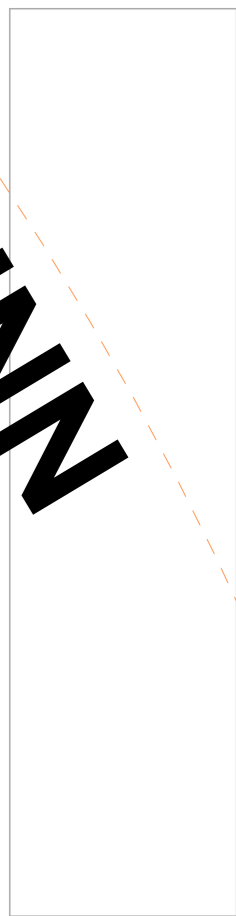
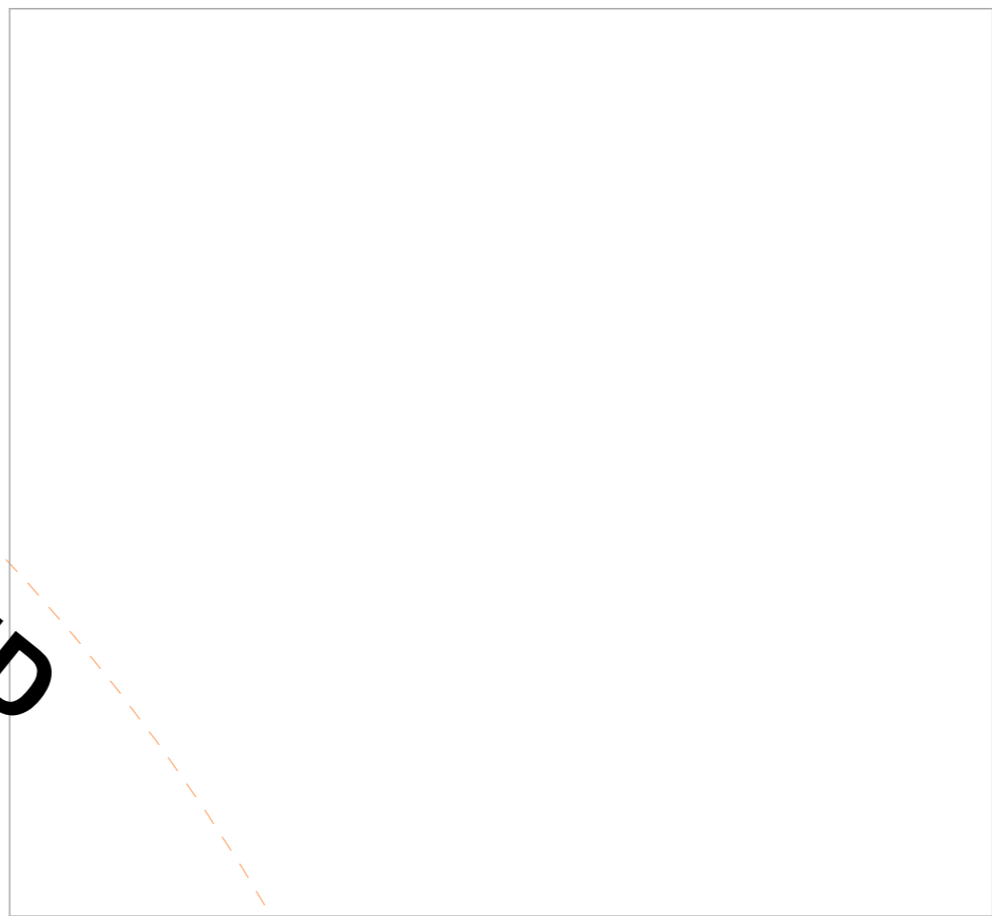
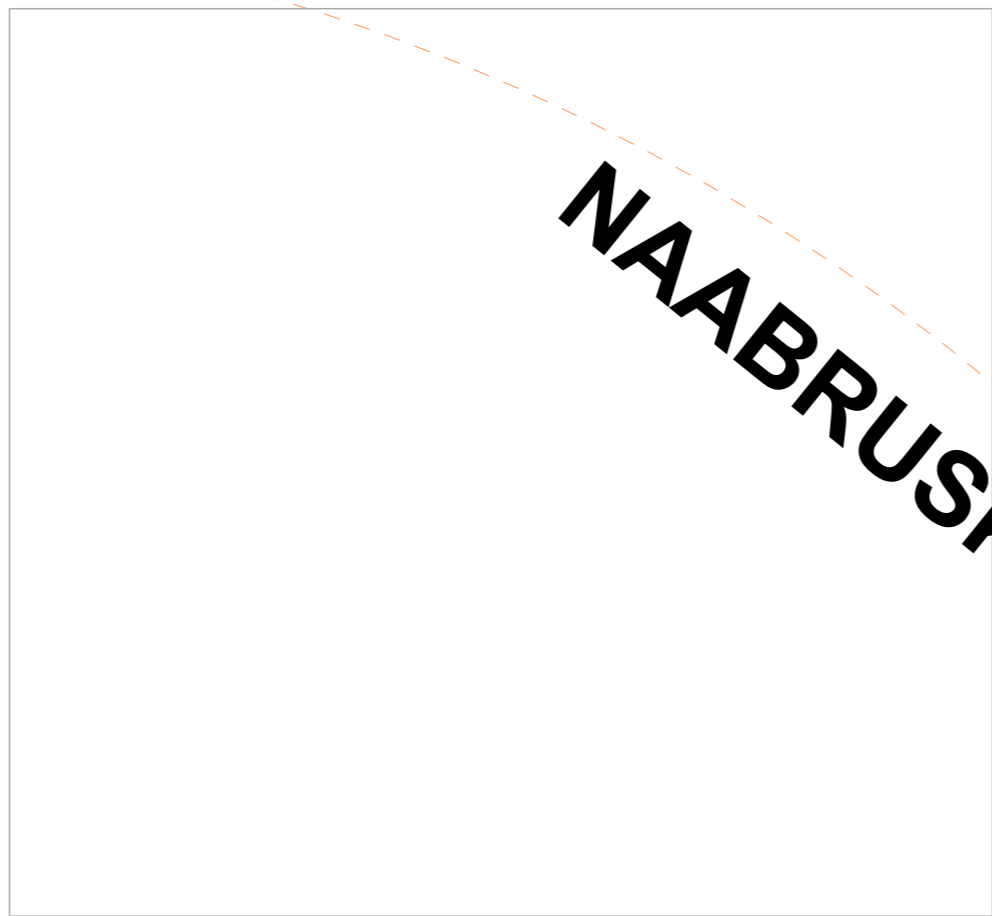
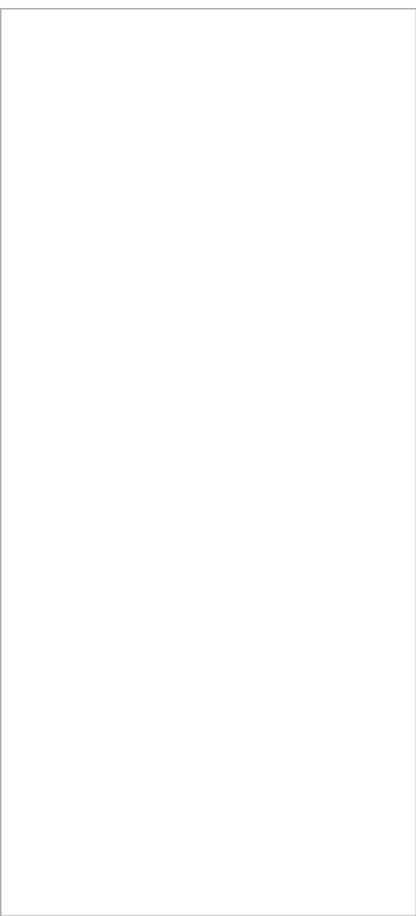


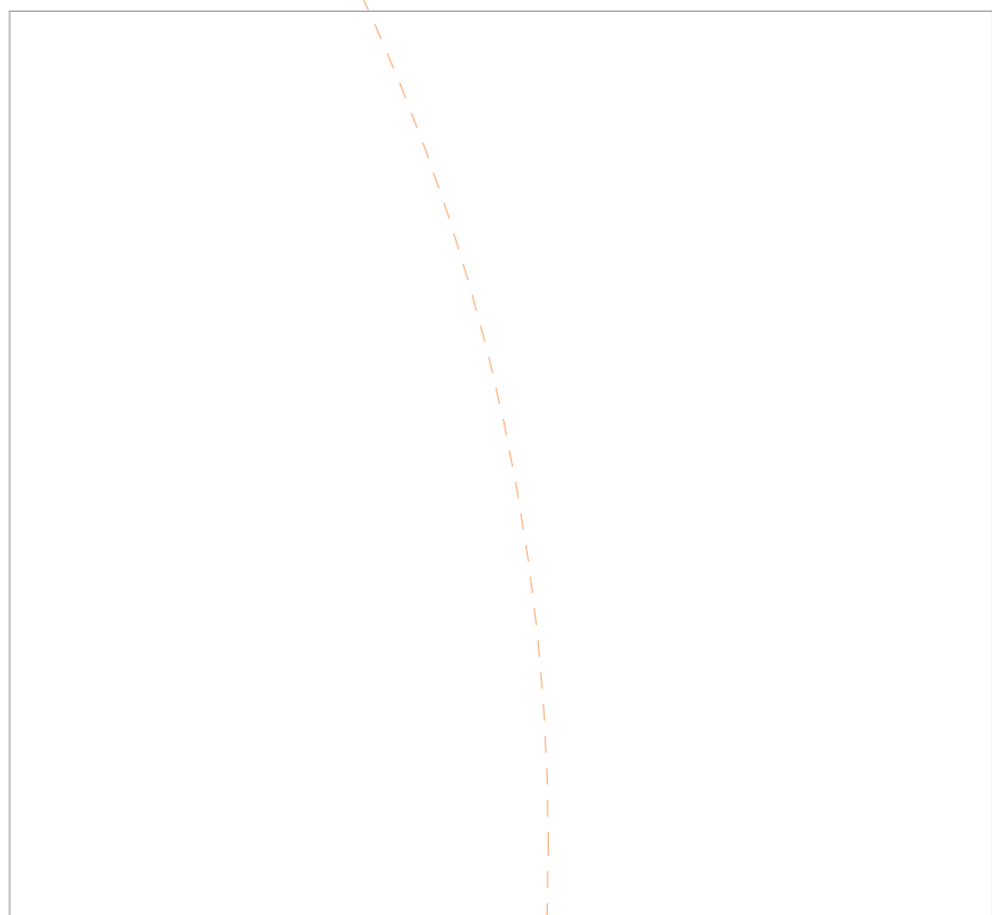
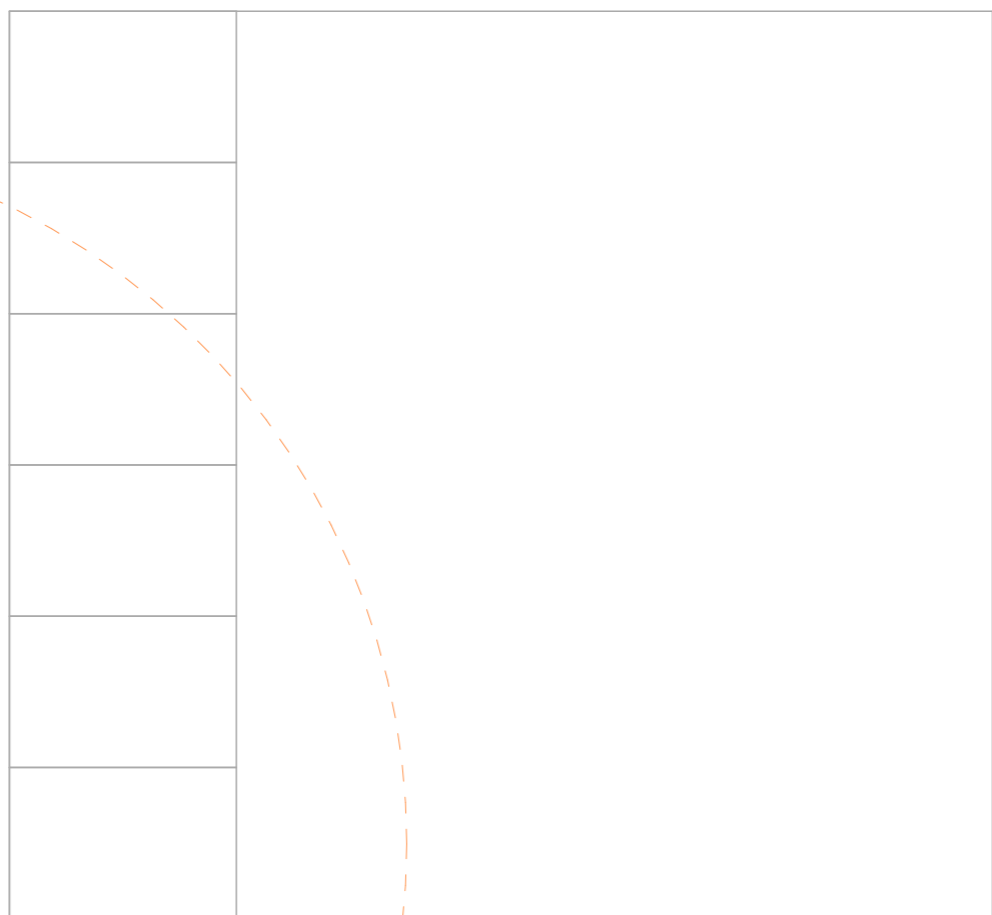
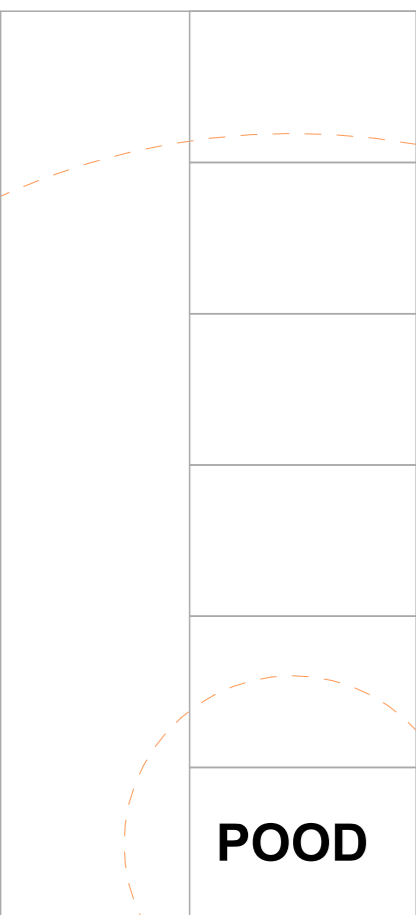
ESITLUS KAUBANDUSE HEADE JA HALBADE NÄIDETEGA

**10 aspekti, mida arvestada,
et muuta linnatänavad elavamaks**



NAABRUSKOND

LINN



TÄNAV

POOD

1. Esimese korruse läbipaistvus



Chapeau Rouge Quimper (arhitekt: Groupe-6), foto autor: Mark Wilson



BIG BIO Nordhavn Cinema (arhitekt: Arkitema), foto autor: Martin Toft Burchardi Bendtsen

Võimalus näha tänaval kõndides hoones toimuvaid tegevusi on põnev ja mõjub kutsuvalt ja tänavaelu rikastavalt.

1. Esimese korruse läbipaistvus



Foto allikas: Tallinna Linnaplaneerimise juhend "Kaasaegne selvekauplus või kaubanduskeskus linnaruumis", foto autor teadmata



Rocca al Mare kaubanduskeskus (arhitekt: Meeli Truu), foto autor: Kaupo Kalda

Pikalt kinnised fassaadid on igavad ja suretavad välja end ümbritseva aktiivse inimtegevuse.

1. Esimese korruse läbipaistvus



Vaateaken, foto autor ja allikas teadmata



Willis Building (arhitekt: Norman Foster), foto allikas: Tripadvisor.com

Inimestele meeldib tänaval jalutades hoonesse sisse piiluda, peegelklaasiga fassaadide puhul seda võimalust ei teki.

2. Sissepääsude tihedus



Rocca al Mare kaubanduskeskus (arhitekt: Meeli Truu), foto allikas: legaato.ee



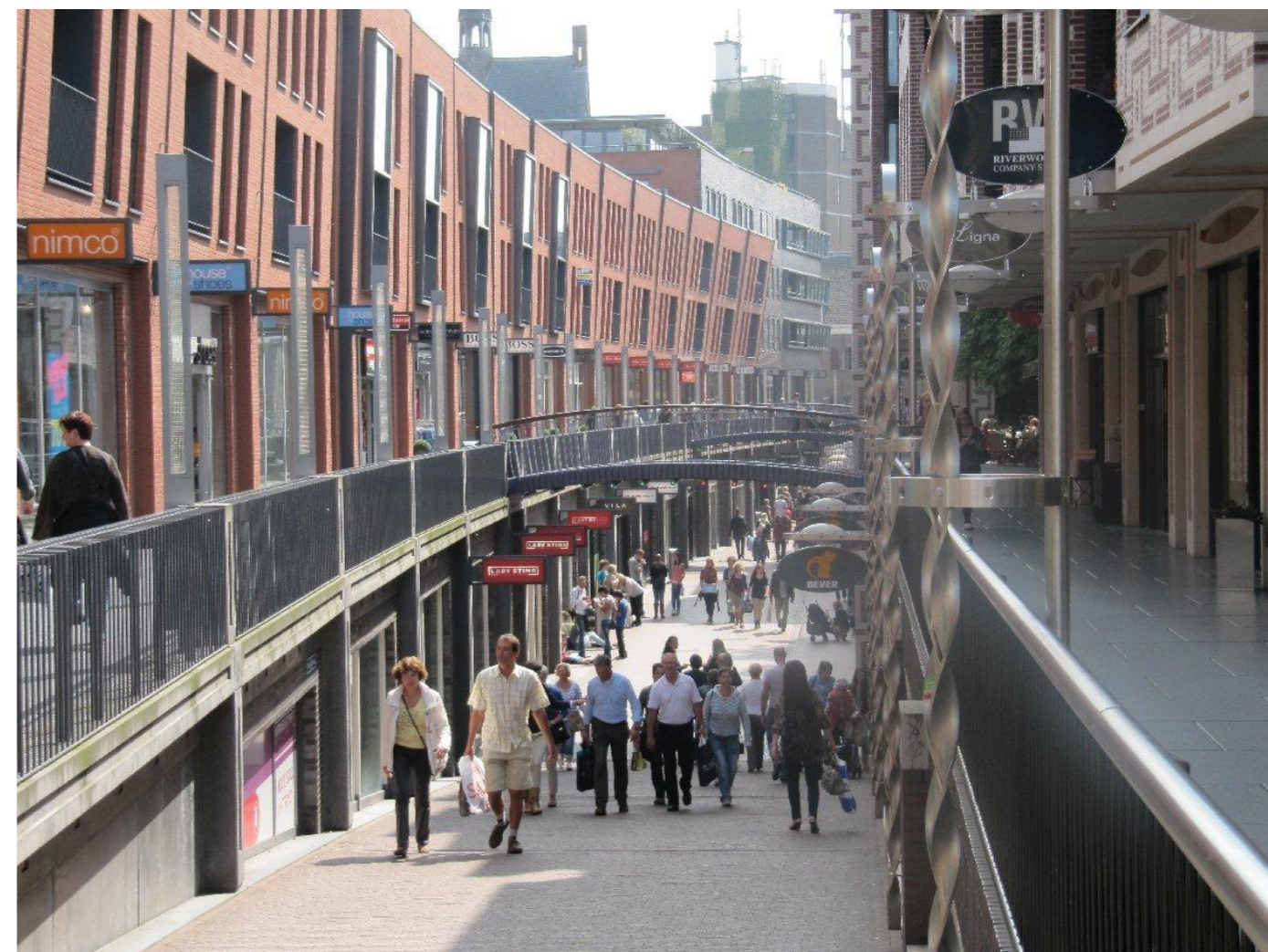
Rimi Valga supermarket (arhitekt Lokomotiiv OÜ), foto allikas: rimi.ee

Suure hoone perimeetril olev ainuke või väga harali olevad sissepääsud muudavad sissepääsuni liikumise tüütuks. Väike sissepääsude hulk tekitab tunde, et hoone on pööratud pigem sissepoole ning et tasuks liikuda tänavalt ära siseruumi.

2. Sissepääsude tihedus



BOXPARK Shoreditch (arhitekt: WaughThistleton Architects), foto allikas: medium.com



Marikenstraat Nijmegen (arhitekt: Sjoerd Soeters),
foto allikas: Kristel Niisukese "Magistritöö Laikmaa kaubandustänav: avalik ruum tarbimisühiskonna kontekstis"

Et inimesel oleks tänaval liikudes põnev, on vaja, et iga natukese aja tagant oleks võimalus mõnda uude poodi või kohviku sisse piigata. Ideaalne sissepääsude vahemik võiks olla 8-10m.

3. Sissepääsu esine ala



Tänav Austini kesklinnas, foto autor: CWDG



Tänav Annapolis, Marylandis, foto allikas: thelocalpalate.com

Kohvikul on võimalus laiendada tänavale, tekitades sellega tänavale mõnusat õhkkonda. Selleks, et toidukohad tahaks laiendada tänavale vajavad nad meeldivat ja jalakäijale turvalist avalikku ruumi toidukoha ees.

3. Sissepääsu esine ala



Põhjakeskus (arhitekt: Raivo Puusepp), foto allikas: sportland.ee



Tsentraal kaubanduskeskus (arhitekt: AJA arhiektuur) foto allikas: kv.ee

Raskesti ligipääsetav ja halvasti (läbi)nähtav sissepääs mõjub eemaletõukavalt. Sissepääsu esine lage ja autokeskne avalik ruum ei soodusta äritegevuse tänavale laienemist.

3. Sissepääsu esine ala



New market in Celje, Slovenia (arhitekt: Arhitektura Krušec), foto autor: Miran Kambic



Lillepood Pariisis, foto allikas: miraedream7.com

Äride väljapääs otse tänavale võimaldab äridel püüda klienti otse tänavalt, samal ajal rikastab äritegevuse sagin ka avalikku ruumi.

4. Äride kontsentratsioon



Laikmaa tänav Tallinnas, foto autor: Kristel Niisuke



Puru tee Jõhvis, foto allikas: googlemaps.com

Lai tänav, kus üle tänava liikumine on liikluse tõttu raskendatud ning jalgsi liikleja pigem väldib teisele poole tänavat minekut. See tähendab ostleja jaoks "poole lahjemat" kaubandusvalikut. Sama juhtub on olukorras, kus kaubanduskeskuse vastastänav on lage ja ilma hoonestuseta.

4. Äride kontsentratsioon



Tänav Stockholmis, foto allikas: wewantravel.com



Tänav Londonis, foto allikas: secretldn.com

Kaubanduse puhul toimivad kitsamad tänavad üldjuhul paremini, sest võimalus ostelda lihtsasti kahelpool tänavat annab poodlejale suurema valikuvõimaluse. Laiemate tänavate puhul saab tänava laiust tunnetuslikult vähendada, liigendades tänavat haljastuse jm tänavainventariga, lihtsustades üle tänava liikumist kitsaste sõiduradade ja rohkete ülekäiguradadega.

5. Kaubanduspindade eriilmelisuus



Matoshinhos retail park (arhitekt: Promontorio) , foto autor: Tiago Casanova



Tartu Tasku keskus (arhitekt: Kalle Rõõmus) , foto allikas: digitest.ee

Et jalakäijal oleks motivatsioon mööda tänavat edasi liikuda, on oluline, et mingi muutus tänava servas hoiaks pidevalt tema tähelepanu. Monotoonne seinapind tänava ääres on jalakäija jaoks igav ning kergliiklejat see tänavale ei kutsu.

5. Kaubanduspindade eriilmelisuus



Tänav Amsderdamis , foto allikas ja autor teadmata



LinGang New City Community Shopping Center (arhitekt: Shanghai ZF Architectural Design) , foto autor: Yong Zhang

Väike muutus tänavaäärses geomeetrias, materjalis või funktsioonis aitab kergliikleja jaoks hoida tänaval liikudes põnevus ning see kutsub teda järgmisi põnevusi otsides edasi liikuma. Selliselt tekkib kaubanduspindade ette ka kaupluste piisav inimvoog, mis on lisaks tänava elavdamisele on ka kauplejale majanduslikult kasulik.

6. Kaitse sademete eest



Ülemiste keskus (arhitekt: Einar Akeroy) , foto allikas: megameedia.ee



Markthalle IM VIADUKT (arhitekt: EM2N) , foto autor ja allikas teadmata

Kauplustest välja astudes või kaupluste vahel liikudes pole võimalust kaitsta end sademete eest. Põhjamaises kliimas on see tänavakaubanduse elavdamiseks vältimatu.

6. Kaitse sademete eest



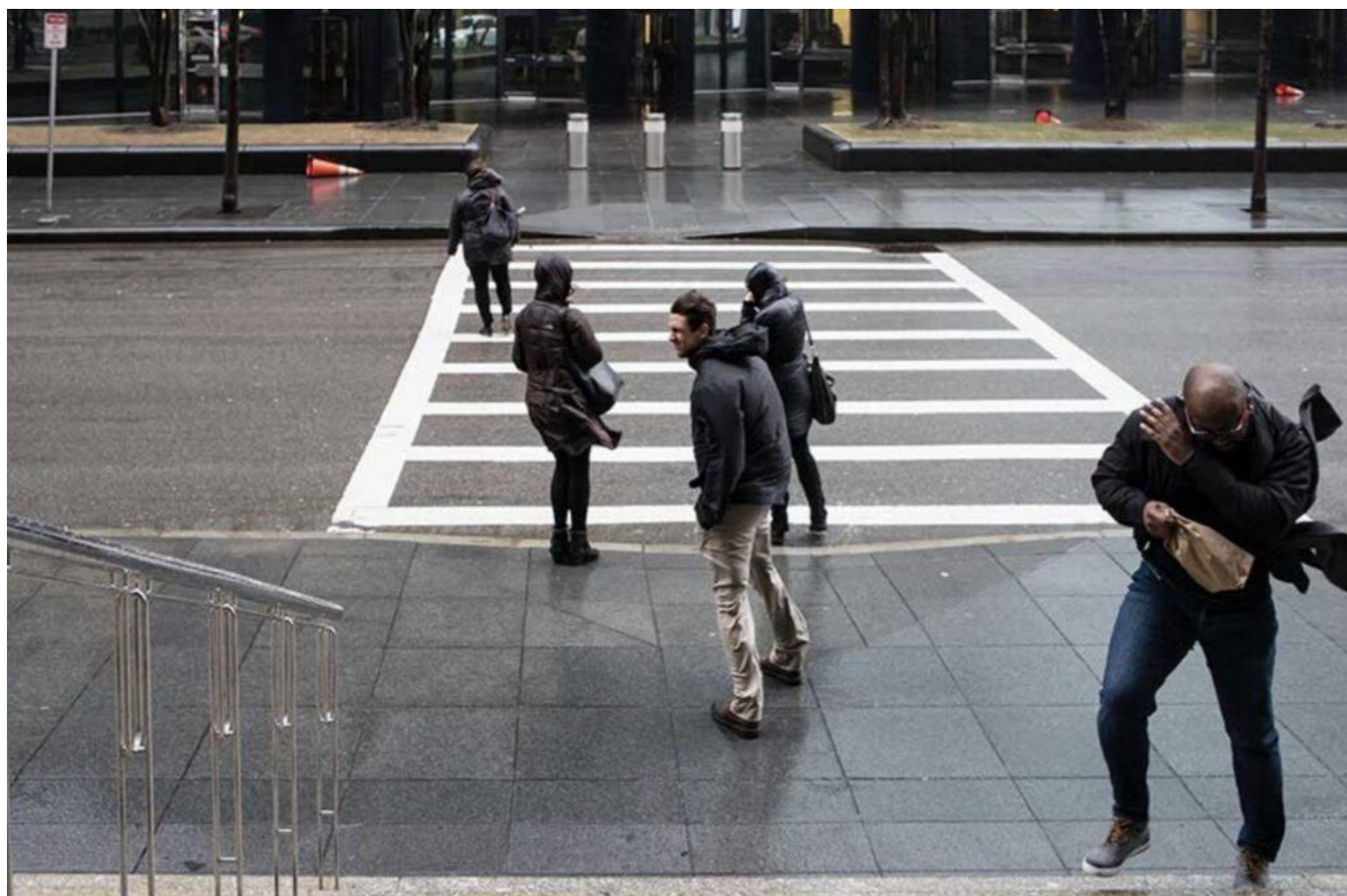
Lijnbaan (arhitekt: van den Broek en Bakema, renovation by Mei architects) , foto allikas: retailtrends.nl



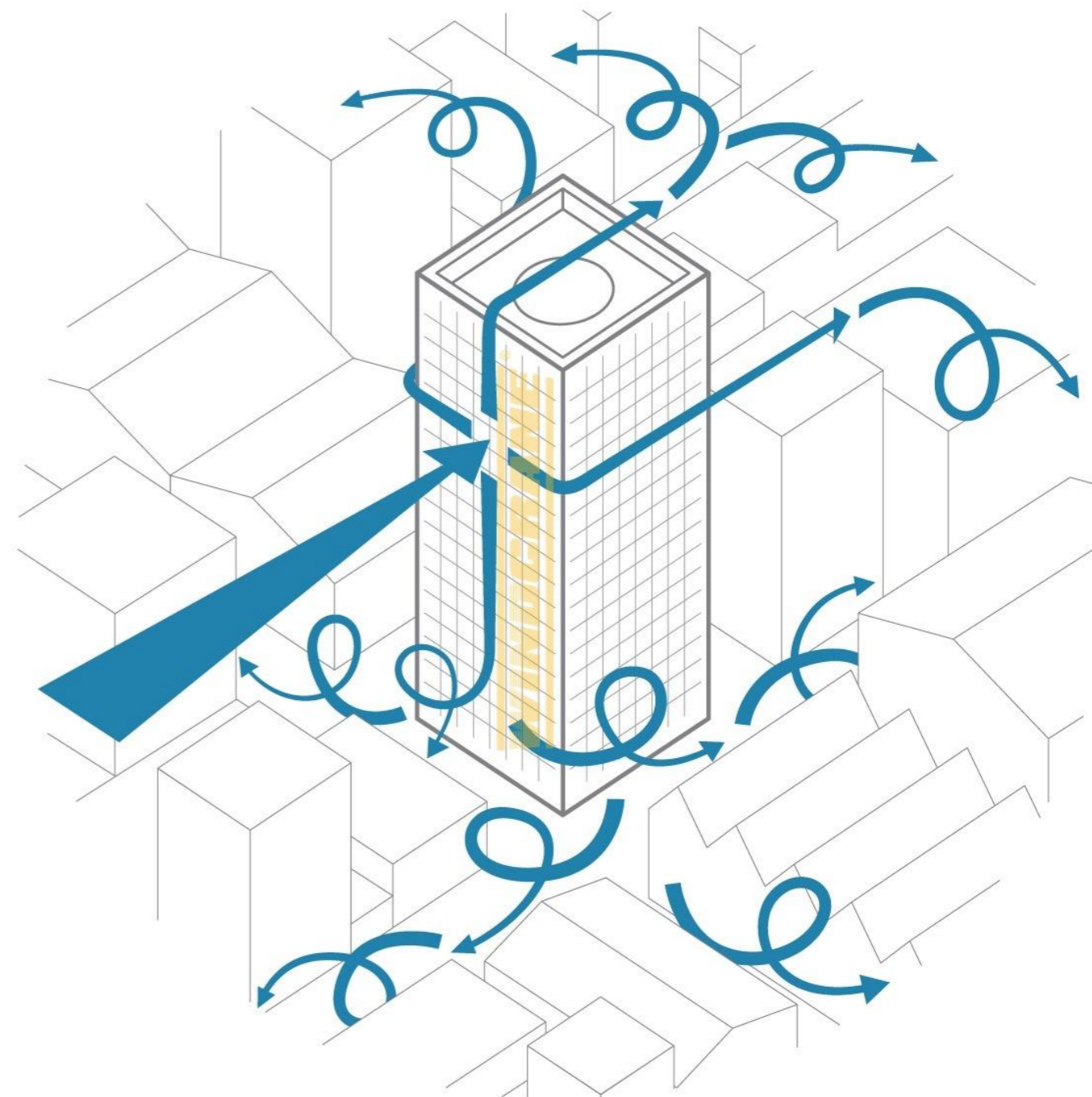
Hiiu Rimi (arhitekt: Molumba) , foto allikas: molumba.com

Kui kaubatänav või äripind pakub võimalust varjuda vihmase või lumise ilma korral varikatuse alla, siis saab tänavakaubandus toimida ka kehvema ilmaga. See aitab linnapilti hoida elavana ka kehvamate ilmadega kuudel.

7. Kaitse tuule eest



Tuuline täna, foto allikas: amherst.edu



Tuule liikumine kõrghoone piirkonnas, illustratsiooni allikas: windcrane.com

Tuulise ilmaga on ebameeldiv õues poodelda. Kõige suurem oht tuulekoridoride tekkeks on laiadel sirgetel ilma haljastuseta tänavatel. Suur oht tugevate puhangute tekkeks varitseb ka ilma fassaadiliigenduste kõrghoonete ümbruses.

7. Kaitse tuule eest



Las Ramblas tänav Barcelonas, foto allikas: plumguide.com



Mercado in Groningen (arhitekt: De Zwarte Hond + Loer Architecten), pildi autor: Sebastian van Damme

Rohke haljastus ja hoonemahtude liigendamine aitavad vältida suurte tuulekoridoride teket ja nende jõudmist tänavatasandile.

8. Mugav ligipääs



Rocca al Mare kaubanduskeskus (arhitekt: Meeli Truu), foto allikas: puhkaestis.ee



Tartu Kaubamaja (arhitekt: Raivo Puusepp), foto autor: Margus Ansu

Kaubanduspinnale pääseb mugavalt vaid autoga, jalakäijana on vahemaad liiga pikad, sest bussipeatus on kaugel. Ka autost kaubandusruumi liikudes tulles tuleb parklas sõitvate autode vahel tähelepanelik olla. Spetsiaalset (kaetud) rattaparklat ei ole, rattale tuleb leida sobiv parkimiskoht olemasolevate linnaelementide toel.

8. Mugav ligipääs



Ülemiste Keskuse rattaparkla, foto allikas: Tallinna Linnaplaneerimise juhend "Kaasaegne selvekauplus või kaubanduskeskus linnaruumis", foto autor teadmata



Denk Drei - Viertel Zwei (arhitekt: Chaix & Morel et associes atelier d'architecture), foto allikas: Tallinna Linnaplaneerimise juhend "Kaasaegne selvekauplus või kaubanduskeskus linnaruumis", foto autor teadmata

Kaubanduspinna toimimiseks on vajalik tagada lihtne ligipääs. Suuremahuline autoparkla kaubanduspinna ees välistab aga teiste tänavalekaubanduse tekkeks vajalike kvaliteetide kriteeriumid. Seepärast on oluline tagada mugav ligipääs alternatiivsete liikumisviisidega. Spetsiaalselt ratta parkimiseks mõeldud kaetud rattaparkla ja vahetus läheduses asuv ühistranspordi peatus annavad võimaluse ka muudmoodi kui autoga tagada mugav ligipääs.

8. Mugav ligipääs



Giromagny Social and Culture Centre parkla (maastikuarhitektuur: Territoires), foto autor: Nicolas Waltefaugle



West Vista Terrace development, illustratsiooni autor Barefoot Planning + Design

Kuigi suuremahuline parkla kaubanduspinna sissepääsu ees pärsib elava kaubandustänavateket, on väiksemahuline haljastusega liigendatud või tänavaga paralleelselt parkimise võimaldamine liikumisviiside mitmekesisuse võimaldamiseks kaubanduspinna juures igati omal kohal. Tähtis on tagada ka ohutu liikumine autost äripinna juurde.

8. Mugav ligipääs



Sisepääs Rotermanni maa-alusesse parklasse, foto allikas: kv.ee



Mustika Keskuse maaalune parkla (projekteerija: Studio Kuriks OÜ), foto allikas: brightlux.eu

Maaalune parkla ei tekita tänava tasapinda suuri keeruliselt läbitavaid alasid ja võimaldab säilitada mugava autoga ligipääsu kaubanduspinnale. Parkla sissesõit, mis ei loo jalakäijatele tänavatasandis ebameeldivalt suuri takistusi kahjustab tänavakaubanduse toimimist kõige vähem. Maaalune parkla on eriti asjakohane kesklinna piirkonnas.

9. Turvalisus



Foto allikas: @DavidNdi konto X.com platvormil



Lijnbaan (arhitekt: van den Broek en Bakema, renovation by Mei architects) , foto allikas: world-architects.com

Kaubanduspinnad, mis on integreeritud elamise ja muude võimalike funktsioonidega, on suurem potentsiaal meelitada kaubandustänavale suuremat hulka inimesi, sest mõjuvad turvaliselt ja kõik ühiskonnagrupid tunnevad, et on siia oodatud.

9. Turvalisus



Rocca al Mare kaubanduskeskus (arhitekt: Meeli Truu) , foto autor Madis Veltman



Rocca al Mare kaubanduskeskus (arhitekt: Meeli Truu) , foto allikas: megameediagrupp.ee

Suletud pindadega ja irdselt linnaruumis paiknev kaubandusruum ei mõju turvaliselt, sest kaubanduskeskuse kinnioleku aegadel liigub siin vähe inimesi. Turvaliselt ei mõju ka sissepääsude vahetus läheduses sõitvad autod. Seepärast ei teki sinna ümber ka elavat tänava kaubandust.

10. Tihe tänavavõrgustik



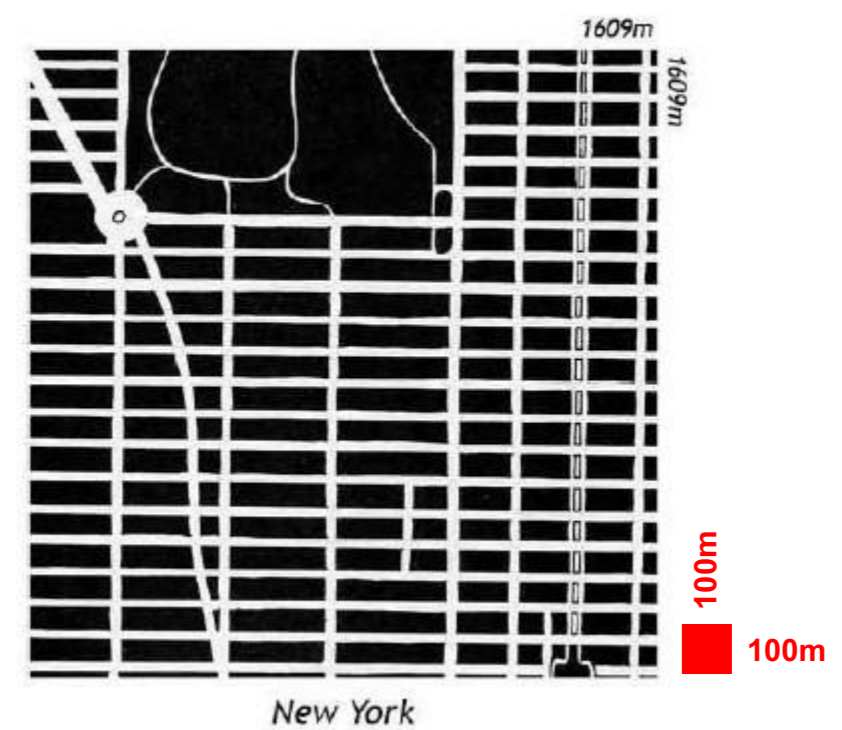
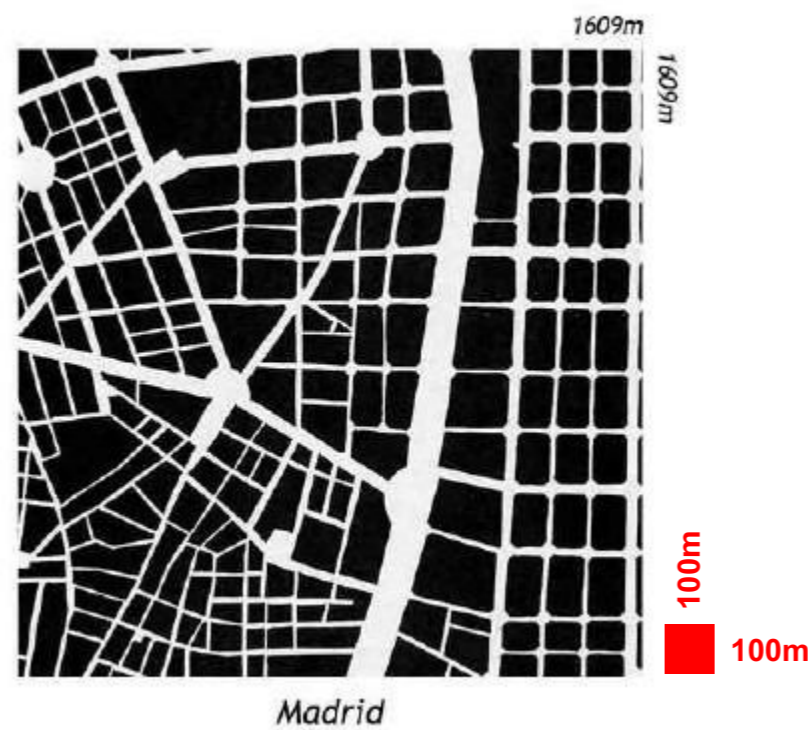
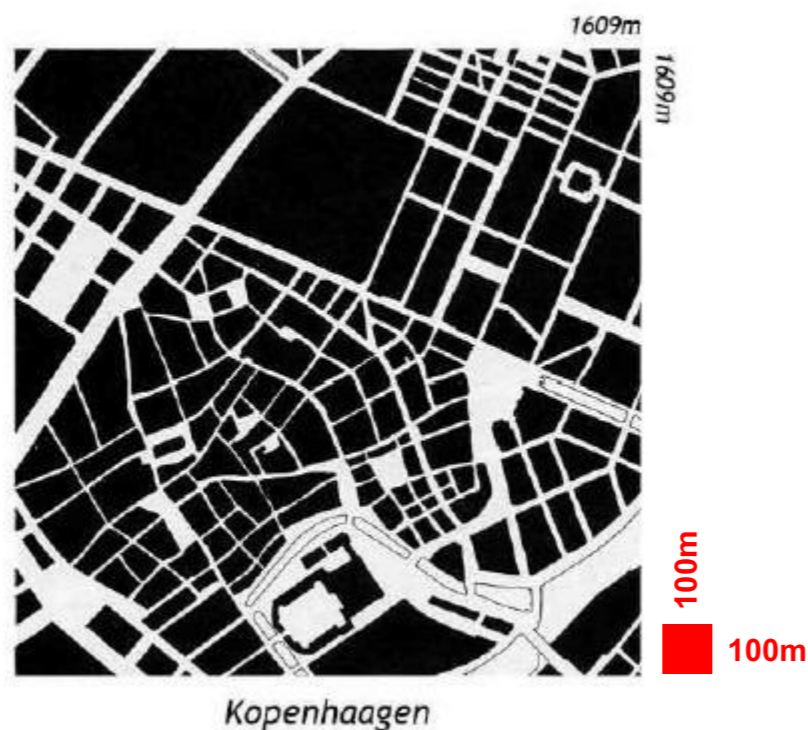
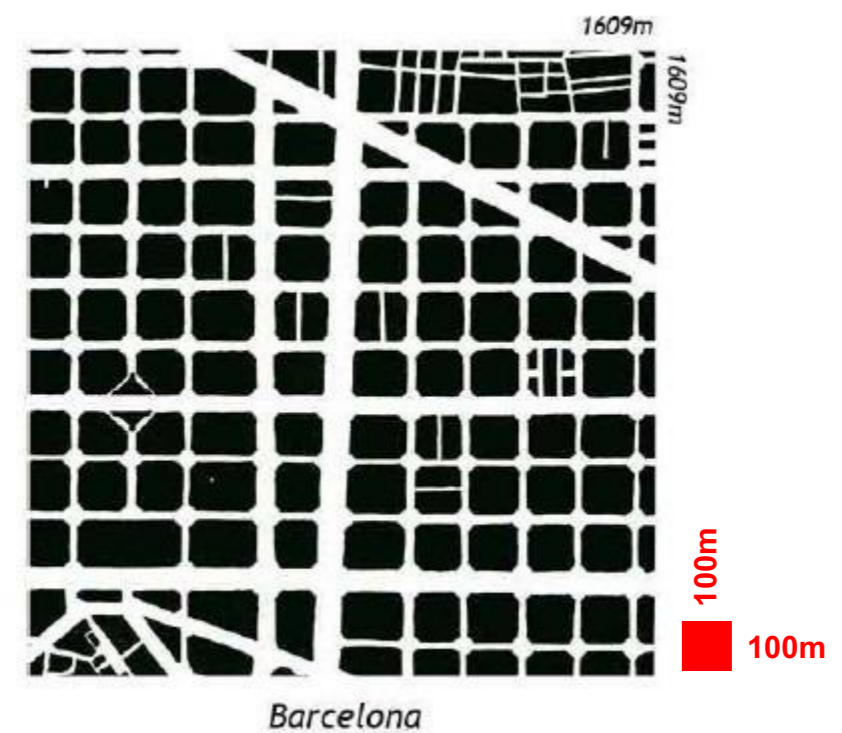
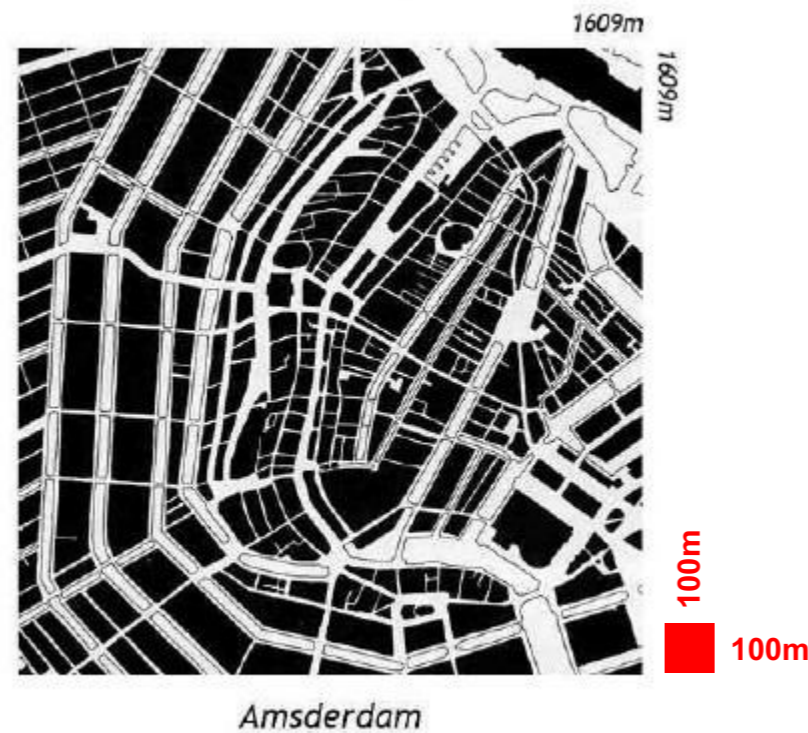
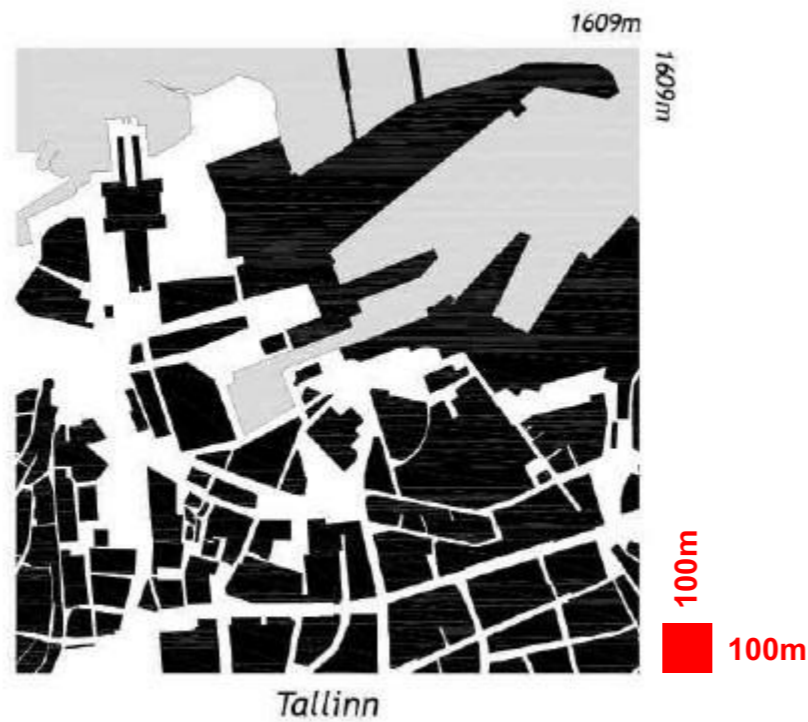
Kristiine kaubanduskeskus (arhitekt: Marco Alberani) , foto allikas ja autor teadmata



Tartu Tasku kaubanduskeskus (arhitekt: Kalle Rõõmus) , foto allikas: smith.ee

Kristiine keskus Tallinnas hõlmab enda alla 240x220m tüki maad, Tartu Tasku hõlmab enda alla 160x100m tüki maad ilma võimaluseta sellest välisruumis mööda liikuda. Jalgpalli staadioni suurus on 90x120m, seega hõlmab Kristiine keskus enda alla umbes 6 jalgpalli väljakut ja Tartu tasku 1,5 jalgpalli väljakut.

10. Tihe tänavavõrgustik



Illustratsiooni allikas: Tallinna mereääre visioon 2016 (autor Kavakava arhitektid)

Inimmõõtmeliseks kvartali pikkuseks, mille puhul inimene ei tunne, et ta peab kuskilt ringima minema peetak umbes 100m. Selline skaala soodustab inimeses soovi linnaruumis jala või kergliiklusvahendiga liikuda, sest ta tunneb, et tal on võimalik vajadusel valida uus trajektor ning ta ei pea tegema sundvalikuid. Ainult sellises linnas suudab tänavakaubandus äärelinna kaubanduskeskustega võistelda.



Tänav Londonis, foto allikas: secretldn.com



Kristiine Kaubanduskeskus (arhitekt: Studio d'Architettura e Imagini), foto allikas: novarc.ee

Autokesksete kaubanduspindade arendamine suretab vaikselt välja kogu tänavakaubanduse ja sellega ka aktiivse linnaelu. Hea uudis on see, et mitmed linnad on olnud sarnases olukorras ja on edukalt tõestanud, et autokeskse planeerimise ümberpööramine loob pikemas perspektiivis sotsiaalseid, majanduslikke ja keskkondlikke hüvedesid.

Kasutatud kirjandus

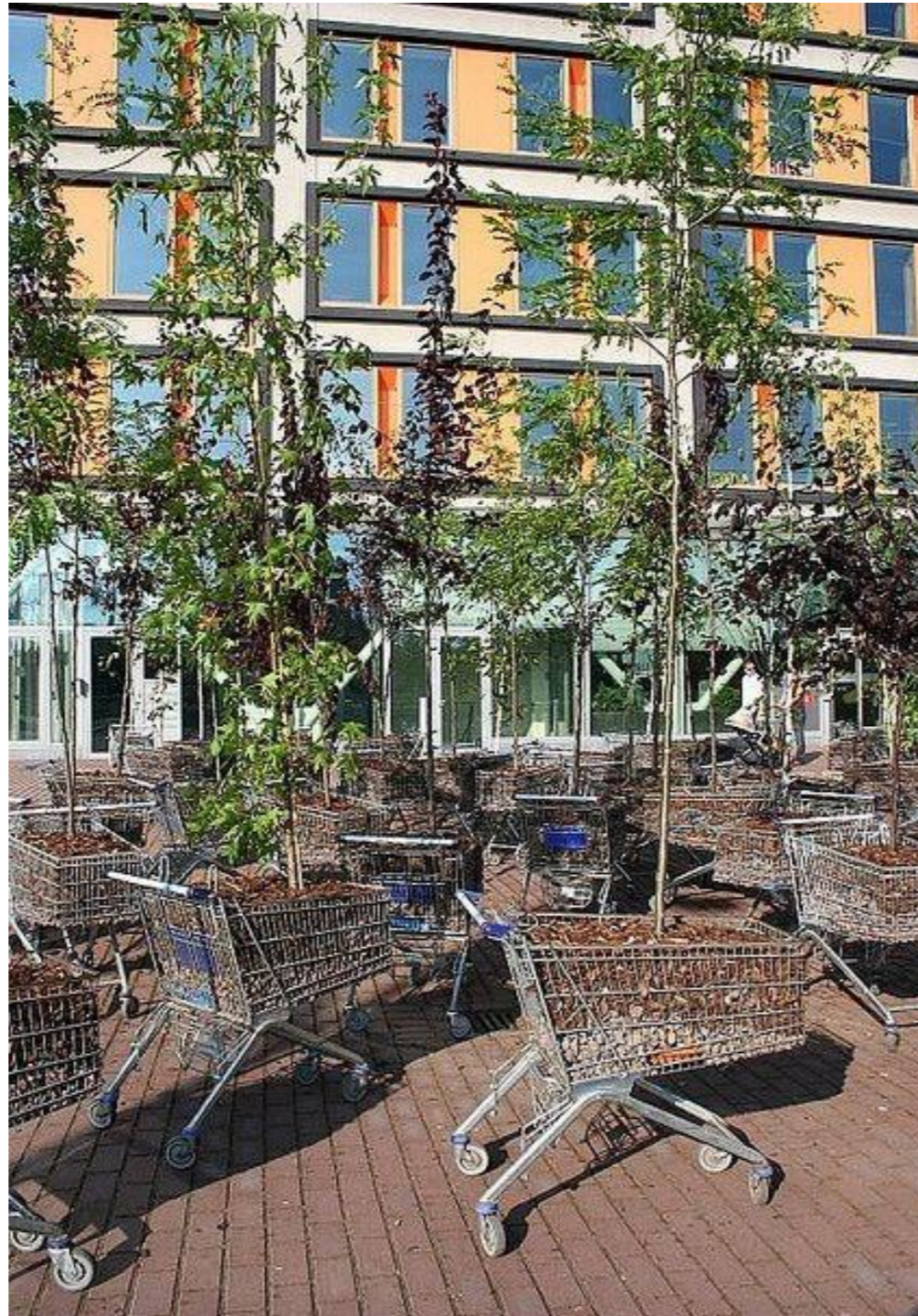


Foto autor: Scott Burnman

1. Tallinna Linnaplaneerimise juhend "Kaasaegne selvekauplus või kaubanduskeskus linnaruumis"
2. Street Commerce Creating Vibrant Urban Sidewalks, autor Andres Sevtsuk
3. Tallinna mereääre visioon 2016, autor Kavakava
4. Magistritöö Laikmaa kaubandustänav: avalik ruum tarbimisühiskonna kontekstis, autor Kristel Niisuke
Esitluse koostaja: Kristel Niisuke