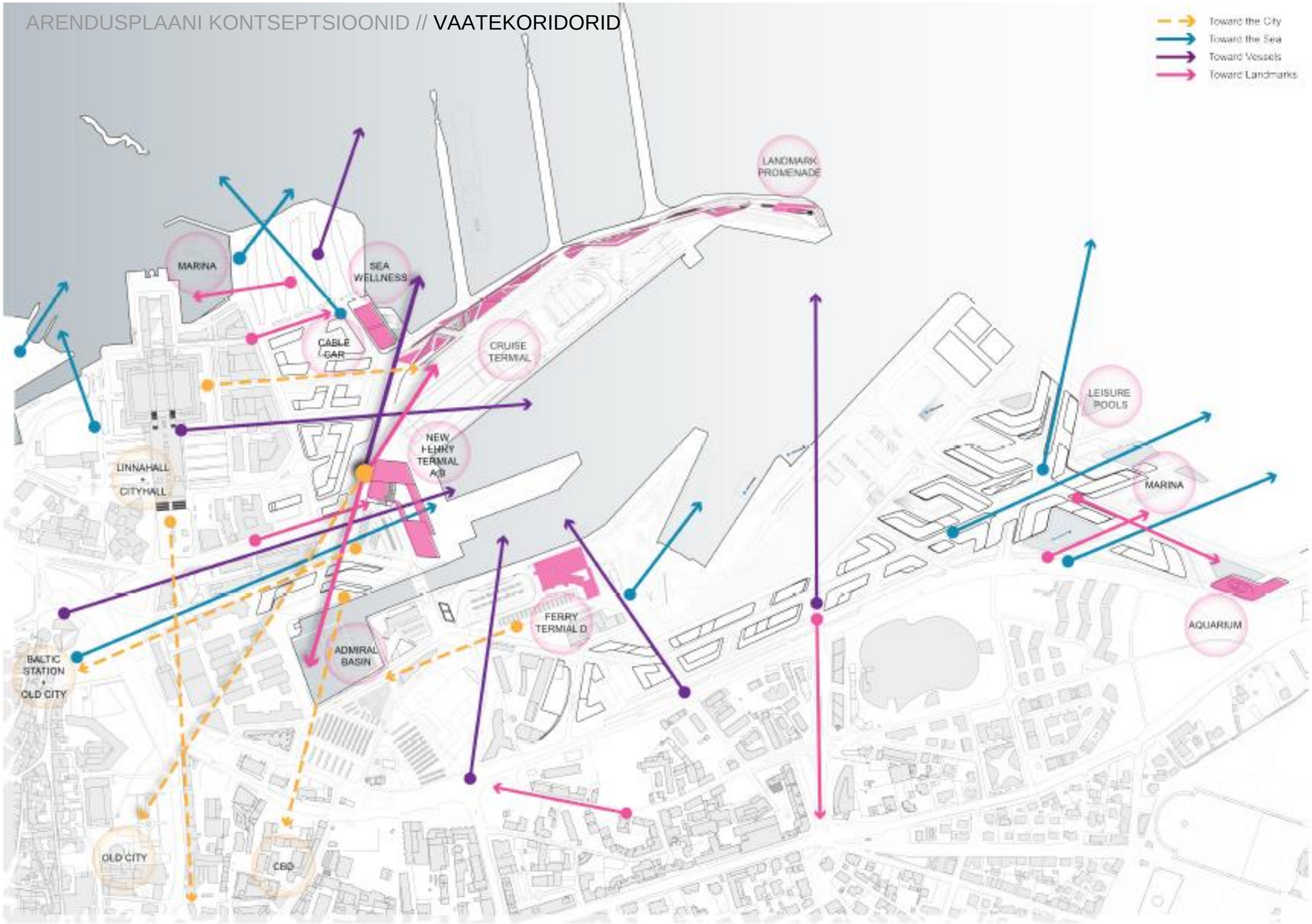




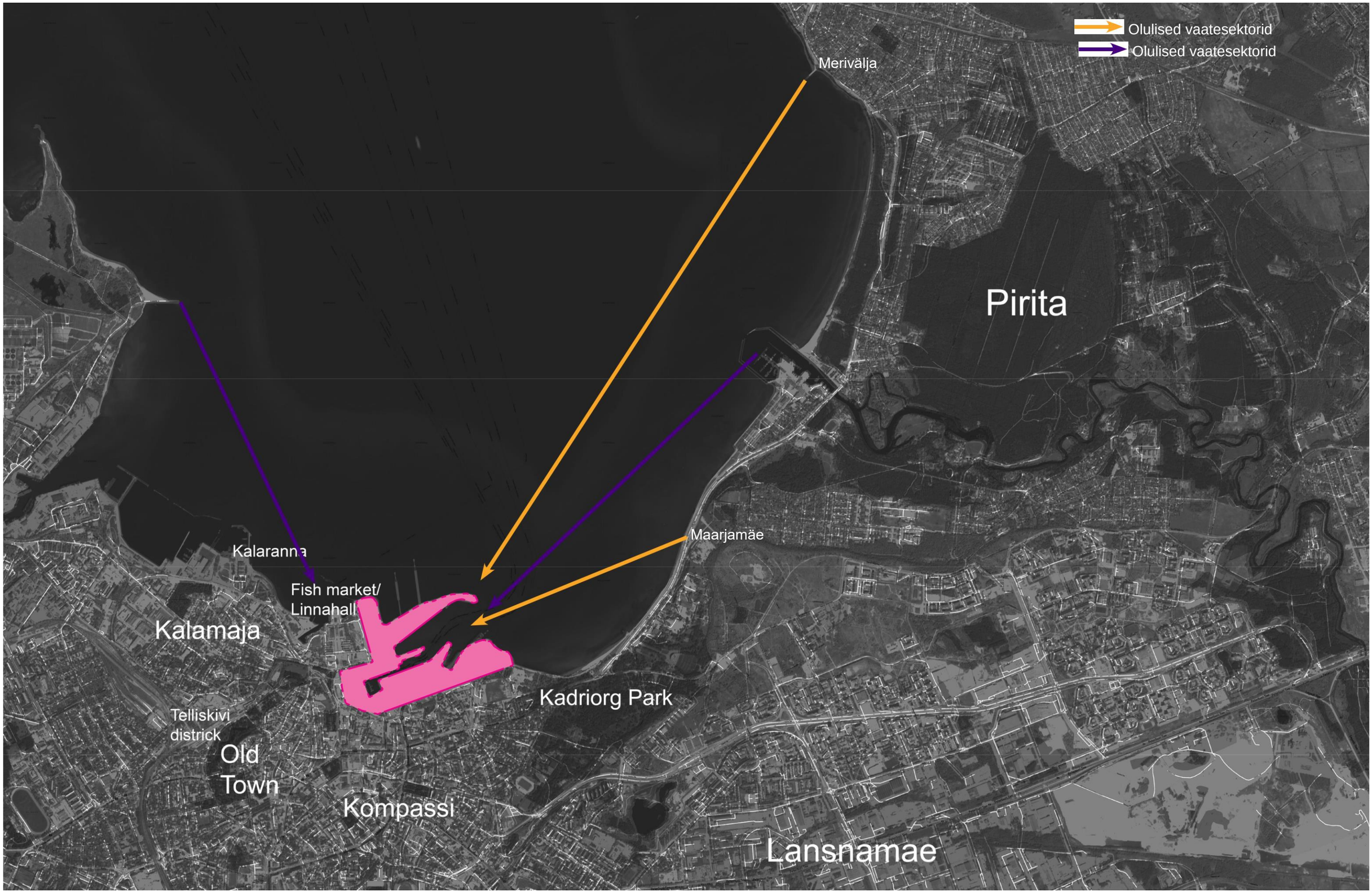
VAATEKORIDORID

10

ARENDUSPLAANI KONTSEPTSIOONID // VAATEKORIDORID



Rannaalade vaatesektorite põhiplaan



Vaade Maarjamäelt vanalinnale

Vaade Meriväljalt vanalinnale