

VANA-KALAMAJA TÄNAVARUUMI ARHITEKTUURIVÕISTLUSE ÜLESANNE

(viitenumber 188979)

KOOSSEIS

1. Vana-kalamaja tänava rekonstrueerimise projektist	lk2
2. Võistluse üldine sisu	lk 3
3. Vana-kalamaja tänavaruumi algatusest	lk 4
4. Võistlusülesanne ala 1. Vana-kalamaja tänav	lk 5
5. Võistlusülesanne ala 2. Balti Jaama ala	lk 14
6. Üldised ootused võistlustööde lahendusele	lk 19
7. Võistlustöö vajalik maht	lk 21
8. Võistlustöö hindamise kriteeriumid	lk 22
9. Võistlusülesande lisad	lk 22

Võistlusülesande koostas Tallinna Linnaplaneerimise Ameti peaarhitekti büroo 2017. aastal, võttes aluseks arhitekt Toomas Paaveri poolt 2013-2016 tehtud eeltöö.

1. VANA-KALAMAJA TÄNAVA REKONSTRUEERIMISE PROJEKTIST

Taust

Vana-Kalamaja tänava rekonstrueerimise projekt kuulub Tallinna linnapiirkonna tegevuskavasse ning on Euroopa Liidu Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014-2020 ptk. 9 meetme „Linnapiirkondade jätkusuutlik areng“ projekt, mis rahastatakse 85% ulatuses Euroopa Liidu vahenditest.
Vana-Kalamaja tänavaruumi arhitektuurivõistluse korraldaja on Tallinna Linnaplaneerimise Amet koostöös Eesti Arhitektide Liiduga.
Projekti ala asub Tallinna Kesklinna ja Põhja-Tallinna linnaosades ning hõlmab Vana-Kalamaja tänav ja Balti Jaama esise ala (skeem 1).

Projekti eesmärgiks on viia läbi avatud ja kaasava protsessina tänava projekteerimine ja rekonstrueerimine, mille tulemusena saadakse kaasaegne ja inimsõbralik tänavaruum. Protsessis tuleb rakendada elanike, arhitektide, inseneride ja linnaametnike sünergiat, mille tulemusel saab tekkida laiapõhjaliselt tunnustatud ehitusprojekt, mille alusel ehitada.
Vana-Kalamaja tänava rekonstrueerimise eesmärgiks on Kalamaja olulisima tänava kujundamine jalakäijaid ja jalgrattureid eelistavaks ning asumit liitvaks linnaruumiks. Rekonstrueeritava tänavaruumi pikkus on kokku 1.1 km.

Projekti eesmärgid

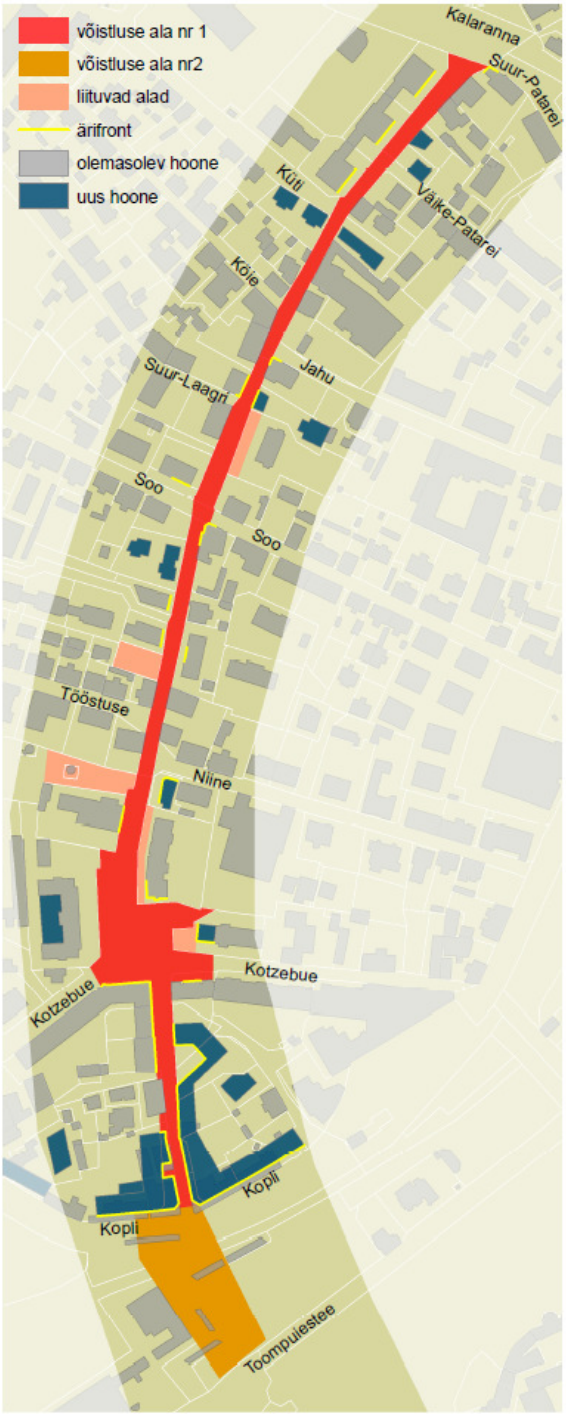
Praegune nimetatud tänava ruumijaotus on autokeskne, kõnniteed on kitsad ning liikluskorraldus soosib autokasutust, sobilik kujundus ja haljastus puudub. Vajalik on senisest oluliselt tasakaalustatumalt erinevate liikumisviisidega arvestav tänavaruum, samuti tänaval viibimiseks sobiliku keskkonna kujundamine, et jala ja rattaga liikumine kui igapäevane liikumisviis muutuks atraktiivsemaks.
Projekti tulemusena ehitatakse Vana-Kalamaja tänavast mugava ja avara kergliiklusruumiga tänav. Elanikel paraneb kergliiklusühendus Kalamaja asumi ja linnakeskuse vahel, turistidele tekib Vanalinnast väärtuslikku puitasumisse, mere äärde ja Lennusadamasse kulgev selge liikumistee, mis Balti Jaamast möödudes tagab mugava ligipääsetavuse kogu linnapiirkonna, Harjumaa ja kõigile Eesti elanikele. Projekt on olulise mõjuga linna avamisel merele. Mugav kergliiklusühendus Balti-Jaamaga loob samuti eeldused ühistranspordi suuremaks kasutuseks.
Tallinna kergliiklusteid kasutab igal aastal lisaks kohalikule elanikkonnale ka sajad tuhanded välisturistid. Tänava kergliiklussõbralikuks muutmine võimaldab uute jalgrattamarsruutide rajamist, mille tulemusel tõuseb liikumisviisina kergliikluse atraktiivsus ning hoogustub jalgrattaturism.
Projekti esimese etapina tellitakse alusuuringud, koostatakse arhitektuurivõistluse lähteülesanne ning viiakse läbi lähteülesande avalik menetlus eesmärgiga konsensuse saavutamine eelkõige asumi elanike seas. Seejärel korraldatakse arhitektuurivõistlus parima linnaruumilise lahenduse ja arhitektuuri osa projekteerija leidmiseks. Võidutöö autoritelt tellitakse eskiisprojekti täpsustamine. Kõik eelnev on võtmetähtsusega projekti edukaks elluviimiseks.

Projekti elluviimise esmaseks eesmärgiks on igapäevasele kergliikluse suurendamine liikumise ohutuse, atraktiivsuse ja mugavuse suurendamisega. Kergliikluse osakaalu suurenemine vähendab eeldatavalt tänavate laiendamise vajadust ning leevendab liiklusummikuid linnakeskuses, paraneb elukeskkond. Teisteks olulisteks eesmärkideks on linna avamine merele, liikumisviisi muutumisega kaasnevalt mikroettevõtluse ergutamine asumis, kogukonna ühendamine asumi peatänava loomisega ja uuendusliku tänava projekteerimise protsessi katsetamine.

2. VÕISTLUSE ÜLDINE SISU

Arhitektuurivõistluse eesmärgiks on :

- tervikliku ruumilise lahenduse leidmine **Vana-Kalamaja** tänavale ja **Balti jaama** lähirongide paviljoni ümbritsevale alale.
- jalakäijate ja ratturite liikumisvõimaluste parandamine ning linnaruumi kujunduse kvaliteedi tõstmine.
- Tallinna vanalinna ja mereäärt tunnetatavalt ühendava, esindusliku avaliku ruumi loomine.
- piirkonna miljööd esile tõstva ning Vana-Kalamaja tänava elanike ja kogukonna elukeskkonnaga arvestava tänavaruum loomine.



Skeem 1

1.1 Võistluse objekti kirjeldus

1.2.1 Võistluse keskseks objektiks on Vana-Kalamaja tänava maa-ala (skeemil ala 1), mille koosseisus sisaldub Kalamaja keskväljak ja Balti jaama lähiümbrus (skeemil ala 2). Võistluse objekti koosseisu kuuluvad ka munitsipaalomandis avalikud alad (skeemil roosad alad). Võistluse kontaktalaks on Vana-Kalamaja tänava ja rannapromenaad ühenduse ala, mis on kontseptuaalselt (Vanalinna ja mere ühendamine) projekti lahutamatu osa, kuid mille arhitektuurse lahenduse (sh jalakäijate sild üle Kalaranna tänava) jaoks korraldatakse eraldi arhitektuurivõistlus. Võistlusalaks on peamiselt Tallinna linnale kuuluv tänavamaa ning üksikud tänavaäärsete hoonete esised tänavamaaga vahetult külgnevad väiksemad alad, mille kujundamine on vajalik tervikliku linnaruumi lahenduse saavutamiseks. Võistluse objektiks ei ole maa-alaga külgnevate olemasolevate hoonete ega tänavaäärsete eraomandis kinnistute tuleviku kavandamine.

1.2.2 Võistlusala ümberehitus on eeldatavlt kavas läbi viia 2018 / 2019 aastal, kuid hiljemalt 2021 aastaks. Projekteerimine on planeeritud 2017 / 2018 aastasse. Korraldajal on õigus sõltuvalt esitatud ideelahendustest žürii soovitusel kaaluda Baltijaama ala ehitusprojekti tellimist I preemia saanud töö autorite asemel II või III preemiaga hinnatud võistlustöö autoritelt, võttes sellise otsuse tegemisel arvesse nende objektide ruumilist eristust, seostamise võimalust I preemia võistlustööga ning ruumilise mitmekesisuse loomise eesmärki.

3. VANA-KALAMAJA TÄNAVARUUMI ALGATUSEST

Vana-Kalamaja tänava tuleviku jalakäijatele suunatud tänvaruumina on kavandatud juba nõukogude aja planeeringutes 1986. aastal ja ka 1994. aasta Kalamaja raamplaneeringus. Hiljem on see mõttesuund ametlikes kavades ununenud, kuid praeguse aja Põhja-Tallinna üldplaneeringus taasavastatud. 2012. aastast asus Vana-Kalamaja tervikliku tänavaruumi eesmärki rõhutama Telliskivi Selts. Vana-Kalamaja tänavaruumi algatuse eestvedaja Toomas Paaver käivitas protsessi, mille eesmärgiks on teha eeltöö tervikliku ja inimsõbaliku tänavaruumi loomiseks. Juba enne seda kujunes Kalamaja päevade traditsiooniks vastavasisuline linnaruumi teemalised üritused:

- 2010. aasta Kalamaja päevadel toimus mini-visioonikonverents, kus arutati piirkonna linnaruumi arenguid ja kaasarääkimise võimalusi üldiselt.
- 2011. aasta Kalamaja päevadel toimus tulevikulinnamäng Mitmekesine Pelgumaja-Kalalinn, kus vabatahtlikud osalejad said ise linnaruumi arengusuundi visioneerida. Üks valminud visioonidest rõhutas Vana-Kalamaja tänavat kui terviklikku Kalamaja peatänavat.
- 2012. aasta Kalamaja päevadel toimus eelmistest üritustest välja kasvanud Vana-Kalamaja tänava tervikruumi idee üldine arutelu ja titekärude paraad piki tänavat.



Titekärude paraad 20.mai 2012

2013. aastal toimus põhjalikum töö algatuse tutvustamise ja sisendinfo korjamisega. Tänavaelanike küsitlus viidi läbi 26.04-10.05.2013. Küsitluslehti levitati kõigis tänava majades, eesmärgiga saada tagasisidet võimalikult paljudelt tänava elanikelt. Küsimustele vastas 130 inimest, neist 105 veebi vahendusel ja 25 paberlehel (Lisa x). Küsitluse eesmärk oli luua eeldused rahuloluks tulevase projektiga ning ka iga maja otseste huvide arvestamiseks võimalikult suures ulatuses. Kalamaja päevade ajal 19.mail 2013 toimus Vana-Kalamaja tänavaruumi foorum, mille eesmärgiks oli tutvustada jalakäijate eelistusega tänavate näiteid mujalt ning arutleda Vana-Kalamaja tänava võimaluste üle.



Foorumi salvestused on kättesaadavad:
http://www.telliskiviselts.info/linnaruum/kuum-linnaruum/vana-kalamaja-t%C3%A4nav/vana-kalamaja-t%C3%A4navaruumi-foorum

Alates 2014. aastast on Kalamaja päevadel korraldatud ühine õhtusöök, mis toimub piki tänava kesktelge asuval u 100m pikkusel laual.



Pikalauapidu 17.mai 2014

4. VÕISTLUSÜLESANNE ALA 1. VANA-KALAMAJA TÄNAV

4.1 Vana-Kalamaja tänava ajaloost

Võib arvata, et Vana-Kalamaja tänava siht on kujunenud juba väga ammustel aegadel.

Rein Zobel isegi oletab (kuigi samas nimetades seda kahtlaseks), et juba 1219. aasta paiku enne Tallinna vanalinna kujunemist eksisteeris Toompea nõlva reljeefist tulenevalt loogiline liikumistee praeguse Nunne ja Vana-Kalamaja tänavate sihil. (Skeemil tähis „P“, R.Zobeli raamat „Tallinn (Reval) keskajal“, lk 33). Vana-Kalamaja tänav on aegade jooksul palju muutunud, kuid tänava siht on sama. Praegune hoonestus on kujunenud alates 19.sajandist, valdavas osas on tänava hooned 20.sajandi erinevatest perioodidest, moodustades kokku mitmekesise pildi ajaloost. Võistlusala asub arheoloogiamälestise alal (kultuurimälestiste registri number 2628), mistõttu kaevetöödel tuleb tagada arheoloogilise uuringu teostamine.

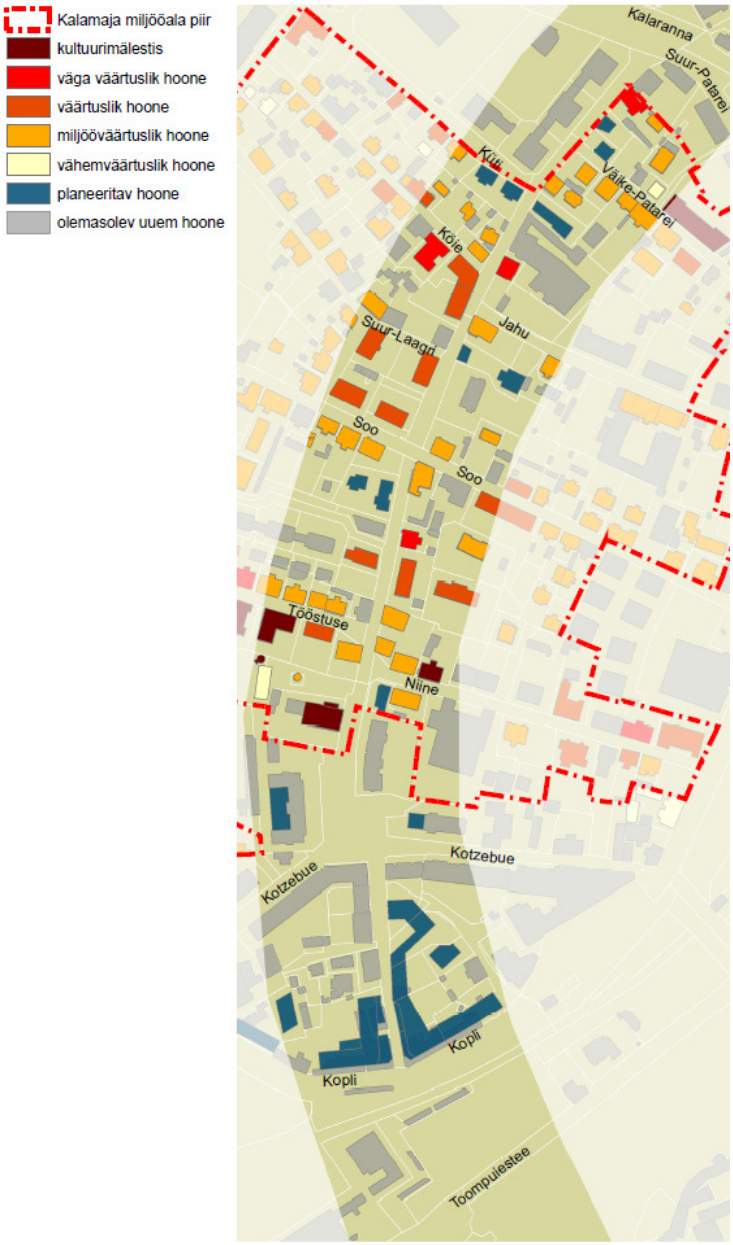
Joon. 21. Tallinna vana tsentrumi topograafiline skeem 1219. aasta paiku, vahetult enne vallutust. R. Zobeli rekonstruktsioonjoonis. A – Tallinna laht, B – sadamakoht liivarannal, C – mere (kivilesse) ulatunud maanina, D – arvatav esialgne turukoht, E – turukoht (nüüdne Raekoja plats), F – maantee Virumaa ja Järvamaa poole (Tartu mnt.), G – maantee Harjumaa ja Läänemaa poole (Pärnu mnt.), H – maantee Vomentake poole (Paldiski mnt.), J – kõrgendik Toompeal, kus paiknes Lyndanise linnus, K – Härjapea jõgi, L – turbase põhjaga järv(ed), M – liivakiviklint Kalarannas, N – Kalamaja piirkond, P – tee Kalamajja (Vana Kalamaja t.), R – keskaegsete kindlustuste kontuurid, S – Tõnismägi, A...40 – rekonstrueeritud kõrgusjooned (isohaadid ja horisontaalid).



Skeem 2

4.2 Vana-Kalamaja tänava hoonestus ja planeeritud/planeeritav hoonestus

Kalamaja miljööväärtuslikus hoonestusalas domineerivad 19.sajandi lõpust ja 20.sajandi algusest pärinevad peamiselt kahekorruselised puitelamud, hoonestus on pärit valdavalt ajavahemikust 1870-1940. Vana–Kalamaja tänava äärsed hooned on küllalt erineva vanusega ja on hinnatud erineva miljööväärtusega hooneteks (vt skeem 3). Võrreldes teiste Kalamaja tänavatega on siin palju uuemat hoonestust sh palju päris uusi hooneid. Kalamaja keskväljaku ümber on terviklik 20.saj kekspaigast pärit hoonete ansambel ning üks üksik ehe postmodernistliku arhitektuuri näide aadressil Vana-Kalamaja 20A. Kuigi miljööväärtuslikuks hinnatud hooned on tänaval kokkuvõttes vähemuses on tänav oluline Kalamaja asumi ja miljööala identiteedi kandja ning peaks tulevikus muutuma veelgi olulisemaks. Kalamaja miljööalal on uushoonete projekteerimisel eelistatud arhitektuurilt üldiselt kaasaegsed lahendused, mitte ajaloolisi hooneid jäljendavad lahendused. Uute hoonete projekteerimisel on oluline siiski kontekst, seosed ajalooliste hoonetega, mistõttu uued hooned peavad järgima mõningaid väljakujunenud arhitktuuripõhimõtteid: üldjuhul on hoonete välisviimistluseks puitvooder, katused on viilkatused, katusekatteks valtsplekk, katuse räästa kõrgused on ühtlustatud naaberhoonetega, aknad puitraamiga, piirdeaiad vertikaalsed lippaiad / plangud jne. Uuele tänavadisainile on ootused üldjoontes sarnased – oodatud on kaasaegsed lahendused, mis samas materjali või detaili käsitluselt sobivad Kalamaja miljöösse.



Skeem 3

Tänava lahenduse välja töötamisel tuleb erilist tähelepanu pöörata vanemale ehk väga väärtuslike, väärtuslike ja miljöö-väärtuslike hoonete linnaruumilise mõju säilitamisele. Arvestada tuleb nende hoonete juures tänava vertikaalplaneerimisel tänavatasapinna võimaliku langetamise vajadusega hoonete ehitamise aegsele kõrgusele.

Miljööväärtuslikel aladel tuleb tagada ajalooliselt väljakujunenud ehitiste, kinnistustruktuuri, haljastuse ja maastikuelementide eripära ning avanevate kaug- ja sisevaadete säilimine. Uute hoonete planeerimisel ja projekteerimisel on üldjuhul lahendatud krundile juurdesõidud teistelt tänavatelt, tänava äärde tänavale avanevalt on kavandatud ärid.

Parkimine Vana-Kalamaja tänaval tuleb säilitada tänava ruumilisest lahendusest lähtuval viisil ja lahendusega sobivas mahus. Tänaval parkimine on põhjendatud elamukruntidel hajastuse säilitamise vajadusega, mis olulisel määral hävineks kui rajatakse parkimiskohad hoovidesse. Kehtivate ja koostamisel olevate detailplaneeringute materjalid on esitatud Lisas 2. Kopli tn 4 kinnistule omanike poolt hoonestuse ettepanekut veel ei ole koostatud. Peaarhitekti büroo on koostanud ühe võimaliku mahulise lahenduse, mis on toodud võistlusülesande lisas. Oodatud on linnaehituslikud ja mahulised ettepanekud selle krundi hoonestamiseks.

4.3 Ristuvad tänavad

Tänavatega ristumised tuleb lahendada jalakäijat ja ratturit eelistavalt st tõstetud ristmikena ning üldjuhul kõnnitee ja rattatee katendit katkestamata. Jalakäijate ja ratturite liikumistee võiks olla võimalikult sujuv ja otsesuunaline. Sisuliselt väiksemad ristisuunalised tänavad ületavad / katkevad Vana-Kalamaja tänaval. Ristumistel suurema liiklusega tänavatega tuleb ette näha ülekäiguradade erivalgustus. Arvestada tuleb ristuvate tänavate geomeetriaga ning seal kus võimalik tuleks arvestada nende perspektiivse kergliiklussõbralikuma ruumijaotusega.

Ristuvateks tänavateks tuleb lugeda järgmiseid tänavaid või tänavate paare:

- Kopli tänav ja Toompuiestee. Toompuiesteele tuleb kavandada Nunne tänava sihis reguleeritud ülekäigurajad. Ülekäigurajad tuleb lahendada vertikaalselt tõstetud künnistena (vt skeem 8).
- Kesk-Kalamaja tänav. Tegemist on jalakäijate ja ratturite alaga. Keskk-Kalamaja tänavale autoliiklust ei ole Vana-Kalamaja tänava poolt ette nähtud.
- Kotzebue tänav. Oluline on kergliiklejate ohutuse tagamine, milleks tuleb sõiduteede ala kitsamaks ja pöörded järsemaks muuta. Ristmiku ala on vertikaalselt tõstetud. Kaaluda väljaku ulatuses sõidutee tõstmist kõnniteede kõrgusele, et ala oleks võimalik ürituste ajal kasutada tervikliku välajkuruumina.
- Niine ja Tööstuse tänav. Oluline on Vana-Kalamaja tänava ruumilahenduse jätkumine ning samas ka autoliikluse sujuv läbipääs.
- Kalju põiktänav. Tänav on kasutuses juurdepääsuna ja parkimisalana.
- Soo tänav. Lähtuvalt kavandatavast liikluskorralduse muudatusest (Soo tänavast põhja poole muutub tänav ühesuunaliseks suunaga Kalaranna tänava poole) tuleb ajakohastada ka seda ristmikku.
- Suur-Laagri. Suur-Laagri tänav teenindab mh. Vana-Kalamaja tn lasteaeda.
- Köie tn – Jahu tn. Oluline on Vana-Kalamaja tänava ruumilahenduse jätkumine sellel lõigul ning samas ka kahesuunalise autoliikluse läbipääsu tagamine. Autodele lubatud ruum kavandada võimalikult kitsana vajadusel sellisena, et peab vastusõitvale autole teed andma.
- Küti tn ja Väike-Patarei tn. Oluline on Vana-Kalamaja tänava ruumilahenduse jätkumine sellel lõigul ning samas ka autoliikluse läbipääsu tagamine. Autodele lubatud ruum kavandada võimalikult kitsana vajadusel sellisena, et peab vastusõitvale autole teed andma.
- Suur-Patarei ja Kalaranna. Tänava lõpetusse projekteerida plats / vaateplatvorm. Suur-Patarei tänavale projekteerida rattarajad või muu turvaline rattasõidu võimalus.

4.4 Tänavaruumiga külgnevad ühiskondlikud hooned ja alad

- Koolimaja, Vana-Kalamaja 9.
  Vana-Kalamaja tn kooli kolivad pärast hoone laiendamist ja renoveerimist Gustav Adolfi Gümnaasium (GAGi) 1.-6. klassid. Uuenduskuuri käigus saab Vana-Kalamaja tänaval asuvast hoonest GAGi algõpetuse õppehoone ning vanalinnas asuv kompleks jääb progümnaasiumi kompleksis. Koolimajas hakkavad õppima 1.-6. klassi lapsed, kokku 30 klassikomplekti. Õpilaste arv klassis on 24 ja kogu koolis 720 õpilast. Kooli kinnistu piiratakse varbaiaga ja muutub kinniseks territooriumiks. Kooli tegevusi kavandatakse nii, et teineteisest 800 meetri kaugusel paiknevate õppehoonete vahel toimub pidevalt aktiivne liikumine. Noorematel õpilastel on alati asja vanalinnas paiknevatesse hoonetesse ning progümnaasiumi õpilastel Vana-Kalamaja uude hoonesse. Traditsioonilisest koolihoonest eristab GAG-i uut õppehoonet see, et maja koridorid pakuvad igal sammul liikumis- ja avastamisrõõmu – seal on jooksurajad, tegevusalad ja istumisalad. Füüsilist tegevust võimaldavad virtuaaltennis, tantsukonsool, põrandamale ja -kabe, ronimis- ja rippumisvõimalus. Koridorides on munatoolid, kott-toolid ja mesilaskärje tüüpi puhkealad, kus pikutada. Eraldatud istumisaladel on võimalus vaikselt mõtiskleda ja õppida. Kooli südames on läbi

nelja korruse avatud astmestikuga aatrium, mis on ühtlasi ka einestamis -ja puhkeala. Vajadusel modelleeritakse see ümber aktuste- ja kontserdisaaliks, kus on muuhulgas võimalik korraldada orelikontserte. Kooli ümber on jooksurada, mis on maja taga 60 meetri ulatuses tartaankattega ja läbib maja ees olevat pandust. Hiljem hakkab jooksurada liikumisrõõmu pakkuma kahel eri tasapinnal, ehituse teises etapis pikeneb see koolimaja kõrvale valmiva võimla katusele ja saavutab kogupikkuse 500 meetrit. Võimla katusel on pallimänguväljak ja hoone küljel paikneval astmestikul väliauditoorium. Kooli hoovi rajatakse loodusaed, mänguala ja rattaparkla. Hoovi ümbritseb ronitaimedega aed. Väliõppeks on avatud aatriumi katus ja mööda keerdtreppe ligipääsetav katuseterrass. Koolil on oma tähetorn. Kooli õuest pääseb otse Vana-Kalamaja tn parki ning see toimib samuti koolile puhkealana. Võistluse kontekstis on oluline leida Kalamaja keskväljakule ja tänavale kooliga ja ka seal toimuvate koolivälistе üritustega haakuv ja sünergiat pakkuv paindlik funktsionaalsus ja ruumilahendus. Kooli projekt on võistluse lisas 2.

- Kalma saun ja Teoteater, Vana-Kalamaja 9a. Tallinna üks vanimaist saunadest Kalma saun on ehitatud aastal 1928 ning on riikliku kaitse all (mälestise nr 8255). Ainuke puuküttega linnasaun Tallinnas. 1928. aastal valmis uusklassitsistlik art deco elementidega kahekorruseline saunahoone arhitekt Aleksander Vladovski projekti järgi. Tallinna ühe kaasaegsema sauna omanikuks oli Paul Vinter. Kivist hoone on risttahukalise põhiplaaniga. Esifassaadi peasissekäik on esile toodud rustikaga graniitplokkidest vundamendile toetuvate pilastritega, mida täiendavad prossijaotusega rombikujulised uksed ning külgaknad. Hoone külgedel on läbi kahe korruse ulatuvad kitsad aknaribad. Saunahoone ooteruumi seinu kaunistavad antiigiteemalised barreljeef portreed. http://register.muinas.ee/public.php?menuID=monument&action=view&id=8255
- Park, Vana-Kalamaja 9b. Park on oluline puhkeala piirkonna elanikele ning võiks tulevikus toimida ka koos kooli, sauna, teatri ja keskväljakuga. Võistluses pargi kujundust lahendama ei pea. Parki kasutatavad jalakäijad ja ratturid ka ühendusteena.
- Laste mänguväljak, Vana-Kalamaja 15. Laste mänguväljak on aktiivses kasutuses ja säilib üldiselt sarnasel kujul. Lähtuvalt Vana-Kalamaja tänavaruumi lahendusest võib teha muudatusi.
- Kalamaja Lasteaed, Vana-Kalamaja 28a. Lasteaed on lastele avatud tööpäeviti 12 tundi päevas, kl. 7.00-19.00. Lapsed on jagatud 4 rühma vanuse järgi ning rühmas on kuni 24 last.

Ühiskondlikele hoonetele tuleb kavandada peatumis- ja parkimiskohti, mis võivad paikneda tänaval.

4.5 Olemasolevad ja planeeritavad äripinnad

Olemasolevad ja planeeritavad äripinnad on näidatud skeemil 1. Äripindade olemasolu ning nende hea käekäik on oluline Vana-Kalamaja tänava atraktiivsuse ja meeldivuse seisukohalt. Tänavaruumi disain peaks soodustama äride toimimist ning looma tingimused, et inimesed veedaksid rohkem aega õues, mitte ei kasutaks tänavat vaid läbiliikumise kohana. Tänava tasandi äripindade juures tuleb võimalusel kavandada ruum väliterrassidele, müügilettidele jm, ka siis kui äripinnal ei tegutse praegu selline äri.

4.6 Vana-Kalamaja tänav ja Kalamaja liiklusskeem

Liikluskorralduslikud põhimõtted:

- Inimene asetub tänava keskele.
- Vana-Kalamaja tänaval on auto külaliseks jalakäijate ja ratturite ruumis.
- Tänava servades on lisaks eraldatud ruum, mis on üksnes jalakäijatele.
- Autoliiklus on valdavalt korraldatud jagatud ruumi põhimõttel õueala liiklustingimustel va Niine ja Kozebue tänavate vahelises lõigus, kus autodele on eraldatud oma ruum.
- Tagatud on juurdepääsud, läbivat liiklust välditakse.
- Jalgratturid liiguvad ühises ruumis tänava keskel.
- Parkimine tänaval säilib võimalikult suures mahus, kuid ei domineeri tänavapildis.

Selleks, et Vana-Kalamaja tänavaruum toimiks vastavalt võistluse eesmärgile, tuleb sõidukite liikluskoormus kogu tänaval hoida võimalikult madalal ja sõidukiirused väikesed. Tänavaruum peab visuaalselt rõhutama, et see tänav ei ole mõeldud läbisõitmiseks, vaid üksnes juurdepääsemiseks.

Ühtlasi peab tänavaruumi disain rõhutama jalakäijate eelistust ja madalat sõidukiirust. Lisaks sellistele (psühholoogiliselt mõjuvatele) vahenditele, tuleb igakülgselt soosida sõidukite võimalusi teise teekonna leidmiseks, et mitte kasutada Vana-Kalamaja tänavat pikemate teekondade läbimiseks. Selleks on plaanis mõned väiksemad liiklusskeemi muudatused piirkonnas, mis on esitatud järgnevatel skeemidel. Läbiva liikluse vältimiseks on tänava mõned lõigud muudetud vastassuunalisteks ühesuunalisteks tänavateks ning Balti Jaama ja Kotzebue tänava vaheline osa on muudetud jalakäijate alaks (tagatud on juurdepääs kinnistutele). Ristuvad tänavad säilitavad oma suunalisuse ning tagatud on nende tänavate vaheline sõiduvõimalus.
Senised detailplaneeringud on soosinud liikluskoormuse vähendamise eesmärki, sest juurdepääsud parklatesse on valdavalt planeeritud ristuvatelt tänavatelt.
Vana-Kalamaja tänavaruumi lahenduse elluviimisel on oluline säilitada autoga ligipääs kesklinnast Kalamajja ja ka vastupidi ilma suuri tiire tegemata. Kalamajja juurdepääsu / väljapääsu tagamiseks on plaanis muuta liikluskorraldust Balti Jaama juures ja ehitada seal välja täiendav ühendus Kopli tänava ja Toompuiestee vahel (Skeem 5).

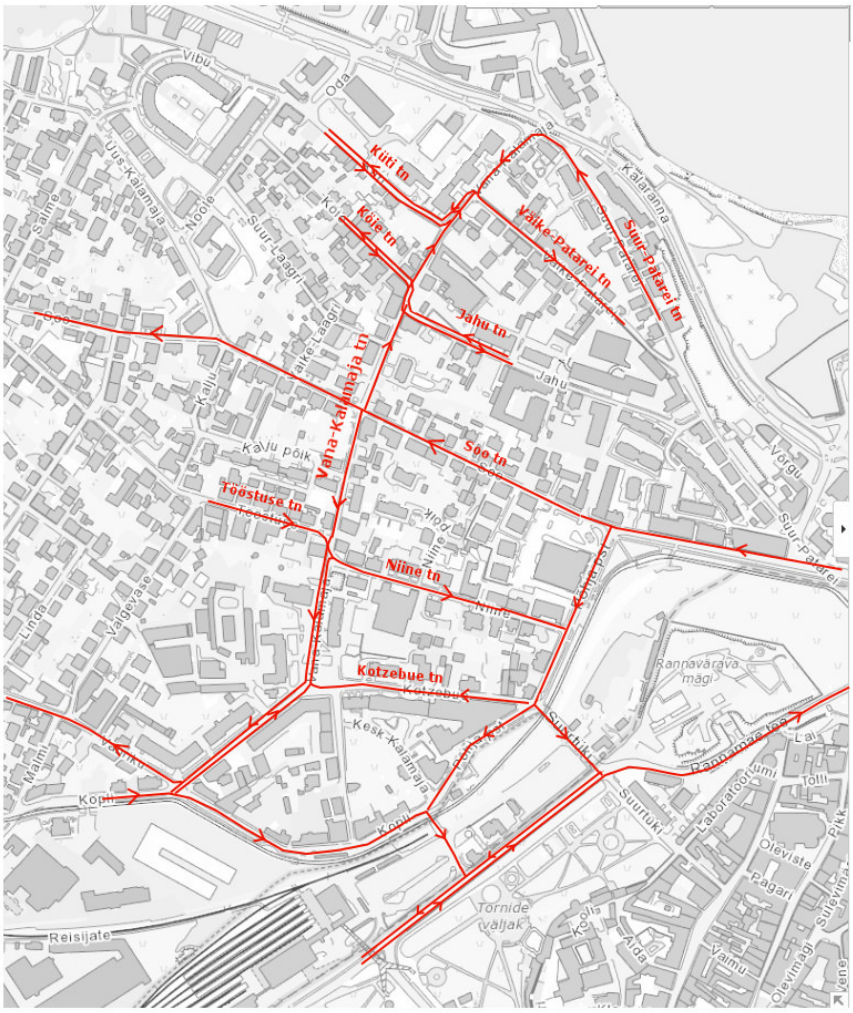


TÄNANE OLUKORD



VÕIMALIK TULEVANE LIIKLUSKORRALDUS

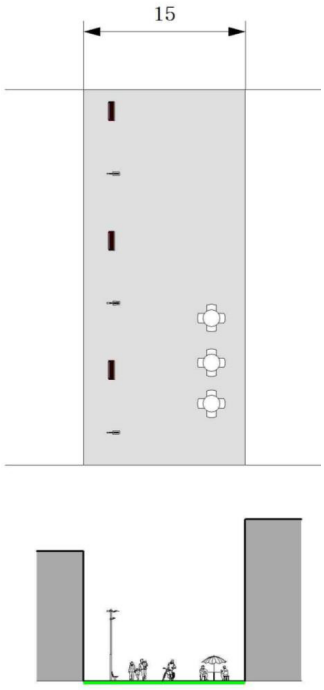
Skeem 4



Skeem 5

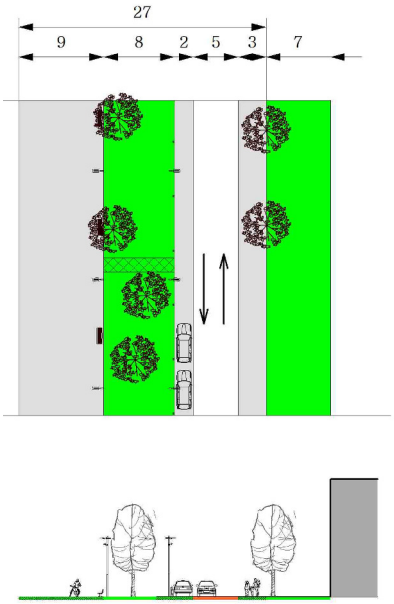
4.7 Vana-Kalamaja tänava tulevikuvõimalused

Vana – Kalamaja tänava ristuvate tänavate vahelised lõigud ja nende põhimõtteline eeldatav ruumijaotus. Võistlustööd võivad pakkuda välja alternatiivseid lahendusi, mis vastavad projekti üldistele eesmärkidele.



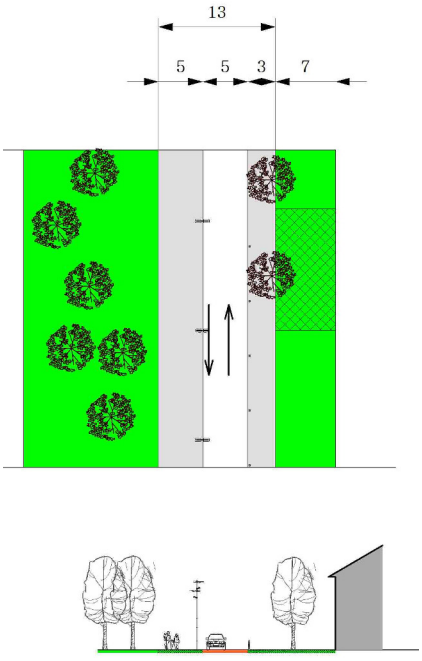


Kopli tänava ja Kotzebue tänava vaheline tänavalõik



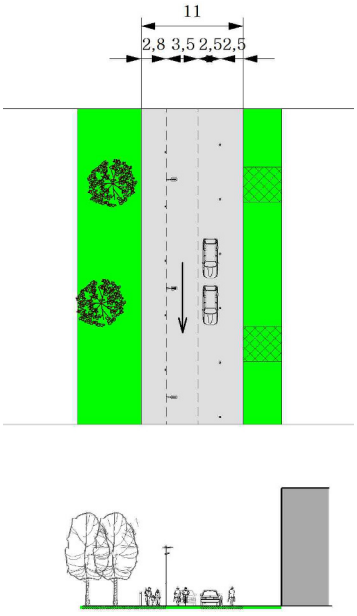


Kotzebue tänava ja Niine tänava vaheline tänavalõik 1



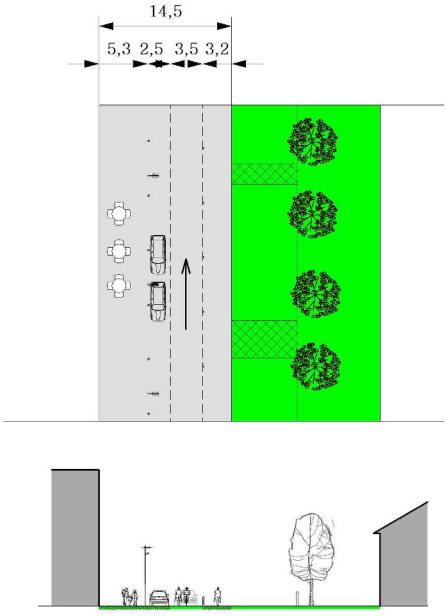


Kotzebue tänava ja Niine tänava vaheline tänavalõik 2



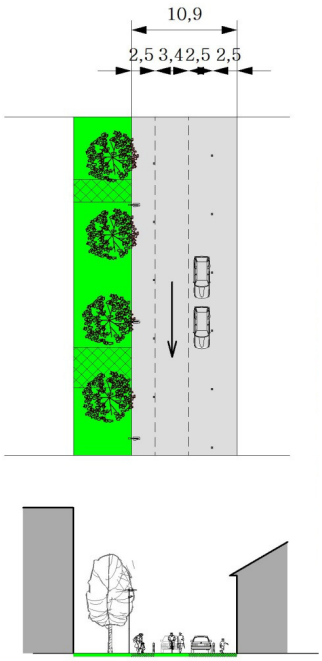


Tööstuse tänava ja Soo tänava vaheline tänavalõik





Soo tänava ja Suur - Laagri tänava vaheline tänavalõik





Küti tänava ja Suur - Patarei tänava vaheline tänavalõik

4.8 Kalamaja keskväljakuga seotud tulevikuvõimalused



Skeem 6

Kalamaja keskväljaku välajkuruumi põhimõtted:

- Kujundada Kalamaja keskväljak multifunktsionaalse paindliku kasutusega ruumina. Väljak peaks olema suunatud kohalikule kogukonnale ja toimima koos kooliga.
- Pakkuda välja kujundus, mis muudaks väljakuruumi konkreetsemaks ning oleks äratuntavalt „Kalamajalik“.
- Tagada Vana-Kalamaja tänava suunaline selgelt tajutav ja ohtu jalakäijate ja ratturite liikumisruum.
- Tagada kooli teenindavad peatumiskohad autodele ning äripindadele lühialajlised parkimiskohad.
- Arvestada kooli esise krundiosa aiaga piiramisega.

- Vana-Kalamaja tn ja Kotzebue tn ristmiku ala on liikluse rahustamise eesmärgil vertikaalselt tõstetud ning pöörded on muudetud järsemaks. Kaaluda väljaku ja sõidutee lahendamist ilma vertikaalse eristamiseta.
- Arvestada Toomkiriku vaatesihiga.



Skeem 7 Vaade Kalamaja keskväljakult Toomkiriku suunas

4.9 Valgustus ja linnamööbel.

Valgustus projekteerida arvestusega, et kõik liikumisruumid oleks võimalik normi kohaselt valgustatada. Miljööala kitsastel tänavatel on üldine põhimõte, et valgustid ei ulatu kõrgemale hoonete räästajoonest. Kalamaja keskväljakul võib olla erilahendus. Vältida valgusreostuse tekkimist (eluruumides).
Linnamööbli valikul või disainimsel arvestada selle sobimist miljöösse, aga samuti ka vastupidavust ja väikest hooldusvajadust. Osa linnamööblist võib olla ka hiljem kogukonna või majaelanike endi poolt toodav või ehitatatv.

5. VÕISTLUSÜLESANNE ALA 2. BALTI JAAMA ALA

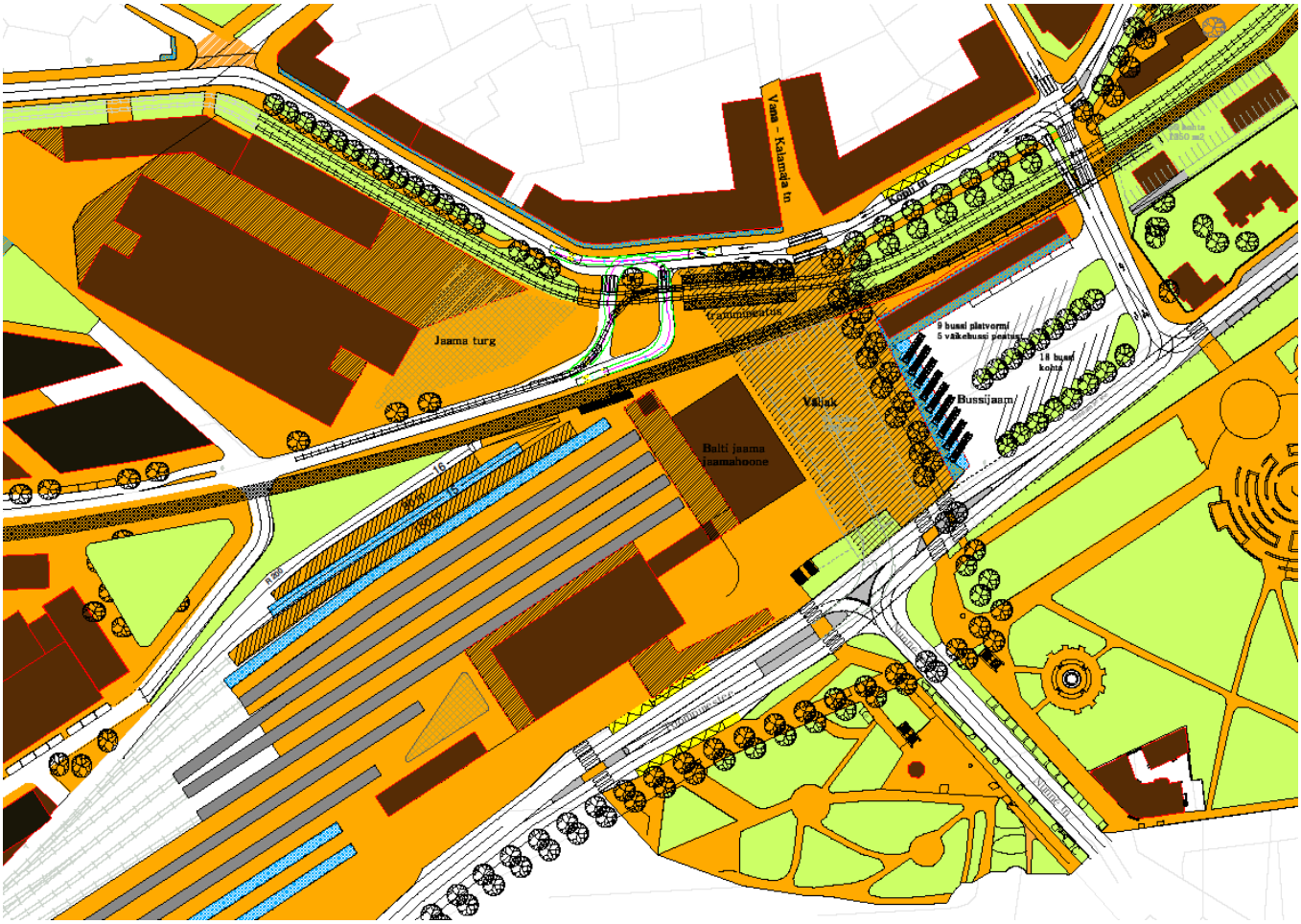
Balti jaama väljakuruumi põhimõtted:

- Balti jaama lähirongide paviljoni ette praeguse bussijaama poole ja osaliselt selle asemel linnaväljaku / jaama platsi rajamine.
- Kalamaja ja Vanalinna tänavaruumi ühendamine tänava tasandil jalakäijatele ja ratturitele.
- Ajaloolise glassiipuiestee taastamine.
- Maa-aluse parkla rajamise võimalus platsi alla.

Balti jaam on üleriigiliselt oluline sõlmpunkt erinevatele ühistranspordiliikidele. Praeguse maakonnaliinide lõpp-peatus vajab uut terviklikku lahendust, millesse saab integreerida ka linnaliine. Selles kohas ristuvad ülelinnaliselt tähtsad jalakäijate liikumissuunad autode liiklusvoogudega. Balti jaama ümbrus on sobilik aktiivsele linnaväljakule ja ühistranspordi ümberistumise sõlmele. Kõige olulisem eesmärk sellel alal on Kalamaja ja Vanalinna tänavaruumi ühendamine - Vana-Kalamaja tänava ja Nunne tänava liikumissuuna avamine tänava tasandil jalakäijatele ja ratturitele.

„Skoone activity belt“ struktuurplaan. Tallinna Linnaplaneerimise Amet osaleb projektis Baltic Urban Lab, mis on rahvusvaheline koostööprojekt, projekti kaasfinantseeritakse Kesk-Läänemere programmist 2014-2020 (INTERREG). Projekti raames koostab linn Tallinna Linnaplaneerimise Ameti juhtimisel avaliku ruumi struktuurplaani. Struktuurplaani eesmärk on savutada ühiskondlik kokkulepe projektiala

avaliku ruumi osas, mis tagaks kaasaegse, sidusa ning jalakäijaid ja rattureid eelistava linnaruumi kujunemise. Struktuurplaan on käesoleva ideekonkursi Balti jaama ümbritseva ala ruumilahenduse aluseks.



Skeem 8 Baltijaama ja lähiala struktuurplaan, TLPA peaarhitektibüroo, 2017

5.1 Ajalugu ja arheoloogia.

Arvestada tuleb asukohaga vanalinna kindlustusvööndi piirialal. Väljaku alla asub osaliselt Bastioni glassiivalli kohal ning piirneb taastatava glassiipuiesteega. Glassiipuiestee on struktuurplaanile kantud ajalooliste kaartide ja olemasolevate puude asukoha järgi. Glassiipuiestee ümbritses ajalooliselt tervet vanalinna paiknedes Bastioni vööndi välisservas. Glassiipuiestee terviklikkus on plaanis taastada võimalikult suures ulatuses, puiestee taastamine on oluliseks elemendiks ka Tallinna Peatänava projektis. Keset glassiipuiesteed on ettenähtud kulgema kergliiklustee. Vajadusel võib täpsustada glassiipuiestee lahendust - puude asukohta ja puuderea tihedust / läbipaistvust. Glassiipuiestee puudeks on läänepärnad.

Lahendus peab tagama Tallinna Balti jaama lähirongide paviljon, 1962. a. (arhitektuurimälestis nr 8230) vaadeldavuse ja dominantsuse säilimise.

Tegu on endise muldkindlustuste alaga, kus pole välistatud kaitseehitiste jäänuste maa-aluste osadele sattumine kaevetööde käigus, kuid teadaolevalt kujutasid selles piirkonnas muldkindlustused põhiliselt pinnasest ehitisi ja müüre oli kasutatud minimaalselt. Samas on arheoloogia seisukohast võimalik, et kunagise vallikraavi väliskaldal on säilinud kesk- ja varauusaegse Kalamaja eeslinna kultuurkihti kindlustuste eelsest perioodist. Need kaks küsimust vajavad selgitamist arheoloogiliste eeluuringutega.



Glassii puiestee ajaloolisel kaardil



Tallinna Balti jaama lähirongide paviljon, 1962. a.

5.2 Jaama plats

Lähirongide paviljoni ette praeguse bussijaama poole ja osaliselt selle asemel on plaanis rajada linnaväljak / jaama plats, mis ühendaks erinevad jalakäijate ja ratturite liikumisteed ja liidaks linnaruumiliselt hästi toimivaks tervikuks ümbritsevad erineva funktsiooniga alad. Väljaku mõõtmed ja proportsioonid peavad olema kooskõlas jaamahoonega. Väljak peaks olema linnaruumiliseks pausiks, olema piisavalt esinduslik, kuid pakkuma erinevaid võimalusi ka sündmuste ja ajutiste projektide tegemiseks. Väljku alla on plaan rajada maa-alune parkla ning siduda see olemasoleva jalakäijate tunneli trepiga (skeem 8). Võistlustöö peab arvestama maa-aluse parkla rajamisega, võib teha muudatusettepanekuid välja töötatud lahendusskeemile ning pakkuda lahenduse täiendavale jalakäiajte väljapääsule koos lihvtiga. Olemasoleva jalakäijate tunneli tulevane kasutus ja saatus on lahtine. Väljaku piiritleb Kalamaja poolt trammipeatus ja uued kuni 5 korruselised elamu ja ärihooned, Vanalinna poolt Toompuiestee ning bussijaama poolt taastatav glassiipuiestee.



Skeem 9 Väljakute suuruse võrdlus

5.3 Teeninduspinnad / „kioskite maailm“

Praegune jaama esine „kioskite maailm“ likvideeritakse ja asendatakse sarnases mahus (pindalalt) uu(t)e terviklahendusega teeninduspindadega bussijaama põhjaküljel linna maal. Võistlustöö peab arvestama uute kioskite püstitamisega võistlusala kõrval olevale alale, peab pakkuma üldise mahulise ja

asendiplaanilise lahenduse, kuid kioskite detailne projekteerimine ei ole võistlusülesande kohustuslikuks osaks. Lisaks peavad seal olema ruumid bussijuhtide puhkeruumile koos abiruumidega. Kavandatavad teeninduspinnad peaksid olema heas seoses avaliku ruumi ja võimalusel ka ühistranspordi peatustega. Teeninduspinnad peaksid olema soovitavalt eraldi sissepääsudega või paiknema suuremas hallis. Hooned võivad olla ühekorruselised, hea arhitektuuse lahenduse korral vahekorrusega (siserõduga). Lähirongide paviljoni ette kavandatava platsi alale ei ole täiendavate hoonemahtude kavandamine lubatud. Ka paviljoni kõrvale ei ole soovitav uusi kioskeid kavandada hoone dominantsuse ja vaadeldavuse tagamiseks, kuid linnaruumilisest terviklahendusest lähtuvalt võib põhjendatud juhul võib sellist lahendust kaaluda.

5.4 Lähiümbruse arengud.

Balti jaama lähirongide paviljon. Balti jaama lähirongide paviljon on renoveeritud ning vahepealsel ajal ehitatud sisearhitektuuri moonutavad vaheseinad ja vahelaed on eemaldatud, turukaubandus on likvideeritud. Paviljon kuulub eraomanikule äripinnana ning on minetanud oma algse funktsiooni, kuid mitte tähenduse. Endiselt on tegemist ühe olulisema ja sümboolseima „väravaga“ Tallinna ja Eestisse. Praegu korraldatakse hoones erinevaid lühiajalisi sündmuseid – peod, näitused, seminarid, kuid pikaajalist funktsiooni ja äriplaani ei ole veel lukku pandud. Paviljon jääb avatuks ning omanikud on huvitatud, et väikeses mahus taastuks ka ootepaviljoni funktsionaalsus.

Jaama turg. Astri kinnisvarale kuuluv ja KOKO arhitektide projekti järgi uuena avatud jaama turg tõotab kujuneda kõige olulisemaks Tallinna turuks. Lisaks turule leiab asukoha uues hoones ka suurem selvekauplus keldrikorrusel ning mitmed toitlustus ja teeninduskohad, samuti tänavatoidu kioskid.

Reisijate tänav. Reisijate tänav on väga oluline jalakäijate ja ratturite tänav, mis ühendab Põhja-Tallinna linnakeskusega. Võistlustöö peab pöörama suurt tähelepanu sellele, et jalakäijate ja ratturite liikumisteed oleksid võimalikult sujuvad, ohutud ja avarad / meeldivad. Lisaks olulisusele kergliiklejate jaoks on Reisijate tänav autode juurdepääsuks kogu Jaama turu kvartalile ja sealt on kavandatud ka täiendav autode juurdepääs Tellisivi kvartalile (vt struktuurplaan). Risijate tänavle on koostatavas üldplaneeringus planeeritud ka trammitee ning tänav on plaanis pikendada kuni Kopli tänavani.

Raudtee. Reisirongide lõppjaam Balti jaamas säilib ning perroonide arvu on plaanis suurendada. Rail Baltic reisirongide lõpp-peatuseks on kavandatud Ülemiste raudteejaama juurde projekteeritav reisiterminal. Balti – Jaama lisanduvad perroonide lahendus ei ole veel lõplikult välja töötatud, kuid esialgsete soovide kohaselt tulevad kaks uut perrooni Reisijate tänava äärde. Võistlustööd peavad arvestama võistlusala läbiva (Reisijate tänavale viiva) raudtee manööverdusteega ning sellele maale otseselt midagi projekteerida ei saa. Samas on selge, et selle tee vajadus ei ole pikaajaline ning tulevikus see likvideeritakse, millega võistlustööd samuti arvestama peavad.

5.5 Bussijaam ja parkla.

Bussijaama ala vajab tevikuna uut linnaruumiliselt sobivamat kuid liiklustehniliselt funktsionaalset lahendust. Kavandatav linnaväljak võtab enda alla osa praegusest bussi parkla alast, mis samuti tingib lahenduse olulist muutimst. Võistlustööd võivad aluseks võtta võistlusülesandele lisatud ja hetkel välja töötamisel oleva avalikuruumi struktuurplaani lahenduses oleva bussijaama skeemi, mis on erinevate osapooltega läbi arutatud.

Võistlustööd peavad välja pakkuma ooteala(sid) ja vähemalt busside uksi katva varikatuse ja peatuste arhitektuurse eskiislahenduse. Varikatuse ja peatused võib lahendada kavandatava teeninduspindade paviljoniga ühtse arhitektuurse tervikuna.

5.6 Tramm.

Kolpi trammitee projektiga muutub trammipeatuse asukoht. Peatus nihkub Vana-Kalamaja tänava algusesse, sellest Balti jaama poole (vt alusjoonis). Kopli trammitee ehitus lõppeb 2017 aasta lõpus.

5.7 Valgustus ja linnamööbel.

Valgustus projekteerida arvestusega, et kõik liikumisruumid oleks võimalik normi kohaselt valgustatada. Balti jaama väljakul tuleb valgustuse kavandamisel arvestada kaitsealuse reisijate paviljoni ja Toompea vaadeldavuse säilimisega. Vältida valgusreostuse tekkimist.

Linnamööbli valikul või disainimsel arvestada selle sobimist miljöösse, aga samuti ka vastupidavust ja väikest hooldusvajadust. Väljakule või lähialale näha ette rattalaenutuse süsteem ja rattaparklad.

5.8 Mereäärse tänavalõpetuse, Kalaranna ja Patarei tulevikuvõimalused

Vana-Kalamaja tänava lõpp mere ääres on võimalusi pakkuv koht, kus tänav saab kokku tulevase Patarei esise rannapromenaadiga ja Kalarannaga. Selles kohas tekib jalakäijate suundade sõlmpunkt, kus ristuvad lisaks mereäärele ka Kalaranna tänava ääres kulgev endist Kultuurikilomeetrit asendav kergliiklustee ja Suur-Patarei tänav. See koht on tuntavalt reljeefne, pakkudes huvitavaid võimalusi avaliku ruumi erilahendustele. Vana-Kalamaja tänava lõpus on ilusad kaugvaated merele, Linnahallile, Patareile ja Kalaranna tänavale. See on koht peatumiseks ja kohtumiseks.

6. ÜLDISED OOTUSED VÕISTLUSTÖÖ LAHENDUSELE

6.1 Võistlusel otsitava lahenduse keskseks eesmärgiks on mõistliku tasakaalu leidmine turvalise ja inimsõbraliku avaliku ruumi ning sõidukite liikumis- ja parkimisruumi vahel. Selleks tuleb läbi mõelda kogu tänavaruum, et iga ruutmeeter oleks efektiivselt kasutatud, rakendades maksimaalselt tänavaruumi ristkasutust. Jalakäijale peab leiduma kogu tänava pikkuses piisavalt avar turvaline ruum, kus võib ka väikesed lapsed tänavale liikuma lubada. Sõidukite ruum peab võimaldama jõudmist igasse sihtpunkti ning peatumisvõimalust, kuid selle ruumi ulatus ei peaks ületama minimaalset vajalikku ning peab rõhutama madala kiiruse vajadust ja jalakäijate eelistust.

6.2 Vana-Kalamaja tänavasse tuleb suhtuda kui kõigi liiklejate jaoks rahulikku kodutänavasse. See ei ole transiit-tänav autodele. Eraldiseisva jalgrattatee järele puudub Vana-Kalamaja tänaval vajadus, kuid kogu tänavaruum peab võimaldama mugavat ja ohutut liikumist jalgrattaga mõlemas suunas nii sõiduteel kui jalakäijate alas. Tänavaruum peab võimaldama jalgratturi mugavaid pöördeid kõigile ristuvatele teedele ja hoovidesse, samuti jalgratturi mugava liikumise sõiduteelt kõnniteele ja vastupidi.

6.3 Jalakäijate ja kergliikluse ruumi tuleb käsitleda kogu võistlusala läbiva keskse elemendina, mis ei ole mõeldud ainult liikumisruumiks, vaid ka olemis- ja kohtumisruumiks. Tänavaruumi lahendus peab igas mõttes seadma jalakäija (sh lapsekäruga jalakäija, ratastooli vm ratastel liikumisvahendiga liikuja) esiplaanile võrreldes mootorsõidukitega. Lahendus peab võimaldama jalakäijal minna teisele poole sõiduteed, kui ta seda soovib. Arvestada muuhulgas ka jalakäijaruumi süsteemse peamiselt mehhaaniliseeritud lumekoristusega.

6.4 Projekteerimisel tuleb arvestada kruntidele sissesõitudega, samuti hoonetesse sissepääsudega tagades vaba juurdepääsu ja nähtavuse. Kruntidele juurdepääsude juures peaks kõnnitee katend jätkuma katkematult.

6.5 Mitte kavandada kõrghaljastust või inventari (varikatused, erinevad konstruktsioonid jms) mälestiste ette või kõrvale, mis kahjustaks nende vaadeldavust ja dominantsust. Mitte kavandada varikatuseid jms Vana-Kalamaja tänavale ja Balti jaama kõrvale planeeritud väljakule nii, et need kahjustaksid vanalinna jm läheduses asuvate mälestiste vaadeldavust.

6.6 Vanalinna ja mere suunaliste mugavate ühenduste kõrval ei tohi unustada ühendusi ristuvatele teedele, igasse hoonesse ja hoovi. Oluline on Vana-Kalamaja tänavasse suhtuda kui eelkõige Kalamaja elanikele suunatud avalikku ruumi. Kõigis lahendustes tuleb austada erinevate Kalamaja elanike igapäevast elukorraldust, arvestada võimalikult palju nende harjumusi ja linnaruumi kasutamist.

6.7 Tänavaruumi lahendus peab hoolitsema, et füüsiline ruum tekitaks olukorra, kus sõidukid ei tõsta kiirust üle 30 km/h. Selleks on mõistlik kasutada erinevaid vahendeid, mille hulgast peamised on näiteks:

- Vaba sõidutee võimalikult väike laius (kahesuunaline tee<5m, ühesuunaline tee <3.50m).
- Sirgete sõidutee lõikude võimalikult väike pikkus (<100m).
- Katendis leiduvad elemendid, mis ei võimalda kiiret (>30 km/h) ülesõitu.

6.8 Sõidutee ei pea võimaldama kahe vastassuundadest läheneva sõiduki teineteisest möödumist igas punktis, kuid peab võimaldama igas punktis leida juhtidel koht ettevaatlikuks möödumiseks teineteisest (mitte kaugemal kui u 30m igast punktist). Tuleb arvestada, et sõidutee vaba laius on seotud peatumise ja parkimise korraldusega. Lahendus peab seda arvestama ja selgitama, kas ja kuivõrd sõidukid peatuvad ja pargivad sõiduteel, väljaspool sõiduteed või osaliselt piirialal. Sõidutee serva heaks toimivuseks kõigil eesmärkidel on soovitatav kaaluda tavalisest äärekivist erinevaid servaelementide lahendusi. Peatumiskohti ja parkimiskohti tuleb plaanilahenduses teineteisest eristada.

6.9 Tänavaruumi lahendusega tuleb luua eeldused selleks, et Vana-Kalamaja tänava liikluskoormus jääks võimalikult väikeseks. Selleks peab vähendama läbisõitjate hulka, võimaldades samas juurdepääsu igale kinnistule. Üldjuhul peab ristmike lahendus andma märku, et ristuvalt tänavalt pääseb sõiduk kergesti edasi mõnele teisele Vana-Kalamaja tänavaga ristuvale tänavale (näiteks Väike-Patarei <> Küti,

Jahu <> Köie, Tööstuse > Niine). Samuti peab Vana-Kalamaja tänavaruum piisavalt eristuma teistest tänavatest, et anda juhile märku, et sellel tänaval on jalakäijaid eelistavad reeglid ning et tänava kasutamine pikemaks läbisõiduks ei ole mõistlik.

6.10 Vana-Kalamaja tänaval tuleb arvestada parkimise vajadusega. Selleks tuleb kavandada parkimiseks võimalikult palju kohti, kuid seda mitte jalakäijaruumi kvaliteedi arvelt. Vältida parkimist vahetult ristmike juures, mis piiraks nähtavust. Tuleb arvestada, et parkimiskohtadest veelgi olulisem on peatumise või lühiajalise parkimise võimalus.

6.11 Võistlustöödelt oodatakse lahendusi, mis soosivad väikeste, eelkõige Kalamaja elanikele suunatud äride elavdumist tänava ääres ja hargnevatel suurematel tänavatel. Tulevikus on võimalik, et Vana-Kalamaja tänavat kasutavad ka turistid vanalinna ja mereääre vahel liikumiseks, kuid mõtlema peab eelkõige Kalamaja elanikele. Äride toimimiseks tuleb üheaegselt silmas pidada jalakäijate mugavat liikumisruumi, ratturite juurdepääsu ja rattaparkimise võimalusi, sõiduautode peatumisvõimalust ja teenindava transpordi vajadusi. Üldpõhimõttena peaks iga äri ees vähemalt 60 cm laiune riba hoone fassaadist olema äride vabas kasutuses müügilettide, kohvikutoolide, külmkappide, reklaamsiltide, lilleklumpide vms paigaldamiseks tingimusel, et jalakäijate ruumi laius seda võimaldab.

6.12 Tänavaruumi ja platside detailsemates lahendustes oodatakse keskendumist sellise ruumi loomisele, mida iseloomustavad meeldiv ja mugav viibimine, kõigi ruumielementide mugav kasutamine, üldine inimmõõtmelisus, väiksemateks üritusteks sobivate mõõtude ja proportsioonidega kohtade olemasolu, mitmekesised tegevusvõimalused ruumis, meeldiv ja mugav kulgemine avalike ruumide vahel kõigis suundades. Üldise inimmõõtmelisuse eesmärki peavad toetama ka detailsemad lahendused. Mõelda tuleb erinevas vanuses lastele, lapsevanematele, eakatele ja erivajadustega inimestele. Võistlustöödelt oodatakse lahendusi, mis toimivad hästi erinevate ilmadega, nii suvel kui ka talvel. Võistlustöö ei pea kõiki üksikasju lõpuni lahendama, kuid visioon peab veenma, et kõigile asjaoludele on mõeldud ja vastavad lahendused leitakse edasise projekteerimise käigus ilma tervikut kahjustamata.

6.13 Tänavaruumi kavandada mõõdukalt istumisvõimalust, mille paigutamise juures arvestada et elamute akende lähedal võivad avalikele istumiskohtadele kogunevad seltskonnad elanikke pigem häirida, mistõttu istumiskohad on oodatud pigem avalike hoonete juures.

6.14 Arvestada võimalusel suunaviitade paigaldamise vajadusega, samuti teabekandjate rajamisega (sh kultuuri teave, ajalooline teave, reklaam jms). Pakkuda välja asukohad ja kujunduse põhimõtete. Kindlasti on vajalikud viidad ja teabekandjad platsidel.

6.15 Mõelda tuleb etapiviisilisele arendusele. Tänav peab toimima ka arenduse perioodil ning ajal, kui lahendus on osaliselt ellu viidud. Erilist tähelepanu tuleb pöörata koolile juurdepääsule ja koolilaste ohutu liikumise tagamisele sh GAGi algklasside hoone ja vanalinnas asuva GAGi põhimaja vahel.

Liikuvuse postulaadid

6.16 Jalgsi liikumine on Vana-Kalamaja tänava peamine ja kõige prioriteetsem liikumisviis. Piki tänavat peab jalgsi liikumiseks olema takistusteta ja katkestusteta koridor, mille laius vastab iga asukoha jalgsiliikumise potentsiaalile (mitte tänasele kasutusele).

6.17 Kõik olulised suunad peavad olema jalgsi liikuja jaoks vaba kulgemisega. Tänaval ei kasutata jalgsi liikujaid takistavaid meetmeid, selle asemel tegeletakse vajalikes asukohtades autoliikluse rahulikumaks ja ohutumaks muutmisega. Jalgsi liikujate ruumi kaitsmiseks autode eest kasutatakse vajadusel poste, mis ei takista jalakäijat.

6.18 Jalgsi liikumine on Vana-Kalamaja tänava peamine ja kõige prioriteetsem liikumisviis. Piki tänavat peab jalgsi liikumiseks olema takistusteta ja katkestusteta koridor, mille laius vastab iga asukoha jalgsiliikumise potentsiaalile (mitte tänasele kasutusele).

6.19 Kõik olulised suunad peavad olema jalgsi liikuja jaoks vaba kulgemisega. Tänaval ei kasutata jalgsi liikujaid takistavaid meetmeid, selle asemel tegeletakse vajalikes asukohtades autoliikluse rahulikumaks ja ohutumaks muutmisega. Jalgsi liikujate ruumi kaitsmiseks autode eest kasutatakse vajadusel poste, mis ei takista jalakäijat.

6.20 Ruumi disain tuleb teha vastavalt jalakäija kiirusele: vaheldusrikkus, detailirikkus, tegevused, võimalused. Neil elementidel on väga otsene mõju inimeste soovile ruumis jalgsi viibida ja liikuda.

6.21 Ligipääs ja läbipääs jalgrattaga on väga oluline, sest Vana-Kalamaja tänav on tähtis tööle / kooli /koju liikumise tee ning ühendustee kesklinnaga. Inimene jalgrattal ei mõjuta negatiivselt tänavaruumi ning on valmis sekundiga muutuma jalgsi liikujaks, kellele on tänava uus lahendus suunatud.

6.22 Tänav peab olema jalgrattaga igast suunast hästi ligipääsetav ning mugavalt ja kiirelt läbitav. Jalgrattur liigub üldjuhul tänava keskel.

6.23 Tänav peab sisaldama piisaval hulgal parkimisvõimalusi jalgrattale. Seda eeskätt teenindus- ja kaubandusasutuste läheduses ja ühiskondlike hoonete juures. Rattaparkimise kohad peavad olema mugavalt raamist kinnitatavat tüüpi, suurema nõudlusega kohtade juures on soovitav kasutada varjualuseid. Ühistranspordi peatuste juures olevate rattaparkimiskohtade eesmärk on soodustada logistilise keti “ühistransport + jalgsi” kasutamist.

6.24 Võistlusalal peab olema valmidus rattarendi ja rattahoolduse teenuste pakkumiseks.

6.25 Võistlusalal peavad olema planeeritud asukohad automaatsetele rattaloenduritele.

6.26 Vana-Kalamaja tänaval on auto külaliseks jalakäijate ja ratturite ruumis va Kotzebue ja Niine tänava vahelises lõigus, kus talle on eraldatud oma ruum.

6.27 Autoliiklus on füüsiliselt rahustatud nii plaaniliste kui vertikaalsete lahendustega. Rahustavad meetmed peavad samas võimaldama jalakäijate ja ratturite mugavat liiklemist.

7. VÕISTLUSTÖÖ VAJALIK MAHT

Võistlustöö tuleb esitada järgmises mahus.
7.1 **GRAAFILINE MATERJAL** esitada jäikadel planšettidel ja dubleerituna digitaalselt pdf formaadis:

- **1:500 plaan, millel on esitatud võistlusala terviklahendus, mis soovitavalt kirjeldab järgmist:**
    - kavandatav katendite jaotus.
    - liikumisruumi jaotus, autode parkimis- ja peatumisvõimalused, jalgrataste parkimisvõimalused, jalakäijate eesõigust ja ohutust tagavaid lahendused.
    - püsielementide lahendus, valgustite asukohad, aastaringne linnamööbel, istumiskohad ja eripärased objekt (nt purskkaev vm).
    - ajutise linnamööbli paigutus (nt eeldatavate välikohvikute mööbel jms).
    - seosed hoonete ja kruntide sissepääsudega.
    - tugimüürid, kaldteed, trepid, piirded.
- **Tänava ja platside iseloomulikud ristlõiked koos vastava ala täpsema plaanilahendusega sobivas mõõtkavas,** mis selgitavad ka maapinna vertikaalsest liigendust ja liikumisruumi jaotust.
- **Soovitavalt üldised skeemid võistlusala seoste kohta ümbrusega.**
- **Talveperioodi ruumikasutust,** sh lumevallide eeldatavaid asukohti näitav joonis (vabas vormis ja mõõtkavas)
- **Olulisemad linnamööbli lahendused või valitud tooted vabas mahus ja mõõtkavas.** Eelistatult oodatakse detailseid lahendusi istumiskohtade, (konteiner-) haljastuse, valgustite ning autode liikumisruumi piire tähistavate elementide kohta.
- **Visualiseeriv materjal, vähemalt kolm 3d visualisatsiooni** – Jaama väljakust, Kalamaja keskväljakust ning Vana-Kalamaja tänavast.

7.2 **SELETUSKIRI** esitada köidetuna A4 või A3 formaadis kaustana ja dubleerituna digitaalselt pdf formaadis:

- Esitada ruumilise lahenduse kirjeldus ning põhjendused.
- Kirjeldada ruumi toimimist erinevatel aegadel ja olukordades.
- Kirjeldada kasutatavate ehitusmaterjalide ja tüüpelementide valikut, võimalike erilahenduste puhul anda piisavad selgitused nende mõistmiseks. Kirjelduse eesmärk on võimaldada hinnata lahenduse teostatavust ja hinnata suurusjärguliselt eeldatavat ehitusmaksumust ja hoolduskulusid.
- Võistlustingimustest kõrvalekaldumise korral anda kõrvalekaldumise põhjused, võimaldades hinnata vastavust võistluse eesmärkidega (võistlusülesandest kõrvalekaldumine on aktsepteeritav, kui see on võistluse eesmärkidest tulenevalt põhjendatud).
- Esitada olulisemad arvulised näitajad, sh võistlusala piires parkimiskohtade arv suvel ja talvel, jalgrataste parkimiskohtade arv, alaliste ja ajutiste istumiskohtade arv erinevates olukordades jm näitajad, mida võistleja peab asjakohaseks.

8. VÕISTLUSTÖÖ HINDAMISE KRITEERIUMID

Võistluse žürii hindab võistlustööde lahenduse:

8.1 lahenduse linnaruumiline kvaliteet, funktsionaalsus ja vastavus lähteülesandele.

8.2 lahenduse keskkonda sobivus sh:

- sobivus Kalamaja miljööala ja Vana-Kalamaja tänava linnaruumiga.
- vastavust vanalinna ja mereääre ühendamise eesmärgile.
- vastavust Kalamaja elanike igapäevaelu arvestamise eesmärgile.

8.3 lahenduse terviklikkus, arhitektuurse lahenduse värskus ja tänapäevasus;

8.4 ehituslik ökonoomsus ja potentsiaalne kulude suurus objekti eluea jooksul.

9. VÕISTLUSÜLESANDE LISAD

Võistlusülesande lisad on lisaks all toodud *linkidele* kätte saadavad dropboxi aadressilt:
https://www.dropbox.com/sh/q9b2y5omlptjjrj/AABmqj4Z4LltxTHtPWSWMC1ja?dl=0

Lisa 1 Alused

1. Võistlusala geodeetiline alusplaan 1:500
2. Linna aluskaart 1:2000
3. Ortofoto

Lisa 2 Seonduvad ehitusprojektid ja planeeringud

4. Põhja-Tallinna üldplaneering, TLPA
   http://www.tallinn.ee/est/ehitus/Pohja-Tallinna-linnaosa-uldplaneering
5. Tänavaäärsete kruntide detailplaneeringud ja projektid
6. Skoone bastioni struktuurplaan, TLPA

Lisa 3 Muud infomaterjalid

7. Tänavaelanike küsitluse tulemuste kokkuvõte, Telliskivi Selts
   https://docs.google.com/forms/d/1R33iJgmy1Mi_-_3I9jz03plVa9JqP6zZnMl0EqrPuEQ/viewanalytics
8. Aerofotod http://www.maaamet.ee/fotoladu/
9. Ajaloolised fotod https://ajapaik.ee/
10. Ideekorje Põhja-Tallinna üldplaneeringule, TLPA http://gis.tallinn.ee/ideekorje/
11. Tallinna ajalooline kaart glassiipuiesteega
12. Põhja pst dendroloogia koos glassiipuiesteega, TLPA