

# Tallinna Vanalinna liikuvusuuring

## LÕPPARUANNE

---

**Oktoober 2024**

Merlin Rehema

Brigita Tool

Shimin Huang

Karmen

Murumets

Katrina Rämmeld

Britta Kari

## Sisukord

<b>1</b>	<b>Uuringu eesmärk</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Strateegilised alused</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Rahvusvahelised parimad praktikad</b> .....	<b>7</b>
3.1	Kaubaveod .....	7
3.2	Parkimine .....	8
3.3	Ligipääsetavuse ja orienteerumise parendamine .....	9
<b>4</b>	<b>Kehtiv liikuvuskorraldus</b> .....	<b>9</b>
4.1	Liikluskorraldus .....	12
4.2	Jalgsi liikumised .....	12
4.3	Jalgrattad ja kergliikurid .....	16
4.3.1	Peamised liikumisteedkonnad .....	16
4.3.2	Olemasolevad ratta parkimise võimalused Vanalinnas .....	20
4.4	Erivajadusega liiklejad .....	21
4.5	Kohalike elanike liikumisvõimalused ja vajadused .....	22
4.6	Haridusasutustega seotud liikumised .....	24
<b>5</b>	<b>Parkimine</b> .....	<b>28</b>
5.1	Elanike ja küllastajate parkimine .....	28
5.2	Asutuste parkimiskorraldus .....	31
<b>6</b>	<b>Teenindav transport</b> .....	<b>32</b>
6.1	Hooldustegevustega seotud transport .....	32
6.2	Teenindusega seotud transport .....	34
6.3	Kaubaveo mustrid ajaliselt ja asukohati .....	35
<b>7</b>	<b>Välisküllastajate liikumised</b> .....	<b>38</b>
7.1	Turistide liikumised .....	38
7.2	Üritustega seotud liikumised .....	40
<b>8</b>	<b>Kitsaskohad tänavaruumi kasutamisel</b> .....	<b>41</b>
<b>9</b>	<b>Soovitused liikuvuskorralduse parendamiseks</b> .....	<b>45</b>
9.1	Pikemaajalised strateegilised muudatused .....	46
9.2	Ligipääsetavuse parandamine .....	49
9.2.1	Tänavaruumi põhimõtted .....	49

9.2.2	Prioriteetsed tänavad ja teekonnad .....	52
9.3	Rattaliikluse toetamine .....	55
9.4	Ühendatuse suurendamine .....	62
9.5	Liikuvuskorralduse muudatused .....	63
9.5.1	Liikluskorralduse järevalve .....	63
9.5.2	Kiired muudatuseettepanekud .....	64
9.6	Parkimiskorralduse muudatused .....	66
	<b>Kasutatud allikad .....</b>	<b>68</b>

# 1 Uuringu eesmärk

Vanalinna liikuvusuuringu eesmärk on kaardistada Tallinna Vanalinna ning seda ümbritseva ala (mõjuala) liikuvuse hetkeseis, selgitada liikuvusega seotud kitsaskohad ning pakkuda tänastele kitsaskohtadele lahendused.

Tallinna vanalinn on samaaegselt elu-, töö-, majandus-, haridus- ja kultuurikeskus ning see on ka UNESCO maailmapärandi osa. Erinevate kasutajagruppide, sh elanikud, ettevõtjad, turistid ja muinsuskaitstjad, vajadused ja ootused on sageli erinevad ja mõnikord vastuolulised. Liikuvusuuring võimaldab neid erinevaid nõudmisi mõista ja leida tasakaal, mis rahuldab paremini kõikide osapoolte huve. Kuna vanalinn on ajalooliselt tundlik ala, peavad kõik arengud olema jätkusuutlikud, et kaitsta piirkonna kultuurilist ja ajaloolist väärtust.

Uuringu viis perioodil 31.05 kuni 16.09.2024 läbi Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna Keskuse tiim Tallinna Transpordiameti tellimisel kaasates/koostöös piirkonna olulisemate asutuste, sh kultuuri- ja haridusasutuste ning ettevõtete esindajatega ning kohalike elanikega Vanalinna seltsi kaudu.

Uuringu käigus valmis koostöös linna ametiasutuste ja linnaosa esindajatega põhjalik ja praktiline ülevaade hetkeseisust, probleemidest ning asjakohastest lahendustest. Esmalt kaardistati Vanalinna asumi ja seda ümbritseva ala olemasolev olukord ja kitsaskohad, analüüsides liikuvuskorraldust, kehtivaid piiranguid ja olemasolevaid liikuvusvõimalusi. Kaardistus hõlmas jalakäijate, kergliiklejate, mootorsõidukite ja ühistranspordiga liikumist ning erilahendusi, nagu erivajadustega inimeste juurdepääs ja turismiliikuvus. Tuvastati ja analüüsiti erinevate liikumisviisidega seotud probleemid, sealhulgas elanike juurdepääs kodudele, haridus- ja kultuuriasutuste teenindamine, kaubavedu ja prügikorje ning turismi mõju juhtimine.

Uuringu teises faasis analüüsiti kogutud sisendit ja töötati välja lahendustepanekud, mis arvestavad kõigi huvigruppide, sh kohalike elanike, ettevõtjate, turistide ja muinsuskaitstjate vajadustega. Lahendused keskendusid liiklusvoogude ja üldise liikuvuse sujuvamaks muutmisele ning keskkonnamõju minimeerimisele, tuginedes Tallinna linna strateegilistele visioonidokumentidele ja rahvusvahelistele suundumustele, nagu nullheimepoliitika kaubavedudes ja säästva transpordi edendamine. Ettepanekud hõlmasid ühistranspordiühenduste parendamist, parkimiskorraldust ja -lahendusi, jalakäijate ja kergliiklejate alade optimeerimist ning turismiga seotud transpordikorraldust. Uuringus keskenduti eriti eakate, lastega perede ja erivajadustega inimeste vajadusi silmas pidades ka turvalisuse ja juurdepääsetavuse küsimustele, kavandades ligipääsetavamaid teid ja kõnniteid ning ohutumaid liikluslahendusi.

## 2 Strateegilised alused

Alljärgnevalt on lühidalt kirjeldatud liikuvusuuringu läbi viimisel ning ettepanekute koostamisel arvestatud Tallinna Vanalinna arengut suunavate strateegiliste dokumentidega ning neist tulenevaid olulisemaid lähtekohti.

### Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035 lähteseisukohad

- Vanalinna ei rajata parkimiskohti juurde, see on võimalik vaid erandkorras kasutuspõhiselt.
- Nullheitmepoliitika piloteerimine kaubavedudes (Vanalinna teenindamine).
- Mugava ühistranspordiühenduse loomine kruisiterminali, sadamapromenaadi ja Vanalinna vahel.
- Turismiga seotud transpordi korraldamine (sh parkimiseks ja peatumiseks) ning nõuete kehtestamine ja tingimuste loomine heitmete ning liiklus- ja parkimismahtude vähendamiseks Vanalinna ümbruses.

### Kesklinna linnaosa üldplaneeringu lähteseisukohad

- Vanalinna elanikkonna säilimise ja Vanalinna kasutusaktiivsuse suurendamise meetmete väljatöötamine. Eesmärk on tugevdada Vanalinna kui Tallinna olulise ajaloolis-kultuurilise sümboli väärtust ning leida võimalusi, kuidas tuua Vanalinna tagasi elanikud ning soodustada Vanalinna erinevaid kasutusvõimalusi.
- Vanalinna ligipääsetavuse parandamine ja linlaste igapäevase läbi Vanalinna liikumise soodustamine.
- Kasutusaktiivsuse suurendamine – avalike teenuste ja hoonete hoidmine ning nende lisandumise võimaldamine (linnale ja riigile kuuluvate hoonete ja maa-alade reserveerimine avalikele funktsioonidele, näiteks lasteaed, piirkondlik kool).
- Parkimispõhimõtete määramine.
- Vanalinnas säästva turismi arendamise meetmete määramine (nt liikuvuspõhimõtted kasutuskooormuse hajutamiseks).
- Vanalinna bastionivööndi terviklikkuse tugevdamine ning selle ligipääsetavuse ja seda ümbritsevate aladega (sh Skåne bastioniga) ühendava tänavavõrgu parandamine

### Vanalinna arengukava 2023-2035

- Vanalinna eesmärk aastaks 2035: "Vanalinnas tegutsevad kultuuriasutused, äriühingud, elanike esindajad ja linnavõim kohtuvad regulaarselt erinevates küsimustes, et arutada erinevaid teemasid juba enne, kui tekivad ebakõlad ja probleemid." Arengukava eelnõus on välja toodud mitmeid eesmärke, mis puudutavad ka liikuvust:
- Turismivoo hajutamine Vanalinna eri sissepääsude vahel.
- Turismibusside parkimiskohtade jaotamine parkimine reaalaja andmete põhjal.
- Haridus ja noorsootöö: noorte vajadustega arvestamine ja nende kaasamine linnaruumi loomisesse.
- Liikuvus: eelistatud jalgsi liikumine, autode ligipääs vajaduspõhiselt, elektrisõidukid, parkimine Vanalinna piirialadel või bastionivööndisse rajatud mõistliku hinnaga parkimismajades, kus on laadimisjaam (hea - parkimismaja multifunktsionaalne kasutus või maa-alune varjumiskoht).
- Tänavate järk-järgult ühetasandiliseks ehitamine või kaldteed, rambid.
- Toompea ja all-linna ühenduvuse parandamise plaan, et luua ligipääsud ratastooliga, isejuhtiva bussiliini loomine.

## Uuringu “Tallinna Vanalinna jätkusuutlik haldamine ja eksponeerimine” lõpparuanne

Kuna uuringu tellijaks on AS Tallinna Sadam, siis suur rõhk on Vanalinna ja sadamapiirkonna ühendamisel ja turismil. Sadamapiirkond jääb Vanalinna liikuvusuuringu piiridest välja, küll on sadamaga seotud liikumistel, eriti turismi vaatest oluline mõju Vanalinna liikuvusele.

Turistide rekreatiivne jalutamine, mille eesmärk on linna avastamine, vajab külastajasõbralikku ruumi. Orienteerumist toetav ruum peab suunama peamiste sihtpunktide poole, pakkudes avatud kaugvaateid, hästi viidastatud teekondi ja vajalikke teenuseid, nagu tualetid, istumisvõimalused, kauplused ja kohvikud. Selge ja atraktiivne ruum motiveerib turiste läbima pikemaid vahemaid, samas kui laiad autoteed, kõrged äärekivid ja keeruline orienteerumine võivad tekitada tunde, et vahemaad on pikemad kui tegelikult. Tajutud ja tegelik vahemaa ei lange sageli kokku; igale takistusele võib omistada kas pikenduskoefitsiendi või eraldi väärtuse, mis suurendab teekonna tajutud pikkust.

Kai tänava ja Vanalinna ühendustee on eriti oluline, sest sellel on potentsiaal kujuneda peamiseks liikumiskoridoriks, mis suunab külastajad eksimatult Vanalinna poole, järgmiseks maamärgiks Suur Rannavärv ja sealne sissepääs.

Ekskursioonibusside probleem Tallinna Vanalinna ümbruses on keeruline, kuna 2019. aasta seisuga oli ametlikult määratud 34 busside peatumiskohta, kuid tegelikkuses parkis ja peatus alati rohkem busse, eriti Falgi teel, kus turismibussid seisid tihedalt mõlemal pool teed. Osad bussid suunati parkima sadamaalale, linnahalli juurde või Petrooleumi tänavale ja lauluväljaku juurde rajatud tasuta parkimisaladesse. Kuigi Vanalinna ümbruses on palju tasulisi parklaid, väldivad bussijuhid neid ja eelistavad tasuta parkimisvõimalusi. See põhjustab olukorra, kus ekskursioonibussid tiirlevad ümbruskonnas, otsides sobivat parkimiskohta.

Tallinna jätkusuutlikuma turismi arendamise üks oluline suund on vähendada tellitud busside kasutamist ning suunata väliskülastajad ühistransporti kasutama, eriti kruiisireisijate puhul. Tasuta parkimisvõimaluste pakkumine turismibussidele ei toeta jätkusuutlikku linnaturismi ning pole põhjendatud. Toompeale pääsemine ja Falgi tee parkimiskoormus on samuti probleemiks, kuna tuuride korraldajad arvestavad, et turistidel on keeruline ülesmäge liikuda, mistõttu on Falgi tee sageli ekskursioonide alguspunktiks.

Linnaruumi ja turismitaristu arendamise ettepanekud:

- Ruumiliselt siduda Vanalinn ümbritsevate asumitega, et see poleks autoväiladega eraldatud saareke.
- Bastionivööndi sidumine ringjaks pargikeskkonnaks ja aktiivsemalt kasutusele võtmine.

### 3 Rahvusvahelised parimad praktikad

Vanalinna asumi liikuvuskorralduse parendamise lahendusettepanekute koostamisel oleme uurinud ka parimaid praktikaid teistest riikidest, pöörates erilist tähelepanu sellele, kuidas ajaloolistes linnasüdametes on lahendatud erinevaid tüüpilisemaid liikuvuse probleeme. Alljärgnevalt on toodud teemade kaupa lühike ülevaade huvitavamatest uudsetest näidetest koos viidetega detailsema info saamiseks.

- Viimase kümnendi jooksul on Euroopa suuremates linnades üha enam võetud suund, et reostavaid sõidukeid tuleb linnakeskustes vähendada, andes rohkem ruumi jalakäijatele ja jalgratturitele, peamiselt eesmärgiga suurendada linnade elamiskõlblikkust ja ohutust. Eesmärgi saavutamisel rakendatakse enamasti erinevate meetmete nagu jalgrattateede infrastruktuuri suurendamise, ühistranspordi kasutamise soodustamise või elektriauto laadimispunktide tihendamise kombinatsiooni. Enamik Euroopa suuremaid linnu on rakendanud ka mingisuguse sõidukite ligipääsu reguleeriva skeemi (üldnimetus Urban Vehicle Access Regulation, UVAR), mis püüab piirata reostavate sõidukite juurdepääsu linna keskusele. UVAR lahendused jagunevad laias laastus kolmeks: madala heitega tsoonid (LEZ), nullheite tsoonid (ZEZ) või ummikumaksu tsoonid. Enim levinud on madala heitmega tsoonid, mida 2022. aastal oli kehtestatud 320 Euroopa linnas. Kõige olulisem nende meetmete puhul on rakendamise põhimõtete välja töötamine koos mõjutatud piirkonna elanike ning ettevõtete, selged reeglid ning tehnoloogiliselt efektiivsed jälgimissüsteemid ning piisavalt pika ajaraamiga tegevustest ette teavitamine (soovituslik vähemalt 5 aastat, et oleks võimalik vajalik sõidukipark uuendada). Häid soovitusi saab lugeda mitmetest üle-euroopalistest juhenditest nagu Urban Mobility Next<sup>6</sup>, Urban vehicle access regulations: from design to implementation<sup>1</sup> ning Recommendations, best practices & possible actions on establishing and operating<sup>2</sup>.

Seniste kogemuste põhjal on need skeemid tõhusad õhusaaste ja liiklusummikute vähendamisel. Hiljutine näide Brüsseli linnast näitab, et üks aasta pärast LEZ-i rajamist koges linn 11% vähenemist NOx ja 11,5% vähenemist tahkete osakeste (PM2.5) osas<sup>3</sup>. Ent nende tsoonide rakendamisel tuleb muuhulgas arvestada ka linnasüdame ettevõtete vajadusega kaubavedude toimimiseks, samuti peab olema tagatud, et ei teki suuremat survet ja õhusaastet vahetult tsooni äärealal.

- **Adaptiivne e-rataste kiiruskontroll:** Amsterdamis, Ateenas, Milaanos ning Münchenis on testimisel uudne tehniline lahendus, mis võimaldab kontrollida elektrirataste kiirust mingites kindlates piirkondades nii hoiatuste kui reaalse füüsilise kiiruse piiramise teel. Tegemist on sarnase kiirusepiiranguga, nagu Tallinnas on rakendatud näiteks Boldi rendiratastel, ent need piirangud rakenduvad kõigile elektriratastele, nii isiklikele kui rendiratastele.

#### 3.1 Kaubavedud

Allpool on toodud häid näiteid kaubavedude korraldamisest Euroopa linnade linnasüdametes.

- **Cityporto Padua (Itaalia):** kaupade kohaletoimetamise teenus vanalinnas kasutades madala keskkonnamõjuga sõidukeid. Cityporto Padua on teenus, mis toimetab kaupu linnapiirkondades keskkonnasõbralike metaanil liikuvate sõidukite abil, koondades erinevate transpordioperaatorite saadetised ning vähendades seega kaubaliikluse mahtu läbi vanalinna. Teenus on isemajandav ega saa riiklike toetusi. Juba 10 aastat tegutsev teenust peetakse üheks parimaks linnalogistika näiteks Euroopas. Operatiivselt antakse kesklinna, piiratud liiklusega piirkondade ja naabruskonna jaoks mõeldud kaubad operaatorite poolt üle keskele jaotuspunktile (CDU), kust ökosõidukid väjuvad kaks korda päevas lõplikuks jaotuseks, nn "viimase miili" tarneks. Jälgimissüsteemid võimaldavad teenust jälgida ja optimeerida: sõidukid on varustatud satelliitjälgimise seadmetega ning personalil on kaasas käsiseadmed, millega saab lugeda vootkoodi ning salvestada saaja käsitsi kirjutatud allkiri JPG-formaadis otse ekraanile. Viimastel kuudel on Cityporto

laiendanud oma tegevust HORECA sektorisse, see tähendab jookide ja toodete laialikannet baaridele ja restoranidele, uuritakse ka värskete toodete kohaletoimetamise meetodeid.

- **Kaubarataste keskused:** Praha (Tšehhi Vabariik), Göteborg (Rootsi), Bremen (Saksamaa), Groeningen (Madalmaad) ja teised linnad üle Euroopa on seadnud sisse kaubarataste keskused. Vt lähemalt [City Changer Cargo Bike \(CCCB\) projekti ja](#) elektriliste kaubarataste kasutamist [Göteborgi linnasiseseks jaotuseks](#). [Bremenis](#) kasutatakse spetsiaalselt ehitatud kaubarattaid ja ettevõtte Rytle mikroterminali konteineripõhiseks linnasiseseks viimase miili kohaletoimetamiseks [Groningenis arendatakse logistika transpordivoogude 2035. aastaks heitmevabaks muutmiseks](#) välja avatud pakiautomaatide süsteem, mille aluseks on varasemalt koostatud strateegiline raamistik.
- **Öised kaubaveod:** mitmes linnas, nagu Barcelona või Dublin, on edukalt katsetatud öiste kaubavedude korraldamist päevaste tarnete asemel. Tüüpilised lubatud vedude ajad jäävad kella 22:00 ja 7:00 vahele. Kogemused näitavad, et sellega tõuseb nii vedude efektiivsus kui vähenevad heitmed ja energiakasutus, kuna öisel ajal on üldine liiklus väiksem, mis läbi väheneb ka liikluses veedetud aeg. Täiendavalt paraneb ka liiklusohutus, kuna sel perioodil on nii jalakäijate kui autode liiklus oluliselt hõredam. Oluliseks eelduseks on aga nn vaikse või helitu varustuse kasutamine nii sõidukite kui täiendavate abivahendite (nt tõstukid, veokärud) puhul. Samuti sobib selline lahendus paremini ettevõtetele, mis tegutsevad ööpäevaringselt (hotellid, 24/7 avatud poed) või vähemalt osaliselt ka öötundidel (meelelahutusasutused eelkõige, aga ka näiteks toidupoed).

Rationalization of Deliveries	Freight Facilities	Modal Adaptation
<p><b>Night deliveries</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Less congestion and faster deliveries.</li> <li>• No conflicts with commuting.</li> <li>• Organization of labor and work shifts.</li> <li>• Community disruptions (e.g. noise).</li> </ul> <p><b>Extended deliveries</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• More delivery options (e.g. weekend) and fewer impacts during peak hours.</li> <li>• Organization of labor and work shifts.</li> </ul> <p><b>Cooperative deliveries</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Better utilization of assets (consolidation).</li> <li>• Less empty backhauls.</li> <li>• Synchronizing delivery times and loads among different consignees.</li> </ul>	<p><b>Urban freight distribution centers</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Better usage of delivery assets.</li> <li>• Less congestion.</li> <li>• Additional costs and delays for consolidation.</li> <li>• May not well service consignee delivery requirements (e.g. time).</li> </ul> <p><b>Local freight stations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Less delivery parking.</li> <li>• Single consolidation/deconsolidation location.</li> <li>• Deliveries from freight station to consignee.</li> <li>• Management costs for the freight station.</li> </ul> <p><b>Designated delivery parking areas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Better access to consignees.</li> <li>• Less disruptive deliveries.</li> <li>• Less parking space for automobiles.</li> </ul>	<p><b>Adapted and alternative vehicles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Smaller alternative energy vehicles.</li> <li>• Less impact on local congestion.</li> <li>• Easier to find a parking spot.</li> <li>• More deliveries and deconsolidation costs.</li> </ul> <p><b>Adapted public transit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Availability of existing transit systems.</li> <li>• Usage of off-peak hours.</li> <li>• Additional load breaks.</li> <li>• Network not matching demand structure.</li> </ul> <p><b>Autonomous delivery vehicles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lower operational costs.</li> <li>• Access to difficult locations (crowded or remote areas).</li> <li>• Capital intensive and IT support.</li> <li>• Complex operating environment.</li> </ul> <p>© GTS</p>

Joonis 1 Enimlevinud linnasiseste kaubavedudega seotud probleemide leevendusmeetmed Allikas: *The Geography of Transport Systems*.

Euroopas on antud välja ka mitmeid juhiseid kaubavedude korraldamiseks linnakeskustes, mis põhinevad varasemate kogemuste analüüsidel ning mida tasub kindlasti kasutada ka sisendina Tallinna kesklinna ning Vanalinna kaubavedude ümber korraldamise plaanides:

- [Treatment of logistics activities in Urban Vehicle Access Regulation Schemes;](#)
- [Low Emission Zones and Urban Logistics: How can we make it work?; Urban Logistics Hubs.](#)

### 3.2 Parkimine

Allpool on toodud häid näiteid parkimise korraldamisest linnasüdames.

- **FlexCurb** lahendust tänaväärse parkimise digitaliseerimiseks ja jälgimiseks kasutatakse Leuvenis (Belgia), Strasbourgis, Toulouse´s (Prantsusmaa) ja Funchalis (Portugal). FlexCurb on rakendusliideste (API-de) komplekt, mis võimaldab luua



linnatänaval parkimise reeglite digitaalse inventuuri, et visualiseerida ja analüüsida tänaval asuvate parkimiskohtade kasutamise ja jaotamise mustreid ning vastavaid reegleid kohandada ja kommunikeerida.

- **Töukerataste parkimise korraldamine: Istanbulis (Türgi)** kasutatakse API-põhist lahendust, mis kontrollib automaatselt, kas töukeratas on korrektselt pargitud, parandades seejärel töukerataste parkimise turvalisust.

Ka mujal riikides soovitakse vähendada parkimiskohtade all olevat pinda, seda eriti ajalooliste linnakeskuste ümbruses. **Peamise lahendusena nähakse maa-aluste garaažide ehitamist.**

- **Bergamo (Itaalia):** maa-aluste parklate rajamine aitab hoida linna ajaloolised väljakud autovabad. Näiteks on 2024. aastal avatud Bergamo Parcheggio Città Alta garaažiselanikele eraldatud parkimiskohad kivimüüride lähedal, nende kodude vahetus läheduses. Küllastajad saavad parkida uues kaheksakorruselises parklas. Vana linnaosa kesksel parkimisala asemele on rajatud park, mis on kaetud mulla ja lopsaka taimestikuga. Selle tulemusel on liiklus selles ajaloolises linnaosas vähenenud.
- **Viin (Austria):** uus maa-alune garaaž kavandati Viini Neuer Marktile 2022. aastal ettevõtete ja elanike kaasates. Parkimiskohtade kaotamine ja uue heledavärvilise graniidist sillutise panek väljakule aitab hoidaväljaku jahedamana ja väldib kuumasaarte probleemi.

### 3.3 Ligipääsetavuse ja orienteerumise parendamine

Selged ja mitmekeelsed viidad kogu ajaloolises keskuses võib olla parendus, mis aitab turistidel piirkonnas hõlpsalt iseseisvalt orienteeruda ja vähendab vajadust motoriseeritud ja juhitud transpordi järele. Rakendused, mis näitavad ligipääsetavaid teid, sealhulgas kaldteid olulisemate sihtkohtade või asutuste ümbruses, võivad aidata muuta turistidele ja elanikele jalgsi liikumise kogemuse kättesaadavamaks ja atraktiivsemaks.

Allpool on valik erinevatest hästi toimivatest viitadest ja infokandjatest:

- **Interaktiivsed digitaalsed viidad (QR-koodid) Roomas (Itaalia):** viidad, mis ühenduvad mobiilseadmetega, et pakkuda teavet marsruutide ja huvipunktide kohta. Projekti „Teede ja turismimärkide ümberkujundamine“ hinnanguline valmimisaeg: 2024. aasta neljas kvartal.
- **Infokioskid Lyonis (Prantsusmaa):** kolme tüüpi tänavakioskid, mis pakuvad küllastajatele teavet, kõige olulisemad neist on orientatsioonilauad, mis on paigaldatud kohtadesse, kust avaneb hea vaade ümbritsevale alale.
- **Ligipääsetavuse kaardirakendus Bolognas (Itaalia):** rakendus BOforAll loob ülevaate Bologna Vanalinna erinevatest ligipääsetavatest radadest. U-Lab, projekti ROCK (Kultuuripärandi taastamine ja optimeerimine teadmis- ja loovuslinnades) osaluspraktikate labor, käivitas 2019. aastal projekti U-Area for all, mis pakub ligipääsetavaid giidiga ekskursioone ülikoolipiirkonnas, eesmärgiga muuta ülikooli kultuuripärand kättesaadavaks kõigile, kes soovivad sellest rohkem teada saada.
- **Veneetsia (Itaalia)** kogemuse võtab hästi kokku uurimisartikkel „[Alternatiivne süsteem ligipääsetavuse parandamiseks ratastoolikasutajatele: astmeline kaldtee](#)“ (2023). Ajaloolistes kohtades või hoonetes, kus ei ole võimalik täita ligipääsetavuse nõudeid vastavalt regulatsioonidele, on astmeline kaldtee alternatiiv tasasele kaldteele, kuigi see ei võimalda ratastoolikasutajate täielikku iseseisvust.

## 4 Kehtiv liikuvuskorraldus

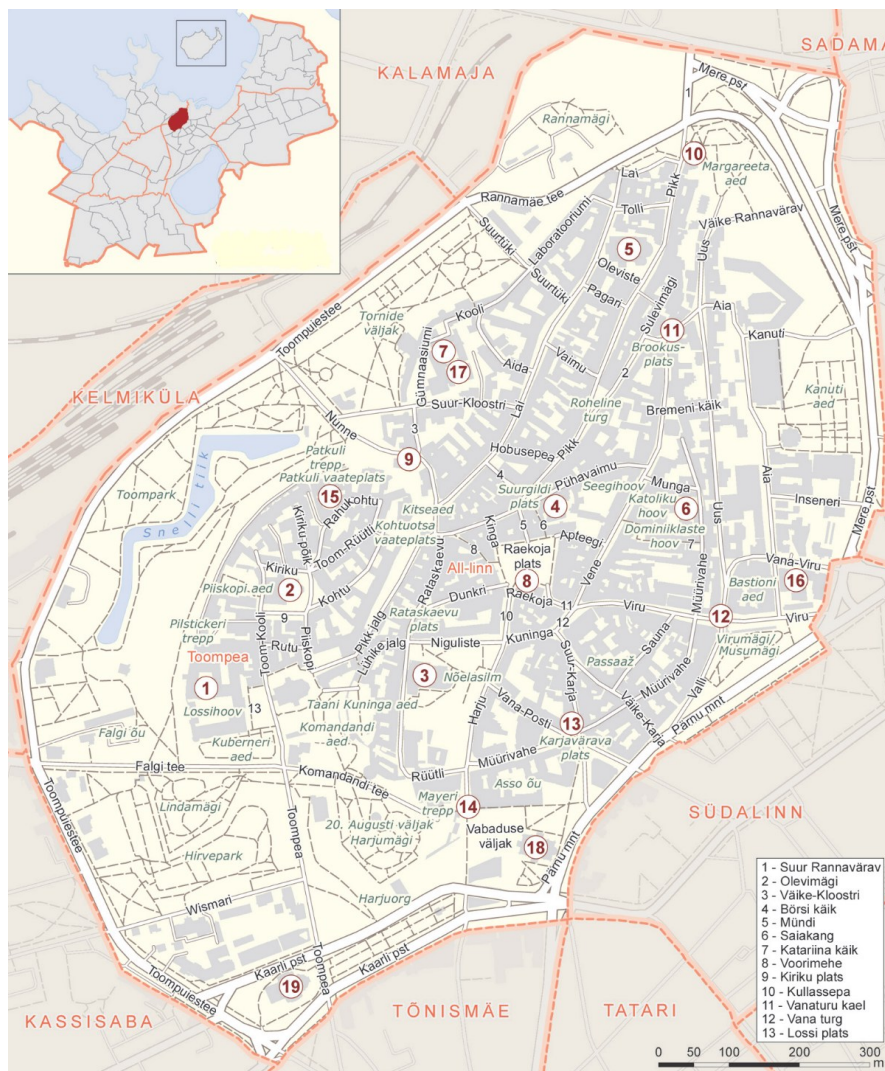
Vanalinna kaitsevöönd on mitme linnaosa ristumiskoht, kus asuvad linna peamised liiklusteed, näiteks Pärnu maantee, mis muutub Narva maanteeks ja ühendab Tallinna edela- ja idapoolseid piirkondi, või Põhja puiestee, mis koos Mere puiestee ja Toompuiesteelega kulgeb ümber Vanalinna. Põhja puiestee ühendab kesklinna Põhja-Tallinna linnaosaga ja võtab vastu liikluse Sadama tänavalt, samas kui Mere puiestee liiklus ühineb Ahtri tänavaga liiklusvooluga ning Toompuiesteele suubuvad tiheda liiklusega Paldiski maantee, Tehnika, Luise ja Endla tänav. Suuremad

liiklussõlmed Vanalinna võondis on Viru väljaku ring ja Vabaduse väljaku ning Pärnu maantee ristmik. Enamus ühenduskohti Vanalinna ning ümbritseva tänavatevõrgu vahel paiknevad ajalooliste linnavärvate asukohtades.

Vanalinna asum jaguneb senini mõtteliselt kaheks üksteisest pigem eraldatud osaks, kõrgemal asuvaks Toompeaks ning madalamal asetsevaks all-linnaks. Vanalinna sisene tänavavõrk on ajalooliselt välja kujunenud 11.-15. sajandil, koosnedes üldiselt kitsastest tänavatest, kus praegusel ajal on lubatud liikuda ka sõidukitega, ning siin-seal ka tänavaid ühendavatest kitsastest käikudest läbi hoovide ja kangialuste, millede olemasolust ei pruugi esmapilgul aimugi olla.

Vanalinna keskuseks on **Raekoja plats**, ent üheks olulisemaks sõlmpunktiks on Raekoja vahetus läheduses paiknev pikliku väljaku kujuline **Vana turg**, kust algavad viis tänavat:

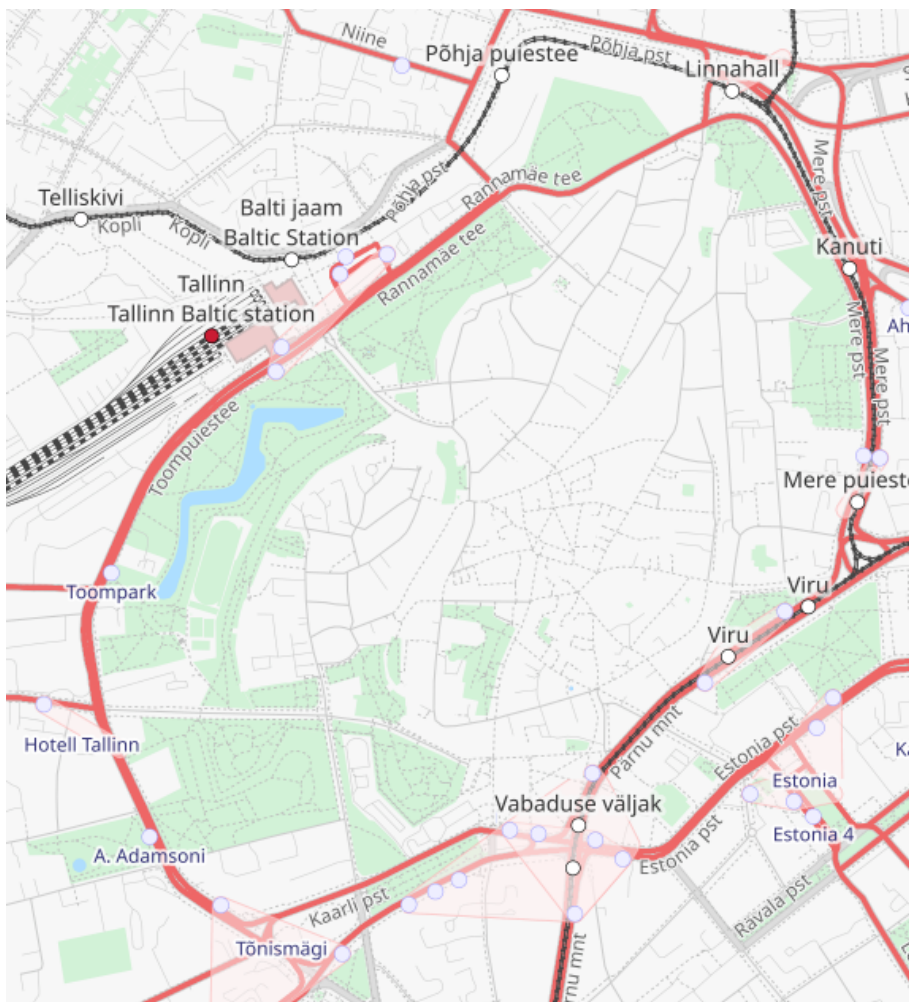
- **Põhja suunduv Vene tänav, mis on saanud oma nime põhjaosas asuva Vene kiriku järgi.** Itta suunduv Viru tänav, mis lõppeb linnamüüri juures asuva Viru värvava. Kagusse suunduv Suur-Karja tänav, mis lõppes Tallinna linnamüüri Karja värvava.
- **Suur-Karja tänavast hargneb sujuvalt ida poole Väike-Karja tänav, mis keskajal lõppes linnamüüri ääres. Tänavate lahknemiskohas asub väike kolmnurkne tänavalaiend.** Läände suunduv Kuninga tänav, mille jätkuks on Niguliste kiriku põhjaküljel kulgev Niguliste tänav ja sealt edasi Toompeale viiv Lühike jalg.



Joonis 2. Vanalinna asum. Allikas: [Vanalinna asum](#)

Tänavad jagunevad ristlõigetelt kolme tüüpsesse lahendusse, kus kõnnitee on kas mõlemal pool sõiduteed või ainult ühel pool ning tänavad, kus kõnnitee puudub täiesti. Valdavalt on ruumiliselt laiemad tänavad ka tihedamalt ääristatud erinevate funktsioonidega ja sihtkohtadega ja sellest tulenevalt ka suurema liikumise mahuga. Ent on ka kitsaid tänavaid (näiteks Rataskaevu), mis praeguseks on omandanud tähtsa rolli nii Vanalinna sisese kui välise ühenduste tagamisel. Teistest eristuv tänav on näiteks Aia tänav, mis nii hoonestuselt kui tänav kvaliteedilt sarnaneb pigem naabruses asuva Rotermanni kvartaliga. Samuti eristub Falgi teest ja Komandandi tänavast Kaarli puiestee suunda jääv piirkond, mis on ajalooliselt uuem, mille tänavad on laiemad ning asfalteeritud kattega.

Ehkki Tallinna vanalinn on linna süda, pakub see ühistranspordi korralduse vaatest mitmeid väljakutseid. Ajaloolised hooned, kitsad tänavad ja kaitseala staatus piiravad oluliselt ühistranspordi liikumisvõimalusi, mistõttu Vanalinna siseselt ühistranspordiühendused puuduvad. Samas koondub kogu linna, ning ka maakonna tasandi ühistranspordi liinidest suur osa Vanalinna ümbrusse, moodustades mitmeid ümberistumissõlmi, nagu Viru bussiterminal, Vabaduse väljak või Balti jaam. Siiski ei taga see piisavalt head ühendust Vanalinna eri osade ning linnaosade vahel. Puudu on ka Vanalinna ümbrisev liin.



Joonis 3. Vanalinna ümbrisevad ühistranspordi peatused ning Vanalinna jalakäijate ala ulatus (autodega liiklemine ööpäevaringselt võimalik ühtlase joonega tähistatud tänavatel. Täpitatud joon märgistab jalgsi liikumise radasid ning tänavaid).

## 4.1 Liikluskorraldus

Kogu Vanalinna asumi piires on kehtestatud lubatud massipiirang sõidukitele kuni 7 tonni (v-a- KOVi lubadega eriveod). Valdavas osas Vanalinnast, eelkõige ajaloolises osas, on kehtestatud ka õueala<sup>1</sup>, erandiks on Falgi tee ja Komandandi tee ning Kaarli pst vaheline ala.

Vastavalt Tallinna Linnavalitsuse määrusele "[Liikluskorraldus Tallinna vanalinnas](#)" on jalakäijate ohutuse tagamiseks kehtestatud Vanalinnas jalakäijate piirkond, kus mootorsõidukite liiklus on lubatud vaid erandjuhtudel ning mille sisse- ja väljasõiduteed on tähistatud vastavate liiklusmärkidega (Joonis 3). Antud alal on mootorsõidukite liiklemine lubatud kas jalakäijate alal asuvatele asutustele ja ettevõtetele teenindamiseks vahemikus 06:00-10:00 või konkreetsel eesmärgil Tallinna Transpordiameti väljastatud loa alusel:

- Juurdepääs kinnistutel asuvatele parkimiskohtadele on lubatud kinnistu omaniku taotlusel.
- Hoonetele on juurdepääs lubatud lühiajaliselt ja ainult möödapääsmatu vajaduse korral.<sup>2</sup>
- Elanikel, kelle elukoht asub Eesti rahvastikuregistri andmetel jalakäijate alas ja kelle nimi on kantud sõiduki registreerimistunnistusele, on õigus sõidukiga juurdepääsule oma elukoha lähedusse korraga kuni 15 minutiks kella 06:00-10:00 ja 18:00-22:00, fikseerides parkimiskella abil parkimise algusaja<sup>3</sup>.
- Isikutele, kelle elukoht asub rahvastikuregistri andmetel jalakäijate alas ja kellele on väljastatud liikumispuudega või pimedat inimest teenindava sõiduki parkimiskaart, on õigus saada kuni 30 minutiks juurdepääsuluba oma elukoha lähedusse.

## 4.2 Jalgsi liikumised

Jalgsi liikumiste peamiste marsruutide kaardistamine teostati uuringu käigus teiste temaatiliste vaatluste käigus ning lisaks on kasutatud avalikult kättesaadavaid andmeid. Vanalinna sisenevatele-väljuvatele tänavatele on mõlemas suunas liikujate mahtude andmete kogumiseks

---

<sup>1</sup> Liiklusseadus § 2 punkt 96: õueala on jalakäijate ja sõidukite samaaegselt liiklemiseks ettenähtud ala, kus ehituslike või muude vahenditega on vähendatud sõidukite kiirust ning mille sisse- ja väljasõiduteed on tähistatud õueala liikluskorda kehtestavate liiklusmärkidega;

§ 15. Lg 1.6 Suurim lubatud sõidukiirust on 20 kilomeetrit tunnis. Jalakäija või robotliikuri vahetus läheduses tohib sõiduk liikuda jalakäija või robotliikuri kiirusega;

§ 64. Liiklus õuealal:

(1) Jalakäija tohib liikuda ja laps mängida kogu õueala ulatuses, kuid ei tohi juhti põhjendamatult takistada.

(2) Mootorsõiduki kiirus õuealal ei tohi ületada käesoleva seaduse § 15 lõike 1 punktis 6 lubatud sõidukiirust.

(3) Juht ei tohi õuealal jalakäijat ohustada ega takistada, vajaduse korral tuleb sõiduk seisma jätta.

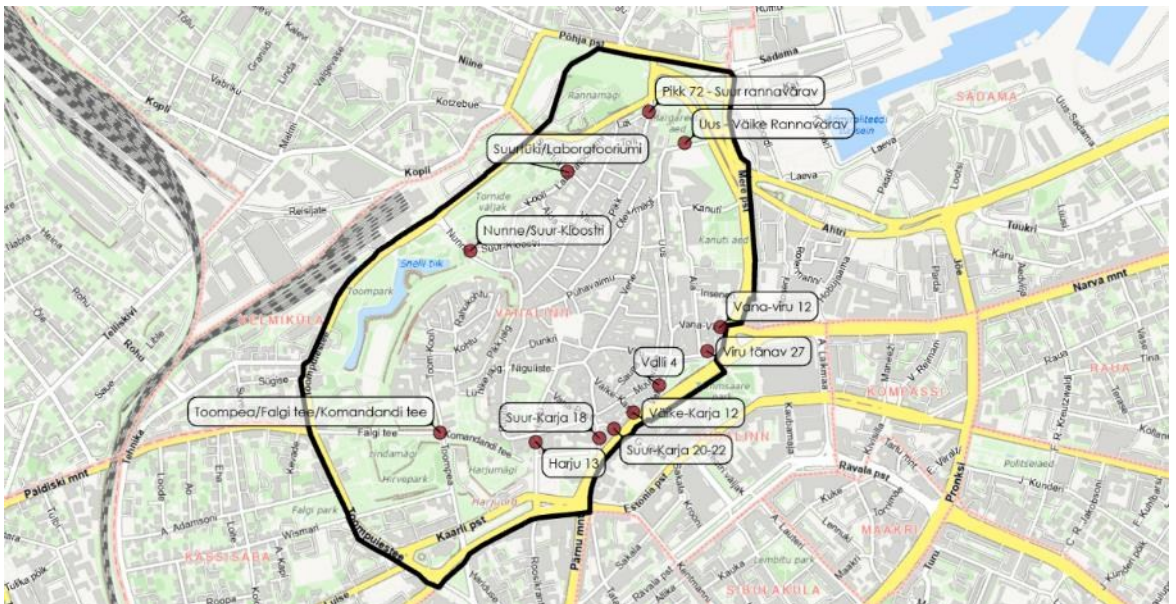
(4) Mootorsõiduk võib õuealale sõita vaid peatumiseks või parkimiseks.

(5) Õuealal tohib parkida ainult A- ja B-kategooria ning D1-alamkategooria mootorsõidukit. Seda tohib teha ainult tähistatud parklas, selle puudumisel aga teel kohas, kus parkimine ei takista jalakäijat ega muuda võimatuks teiste sõidukite liiklust.

<sup>2</sup> Tallinna Raekojaale (Raekoja plats 1), Mustpeade Majale (Pikk 26), Tallinna Õpetajate Majale (Raekoja plats 14) ja Hopneri Majale (Raekoja plats 18) on lubatud juurdepääs mootorsõidukitega ürituste teenindamise tagamiseks väljaspool tavalist lubatud aega, tingimusel, et loa väljastab hoone haldaja või linnavara valitseja. Luba tuleb taotleda vähemalt viis tööpäeva enne üritust, märkides juurdepääsu kehtivusaja, kinnistu aadressi ja marsruudi, mida mööda jalakäijate ala läbitakse.

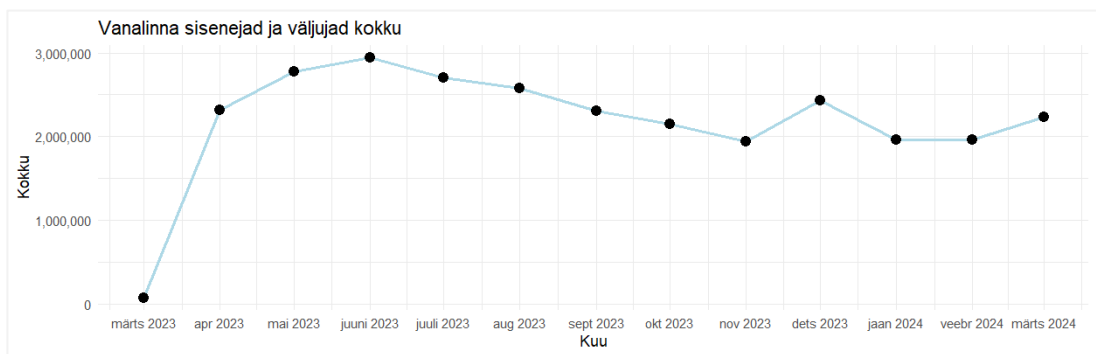
<sup>3</sup> Ei kehti Raekoja platsil ning Viru tänav Aia tänava ja Vene tänava vahelisel alal;

paigaldatud kokku 12 liikumisandurit (Joonis 4), mille andmed on avalikult kättesaadavad avaandmetena.



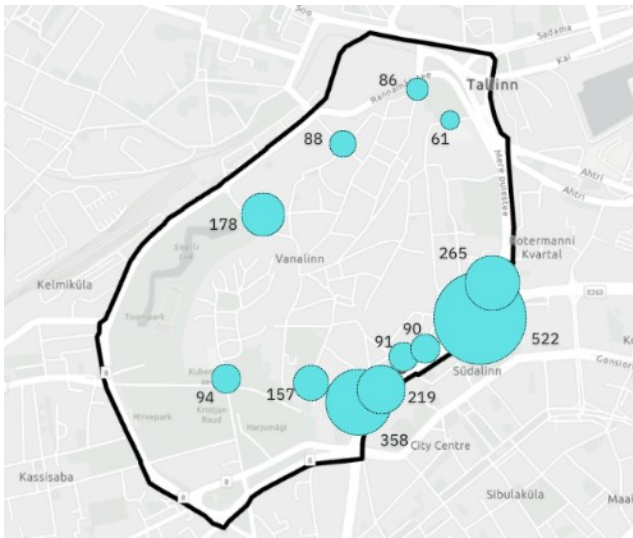
Joonis 4. Liikumisandurite asukohad Vanalinna tänavatel. Allikas: [Vanalinna värvate liikumisandurite andmestik](#).

Võrreldes liikujate dünaamikat vahemikus aprill 2023 - märts 2024 (Joonis 5), joonistub selgelt välja liikujate mahtude kasv suvekuudel, mis on seotud valdavalt turismiperioodiga, sealhulgas kruisiturismi aktiivsusega. Samuti on selgelt rohkem külalastajaid detsembris, mil Vanalinnas on avatud jõuluturg ning piirkonda külastavad rohkem nii sise- kui väliskülalastajad kui ka teistest linnaosadest pärit tallinlased. Alates märtsist 2024 hakkab külalastajate arv jälle tõusma.



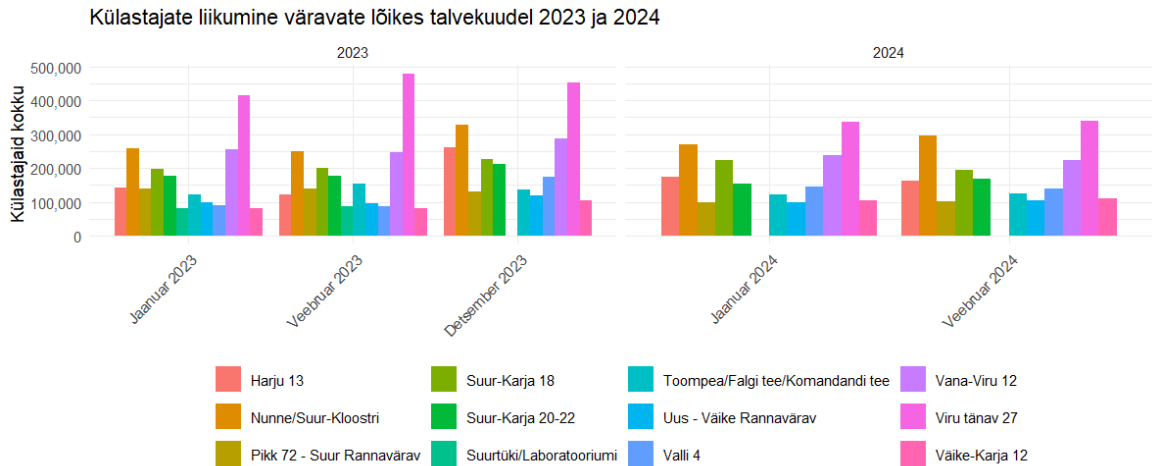
Joonis 5. Vanalinna sisenejad ja väljujad kokku loenduskohtades

Ööpäevase keskmise liikumiste mahu (Joonis 6) kuvamiseks tippajal on kasutatud 2023. aasta juuni andmestikku, kuna see on suurima liikumiste mahuga kuu ning kuna 2024. aasta juuni andmed ei ole veel kättesaadavad. Enim liikujaid läbivad Viru tänava ja Suur-Karja 18 tänava värvaid, millele järgnevad Vana-Viru, Suur-Karja 20-22 ning Nunne tänava värvad. Kõige vähem liigub inimesi Rannamäe tee ja Mere puiestee suundadest.

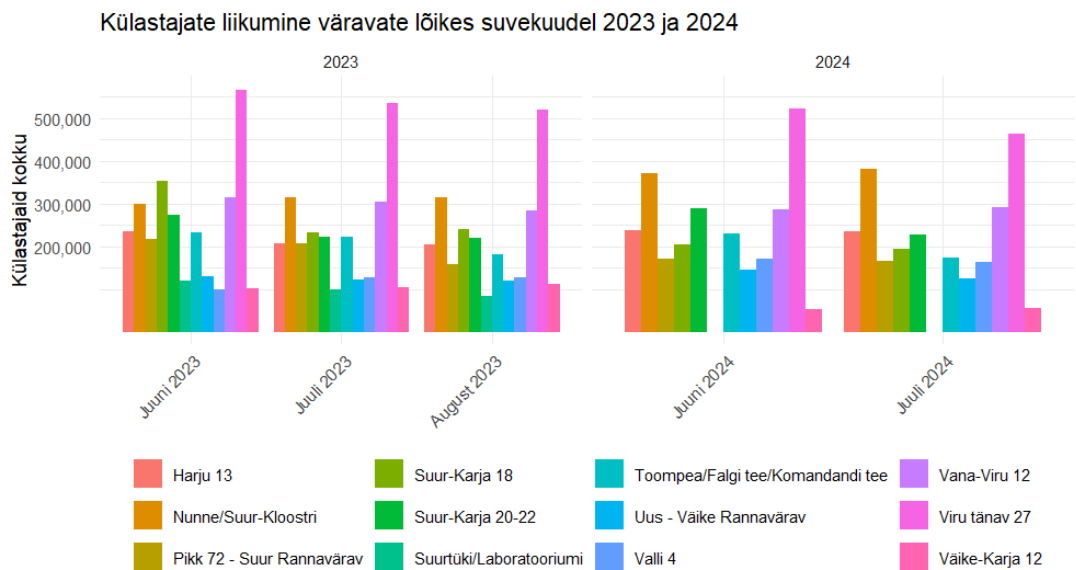


Joonis 6 Keskmise väravast sisenejate arv tunnis juuni 2023.

Võrreldes detailsemalt erinevate väravate kasutust ning hooajalist dünaamikat (Joonis 7) on märgata, et 2023. aastal on liikumiste kogumaht Vanalinna väravates olnud suurem kui 2024. aastal.



Joonis 7. Liikujate dünaamika väravate lõikes talvekuudel.



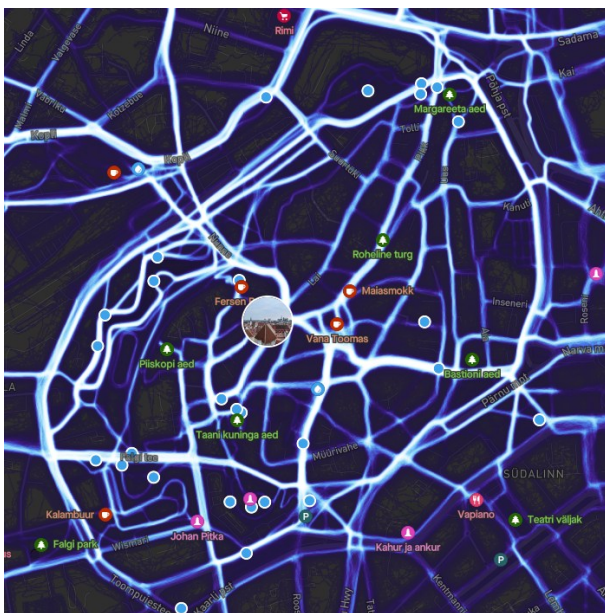
Joonis 8. Liikujate dünaamika väravate lõikes suvekuudel.

Sesoonselt on talvekuudel selgelt näha, et enim kasutatav värav on Viru tänava sissepääs. Kõige vähem kasutatav värav 2023. aastal oli Suurtüki/Laboratooriumi, kuid alates 2023. aasta detsembrist kaovad selle kohta andmed, mis võib olla seotud hoonete rekonstrueerimistöödega. Talvekuudel tõuseb selgelt ka Harju tn 13 värava ja Nunne/Suure-Kloostri värava osatähtsus liikumiste kogumahuks. Kuna talvekuudel on Vanalinna külastavate turistide arv väiksem, siis võib eeldada, et need sissepääsused on olulisemad sisenemis-väljumispunktid kohalike elanike vaatest. Viru värava ning Nunne sissepääsude puhul on tegemist ka kahe suurema ühistranspordisõlmega, Viru terminali ning Balti jaama, ühendusteedega.

Sarnaselt talvekuudele, on suvekuudel kõige rohkem liigutud Vanalinna Viru tn 27 kaudu. Rohkem on kasutatud ka Nunne/Suure-Kloostri sissepääsu, mis on Balti jaamast tulles kõige lähem ja mugavam viis suunduda Vanalinna poole. Natukene on suvel suurenenud ka Suure Rannavärava kasutus, mis on just sadama poolt tulles kõige mugavam viis Vanalinna liikumiseks, ning on tõenäoliselt seotud ka sadama suunast sisenevate turistide arvu tõusuga. 2024. aastal on Suure Rannavärava kasutus veidi langenud ning lähedal asuva Väikse Rannavärava kasutus veidi kasvanud, mis võib olla seotud ehitustööde ja trammiliini ehitusega (Joonis 8) selles piirkonnas ning on muutnud Suure rannavärava kasutamise ebamugavamaks.

Joonis 9 on näha rakenduses Strava4 kuvatud erinevate jalgsi liikumiste kaart (heatmap) Vanalinna tänavate kasutussagedusest. **Enim kasutatavad tänavad on selgelt Viru, Harju, Nunne ning Pikk, lisaks ka Toompeale viiv Falgi tee.** Valdavalt kattuvad need andmed väravates loendatud liikujate mahtude andmetega, küll on suurem kasutus Falgi teel, mida väravate andmestik nii selgelt ei peegelda. Võimalik, et Falgi teel liigutakse rohkem ainult osaliste lõikudena suundudes enne Toompea tänavaga ristumist sageli ka väiksemaid teid mööda parkidesse. Samuti on Falgi tee ääred kasutuses parkimiseks, ning osa liikumisi võib olla seotud ka Vanalinna mitte sisenevate inimestega. Ent Vanalinna sees võib näha näiteks ka suuremat liikujate mahtu Pikk ja Uuel tänaval, kuigi Suur-Rannavärv ja Uus- Väike Rannavärv loendurites ei ole nii suuri liikujate mahte registreeritud. Seega võib oletada, et nendesse tänavatesse suundutakse pigem läbi Vanalinna liikudes.

<sup>4</sup> Veebirakenduses salvestatakse erinevate aktiivsust jälgivate seadmete ja rakenduste avalikult jagatavad andmed



Joonis 9. Jalgsi liikumiste soojuskaart Vanalinn piirkonnas [Strava rakenduse](#) jalgsi liikumiste andmete põhjal.

### 4.3 Jalgrattad ja kergliikurid

#### 4.3.1 Peamised liikumistekonnad

Jalgrattaliikluse analüüsimiseks Tallinna Vanalinnas on kasutatud varasemaid avalikult kättesaadavaid andmeid, millede täiendamiseks viidi läbi küsitlus ja paikvaatlused. Lisaks marsruutidele kaardistati ka tänavate olukorda jalgrattaga liikumise vaatest ning olemasolevate rattaparkimise võimaluste olemasolu kogu Vanalinnas piires. Vanalinnas puuduvad eraldi tähistatud, füüsiliselt või markeeringuga eristatud rattateed. Vaatamata sellele on koos üldise kasvava rattakasutusega üha rohkem jalgrattaid liikvel ka Vanalinnas piires.

Aastatel 2021-2023 on Tallinna Strateegiakeskus ning Tallinna Kommunaalamet läbi viinud rattaloendused 4 erinevatel ristmikel, milledest tervelt 5 paiknevad ka Vanalinnas perimeetris. Loendused näitavad, et alates aastast 2021 on rattaliiklus Tallinna Vanalinnas ümbruses märgatavalt kasvanud. Kõige enam kasvas rattaga liiklejate arv Toompuiestee ja Kaarli puiestee ristmikul ning Rannamäe tee rattatee ja Suurtüki tänava ristmikul.

Tabel 1 Keskmise ratturite arv Tallinna loenduspunktides hommikul ja õhtusel tiptunnil 2021–2023 (\*– loenduspunktis loendust ei toimunud). Allikas: [Tallinna rattaloendused 2021-2023](#)

Loenduspunkt	Hommik			Õhtu		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
2. Pärnu mnt – Estonia pst	93	84	162,5	152	143	271
4. Toompuiestee – Kaarli pst	58,5	55	137	130	79	–
5. Viru väljak – Mere pst	95,5	73,5	–	157	141	–
6. Pärnu mnt (Musumäe)	78	59	87,5	98	66	192
12. Suurtüki tn – Rannamäe tee	–	–	135	–	62,5	204

Kuna varasemad rattaloendused ei ole kaardistanud Vanalinnas siseselt ratastega liikumisi, siis viidi põhilistel Vanalinnas sisenevatel tänavatel läbi paikvaatlused erinevatel nädalapäevadel ning kellaaegadel 2024. aasta juunist augustini eesmärgiga kaardistada peamised marsruudid, mida ratturid Vanalinnas läbivad. Vaatlused toimusid Nunne tänaval, Harju tänaval, Raekoja platsil, Viru tänaval ja Pikal tänaval.



Paikvaatluste tulemusena selgus, et kõige põhilisem marsruut, mida ratturid Tallinna Vanalinnas läbivad on suunal Nunne tn – Voorimehe tn – Raekoja plats – Viru tn või Harju tn.

- Põhilised liikumissuunad Nunne tänava vaatluste tulemusena on Nunne – Pikk tn/Voorimehe või Pikk tn/Voorimehe - Nunne
- Peamised liikumissuunad Harju tänavava vaatluste tulemusena on Vabaduse väljak – Harju tn- Kullassepa - Raekoja plats või Raekoja plats – Kullassepa – Harju tn – Vabaduse väljak.
- Peamised liikumissuunad Viru tänavalt olid Raekoja plats – Vanaturu kael– Viru tn või Viru tn-Vanaturu kael-Raekoja plats
- Peamine liikumissuund Pika tn poolt. Nunne tn/Raekoja plats – Pikk tn või Pikk tn - Nunne tn/Raekoja plats. (Raekoja platsi ja Pika tänava vahel liiguti enamasti Mündi või Saiakangi kaudu)
- Raekoja platsi kaudu liigutakse enamasti Harju tänavale, Voorimehesse, Vanaturu kaela (Viru poole). Vähem Mündi tänava kaudu Pikale tänavale.

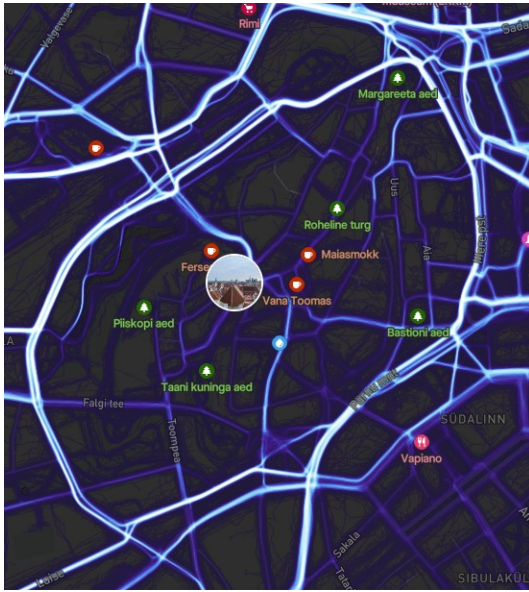
Lisaks viidi läbi online küsitlus Facebooki jalgratta ning liikuvusega seotud gruppidesse “Linnad ja liikuvus” ning “Eesti rattarikkaks”, et inimesed, kes regulaarselt või harvem jalgrattaga Tallinna Vanalinna satuvad, oma kogemusi jagada saaks. Küsimustikule vastas 182 inimest, kellest 13% olid Vanalinna elanikud, ülejäänud 87% väljastpoolt. Seejuures on igapäevaselt Vanalinnas rattaga liikujate arv (41%) peaaegu võrdne seal mõnikord liikuvate vastanutega (44%). Harva satub rattaga Vanalinna 15% vastanutest. Seega, vaatamata pigem ebamugavast tänavakattest ning eeldatavalt tihedamatest rahvahulkadest, on Vanalinn siiski rattaga liikumise teekondadel ja sihtkohana olulise tähtsusega.

Küsitlusele vastanute poolt sagedamine rattaga liikumiseks kasutatavad tänavad on toodud Joonis 10:



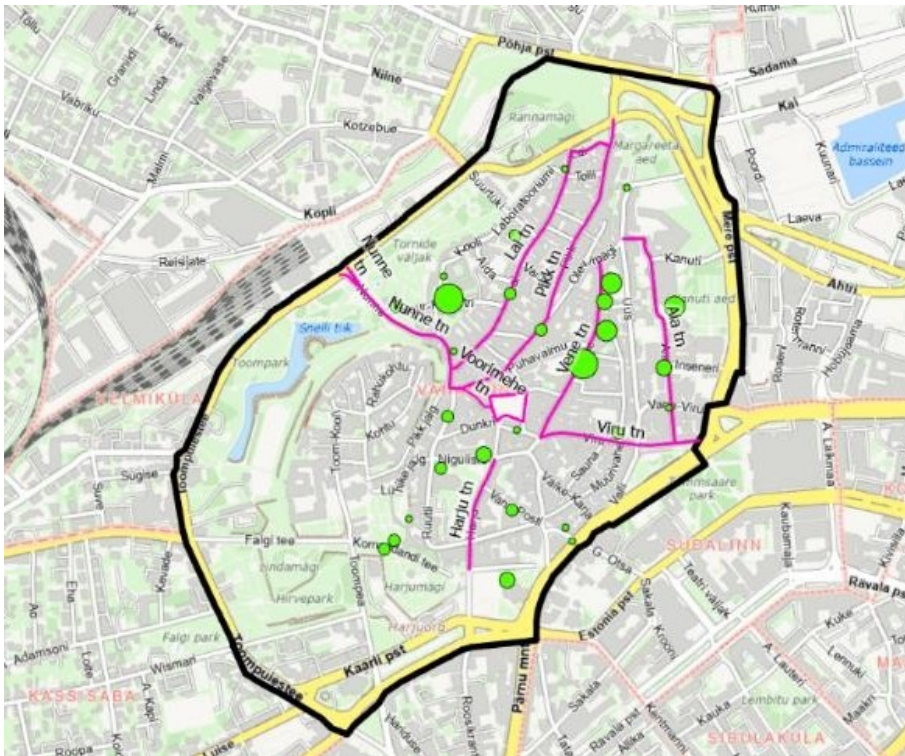
Joonis 10 Rattaliikluse küsimustiku andmetel enim kasutatavad tänavad Vanalinnas liikudes (sagedus üle 1,5%)

Kolmanda andmehulgana kasutati ka Strava rakeduses (Joonis 11) saada olevaid rattaga liikumisteedade soojuskaardi andmeid. Selle põhjal liigutakse peamiselt ümber Tallinna Vanalinna. Samas joonistub ka välja, et kasutatakse Nunne tänavat, Viru tänavat ja Harju tänavat. Varasematele andmetele lisanduvad olulisemate teekondadena ka Väike Rannavärv -Uus tn lõpp – Olevimägi lõpp – Vene tn lõpp. Ka Suurtüki tänav on selle järgi veidi suurema kasutusega kui ülejäänud tänavad.



Joonis 11 Strava rakenduse rattaliikluse kaart. Allikas: [Strava rakenduse rattaga liikumiste andmed](#)

Vaatluste, küsimustiku ning Strava rakenduse andmete põhjal võib järeldada, et peamiselt on Vanalinn rattaga liikujate jaoks sihtkoht ning läbivat rattaliiklust on vähe ning teisel pool Vanalinna olevatesse sihtkohtadesse jõudmiseks kasutatakse pigem vanalinna ümbritsevat teedevõrku. Peamised teekonnad, mida Vanalinnas rattaga läbitakse, on (Joonis 12) Nunne tn – Voorimehe – Raekoja plats – Harju tn/Vanaturu kael ja Viru tn. Veidi vähem intensiivselt kasutuses on ka Pikk tänav, Vene tänav ja Lai tänav.



Joonis 12 Rattaparklate asukohad ning rattaliikluseks tähtsad tänavad vaatlustulemuste põhjal. Rattaparklate asukohad on kaardil näidatud proportsioonides rattakohtade arvuga.

Vaaltuste käigus kaardistati ka tänavaruumi kvaliteet peamistel rattaga liikumise teekondadel. Tänavakattes valitsevad erinevat tüüpi munakivid, milledest osad on paremini sõidetavad, ent teised eriti problemaatilised. Vaatamata sellele eelistavad ratturid pigem sõita munakividel ja sõiduteel kui sillutatud kitsastel kõnniteedel, mis on võivad olla väga erineva kvaliteediga ka ühe tänava ulatuses. Täiendavateks kitsaskohtadeks rattaga liiklemisel on erinev lähenemine jalgratastele kehtivad eritaolised reeglid erinevates Vanalinna piirkondades, kus näiteks mõnel ühesuunalisel tänavalõigul on lubatud jalgratastele mõlemas suunas liikumine, ent see ei kehti igal pool. Samuti on raske märgata ning hoomata, millises piirkonnas kehtivad jätkuvalt jalgratastele laiuise piirangud ning selle kohta ei ole ka ühtegi avalikku teabelehte ega kaarti.



Joonis 13 Näide erinevatest sillutise tüüpidest Vanalinna tänavatel

**Läbi viidud küsitluses toodi vastajate poolt välja ka mitmeid korduvaid peamisi probleeme, milleks üldistatult on munakiviteede ebamugavus, autode rohkus, rahvarohkus ning kõrged äärekivid. Paljudel juhtudel puuduvad sujuvad üleminekud kõnniteede ja sõiduteede vahel, ning olemasolevaid üleminekukohti takistavad sageli parkivad autod.**

Alljärgnevalt on toodud peamiste teekondade tänavaruumi kirjeldused.

#### **Nunne tänav**

Nunne tänava algus Balti jaama poolt on laia plaaditud kõnniteega, kuid Vanalinna sisenedes muutuvad kõnniteed kitsamaks, eenduvad trepid teevad seda teatud kohtades veelgi kitsamaks ning äärekivid on kohati väga kõrged. Vahepeal muutub kõnnitee jälle laiemaks ning seejärel järsku kitsamaks. Suur osa plaaditud kõnniteest Nunne tn alguses on aga kehvast seisukorras. Vaatlustel selgus, et ratturid eelistavad Nunne tänavat Vanalinna sees pigem läbida sõiduteed mööda, kuid mõned proovisid seda läbida ka kõnniteed mööda.

Kuna kõnnitee on valdavalt kitsas ja kõrge äärekiviga ning tiheda jalakäijate liiklusega siis eelistavad ratturid sõita pigem mööda sõiduteed, tõmbudes võimalikult tee serva. Tänav on tiheda sõidukiliiklusega, kus autod ületavad sageli ka kiirust. Vaatlustel esines mitmeid momente, kus vastamisi sattus Balti jaama poolt tulnud auto ning Balti jaama poole liiklev rattur pidi ennast tee serva suruma, et auto saaks mööduda.

#### **Voorimehe tänav**

Voorimehe tänav ühendab Nunne tänavat Raekoja platsiga ning vaatlused näitasid, et ratturid eelistavad seda tänavat kasutada, et jõuda Raekoja platsile ning sealt edasi liikuda. Tänav katend on sillutatud kõnniteeplaatidega. Tegemist on kitsa tänavaga ning läbiviidud küsitluses tõid mitmed vastanud välja, et hommikuti takistavad seal liikumist kaubaautod.

#### **Viru tänav**

Viru tänava katend on kombineeritud keskelt munakivide ja äärtest kõnnitee sillutusplaatidega. Tegemist on tänavaga, mis peaks lihtsustama ka rattaga liikumist, aga kuna tänav on enamasti rohkelt rahvast täis siis oli vaatlustel näha, et rattur pigem läbib tänavat nii nagu saab kui väldib munakive.

#### Harju tänav

Harju tänava puhul on samuti kombineeritud erinevaid sillutise tüüpe nagu munakivid, sillutusplaadid ning täringukivid. Ristmikul Müürivahega oli vaatlustel näha, kuidas mõningad autod hooga Harju tänavat ületasid ning tekitasid seetõttu potentsiaalselt ohtlikuid olukordi.

#### Suur-Kloostri tänav (GAGi juures)

Suur-Kloostri tänava lõpus ( Vanalinna väravatest väljaspool) on lai sillutusplaatidega kõnnitee. Seal kaudu saavad ratastega lapsed saavad mööda turvaliselt kõnniteed mööda otse koolihoovi sõita. Koolist edasi Laia tn poole lähevad Suur-Kloostri tänava kõnniteed kitsamaks. Sõidutee alates Vanalinna väravatest on ümarate munakividega, mis on rattaga liiklemiseks väga ebameeldiv.

#### Vene tänav (VHK juures)

Vene tänaval on olemas mõlemas küljes tänavakividest kõnniteed, mis on küll pigem kitsad, kuid Vanalinna kontekstis pigem parema kvaliteediga. Parempoolne vasakpoolsele kõnniteele on palju vihmaveerenne, siin-seal vähendavad liikumisruumi väljaulatuvad trepiastmed. Ratturid liiguvad pigem kõnniteel, ent täiskasvanud ka sõidutee osas. Sõidutee keskmine osa on lapikutest munakividest, ent tänava laienedes on tänava äärmised osad ümmarguste munakividega ning rattaga sõitmist pärssivad.

### 4.3.2 Olemasolevad ratta parkimise võimalused Vanalinnas

Läbi viidud küsitluse vastustest ilmneb, et rattaparkimise võimalused on pigem tagasihoidlikud ning seetõttu peavad inimesed kasutama alternatiivseid meetodeid, nagu rataste kinnitamine tänavapostide, aedade või vihmaveerenide külge, mis võib põhjustada kõnniteede blokeerimist. Samuti võib järeldada, et osad inimesed ei ole teadlikud olemasolevatest parkimisvõimalustest või ei ole neid märganud. Paljud vastajad väidavad, et rattaparkimise võimalused puuduvad täielikult, või viitavad tänavatele, kus parkimisvõimalused on loodud, kuid asuvad nende sihtkohast mõnevõrra eemal.

Üks vastaja mainis ka vajadust kaardistamise järele, et tutvustada olemasolevaid rattaparklaid. Näiteks toodi esile Vene tänava restoranide ala ja sealne parkimiskohtade puudus, kuigi Vene tänaval asub üks Tallinna Vanalinna suuremaid rattaparklaid. Tekib küsimus, kas jalgrattast peaks saama parkida otse sihtkoha uksele või peaksid ratturid olema valmis mõnevõrra jalgsi liikuma.

Samuti mainiti Pika ja Olevimäe tänavate ristumist, kus rattaparkimise kohad on ebapiisavad. Paljud jalgrattad on kinnitatud Pikal tänaval Rohelise turu ääres oleva sepiasaia külge, piiratult kõnniteele. Olemasolev rattaparkla Pikal tänaval ei mahuta piisavalt rattaid.

Lisaks tuuakse esile Sõpruse kino juures oleva rattaparkla vähene mahutavus, mis on sageli täis seansside ajal ning vajadus on suurema parkimiskohtade arvu järele. Vastajad viitavad ka meelelahutus- ja kultuuriasutuste juures olevatele tagasihoidlikele rattaparkimisvõimalustele.

Kaardistuse põhjal selgus, et olemasolevate rattaparklate katvus Vanalinnas on tegelikult üllatavalt hea ning valdavalt on parklates korralikud rattaparkimise võimalused olemas (Joonis 12). Leidub ka mõningaid rattale mitte eriti sõbralikke lahendusi vanemat tüüpi rattahoidjate näol. **Ent selleks, et toetada Vanalinnas asuvate ettevõtete ja asutuste külastamist jalgrattaga, on kindlasti parkimisvõimalustest puudus. Samuti ei ole paljudel asutustel oma hoonete juures rattaparkimise võimalusi ka töötajatele. Igas Vanalinna sisenevas suunas peab olema ka üks suurem rattaparkla (nagu hetkel on Vabaduse väljakul), mis pakub võimalust ratas turvaliselt ja mugavalt jätta ka Vanalinna äärealale ning mitte liikuda sellega edasi kitsastel munakivi tänavatel.**

#### 4.4 Erivajadusega liiklejad

Tallinna Vanalinnas on liikuvuse ja ligipääsetavuse küsimused tihedalt seotud piirkonna ajaloolise infrastruktuuriga, mis seab mitmeid väljakutseid. Erinevad sihtgrupid puutuvad kokku erinevate probleemidega, mis raskendavad nende liikumist ja juurdepääsu avalikele kohtadele ja teenustele. Erivajadustega liiklejate all on käesolevas uuringus käsitletud järgmisi sihtrühmi: Lapsevanemad ja väikelapsed, eakad, liikumispuue ja ajutine liikumispuue, vaegnägijad, kuulmispuue. Tallinna Vanalinna tänavaruumi ning selles paikevate olulisemate sihtkohtade vastavuse erivajadustega liiklejate vajadustele hindamiseks viidi vahemikus 25.06-01.08.2024. läbi paikvaatlused ning täiendavad intervjuud sihtrühma esindajatega.

Eesmärk oli vaadelda Tallinna Vanalinnas viie sihtgrupi vajadustest ja õigusaktist "Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele" lähtudes peamiselt järgnevat: tänavate seisukord (sh pinnakate, kergliiklusteede laius, äärekivide kõrgus), liiklus (ühistranspordi peatused, ülekäigurajad), panduste, alternatiivsissepääsude, treppide ja teiste ligipääsetavust tagavate lahendite olemasolu ja nõuetele vastavus, avalike objektide ja asutuste ligipääsetavus (pargid ja väljakud, ametiasutused, haridusasutused, kultuuriasutused, meditsiinasutused, usuorganisatsioonid, parklad) ning informatsiooni esitamine. Lisaks sellele võrrelda avalike objektide ja asutuste ligipääsetavust Tallinna Ligipääsetavuse Infosüsteemis oleva teabega. Kokku viidi läbi 6 vaatlust, sh 4 vaatlust eesmärgiga eksploratiivselt kaardistada kõik probleemkohad ning 2 vaatlust eesmärgiga vaadelda avalike objekte ja asutusi, mis on sisse kantud Tallinna Ligipääsetavuse Infosüsteemi. Vaatlused viidi läbi neljas piirkonnas:

1. Balti Jaam - Raekoja Plats - Paks Margareeta
2. Paks Margareeta - Raekoja Plats - Viru Väravad
3. Viru Väravad - Raekoja Plats - Kaarli Kirik
4. Kaarli Kirik - Raekoja Plats - Balti Jaam

**Alljärgnevalt on toodud peamised probleemid ja kitsaskohad ning nende asukohad. Kokkuvõttes keskenduvad Vanalinna olemasolevad erilahendused peamiselt ratastooli ja lapsevankriga ligipääsetavuse tagamisele, jättes teised kasutajagrupid tagaplaanile. Vaatluse käigus ei märgatud avalike hoonete juures erilahendusi, mis arvestaksid kuulmispuudega inimesi, ning ainus selgelt vaegnägijatele suunatud taktiiline rada avalike hoonete juures asus Eesti Puuetega Inimeste Koja juures, ulatudes tänavalt sissepääsuni.**

Kitsad ja ebatasase pinnakattega kõnniteed on Vanalinna suurim probleem, eriti sihtgruppidele, kes vajavad sujuvat liikumist. Vaatluse põhjal võib üldistada, et rekonstrueerimata tänavatest on suuremad tänavad sageli parema ligipääsetavusega kui põiktänavad, juba ainuüksi kõnnitee laiuse tõttu. Samas ei kehti see rekonstrueeritud tänavatele, kus erilahendused on leitud nii pea-kui põiktänavatele liikumise parendamiseks. Kõnnitee seisukord ja ligipääsetavus sõltub krundi korrashoiust, aga ka sellest, kas hoone on hiljuti renoveeritud, ning ühel tänavalõigul võib olla kõnnitee iga maja ees erineva pinnakatte ja seisukorraga.

Munakivisillutis, mis on Tallinna vanalinna sümbol, osutub suureks takistuseks liikumispuudega inimestele ja lapsevankritega liiklejatele. Raekoja plats on eriti problemaatiline oma ebahürtlase sillutise tõttu, mis muudab liikumise ebamugavaks ja ohtlikuks. Samuti on Nunne tänava ja Pika tänava algus probleemsed, kuna sillutis on ebatasane ja vajab hädasti parandust. Sulevimägi, Vana-Posti tänav ja Hobusepea tänav on näited kitsastest kõnniteedest, kus liikumine on raskendatud. Probleemi lahendamiseks on küll mitmeid tänavaid, nagu Rataskaevu ja Saiakangi tänav, rekonstrueeritud, kuid need moodustavad siiski vaid väikese osa kogu Vanalinna infrastruktuurist. Täiendav probleem on kõrged äärekivid nii tänavate ristumisel kui kogu tänava ulatuses, kui on vaja ajutiselt, näiteks eenduva trepi tõttu, liikuda sõiduteele. Vaatluse käigus tuvastati üle 20 näite, kus äärekivi on liiga kõrge ning takistab märkimisväärselt lapsevankri ja ratastooliga liiklemist. Kohati on ülekäikude juures äärekivid isegi 20-30 cm kõrged.

Vanalinna üks suuremaid probleeme on ka treppide puudulik ligipääsetavus. Mitmed trepid on järsud, ilma nõuetekohaste käsipuudeta või käsipuud on ebapiisavad. Näiteks Toompea lossi

piirkonnas ja Pika jala treppidel puuduvad käsipuud või need ei vasta ohutusnõuetele, mistõttu on treppide kasutamine ohtlik, eriti eakatele ja liikumispuudega inimestele. Panduste puudumine on tõsine probleem Vanalinna avalike hoonete juures.



Joonis 14 Näide eriti halvasti ligipääsetavast tänavaruumist Vanalinnas Uus tänaval

Kuigi mõnes kohas on pandused olemas, ei vasta need tihti nõuetele. Näiteks Kohtuotsa vaateplatvormile viiv pandus on ebatasane ja liiga järsk, mistõttu on sinna ligipääs ratastooliga praktiliselt võimatu. Lisaks sellele ei ole paljudel hoonetel, nagu näiteks Tallinna Aleksander Nevski Katedraal ja Theatrum, piisavat viitamist alternatiivsissepääsude olemasolu kohta, mistõttu jääb see teave sageli ligipääsmatuks.

Vanalinna ümbruses on ülekäigurajad sageli puudulikult märgistatud või ei vasta tänapäevastele nõuetele. Näiteks Viru tänava ja Vabaduse väljaku vahelisel alal puuduvad Pärnu mnt-l piisavad ülekäigurajad, mis võimaldaksid ohutut ületamist jalakäijatele ja ratastoolikasutajatele. Lisaks ei ole kõik ülekäigurajad varustatud taktilistest märkidest või madalate äärekividest, mis muudab liikumise raskeks nägemispuudega inimestele.

Erivajadustega liikujate jaoks tekitavad kaubaveo probleemid Vanalinnas tõsiseid takistusi. Harju, Viru ja Voorimehe tänavad on eriti raskesti ligipääsetavad, kuna kaubikud blokeerivad sageli kõnniteid ja teid ka pärast kaubaveo lubatud aega. See mitte ainult ei suurenda liiklussummikuid, vaid muudab ka liikumise ohtlikuks, eriti neile, kes liiguvad ratastooli, jalutuskäru või muude abivahenditega. Jalakäijate liikumise turvalisus on veelgi ohustatud piirkondades nagu Aia ja Uue tänav, kus liikluspiirangute eiramine autojuhtide poolt tekitab täiendavaid ohte erivajadustega inimestele, kes vajavad sujuvat ja turvalist ligipääsu.

#### 4.5 Kohalike elanike liikumisvõimalused ja vajadused

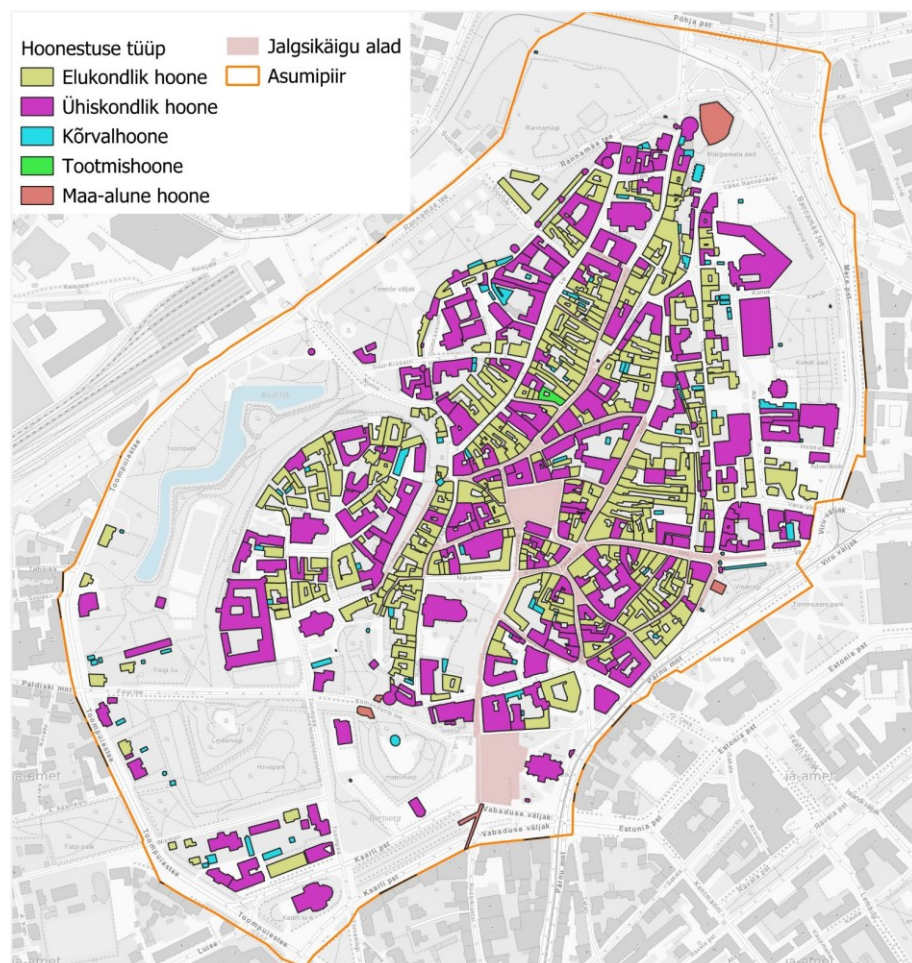
Elukondlikud hooned on koondunud peamiselt Tallinna Vanalinna keskosasse, eriti lõunapoolsetesse ja läänepoolsetesse piirkondadesse (Joonis 15) nii väiksemate klastritena kitsamatel tänavatel kui ka tihedamalt jalakäigu alade lähistel. Elukondlikud hooned paiknevad tihedalt koos ühiskondlike hoonetega, mis viitab sellele, et elanikud jagavad ruumi nii igapäevaelu teenustega kui ka turistidele suunatud objektidega. See võib tekitada elukeskkonnas suurema koormuse, eriti turismihooajal, ning nõuda paremat liikluskorraldust ja ruumiplaneerimist, et tagada elanikele mugav ja ohutu liikumine.

Uuringu käigus viidi läbi aruteluring Vanalinna Seltsi esindajatega, et kaardistada Vanalinna elanike olulised probleemkohad ja ootused. Vanalinna elanikud eelistavad liikuda jalgsi või jalgrattaga,

kuna Vanalinna kitsad munakiviteed, kõrged äärekivid ja vihmaveerennid muudavad rattaga liikumise ebamugavaks ja ohtlikuks. Sageli on jalgratturid sunnitud ratast käekõrval lükkama, eriti turismihooajal, kui turistide hulk on suur ja tekitab lisatakistusi. Jalgratturitele lisavad raskusi ka parkimisvõimaluste ja rattahoidjate vähesus, eriti talvetingimustes, kui rattahoidjad on lumest blokeeritud.

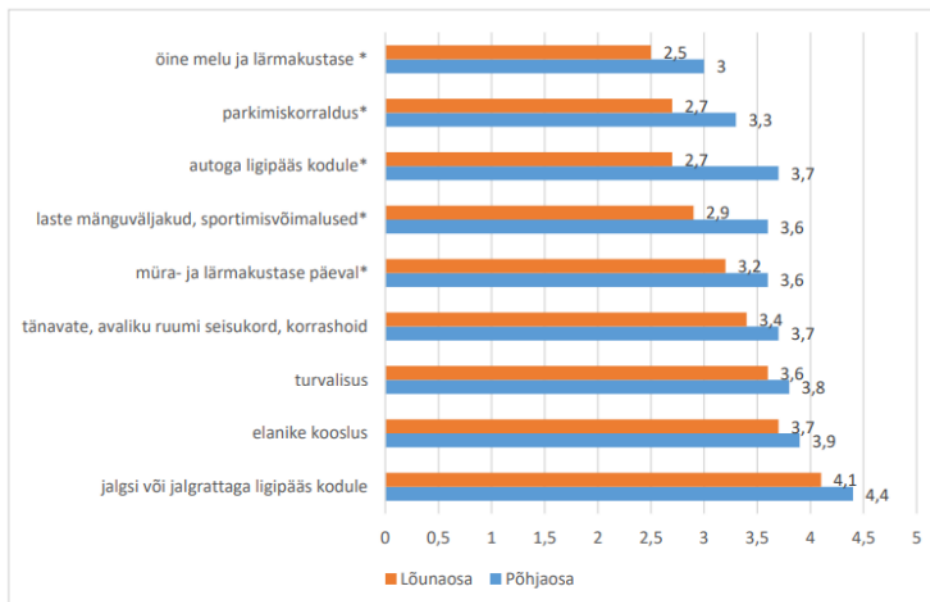
Autoliiklus Vanalinnas põhjustab samuti probleeme, eriti hommikuti, kui kaubikud ja autod tekitavad ummikuid, raskendades jalakäijate, sealhulgas koolilaste, turvalist liikumist. Ebapiisav parkimiskorraldus ja selguse puudumine parkimisreeglite osas muudavad olukorra keeruliseks ka kohalike elanike jaoks. Vanalinna kitsad tänavad ei ole kohandatud suurtele kaubaveosõidukitele, mis sageli põhjustab liiklusohtlikke olukordi. Koolide läheduses, näiteks Vene tänaval, põhjustavad lapsevanemad, kes toovad lapsi autoga kooli, veelgi suuremat liikluskoozumust ja ohtlikke olukordi jalakäijatele.

Kuigi mõned elanikud toetavad autovaba tsooni loomist, eelistades paremat õhukvaliteeti ja rahulikumat keskkonda, on paljud sellele vastu, kuna autoomamine on oluline vanematele elanikele, lastega peredele ja neile, kes töötavad kodust kaugemal. Lisaks peetakse problemaatiliseks parkimisvõimaluste vähesust hoovides ja tänavatel, mistõttu otsivad elanikud tihti parkimiskohti ümbruskaudsetes parkimismajades, mis on aga kulukad võrreldes elanike parkimissoodustustega ning olenevalt piirkonnast kehvasti ligipääsetavad erinevatest suundadest. Parkimismajades ja avalikes parklates on samuti puudu piisavatest hübriid- või elektriautode laadimispunktides ning näiteks liftidest, kui parkimisvõimalus ei ole tänavatasapinnal. Ühe probleemkohana tuuakse välja ka parkimiskohtade eraldamist saatkondadele, mis sageli seisavad tühjadena ja ei ole kasutatavad ei Vanalinna elanikele ega teatrikülastajatele.



Joonis 15 Vanalinna hoonestuse tüpoloogia

Varasemate uuringute põhjal joonistub selgelt välja Vanalinna elanike rahulolematus nii olemasolevate parkimisvõimaluste kui autoga ligipääsvõimalustele oma kodudele. Seejuures selgus uuringust Vanalinna elanike ja kinnisvaraomanike ootuste kaardistus: pärand, elukeskkond, turism5, et Vanalinna lõunaosas on elanike rahulolu autoga ligipääsu- ja parkimisvõimalustega oluliselt väiksem (Joonis 16). Samas uuringus selgus ka, et mitteeelanikest kinnisvaraomanike hinnang autoga ligipääsu ja parkimiskorralduse osas on elanike omast kriitilisem. See võib olla selgitatav teistsuguste ootustega lähtuvalt välistest kogemustest aga ka igapäevase kogemusliku tunnetuse puudumine piirkonna olude kohta. Kuigi hooviparkimine vähendab muret tänavaparkimise pärast, on kohti sageli napilt, eriti õhtuti. Maa-alused parklad Vanalinna ääres on kallid, ja hübriid- ning elektriautode laadimiskohti napib. Paljud elanikud on otsinud parkimisvõimalusi parkimismajades, kuid need on osutunud ebaturvaliseks, kuna neis puuduvad inimestele mõeldud liftid. Elanikud kritiseerivad ka linnavalitsust saatkondadele eraldatud parkimiskohtade eest, mis sageli seisavad tühjana ja pole kättesaadavad ei elanikele ega teatrikülastajatele.



Joonis 16 Lõuna- ja põhjaosa elanike poolt antud hinnangud eluaseme lähipiirkonnale (5 "väga rahul"...1 "ei ole üldse rahul").  
 Allikas: [Vanalinna elanike ja kinnisvaraomanike ootuste kaardistus: pärand, elukeskkond, turism](#)

Sarnased probleemid joonistuvad välja ka uuringu "Tallinna Vanalinna jätkusuutlik haldamine ja eksponeerimine6" tulemustes. Tänavate ja avaliku ruumi seisukord ning korrashoid saavad samuti pigem keskmisi või madalamaid hinnanguid, samas kui jalgsi või jalgrattaga ligipääsule antakse kõrgeimad hinnangud, kuigi lõunaosas on need veidi madalamad. Jalgrattaga sõitmist takistavad turistimassid ja munakivisillutis.

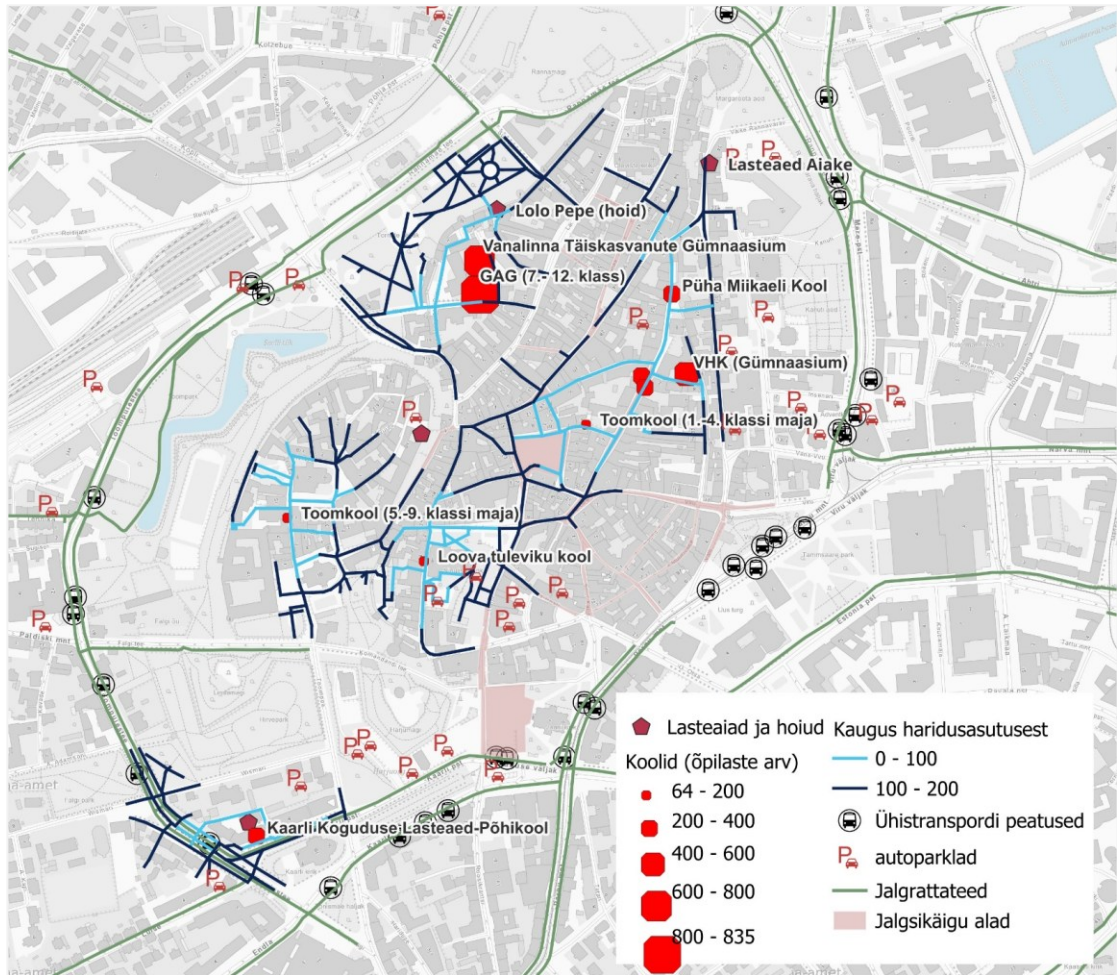
Turismihooyal põhjustavad liiklusprobleeme turistirühmad ja elanikke häirivad ka Vanalinna äärealal parkivad turismibussid, mis reostavad tänavaid ja varjavad vaateid.

#### 4.6 Haridusasutustega seotud liikumised

Tallinna Vanalinnas on kokku 13 haridusasutust Munitsipaallasteaiad Vanalinnas Tallinna Vanalinnas asub kokku 13 haridusasutust (Tabel 2, Joonis 17), kuid piirkonnas puuduvad munitsipaallasteaiad. Vanalinnas tegutseb kaks eralasteaeda ja kaks lastehoidu. Sarnaselt teistele linnaosadele on ka Vanalinnas koolidega seotud liikuvusprobleemid, eriti hommikuse ja õhtuse autoliikluse tõttu, mil vanemad toovad ja viivad lapsed kooli. Täiendava probleemi tekitab asjaolu, et Vanalinna koolid teenindavad lapsi kogu Tallinnast ja kaugemaltki, mitte ainult kohalike elanikke. Kuigi Vanalinna



ümbritsevad mitmed olulised ühistranspordisõlmed, kasutatakse sageli siiski ka autosid. Samuti on välja toodud, et teatud suundadelt on hommikuti ja koolipäeva lõpus ühistranspordivahendid, eriti bussid, sageli ülekoormatud, mistõttu ei mahu lapsed oma asjadega alati peale. Probleeme süvendab asjaolu, et laste koolijõudmise aeg kattub kaubaveo kõrgajaga, mis lisab Vanalinna kitsastel tänavatel täiendavaid ohtlikke olukordi.



Joonis 17 Koolide asukohad Vanalinnas, laste arv koolides ning 200 m teekonnad koolihoonete juurest

Tabel 2 Tallinna Vanalinnas asuvad haridusasutused (august 2024 seisuga)

Nimi	Adress	Õpilasi *2023/24 aasta andmed	Tundide algus
Vanalinna Hariduskolleegium	Gümnaasium: Vene 22 Põhikool: Vene 15/Pühavaimu 8 Algkool: Vene 13	768	8.15/8.45/9.00
VHK Muusikakooli tunnid toimuvad:	Uus 34; Uus 32; Vene 21; Vene 15/Pühavaimu 8; Uus 16-c; Uus 19/Vene 28	380	
VHK teatrikooli tunnid toimuvad:	Vene 22; Olevimägi 8/10; Uus 16-c; Vene 14; Vene 31	52	
VHK Kunstimaja Kunstikooli tunnid toimuvad	Vene 13; Vene 22; Vene 28; Olevimägi 8/10		
Tallinna Vanalinna Täiskasvanute Gümnaasium	Kooli 2	361	Alates 9.00 kuni 21.00 varieeruvad ajad päeva jooksul
Gustav Adolfi Gümnaasium	Suur-Kloostri 16	437	8.50 (v.a. teisipäev kell 9.40)
Kaarli Koguduse Lasteaed-Põhikool	Toompuiestee 4	268	8.30
Loova tuleviku kool	Rüütli tn 4-1	20	9.00
Püha Miikaeli Kool	Vene 31	260	8.15 / 9.00
Tallinna Toomkool	1.-4. klassi maja: Apteegi 3, 5.-9. klassi maja: Toom-Kooli 11	199	8.15
Lasteaed Aiake	Uus 32	46	8-9.00
Vanalinna lapsed (hoid)	Kohtu 10-3	16	8-9.15
Lolo Pepe (hoid)	Laboratooriumi 21	16	8-9.00

Eesmärgiga kaardistada laste peamised liikumissuunad, liikumisviisid ning sagedasemad konfliktolukorrad viidi vahemikus 04.09 - 10.09.2024 kuue suurema kooli juures läbi paikvaatlused hommikul koolipäeva alguse ajal. Alljärgnevalt on toodud vaatluste peamised tulemused ja järeldused.

Suur- Kloostri tänava ääres paiknevad kõrvuti majades Gustav Adolfi Gümnaasium ning Vanalinna Täiskasvanute Gümnaasium, kus koolipäevad algavad 10. minutilise vahega. Põhiline õpilaste saabumise aeg jääb vahemikku 8.35-9.00, peamiseks liikumiste suunaks on Nunne tänava (ka Balti jaama) poolt Suur-Kloostri tänava või vähesel määral pargi kaudu. Valdavalt tullakse sellest suunast jalgsi, on ka mõned ratturid. Üksikud õpilased tulevad ka teiselt poolt Suur-Kloostri või Väike-Kloostri kaudu. Kuna kooli sissepääsu juurde linnamääri alt läbisõit on keelatud, siis enam-vähem võrdses jaos peatutakse Suur-Kloostri ning pööratakse tänava peal ümber, või sõidetakse Nunne-Väike-Kloostri ringiga ning peatus tehakse vahetult enne ristmikku. Viimane on eriti ohtlik, kuna tänav on väga kitsas ning jalgsi tulevad õpilased peavad kohati peaaegu vastu maja seinu hoidma. Samuti märgati kahel korral ka keelumärgi alt sisse sõitmist, muuhulgas, et läbi GAGi hoovi sõita edasi Kooli tänaval olevasse tasulisse parklasse.

Vanalinna Hariduskolleeegium orienteeruvalt 1000 õpilasega kokku paikneb peamiselt kolmes õppehoones Vene tänaval, millele lisanduvad veel erinevate huvihariduse andmisega seotud majad mujal Vanalinnas. Kuna huviharidus on integreeritud õppetegevusega, siis toimub liikumine eri majade vahel kogu päeva jooksul. Vaatluste põhjal oli kõige tihedam kooli saabumise aeg vahemikus 8.20-8.50. Kõige sagedamini liikusid lapsed, üksi või koos vanemaga, jalgsi, seejärel tõukerattaga, jalgrattaga, elektritõukerattaga ja autoga. Takso ja Bolti teenuseid kasutati harvem. Kaubikud ja linna koristusteenused takistasid jalakäijate liikumist ning vanemate autode manööverdamine tekitas potentsiaalseid ohte, näiteks ootamatult avanevad auto ukseid sõiduteel. Peamised konfliktkohad olid gümnaasiumi sissepääsu ees, põhikooli sissepääsu juures ja Vene ning Munga tänava ristmikul, kus vanemad tihti autodega ümber pööravad, tekitades ummikuid. Autojuhid olid üldiselt viisakad ja tähelepanelikud teiste liiklejate suhtes. Täheldati, et nooremad õpilased kasutavad jalgratast ja tõukeratast sagedamini kui gümnaasiumi õpilased. Lisaks tegutseb kooli juures ka eelkool, kus kokku käib orienteeruvalt 100 last ning kus päev algab kell 14.00 ehk samal ajal väiksemate klasside tundide lõpuga, mistõttu tekib sel kellaajal kooli juures topelt koormus autodest.

Vene tänaval paikneb lisaks ka Püha Miikaeli kool. Vaatluste põhjal saabus enamik lapsi jalgsi eri suundadest, sealhulgas Osteria õue ja Olevimäe tänava kaudu. Ajavahemikus 7.50–8.40 tulid kõik lapsed jala kas üksi või vanemaga, mõnikord peatusid nad tänavanurgal või saatsid lapsed kooliukseni. Kooli ees või lähedal märgati üle kümne ratturi, kes liikusid kas sõidu- või kõnniteel. Samuti oli piirkonnas liikvel mitu kaubikut ja teenindusautot, sealhulgas prügiauto ja TLT buss. Kõige tihedam liikumiste ajavahemik oli 8.40-9.00, mil mitmed erinevad liikumisviisid põhjustasid tiheda ja ohtlikuma liiklusolukorra. Peamised maha paneku kohad olid Brookusplats ja vahetult kooli ees, kuigi enamik lapsi saabus siiski jalgsi. Üks lapsevanem tegi "drop-off" jalgrattaga, laps koolivormis ja viiul seljas. Peamised konfliktid olid tingitud liiga kiirelt sõitvatest autodest ning Vene tänava kitsast lõigust, kus Brookusplatsi poolt tulijad pidid ootama ja teed andma, tekitades ummikuid. Lisaks oli just sel perioodil ka mitmeid teenindusautode manööverdamisi nii Vene tänaval kui Brookusplatsil.

Tallinna Toomkooli hooned paiknevad Vanalinna erinevates osades. Algklasside tegevus toimub Apteegi tänaval, mis ühendab Vene tänavat ning Raekoja platsi. Peamine saabumiste aeg jäi 7.55 - 8.15 vahemikku. Liikumisviisidelt oli sagedus järgmine: jalgsi, tõukerattaga, jalgrattaga ja autoga. Vanemad ja lapsed tulid jalgsi igast suunast. Tõukerattaid kasutasid ainult koolilapsed, kes tulid samuti igast suunast. Jalgratastega tulijaid täheldati ainult Raekoja platsi poolt. Vanemad sõitsid autodega nii Vene tänavale kui ka sealt ära mõlemas suunas, kuigi tegemist on jalakäigutsooniga, kuhu tohib autoga siseneda ainult teenindamiseks. Peamised peatuskohad olid Vene tänaval või Vene – Apteegi ristmikul, mida kasutati siis ka autode ümber pööramiseks. Samal perioodil loendati ka 5 teenindavat sõidukit.

Toomkooli 4 – 9 klasside maja paikneb Toompeal, kus liiklus, eriti teenindavate sõidukite hulk hommikul ajal on märgatavalt väiksem. Õpilastele mõeldud sissepääs asub hoone külje peal, õpetajate oma maja ees Toom-Kooli tänava ääres. Lapsed saavad kooli mitmest eri suunast – kindlaid liikumistrajekte on keeruline määratleda. Enamik lapsi tuleb kooli jalgsi või autoga, harvem kasutatakse tõukerattaid. Autod teevad tavaliselt peatusi ehk "drop-off"-kohti kiriku platsi ja Toom-Kooli tänava nurgal, kuigi kiriku platsil on olemas ka diagonaalparkla, mida kasutatakse harva. Mõned vanemad pargivad auto nurgale ja saavad lapsed isiklikult kooli uksele. Jalgsi tulijad kasutavad tihti kõnniteed Riigikogu hoone poolt tulles, kuid kiriku platsi suunast liikuvad lapsed liiguvad diagonaalselt üle parkimisala, sealhulgas tõukerattastega üle munakivitee.

Kaarli koguduse lasteaed-põhikool paikneb Kaarli pst ning Toompuiestee nurgal, mis asukohalt jääb Vanalinna äärde. Lähiehitistest on mitmed ühistranspordipeatused, samuti rattateede ühendused. Paljud lapsed tuuakse siiski autodega, enamasti peatudes Kaarli kiriku kõrval parklas, mis tähendab, et tuleb omakorda uuesti ületada reguleerimata (ja põõsastest piiratud vaateväljaga) ülekäigurada koolini. Samas esines ka kiiret peatumist Tõnismäe bussipeatuses või keerates sissesõiduteele ja blokeerides jalakäijate liiklust. Jalgsi ja tõukerattastega tulijad kasutavad vahel ka kooli sisehoovi poolset teekonda (keelatud), kus võivad olla potentsiaalselt konfliktkohad teenindava transpordi ja sõidukitega.

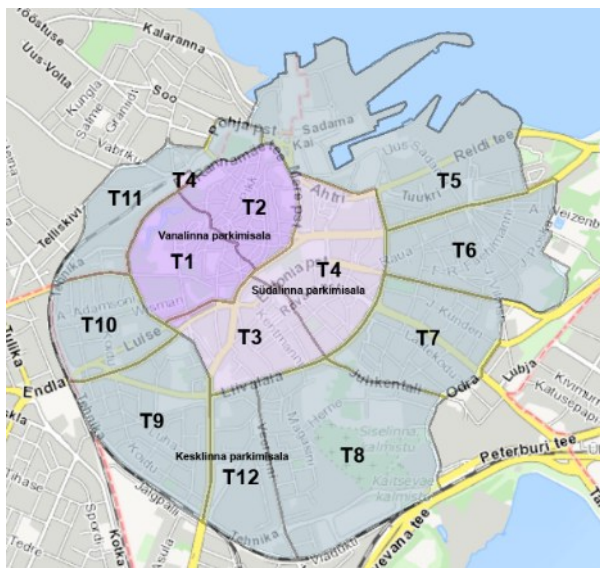
Vaatluste kokkuvõttena võib öelda, et valdavalt tullakse Vanalinnas asuvasse koolidesse siiski jalgsi (sealhulgas ühistranspordi peatustest), samuti on just nooremate laste puhul populaarne ka tõukerataste kasutamine, vaatamata ebamugavamatest liikumistingimustest. Peamised ohutegurid on samal ajal toimuvad kaubaveod kitsastel tänavatel ja ristmikel, kehtiva liikluskorralduse mitte järgimine (nii lubatud kiiruse kui peatumise ja sissesõidukeelu osas) ning manööverdamine tupikuolukordades.

## 5 Parkimine

### 5.1 Elanike ja külastajate parkimine

Liikuvusuuringus käsitletakse kohalike elanike parkimisvõimalusi ja -vajadusi, et anda soovitusel vajaduspõhiselt parkimiskorralduse korrastamiseks. Samuti uuritakse lühiajaliste peatuskohtade loomist teenindusautodele ja taksodele ning erilubadega toimuvat parkimiskorraldust. Oluline on välja tuua, et parkimiskohtade detailne loendamine ei olnud uuringu otsene ülesanne ning parkimisvõimaluste asukohi on kaardistatud muude välitööde käigus ilma võimalike parkimiskohtade arvutuskäiguta.

Tallinnas on kehtestatud avalik tasuline parkimisala kokku neljas tsoonis: Kesklinn, Südalinn, Vanalinn ning Pirita. Lisaks on parkimisala jaotunud elaniku parkimistsoonideks T1-T12 (Joonis 18).



Joonis 18 Tallinna parkimistsoonid<sup>5</sup>

Vanlinna tsoonis on kehtestatud tasuline parkimisala, mis kehtib ööpäevaringselt (sh riigipühadel) tänaval parkimisel ning AS Ühisteenused parklates, kui ei ole märgitud teisti. Parkimise hind on 2024. a augusti seisuga 0,10 €/minut = 6 €/tund, võimalik on soetada ka 300 € perioodipilet (perioodi kestus 30 päeva). Vanlinna tsoon piirneb Toompuiestee, Kaarli puiestee, Vabaduse väljaku, Pärnu maantee, Viru väljaku, Mere puiestee, Rannamäe tee ja Toompuiesteega.

Vastavalt Tallinna Linnavolikogu määrusele Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu on parkimistasust vabastatud mitmed isikurühmad ning kehtivad ka soodustused teatud tingimustele vastavatele sõidukitele. on parkimistasu maksimisest vabastatud liikumispuudega isikud ja neid teenindavate sõidukite juhid, kui neil on sotsiaalministri kehtestatud vormi kohane parkimiskaart.

<sup>5</sup> <https://www.tallinn.ee/et/parkimine>

Samuti kehtib vabastus kahe rattaliste mootorsõidukite juhtidele ja diplomaatiliste esinduste sõidukitele, mille registreerimismärk kuulub seeriasse CMD, CD või AT.

Lisaks saavad parkimistasust vabastuse taotluse alusel Tallinna Linnavolikogu ja Linnavalitsuse liikmed, samuti sõidukid, mille süsinikdioksiidi heitmed on null grammi kilomeetri kohta. Samuti kehtib vabastus olümpiavõitjatele, kes elavad Eesti Vabariigis ja on kantud rahvastikuregistrisse.

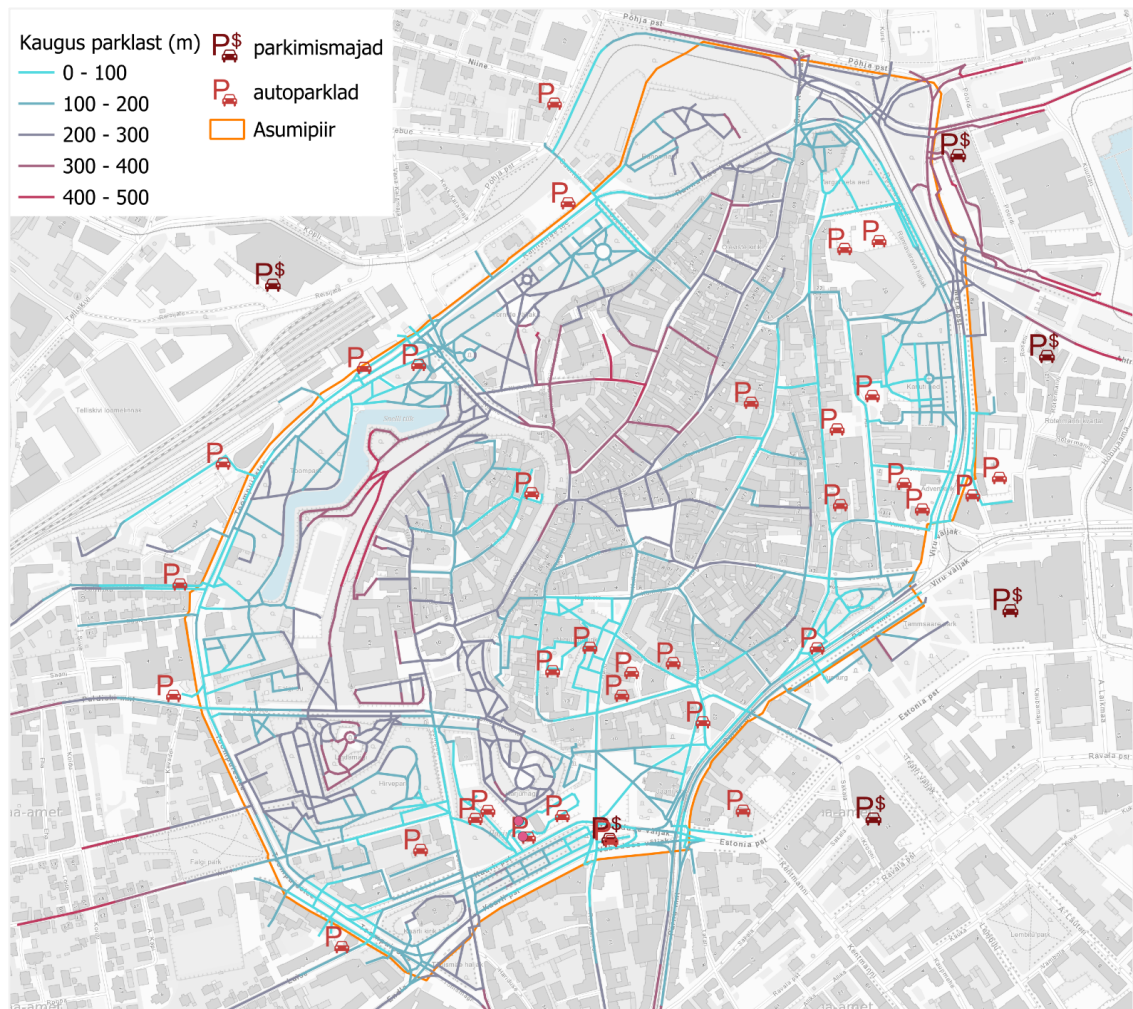
Elanikele, kelle rahvastikuregistrijärgne elukoht asub Vanalinnas avaliku tasulise parkimisala piires, kehtib parkimistasu soodustus. Soodustuse saamiseks peavad elanikud tasuma aastase parkimistasu summas 120 eurot. **Soodustus** kehtib ainult ühele sõidukile ja on määratud 12 kuuks tema elukohale vastavas parkimistsoonis. Soodustus kaotab kehtivuse elaniku elukoha muutumisel väljapoole tasulise parkimisala piiri.

**23.08.2024 seisuga on väljastatud (Tallinna Transpordiamet):**

Elaniku maksusoodustused (aastane luba):	Kehtivaid tsoonis T2: 566 Kehtivaid tsoonis T1: 297 (Kokku 863)
Maksusoodustusi ja -vabastusi:	T1 – kehtivaid lube 1 T1-T12 – 111 T1-T12 – 92 T2 – 10 T2-T12 – 11 T2-T4 – 5
Elektroonilisi kuukaarte 18 tk	

Kuna Vanalinna tänavad on kitsad ning lisaks on piirkonnad kehtestatud sõidukite liikumise keelualad, ning üksjagu parkimiskohti on reserveeritud ka saatkondade ja teiste ametiasutuste kasutuseks, siis avalikke tänaval parkimise kohti nii elanike kui ettevõtete tagasiside põhjal Vanalinnas väga palju ei jagu. Samas on 2019. aastal läbi viidud Tallinna linna parkimispoliitika arengusuundade analüüsi 7 andmetel Vanalinnas kokku (nii avalikud kui eraomanduses parkimisalad ja parklad/parkimismajad) arvestuslikult 2794 parkimiskohta. Samas uuringus on toodud välja ka, et linna enda andmetel oli sel hetkel Vanalinnas 884 avalikku parkimiskohta. Arvestuslikult teeb see Vanalinnas 1,31 parkimiskohta korteri kohta. Väga olulisi muudatusi Vanalinna tänavate parkimiskorralduses (vähesel määral on varasemaid parkimiskohti muudetud lühiajalise peatumisvõimalusega kohtadeks, ning kohati on muutunud lubatud parkimiskohtade asukohad) ei ole uuringu teostamise ajaga võrreldes toimunud, ning võib eeldada, et parkimiskohtade arvud on orienteeruvalt samas suurusjärgus.

Olemasolevate avalike parklate või parkimismajade hulga ja asukohtade ülevaate saamiseks on kaardistatud Vanalinna sisse ning mõjualasse jäävad suuremad parklad, mida opereerivad AS Ühisteenused (munitsipaalparklad ja parkimismajad), EuroPark (eraparklad ja parkimismajad) ning Snabb (eraparklad). Parkimiskohtade andmed on kogutud järgmistest allikatest: Tallinna Veebikaart, Europark.ee, Parkimine.ee ning Google Maps. Parklate asukohtade ülevaade on toodud Joonis 19, kus on näidatud ka olemasolevatest parklate võimalikud teenindusulatused, arvestades, et 500 meetri läbimiseks kulub jalgsi orienteeruvalt 7-8 minutit.



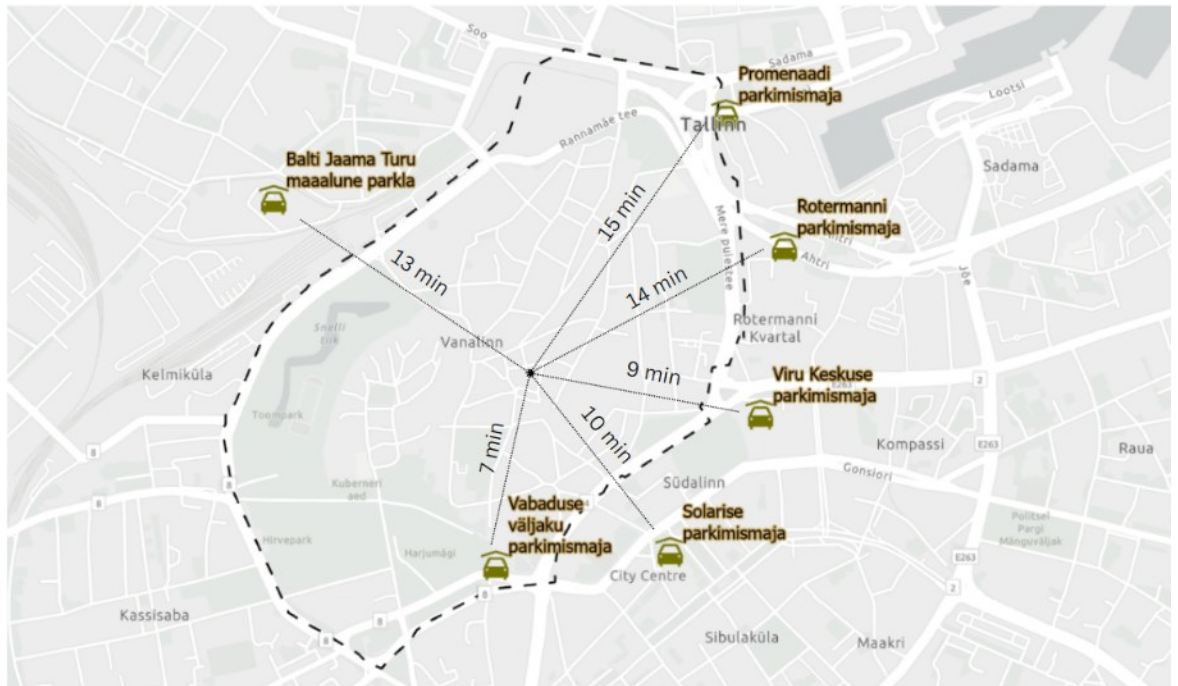
Joonis 19 Vanalinna sees ning vahetus ümbruses paiknevad parklad

Olemasolevad parklad on koondunud pigem tihedamatesse punktidesse linnaruumis lähtudes valdavalt varasemast ruumi olemasolust ning väljakujunenud tänavastruktuurist. Tallinna Vanalinna kaitsealal asuvad mitu parkimisala, neist suuremad maapealsed parkimisplatsid asuvad Rannamäe tee ääres Nunne ja Suurtüki tänavate vahel, Skoone bastionist lääne pool, Väike Rannavärava, Inseneri- ning Valli tänavate ääres ja Ingeri bastioni (Harjumägi) ümber. Vabaduse väljaku all asub Vanalinnas ainus maa-alune parkla. Ka Vanalinnas on siiski mitmeid avalikke parklaid, milledest mõnede (näiteks Niguliste kiriku kõrval) puhul on küsitav, kuidas avatud maapealne parkla on õigustatud ajaloolises linnakeskkonnas ning kuidas on võimalik ka visuaalselt ruumikvaliteeti parandada.

2019. aasta uuringu põhjal on mobiilsete parkimisandmete põhjal enamik Vanalinnas parkimiskohti pidevalt kasutusel, eriti pärast hommikutundide möödumist, ning parkimisalad on täis ka öösiti, kuna Vanalinn on populaarne sihtkoht oma baaride, klubide ja restoranidega. Tänaval parkimine on eelistatud valik, kuna Vanalinnas puudub parkimismaja ja maa-aluseid parklaid on keeruline rajada. Umbes pool parkimiskohtadest on hõivatud Vanalinnas külastajate poolt, kes on valmis maksta kõrget parkimistasu. Keskmine ajaline parkimise kestus Vanalinnas on 1 tund või vähem. Siiski ei pea parkimiskohti juurde looma, kuna intensiivne autoliiklus kahjustab Vanalinnas ajaloolist ja vähendab selle jalakäija-sõbralikkust.

Vähendamaks Vanalinnas sisenevat ja seda läbivat mootorsõidukite liiklust, on optimaalne suunata nii piirkonna külastajad, aga ka mitte osaliselt elanikud, kes igapäevaselt autot ei kasuta, parkima Vanalinnas möövalasse jäävatesse parklatesse ning sealt edasi Vanalinnas liikuma jalgsi (või rattaga). Joonis 20 on näha Vanalinnas vahetus ümbruses olevad suuremad parkimismajad

või maa-alused garaažid ning jalgsi teekonna kestus neist Vanalinn "südamesse" ehk Raekoja platsini.



Joonis 20 Jalgsi liikumise ajakulu Vanalinn ümbruse parkimismajadest Vanalinn "südamesse" ehk Raekoja platsini.

**Arvestuslikud ajad nii parklatest kui suurematest parkimismajadest ilmestavad hästi, et sihtkohad Vanalinn sees jäävad hea jalgsikäigu kauguse (10-15 minutit) piiridesse, eeldusel, et parkimisvõimalused on loodud igas olulisemas Vanalinn ühendussuunas. Lähedastest parkimisvõimalustest on selgelt puudu Suurtüki ja Suur-Rannavärava suundades ning samuti Toompeal erivajadustega liikujate vaatest.**

Motivatsiooni parkimismajadesse autot jätta vähendavad nii elanike kui külastajate puhul valdavalt ebamugavad ja ohtlikud teekonnad parkimismajadeni. Tuleb ületada suuri ja tiheda liiklusega magistraaltänavaid, mis on aeganõudvad ja ohtlikud, eriti haavatavatele gruppidele nagu vanurid ja lapsed. Liiklustihedus, kõrge müratase ja õhusaaste lisavad teekonnale ebamugavust. Lisaks on jalakäijate teed sageli puudulikud, halvas seisus või puuduvad täielikult, raskendades liikumist liikumispuudega inimestele ja lastega peredele. Teekonna pikkus parkimismajast Vanalinn võib samuti olla probleem, nõudes rohkem aega ja energiat, eriti rasket kompsu vedades või halvas ilmas. Seega ei saa parkimismajad olla ainus lahendus kõigi Vanalinn elanike ja külastajate jaoks, ent on kindlasti oluline pakkuda alternatiivsed võimalused soovijatele ning järk-järgult vähendada seeläbi parkimiskoormust Vanalinn tänavatel.

## 5.2 Asutuste parkimiskorraldus

Vanalinnas paikneb lisaks ettevõtetele ning elamutele ka hulk erinevaid avalikke asutusi, mis teenindavad erinevaid sihtgrupe, nagu haridusasutused, muuseumid, teatrid ning erinevad linna ja riigi asutused. Kõik need asutused toovad endaga kaasa ka igapäevase töötajate ning külastajate liikumiste mahu. Vanalinnas paiknevate asutuste olemasoleva autode ja jalgrataste parkimiskorraldusest ning seotud kitsaskohtadest parema ülevaate saamiseks viidi vahemikus 15.07 - 22.08 läbi elektrooniline küsitlus, mis saadeti kokku 50-le erinevale asutusele Vanalinnas, millele laekus 18 vastust. Alljärgnevalt on toodud kokkuvõtte laekunud vastustest.

Vanalinnas asutustel ei ole üldjuhul oma eraldiseisvaid parklaid, mistõttu kasutatakse läheduses asuvaid avalikke tasuta parkimisalasid, tänavaid ning sisehoove. Näiteks Eesti Lastekirjanduse Keskus ja Eesti Loodusmuuseum kasutavad oma hoonete sisehoove parkimiseks, kuigi need

võimalused on piiratud – parkimiskohti on vähe. Sama olukord kehtib ka Tallinna Linnaarhiivi ja Eesti Muusika- ja Teatriakadeemia lavakunstkooli puhul, kus sisehoovides mahub vaid mõni üksik auto. Küllastajad ja töötajad pargivad seetõttu peamiselt tasuta parkimisaladel, kus kehtib 15 minutiline tasuta parkimine parkimiskellaga. Eriparkimise load on haruldased ning määratud tavaliselt konkreetsetele töötajatele ametisõitude või teenindava transpordi tarbeks.

Vanalinna parkimiskorraldus on üldiselt kehv ja organiseerimata. Paljud asutused, näiteks Kiek in de Kōk Kindlustustemuuseum, on väljendanud rahulolematust parkimiskohtade vähesuse üle, mis mõjutab oluliselt nende töötajate ja külaliste parkimisvõimalusi. Mõnel juhul on parkimisvõimaluste puudumine olnud takistuseks ka uutele töötajatele tööle asumisel. Lisaks on probleemne teenindavale transpordile vajaliku lühiajalise parkimise või peatumise võimaluste puudumine. Näiteks Tallinna Linnamuuseum on märkinud, et nende teenindusautod vajavad sageli ajutist parkimist, mis eeldab eraldi lubade taotlemist.

Jalgrataste parkimine on samuti probleem, kuna ühtset ja korraldatud süsteemi pole. Asutused on leidnud erinevaid lahendusi, näiteks paigutavad jalgrattaid hoone vahetusse lähedusse, sisehoovidesse või avalikesse jalgrattaparklatesse. Eesti Loodusmuuseumil on jagatud rattaparkla lähedal asuva asutusega, samas kui Eesti Muusika- ja Teatriakadeemia lavakunstkoolis on sisehoovis koht kümnele jalgrattale. Meremuuseum on paigaldanud viis rattahoidjat oma sissepääsu lähedale. Kiek in de Kōk muuseum on teinud ettepaneku rattaparkla rajamiseks oma sissepääsu juurde, kuid sellest ideest on linn loobunud.

Mitmed asutused on teinud ettepanekuid parkimisprobleemide lahendamiseks. Näiteks Eesti Lastekirjanduse Keskus ja Linnaarhiiv on pakkunud välja parkimiskohtade riskasutuse või erilubade väljastamise pikemalt viibivatele küllastajatele. Tallinna Linnamuuseum ja Meremuuseum on teinud ettepaneku suunata autoliiklus Vanalinnast eemale, pakkudes välja "pargi ja reisi" süsteemi kasutamist või parkimismajade rajamist Vanalinna lähedusse. Samuti on Tallinna Transpordiamet ja Keskkonna- ja Kommunaalamet seisukohal, et Vanalinna autovaba ala laienemine ja parkimise korraldamine linnast väljas on oluline samm. Näiteks Meremuuseum tõi esile ka Pikk tänava kitsad kõnniteed, mis raskendavad jalakäijate, ratturite ja liikumispuudega inimeste liikumist.

Mitmed asutused soovivad juurde parkimiskohti hoonete lähedale, et parandada töötajate ja külaliste parkimisvõimalusi. Lavakunstkool on näiteks palunud 1-2 tasuta parkimiskohta maja lähedal, kuna olemasolevad parkimiskohad on sageli blokeeritud. Eesti Lastekirjanduse Keskus ja Linnaarhiiv on välja pakkunud, et erilubade väljastamine võib leevendada parkimisprobleeme. Lisaks soovitakse rohkem järelevalvet, et vältida invakaartidega ebaõiglast parkimist, mida on näiteks Kiek in de Kōk Kindlustustemuuseum täheldanud.

## 6 Teenindav transport

### 6.1 Hooldustegevustega seotud transport

Oluline osa nii linnaruumi kui eriti tänavaruumi kvaliteedi tagamisest moodustab kindlasti aastaringne tänavate ja teede hooldus nii sõidukite kui eriti jalgsi- ja rattaga või muude kergliikuritega liikujate jaoks. Vastavalt meie kliimale on hooldustööde ulatus jagatud kahte erinevasse perioodi. Kesklinna linnaosas on sõlmitud ühtne hooldustööde leping (kehtib kuni 2028.a. aprillini) linnaosa kõrvaltänavate ja haljasalade ning Vanalinna haljasalade ja pargiteede hooldamiseks.

Suveperioodil hõlmab hooldusteenus Vanalinnas pühkmete kogumist ja äravedu, lahtiste jäätmete koristamist ning muid puhastustöid. Lisanduvad haljastustööd, mis sisaldavad parkide, mängu-, spordi- ja koerteväljakute hooldust. Kaks korda aastas toimub ka hooegade vahetuses suurpuhastus. Suviste hooldustööde teostamine toimub paljuski vastavalt vajadusele. Vanalinna siseselt on hooldustöodes kasutusel kastirattad, millele vajadusel lisanduvad väikesemõdulised tänavapuhastus- ning prügiveo autod. Suurpuhastuste ajal kasutatakse ka pesur/imur sõidukit.



Talveperioodil teostatakse lume- ja libedusetõrjet sõiduteedel, ristmikel ning linnaosa hooldada olevatel kõnni- ja jalgteedel, lisandub ka hoolduspiirkonna teedelt lume äravedu. Elukondlike hoonete ning ettevõtete esiste kõnniteede puhastamise kohustus on jätkuvalt iga hoone korraldada, mistõttu võib ka talvine kõnniteede puhastatuse ning ohutuse tase tugevalt varieeruda.

Vanalinnas on lume lükkamiseks kasutusel 1,5 m laiused sahad. Üldist soolamist ei teostata, küll toimub libeduse tõrje eesmärgil eelpuiste. Hilisemalt on libedusetõrjes kasutusel graniitkillustik. Lumekoristusel pole otseselt kindlaid ettenähtud ladustamiskohti Vanalinnas sees kokku lepitud, pigem toimub see vastavalt konkreetsele lumekogusele ning jooksvatele vajadustele vastavalt suurematel platsidel või tänavate servades kuni väljaveo toimumiseni. Väljavedusid teostatakse valdavalt öösiti, mis samas põhjustab elanikele mürahäiringuid. Samas päeval ajal on rasketehnikaga kitsastel Vanalinnas tänavatel opereerimine suurt ohtu tekitav ning võib ka blokeerida nii teenindava transpordi ja kohalike elanike liikumisvõimalused pikemaajaliselt.

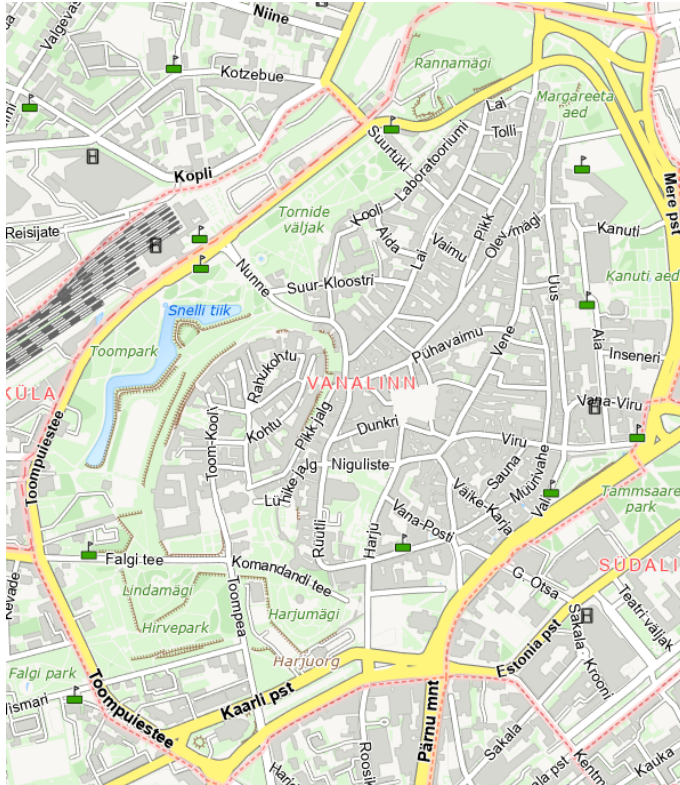
Oluline igapäevaelu juurde käiv aspekt on ka jäätmekäitlus ning korraldatud prügiveo nii elanikelt kui ettevõtetelt, mida võib Vanalinnas teostada kuni kella 14.00-ni. Erinevate uuringu käigus teostatud vaatluste käigus on Vanalinnas piires nähtud jäätmeveo teostamisel kasutatavat eri suuruses sõidukeid, millede valik sõltub nii teenindava ettevõtte sõidukipargist, veetavast jäätme liigist kui ka ruumipiirangutest kitsamatel tänavatel. Jäätmeveo teemadel on probleeme vajalikul arvul konteinerite mahutamisevõimalustega kinnistustel, vedude teostamise teemalisi probleeme uuringu käigus ei tuvastatud.



Joonis 21 Valik erinevaid teenindavaid sõidukeid Vanalinnas

Vanalinna piires on paigaldatud mitmeid avalikke prügikaste tänavaruumis, mis hetkel kuuluvad erinevate Tallinna lina asutuste haldusalasse, mistõttu nende tühjendamine toimub samuti erinevate ettevõtete poolt (eri ajal ning eri tüüpi sõidukitega), mis samas tingib täiendavat liikumisvajadust.

Vanalinna äärealadele on rajatud ka 8 avalikku pakendite kogumispunkti (Joonis 22), mis võimaldavad leevendada kitsastes oludes vajadust kõiki eri liike konteinereid ära mahutada ning teisalt ka teenindavate sõidukite hõlpsamat ligipääsu tühjendamiseks.



Joonis 22 Avalikud pakendipunktid Vanalinna piirkonnas. Allikas: Tallinna linna koduleht/Joonis: Avalikud pakendipunktid Vanalinna piirkonnas. Allikas: [Tallinna linna koduleht](#)

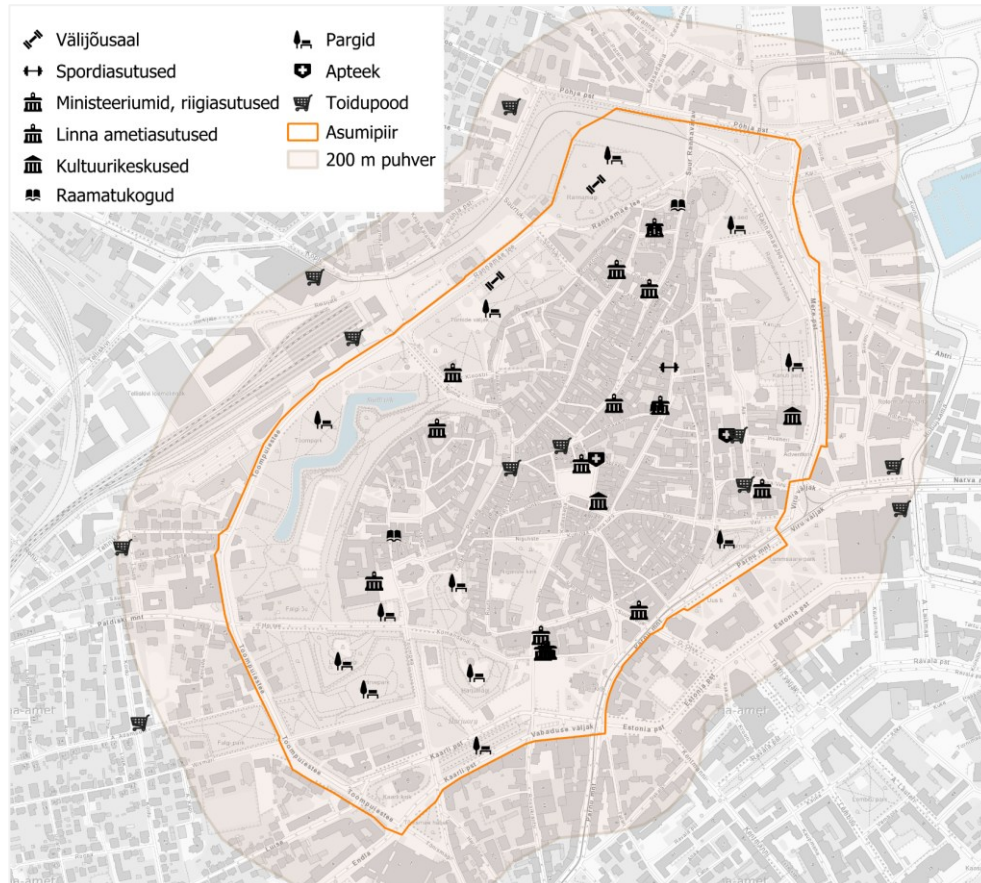
## 6.2 Teenindusega seotud transport

Viimase 15. Aasta jooksul on Vanalinnas olevate töökohtade ning teenuste eriomadus vähenenud ning asendunud rohkem turismile suunatud teenustega. Elavamaks ja elamisväärsemaks muutumiseks on piirkonda vaja rohkem elukohti, töökohti, igapäevaseid teenuseid, rohealasid, lasteaedu ja muid avalikke teenuseid, mille kõigiga erineval määral teenindavat transporti. Ent see transport ei tohi omakorda halvendada olemasolevat (elu-)keskkonda ning halvendada haavatavamate liikujagruppide liikumisvõimalusi. Lisaks on teenindava transpordi heitmevabaks muutmine Tallinna liikuvuskava<sup>8</sup> üks olulistest eesmärkidest. Nii Vanalinna ettevõtluskeskkonda kui ka teenindamisega seotud kitsaskohti on eri aspektidest käsitletud ka mitmetes varasemates uuringutes<sup>6</sup> ning käesolevas uuringus on keskendutud eelkõige olemasoleva liikluskorralduse järgimise kaardistamisele ning võimalike kitsaskohtade ruumilisele määratlemisele.

**Vanalinna majanduslikult aktiivsem piirkond on lõunapoolne all-linna osa, samas kui administratiivsed asutused asuvad peamiselt Toompeal. Bürood on koondunud Vanalinna lõunapoolsesse ossa, kuigi põhjaosas on parem ligipääs ja parkimisvõimalused olid varem soodsamad. 2021. aastal loendati Vanalinnas ligi 5000 elanikku ja umbes 15 000 töökohta,**

<sup>6</sup> Näiteks [Tallinna kesklinna ettevõtluskeskkonna uuringu aruanne](#) ja [URBACT Freight TAILS](#) projektis

tegelikult hinnatakse püsielanike arvuks 1500–2000. Toitlustus on peamiselt koondunud Vanalinna lõunapoolsesse ossa, kuid uusi söögikohti on tekkinud ka Pika, Laia ja Uue tänava põhjaossa.<sup>9</sup>



Joonis 23 Igapäevaeluliste funktsioonide olemasolu ja paiknemine Vanalinnas

### 6.3 Kaubaveo mustrid ajaliselt ja asukohati

Selleks, et jälgida sõidukiliiklust (sealhulgas kaubaveo, kullerteenuste, takso- ja sõidujagamisteenuste), peamisi liikumistrajekteore ja parkimissüsteemi Tallinna Vanalinnas, viidi ajavahemikus 4. kuni 13. juuni 2024 läbi vaatlused erinevatel kellaaegadel. Iga vaatlus kestis 45 minutit kuni 1 tund. Vaatluste läbi viimiseks jaotati Vanalinn nelja piirkonda:

- Piirkond 1: hõlmab ala Balti jaama, Paksu Margareeta ja Pika jala alguse vahel, arvestades sisetänavaid;
- Piirkond 2: Vabaduse väljaku, Harju tänava pargi, Raekoja platsi ja Viru värava vahel, mööda Pärnu maanteed, arvestades sisetänavaid;
- Piirkond 3: Harjumäe, Taani Kuninga aia, Toompea lossi ja Alexander Nevsky katedraali, Piiskopi aia, Toomkiriku, Patkuli ja Kohtuotsa vaateplatvormide vahel, mööda Pikka jalga, arvestades sisetänavaid;
- Piirkond 4: Viru värava, Vene tänava, Paksu Margareeta aia ja Aia tänava vahel, arvestades sisetänavaid.

Suurem osa kaubaveost toimus varahommikul, ajavahemikus kell 6.00 kuni 10.00. Mida suurem on tänavatel restoranide, kohvikute ja poodide kontsentratsioon mingis lõigus, seda suurem oli seal ka eelduspäraselt kaubikute liikumine. Nunne - Pikk ristmik, oma strateegilise asukoha tõttu, oli kaubaveo peamine arter, kus sõidukid peatusid sageli lühiajaliselt, et töötajad saaksid kaupu maha laadida. Raekoja plats ja Viru tänav olid samuti varahommikuti tihedalt rahvastatud, kus oli pidev kaubikute voog, mis teenindasid selles piirkonnas asuvaid ettevõtteid.

Kitsad tänavad ja spetsiaalsete laadimistsoonide puudumine põhjustasid sageli ajutisi takistusi, eriti siis, kui mitmed kaubaveosõidukid sattusid samale alale. Mõnel juhul pidid kaubaveosõidukid navigeerima jalakäijate liikluse vahel, eriti seal, kus kõnniteed olid kitsad või osaliselt blokeeritud. See oli eriti probleemne kohtades, nagu Roheline turg, kus jalakäijate ja sõidukite liikluse ristumine aeglustas kaubaveo protsessi. Kaubaveosõidukite parkimine oli samuti oluline probleem. Laadimistsoonide puudumine tähendas, et kaubaveosõidukid pidid sageli parkima tänavatele, mõnikord blokeerides ligipääsu teistele sõidukitele või jalakäijatele. See oli eriti probleemne kohtades nagu Nunne - Pikk ristmikul, Suurgildi platsil ning Rataskaevu platsil, kus suur kaubavoog koos piiratud parkimisvõimalustega tekitas ummikuid.

Mõned ettevõtted teatasid raskustest kaupade õigeaegsel kättesaamisel, eriti juhul, kui kaubaveosõidukid ei suutnud leida sobivat parkimiskohta.

Kuigi varahommikused tarned olid domineerivalt traditsiooniliste, kuni 3,5 tonniste kaubikute ja väiksemate pakiautode poolt teostatud, siis olid kasutusel ka tavalisi sõidukeid ning mõnel korral nähti kasutuses ka kaubajalgrattaid, eriti väiksemate tarnete jaoks. Suuremate toidupoodide juures toimus kaubavedu aga suuremate veokitega, mis küll ei teenindanud laaditud kaubaga ainult konkreetset kauplust.



Joonis 24 Erinevaid näiteid hommikustest kaubavedudest

### Piirkondade kaupa peamised tähelepanekud on:

Piirkond 1 (Balti jaam, Paks Margareeta, Pikk, Pika jala algus/Nunne): Kaubavedud olid kõige intensiivsemad varahommikuti, kusjuures Nunne – Pika tänava ristmikul, kus parkisid sageli kaubikud ja veoautod, mis tarnisid kaupu kohalikele baaridele ja restoranidele. Kõige aktiivsem kaubavedu toimus hommikul tarnete ajal, mil 10 minutisel perioodil loendati kokku 9 kaubikut ja veoautot. Samas jätkus ka pärastlõunasel ajal Nunne tänaval väiksemas mahus kaubikute liikumine, kuna tegemist on olulise lubatud sisenemistekonnaga Vanalinnas.

Piirkond 2 (Vabaduse väljak, Harju tänava park, Raekoja plats, Viru värav): Hommikutundidel oli kaubavedu intensiivne, eriti Raekoja platsi, Viru tänava ja Harju tänava ümbruses. Sõidukid parkisid sageli restoranide ja baaride ees, et kaupa tarnida. Päevasel ajal vähenes kaubaveokite arv, kuid siiski oli märgata, et restoranide ja baaride teenindamisel parkisid kaubikud lühiajaliselt Viru värava ja Raekoja platsi läheduses.

Piirkond 3 (Harjumägi, Taani Kuninga aed, Toompea loss, Aleksander Nevski katedraal): Kaubavedu selles piirkonnas oli väiksema mahuga kui teistes piirkondades, kuid siiski toimus. Peamiselt täheldati kaubikuid ja veoautosid Pika jala alguses ja Toomkiriku ümbruses. Vähesese vedude mahu tõttu olulisi probleeme liikumistes ei täheldatud.

Piirkond 4 (Viru värav, Vene tänav, Paks Margareeta aed, Aia tänav): Kaubavedu oli siin peamiselt keskendunud hommikutundidele. Vene ja Aia tänaval oli sagedane kaubikute ja veoautode liikumine. Kohati tekkisid seisakud Brookusplatsil ning Vene tänavale sisse keeramisel, kus suuremad autod vajavad manööverdamiseks ruumi. Öhtul oli kaubavedu madalam, kuid siiski esines lühiajalist parkimist ja kaupade tarnimist.



Joonis 25 Suurema kontsentratsiooniga kaubikute/kaubaautode piirkonnad (vaatluste põhjal)



Joonis 26 Väljaspool teenindusaega keelatud tsoonides märgatud kaubikud

Kokkuvõttes näitavad vaatlused, et kaubavedu Tallinna Vanalinnas on eelduste kohaselt kõige intensiivsem varahommikuti tulenevalt lubatud teenindusajast jalakäijate tsoonis, kui kaubikud ja veoautod tarnivad kaupu kohalikele ettevõtetele, eriti restoranidele ja baaridele. Kaubaveod on koondunud peamistele turismipiirkondadele ja suurematele tänavatele, nagu Pikk, Viru tänav ja Raekoja plats. Vaatlused näitavad ka, et jätkuvalt rikutakse kaubavedude käigus nii kehtivat parkimiskorraldust kui ei peeta kinni lubatud teenindusaegadest. Probleeme tekib nii tänavate kinni parkimisega (kui mitu sõidukit satub tänaval kõrvuti), kitsastele tänavatele sisse pööramisega, suurema teenindatavate ettevõtete kontsentratsiooniga väljakutel ning kaubikute ja jalakäijate liikumisteekondade ristumiskohtades just hommikul kooli- ja tööpäeva alguseperioodil.

## 7 Välisküllastajate liikumised

### 7.1 Turistide liikumised

Tallinna Vanalinn on turisminduse üks olulisemaid tõmbenumbreid, meelitades aastas tuhandeid küllastajaid nii Eestist kui ka välismaalt. Selle keskaegne arhitektuur, munakivisillutised ja ajaloolised hooned loovad unikaalse atmosfääri, mis peegeldab linna rikkalikku ajalugu ja kultuuripärandit. Vanalinna kuuluvus UNESCO maailmapärandi nimistusse tõstab piirkonna atraktiivsust veelgi. Turism Vanalinnas on tugevalt hooajaline, suvekuudel küllastavad seda eriti arvukalt kruisituristid, kelle laevad peatuvad Tallinna sadamas üheks või paariks päevaks. Talvekuudel on turistide vähem, kuid jõuluturg ja talvised üritused toovad endiselt küllastajaid, muutes Vanalinna populaarseks sihtkohaks aastaringelt.

Tallinna Vanalinnas on mitmeid olulisi sihtkohti ja teekondi, mida turistid küllastavad, pakkudes ajaloolist ja kultuurilist elamust. **Peamised sihtkohad ja teekonnad hõlmavad:**

- Raekoja plats – Vanalinna süda, kus asub uhke Tallinna Raekoda ja kus toimuvad mitmed turud ja üritused, sealhulgas populaarne jõuluturg.
- Toompea – Paljud turistid liiguvad Raekoja platsilt Toompeale, kus asub Toompea loss, Pika Hermannitorn ja mitmed suursugused vaated linnale. Toompeal asub ka Aleksander Nevski katedraal, üks linna ikoonilisemaid vaatamisväärsusi.
- Pikk tänav – See on üks vanimaid ja olulisemaid teid Vanalinnas, kus asuvad keskaegsed kaupmeeste majad ja gildid, nagu Suurgildi hoone, Mustpeade maja ja Oleviste kirik.
- Viru väravad – Sissepääs Vanalinna läbi ikooniliste väravate, mida ümbritsevad keskaegsed müürid ja tornid.
- Patkuli ja Kohtuotsa vaateplatvormid – Toompeal asuvad populaarsed vaatepunktid, kust avaneb suurepärane panoraamvaade üle kogu Tallinna Vanalinna ja sadamaala.

Vastavalt Tallinna vanalinna jätkusuutlik haldamine ja eksponeerimine uuringule võib kõrghooajal ulatuda päevane välisküllastajate arv Vanalinnas lausa vahemikku 25 000 – 40 000 inimest, mida tugevalt mõjutab sel hetkel linna küllastavate kruisituristide. Kruisireisijate jaotus päevade lõikes on olnud väga kõikumine: pandeemiaeelsel ajal võis ühel päeval Tallinna saabuda kuni 12 000 kruisituristi, kuid järgmisel päeval võis neid üldse mitte olla. Viimastel aastatel on nende hulk küll pisut langenud, kui mõju linnaruumis on endiselt tuntav, seda paljuski ka seetõttu, et need grupid läbivad linna sageli samasugust marsruuti pidi suuremate gruppidena, liikudes sadama ja Vanalinna vahel suurte turistibussidega. Seega on mõistetav, et kitsastel Vanalinna tänavatel võib selliste rahvamasside üheaegne teenindamine tuua kaasa täiendavaid konflikte kõigi erinevate liikumisviiside vahel.

Mitmetest varasematest uuringutest on välja tulnud, et lisaks turistide poolt hooti väga tihedalt ummistatud kitsastele tänavatele on üks probleemne aspekt asumis äärealal parkivad turismibussid. Kehtiva liikluskorralduse alusel on turismibussidel võimalik peatuda Rannamäe teel, Mere puiesteel ja Falgi teel. Parkimine seal on keelatud. Ala on tähistatud parkimist keelava märgiga. Peatumine reisijate sisenemiseks ja väljumiseks on tasuta. Sadama piirkonnas on rajatud mitmeid parklaid, kus on eraldi ette nähtud kohad busside parkimiseks. Kahjuks aga jäävad bussid

siiski sageli ka eelnimetatud kohtadesse parkima (eeldatavalt ettekäändega, et ootavad kohe-kohe tagasi saabuaid turiste). Seetõttu vajab olemasolev parkimiskorraldus oluliselt tugevamat järelevalvet. Tasulisi parklaid ei ole aga paljud bussifirmad valmis kasutama. On oluline toetada Vanalinna ühendatust ümbritsevate sihtkohtadega ja parendada piirkonna siseseid liikumisvõimalusi nii jalgsi, rattaga kui ühistranspordiga liikumiseks, mis võimaldab vähendada vajadust liikumiseks kasutada just eraldi turismibusse.

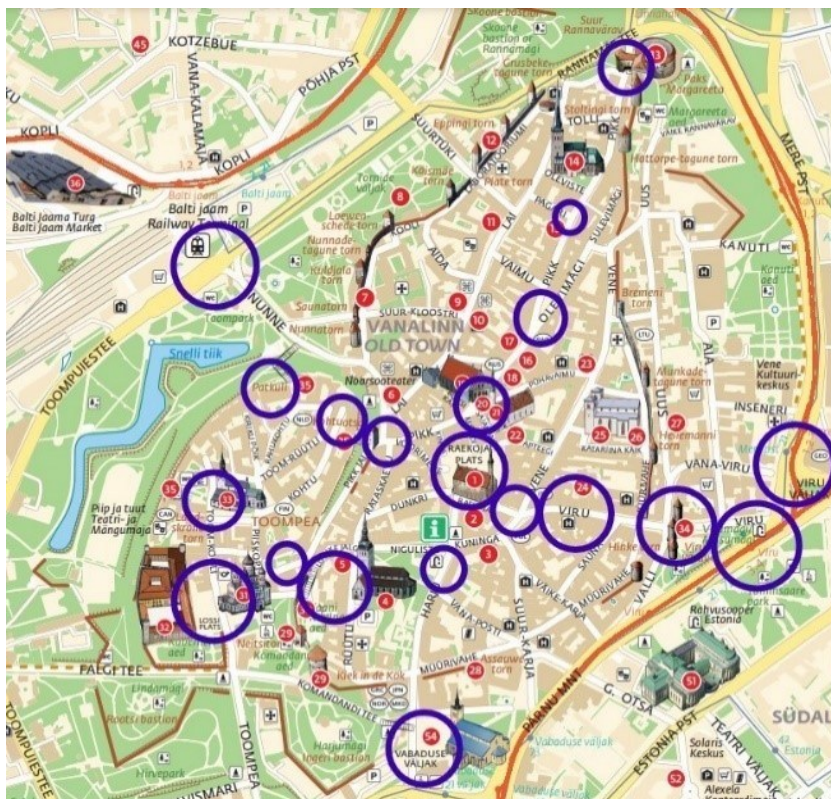
Turistide liikumiste ning trajektooride jälgimiseks viidi Tallinna Vanalinnas ajavahemikus 4 - 13. juuni 2024 läbi vaatlused neljast piirkonnas, igas neist ka erinevatel kellaaegadel päeva jooksul.

**Turistide voog piirkondade kaupa:**

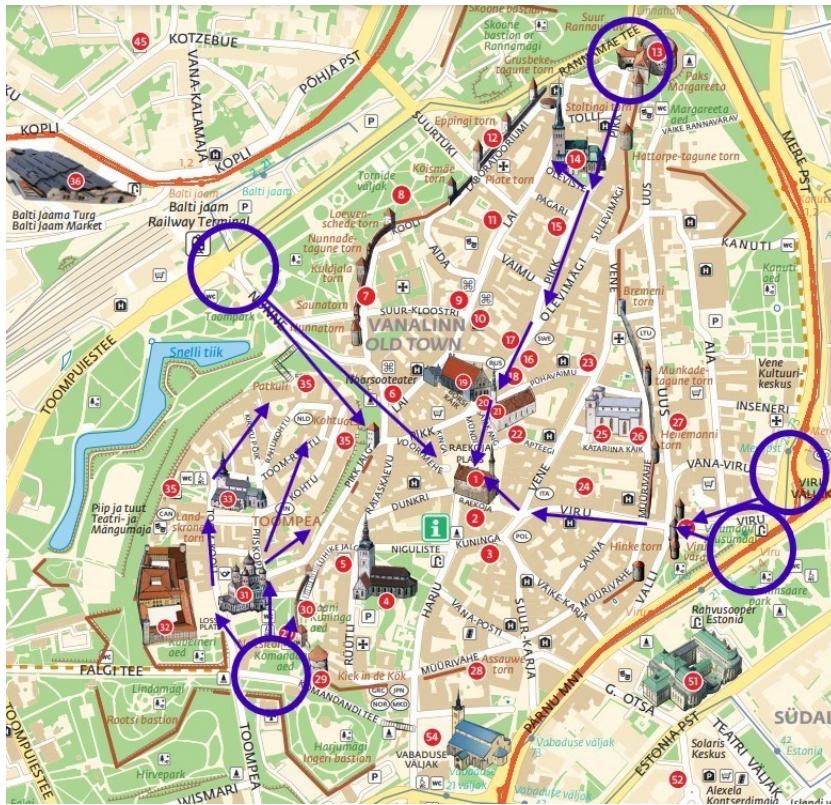
Piirkond 1 (Balti jaam, Paks Margareeta, Pikk, Pika jala algus/Nunne): Turistide koondumine oli eriti märgatav Paks Margareeta ja Pika jala alguse ümbruses. Kõige tihedamad turistide liikumise ajad olid hommikused ja hilised pärastlõunad, arvukus sõltus ka ilmastikutingimustest – päikeselisel päeval oli piirkonnas tunduvalt rohkem turiste kui pilvise ilmaga.

Piirkond 2 (Vabaduse väljak, Harju tänava park, Raekoja plats, Viru värav): Turistide voog oli märgatav peamiselt Raekoja platsi, Vabaduse väljaku ja Viru värava ümbruses. Hommikustel tundidel oli turistide arv väiksem, kuid lõuna ja pärastlõunane aeg tõi kaasa suurema kontsentratsiooni. Pärastlõunased vihmahood mõjutasid turistide liikumist, vähendades nende arvu. Päikesepaistelisel hommikul täheldati seksioonis rohkem turiste, kes peatusid sageli Vabaduse väljakul ja Raekoja platsil.

Piirkond 3 (Harjumägi, Taani Kuninga aed, Toompea loss, Aleksander Nevski katedraal): Toompea loss, Aleksander Nevski katedraal ja Taani Kuninga aed olid peamised sihtkohad, kus turistide grupid tihedalt kogunesid. Kahel vaateplatvormil, Patkuli ja Kohtuotsa, oli turistide kontsentratsioon märkimisväärne igal vaatluse ajaperioodil. Siin domineerisid giidiga turistigrupid, kuid märgata oli ka iseseisvalt liikuva turistide gruppide olemasolu.



Joonis 27 Turistide suuremad koondumiskohad vaatluste põhjal



Joonis 28 Turistide peamised sisenemispunktid Vanalinnas ning liikumisteed

Piirkond 4 (Viru värav, Vene tänav, Paks Margareeta aed, Aia tänav): Turistide liikumine oli peamiselt keskendunud Viru värava ja Vene tänava ümbrusse, kuigi selles piirkonnas oli kõige keerulisem eristada ilmselgelt turistide teistest piirkonnas viibijatest. Vaatluste järgi oli hommikutundidel ja hilistel pärastlõunatel turistide vähem, kuid nende arv suurenes päeva jooksul, eriti päikeselise ilmaga.

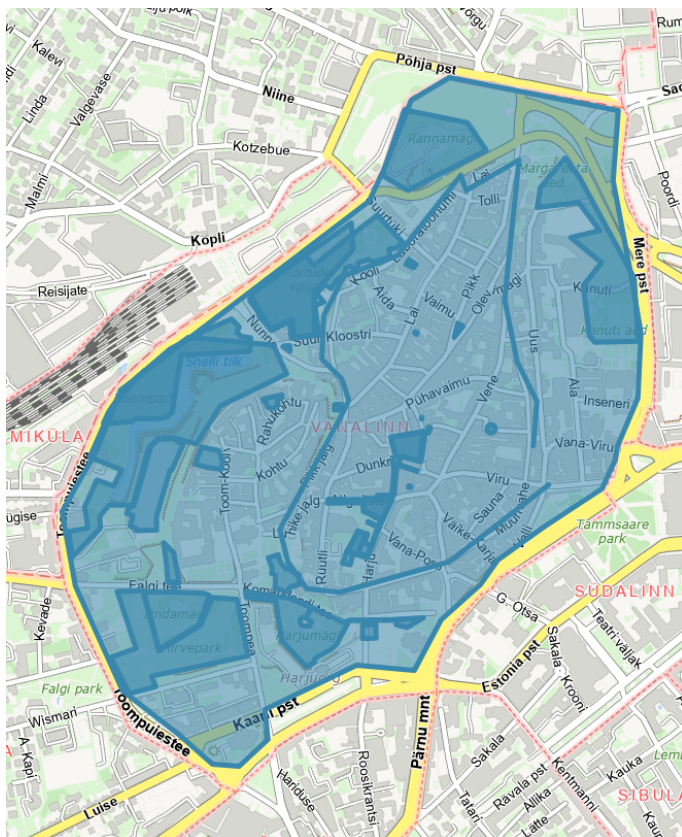
Õhtuti jäi Vanalinn endiselt elavaks piirkonnaks, kuigi külastajate profiil muutus. Valdavalt oli näha kohalikke elanikke ja teismeliste grupe, eriti meelelahutuskohtade, nagu baaride ja restoranide, ümbruses. Turistide aktiivsus vähenes veidi, kuid need, kes jäid, liikusid sageli rahulikult, nautides Vanalinnas õhtust atmosfääri. Sellised võtmealad nagu Raekoja plats ja Toompea poole suunduvad tänavad jäid endiselt aktiivseks, kuigi öhkkond oli võrreldes päevaste tipphetkedega rahulik.

Ilm mängis turistide voo määramisel olulist rolli. Päikesepaistelised päevad tõid kaasa märkimisväärse külastajate arvu kasvu, eriti avatud aladel nagu vaateplatvormid ja väljakud. Pilviste või vihmaste päevade puhul turistide arv langes ja need, kes olid kohal, otsisid sageli varju kohvikutes või siseruumides. Ilm mõjutas ka seda, kui kaua turistid eri alades aega veetsid, kusjuures paremad ilmad julgustasid pikemaajalisi külastusi ja avastamisi.

## 7.2 Üritustega seotud liikumised

Vanalinnas toimub kogu aasta vältel hulgaliselt avalikke kultuurisündmusi alates kontserditest kuni spordivõistlusteni välja, mis ruumiliselt jagunevad erinevate Vanalinnas piirkondade vahel (Joonis 29). Sellele lisanduvad veel kõikvõimalikud kultuuri- ja ametiasutustes toimuvad sündmused ning vastuvõttud. Kuigi rohkem suuri avalikke sündmusi toimub perioodil kevad – sügis, siis aasta-aastalt on ka talvekuudel üha sagedamini avalikkusele suunatud sündmusi toimumas lisaks traditsioonilisele Jõuluturule.





Joonis 29 Tallinna avalike ürituste toimumise kohad (Tallinna Strateegiakeskus) Üritused vahemikus 31.08.2023-01.09.2024. Allikas [Avalike kogunemiste infosüsteemi kaart](#)

Ühelt poolt toovad üritused endaga alati kaasa teatava külastajate arvu ning parkimise nõudluse kasvu sel ajaperioodil, aga täiendavalt kaasneb ka vajaliku tehnika ja muu inventari transport nii enne kui pärast ürituse toimumist. Kuna sageli toimuvad üritused ka piirkonnas, kus on autodega ligipääs keelatud või sõidukitega, mis ületavad lubatud massipiiranguid, teostatakse veod valdavalt ühekordsete erilubade alusel. Üldkorras väljastab vastava loa Tallinna Transpordiamet, ent neljas asukohas (Tallinna Raekod (Raekoja plats 1), Mustpeade Maja (Pikk 26), Tallinna Õpetajate Maja (Raekoja plats 14) ja Hopneri Maja (Raekoja plats 18)) väljastab vajaliku loa ürituste teenindamise tagamiseks hoone haldaja või linnavara valitseja. Võimalusel teostatakse suuremad veod öisel ajal, et võimalikult vähe häirida igapäevast liiklust ning liikumisi.

Peamised teekonnad ei eristu oluliselt muudest lubatud transpordi teekondadest, kui välja arvata vajadus pääseda ka autoliiklusele suletud sihtkohtade juurde suuregabariidiliste sõidukitega. Kõige keerukamad on just Vanalinna südames, eriti Raekoja platsil toimuvate üritustega seotud liikumised kuna igast suunast lähenevate teekondade viimased tänavalõigud on väga kitsad. Näiteks Vabaduse väljaku poolt Raekoja platsi liikumisel, mis on üks enim kasutatavaid teekondasid, on nii Rüütli kui Niguliste tänavad, kus autodega liikumine on lubatud, nii kitsad (eelkõige pöörderaadiused ristmikel), et ei võimalda suurtel lavatehnika autodol hästi liikuda.

## 8 Kitsaskohad tänavaruumi kasutamisel

**Tallinna Vanalinna tänavaruumi ning kehtiva liikluskorralduse puhul saab kokkuvõtlikult välja tuua kaks suuremat probleemi: tänavaruumi kvaliteet ning liikluskorralduse mitte järgimine.**

Järgnevalt on toodud kokkuvõttev loetelu peamistest kitsaskohtadest (vt ka Joonis 32).

- Paljude tänavate, aga ka Raekoja platsi, kehv seisukord, sealhulgas halva kvaliteediga ja ebatasane munakivisillutus, tekkivad ja kaduvad kitsad kõnniteed raskendavad liikumist

jalgsi ja jalgrattaga ning piiravad oluliselt erivajadustega inimeste (sh lapsevankritega liikujate) ligipääsu piirkonnale. Tänavaruumi korraldus ei toeta kehtiva õueala liikluskorralduse toimimist ega ohutuid jalgsi liikumise võimalusi ei kohalikele ega küllastajatele. Vanalinnas asub ka mitmeid treppe olulistel ühendusteedel (Näiteks Komandandi tee ja Vabaduse väljaku vahel), kus puuduvad pandused ning muud vaegliikujat toetavad elemendid. Rattaliiklusega seotud probleemid on samuti tõsised. Puudub selgus, kas ratturid peaksid liikuma sõiduteel või kõnniteel, ning rattahoidjaid on nii Vanalinna sees kui ümbruses vähe. Talvel lükatakse need vähesedki sageli lund täis.



Joonis 30 Näiteid erinevatest ebakvaliteetsetest katenditest

Lisaks puuduvad kvaliteetsed, piisavalt sagedased ning ohutud ühendused vanalinna ümbritsevate aladega ning asumit ümbritsevad suured magistraaltänavad lõikavad jätkuvalt piirkonna tunnetuslikult must linnast, sealhulgas olulistest ühistranspordisõlmedest ning suurematest parklatest ja parkimismajadest ära.

- Kriitilisem probleem on jätkuv liikluskultuuritus ning kehtivate eeskirjade ja liikluskorralduse eiramine – enim ületatakse lubatud sõidukiirust, sõidetakse ilma lubadeta jalakäijate aladest läbi, pargitakse ja peatatakse mitte lubatud kohtades. Jalakäijate alad pole sageli jalakäijatele ka pärast lubatud laadimisaja lõppu kell 10.00, ning piirkonnas liiguvad autod, mille puhul pole võimalik eristada, kas need kuuluvad kohalikele elanikele või välisküllastajatele.
- Kiiruse ületamist esineb kõige sagedamini Nunne, Aia, Uus, Vene, Viru tänavatel.
- Läbisõidupiiiranguid rikutakse enim Rataskaevu ja Rüütli tänavate vahel ning Vene tänaval, samuti Suur-Kloostri tänaval.
- Vaatamata kehtivale õueala liikluskorraldusele, autoliiklusele kehtestatud keelualale ning eeldatavalt ebamugavamatele sõidutingimustele, kasutatakse kohalike elanike info põhjal Vanalinna jätkuvalt tiptundidel ka transiitliikluseks. See tõstab tänavate liikluskoormust ning paljud juhid ei pea kinni kehtivatest liikluspiirangutest ja kiirusepiirangutest, mis vähendab jalakäijate turvalisust ja tekitab konflikte liiklejate vahel. Kaks põhilist koridori on:
  - Balti jaamast Pärnu maanteele: Nunne – Rataskaevu – Rüütli – Müürivahe (isegi vaatamata vahepealsele keelualale)
  - Mere puisteelt Balti jaama: Kanuti – Sulevimägi – Oleviste – Lai – Suur-Kloostri – Nunne
- Nunne ja Pika pikk ning Pikk jalg tänavate ristmik on üks Vanalinna tihedama liikluskoormusega piirkondi, kus koonduvad mitmed eri liikumisviisid, sealhulgas kaubaautod, turistid ja kohalikud elanikud. Liikluskoormuse kontsentratsioon on selles piirkonnas eriti kõrge, mis põhjustab märkimisväärseid takistusi ja ohte liiklejatele. Kaubaautod peavad jagama kitsaid tänavaid jalakäijate ja jalgratturitega, mis tekitab

ohtlikke olukordi ning aeglustab liiklusvoogu. Turistide grupid, kes sageli liiguvad jalgsi, suurendavad jalakäijate ala koormust, eriti suvehooajal. Selle ristmiku suur liiklustiheduse tõttu on vajalikud täiendavad meetmed liikluse reguleerimiseks ja liiklejate turvalisuse tagamiseks.

- Brookusplats ja Vene tänava ristmik on muutunud tõsiselt ummistunuks, eriti hommikul ajal, kui lapsed suunduvad kooli. Ristmike nähtavus on peaaegu olematu, kuna autod pargivad ristmikke kinni, mis muudab liikumise jalakäijatele ja teistele liiklejatele äärmiselt ohtlikuks. Parkimiskohtade kasutamisel ei järgita parkimispiiranguid ega Liiklusseadust. Probleemi lahendamiseks on vaja tugevamat järelevalvet ja parkimisreeglite täitmise tagamist.

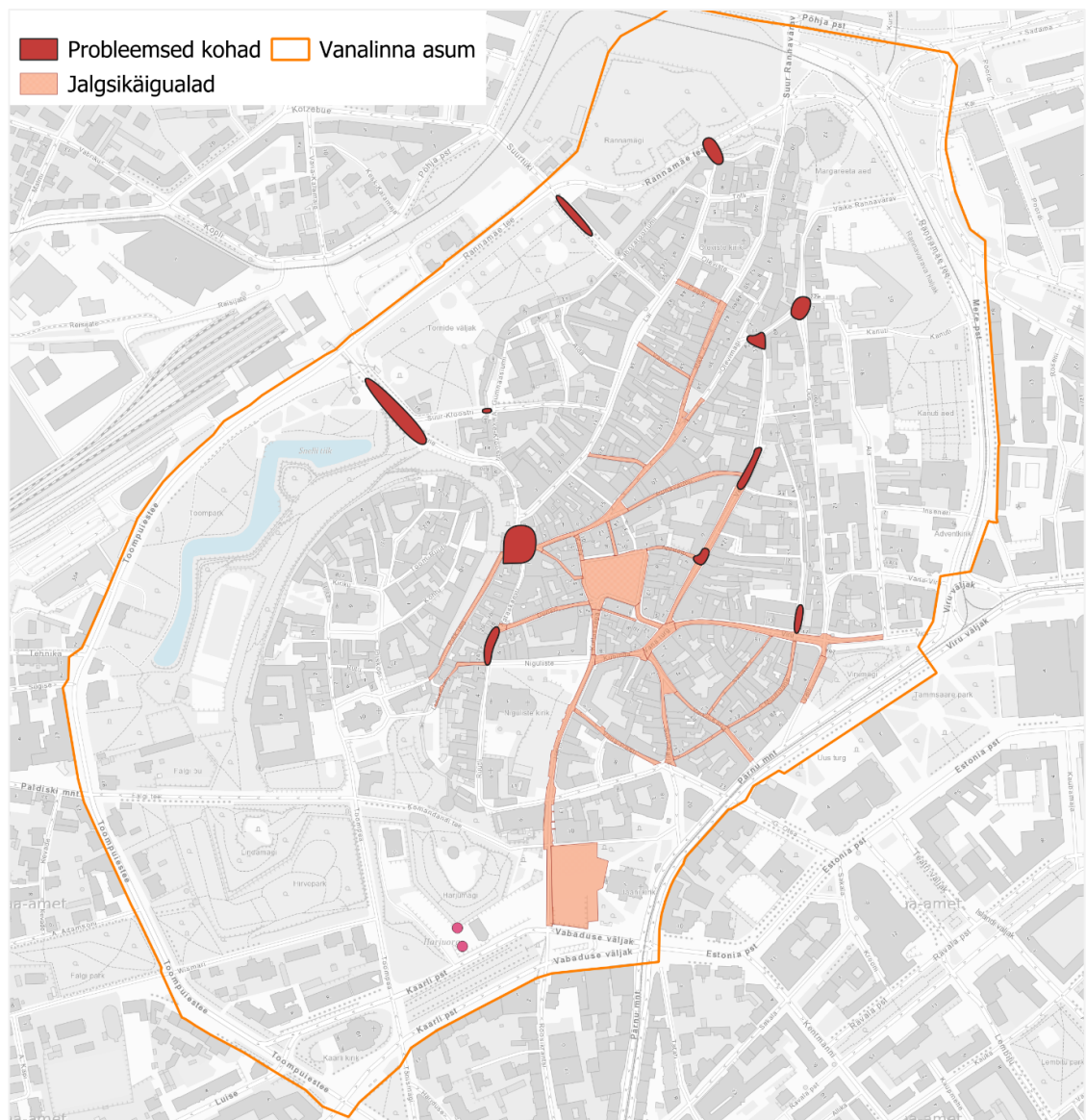


Joonis 31 Näiteid parkimisest ning koolitranspordist (üleväl vasakul)

- Kitsastel tänavatel, nagu näiteks Vene ja Rataskaevu, kus autodele lubatud liiklusalad on piiratud, tekitavad ümber pööramiseks manööverdavad sõidukid ohtlikke olukordi ning ummikud tekivad kergesti. Eriti problemaatiline on hommikune aeg vahemikus 8.00-9.00, kus langevad kokku lubatud kaubavedude aeg, suure hulga õpilaste liikumine jalgsi või rattaga ja laste autodega kooli ette toomine, mis tekitab liikluse järsku kasvu ja ohtlikke manöövreid. Kaubavedudes kasutatakse kitsastesse oludesse mittesobivaid suuri sõidukeid, pea iga ettevõtet teenindab erinev sõiduk (või mitu).
- Müürivahe tänava ja Rataskaevu - Rütli tänava liikluskorraldus uuendatud lahendus poolsuletud tänava näol ei ole ennast õigustanud. Tänav kitsas profiil takistab sõidukite pööramist, mistõttu tuleb autojuhtidel tihti jalakäijate aladele siseneda, et ümber pöörata. See tekitab segadust ja muudab jalakäijate liikumise ebamugavaks ja ohtlikuks. Piirkonna liikluskorraldust tuleb uuesti hinnata, et leida tõhusam lahendus nii sõidukitele kui ka jalakäijatele.
- Harju tänav (Rütli ja Müürivahe tänavate vahel) muudeti jalakäigualaks, kuid see on toonud kaasa ootamatuid probleeme. Jalakäijad tunnevad end tänaval turvaliselt, kuna tegemist on jalakäijate alaga, kuid tihti ei oska nad oodata, et mõni sõiduk võiks sellest hoolimata läbi sõita. See tekitab ohtlikke olukordi, kus jalakäijad ei ole piisavalt tähelepanelikud, ja sõidukid satuvad liikluskorralduslike konfliktidesse. Siin on vajalik selgem märgistamine ja paremad liikluskorralduslikud lahendused, et vältida võimalikke õnnetusi.
- Elanikele on eelkõige probleemne kehtiv parkimiskorraldus, kuna tänavatel ei ole piisavalt parkimiskohti ning ümberkaudseid parklaid ja parkimismaju ei soovita kasutada (puuduvad soodustused elanikele), neis pole elanikele reserveeritud kohti, need pole piisavalt

turvalised ja turvaliselt ühendatud Vanalinnaga ja puuduvad näiteks ka laadimisvõimalused elektrisõidukitele. Saatkondadele ja teistele asutustele eraldatud parkimiskohad jäävad tihti aga tühjaks ega ole kättesaadavad elanikele või teatrikülastajatele. Olemasolevad peatumis- ja parkimisvõimalused ei ole piisavalt hajutatud ümber Vanalinna.

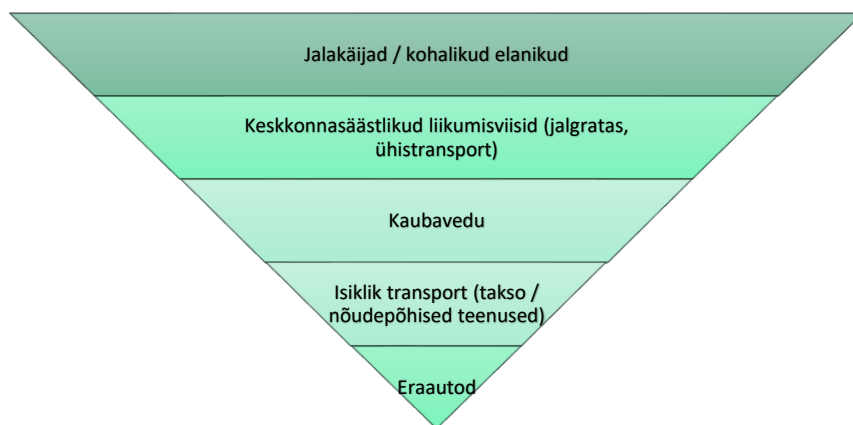
- Turismihooajal põhjustavad suurte turistigruppide kogunemised üheaegselt samades kohtades liikumistakistusi kõigile liikujagruppidele. Turismibussid pargivad Vanalinna äärealadel jätkuvalt ka kohtades, kus on lubatud vaid peatumine, tõkestades sellega nii vaateid kui teisi liikujagruppe. Olemasolevad peatumis- ja parkimisvõimalused ei ole piisavalt hajutatud ümber Vanalinna.
- Jalakäijate ala loomise plaan tekitab muret, kuna see võib keskenduda rohkem turistide mugavusele ega arvesta piisavalt elanike, sealhulgas eri vanuserühmade ja liikumispuudega inimeste vajadusi.



Joonis 32 Olulisemad probleemkohtade asukohad Vanalinna liikuvuskorralduses

## 9 Soovitused liikuvuskorralduse parendamiseks

Tallinna Vanalinna liikuvuskorraldus on keeruline ja vajab kiiret lahendamist. **Eri liikuviiside tihedam koordineerimine, jalakäijate alade parem kaitse ning liikuspiirangute tõhusam jõustamine ja järelevalve on olulised meetmed, et tagada Vanalinna ohutus ja säilitada selle ajalooline iseloom.** Kogu piirkonna liikuvuskorralduse mõtestamisel ning tänavaruumi jagamisel tuleb esmajärjekorras lähtuda **jalakäijate ning kohalike elanike vajadustest** ning alles seejärel järgmistest liikujagruppidest (Joonis 33).



Joonis 33. Soovituslik prioriteetide järjekord Vanalinna liikuvuse korraldamisel.

Järgnevad soovitused on esitatud „üldiselt üksikule“ hierarhias, alustades pikemaajalistest ja suuremahulistest ettepanekutest ning liikudes konkreetsemate ja kiiremini elluviidavate muudatusteni. Selline ülesehitus loob esmalt laiemas perspektiivis ülevaate Vanalinna liikuvuskorralduse soovitatavast arengusuunast, mis annab konteksti ja põhjenduse ka kiiretele muudatustele. Soovitused keskenduvad lahenduste leidmisele põhiliste kitsaskohtade lahendamiseks:

1. **Liikuvuskorralduse ja kiirusepiirangute järgimine:** Kiiruse ületamine ja läbipääsupiirangute rikkumine on sagedane probleem mitmel tänaval (nt Nunne, Aia, Uus, Vene tänavad). Vaja on rangemat järelevalvet ja liikuspiirangute täitmise tagamist, et parandada liiklejate turvalisust ja vähendada transiitliiklust Vanalinnas.
2. **Parkimiskorralduse parendamine:** Vanalinnas napib parkimiskohti ning elanikele ei ole tagatud piisavad soodustused parkimismajades ja parklates. Soodustuste pakkumine, parkimiskohtade reserveerimine elanikele ja elektrisõidukite laadimispunktide rajamine on vajalikud sammud, et parandada elanike parkimisvõimalusi.
3. **Turismi- ja kaubaveo liikluse reguleerimine:** Suurte turistigruppide ja kaubaveosõidukite liikumine tekitab kitsastel tänavatel takistusi ja ohtlikke olukordi. Turismibusside parkimist tuleb paremini korraldada, samuti tuleb kaaluda väiksemate, keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutamist kaubaveoks.
4. **Liiklustihedate piirkonna ümberkorraldamine:** Mitmed piirkonnad, nagu näiteks Nunne ja Pika tänava ristmik, Vene tänav ning Brookusplats on hetkel suure liikluskoormusega piirkonnad, mis vajavad täiendavaid liikuvuskorralduslikke meetmeid liiklejate turvalisuse tagamiseks.
5. **Jalakäijate alade muudatused:** Jalakäijate ala mõtestamisel ning piirangute kehtestamisel tuleb arvestada mitte ainult turistide, vaid ka kohalike elanike, sh liikumispuudega inimeste vajadustega, et tagada kõigile ohutu ja mugav liikumisruum.
6. **Tänavaruumi ja katendite parandamine:** Paljude Vanalinna tänavate, sealhulgas Raekoja platsi, ebakvaliteetne ja ebatasane munakivisillutus takistab liikumist jalakäijatele, ratturitele ning erivajadustega inimestele. Munakivitänavad ja kitsad kõnniteed tuleb

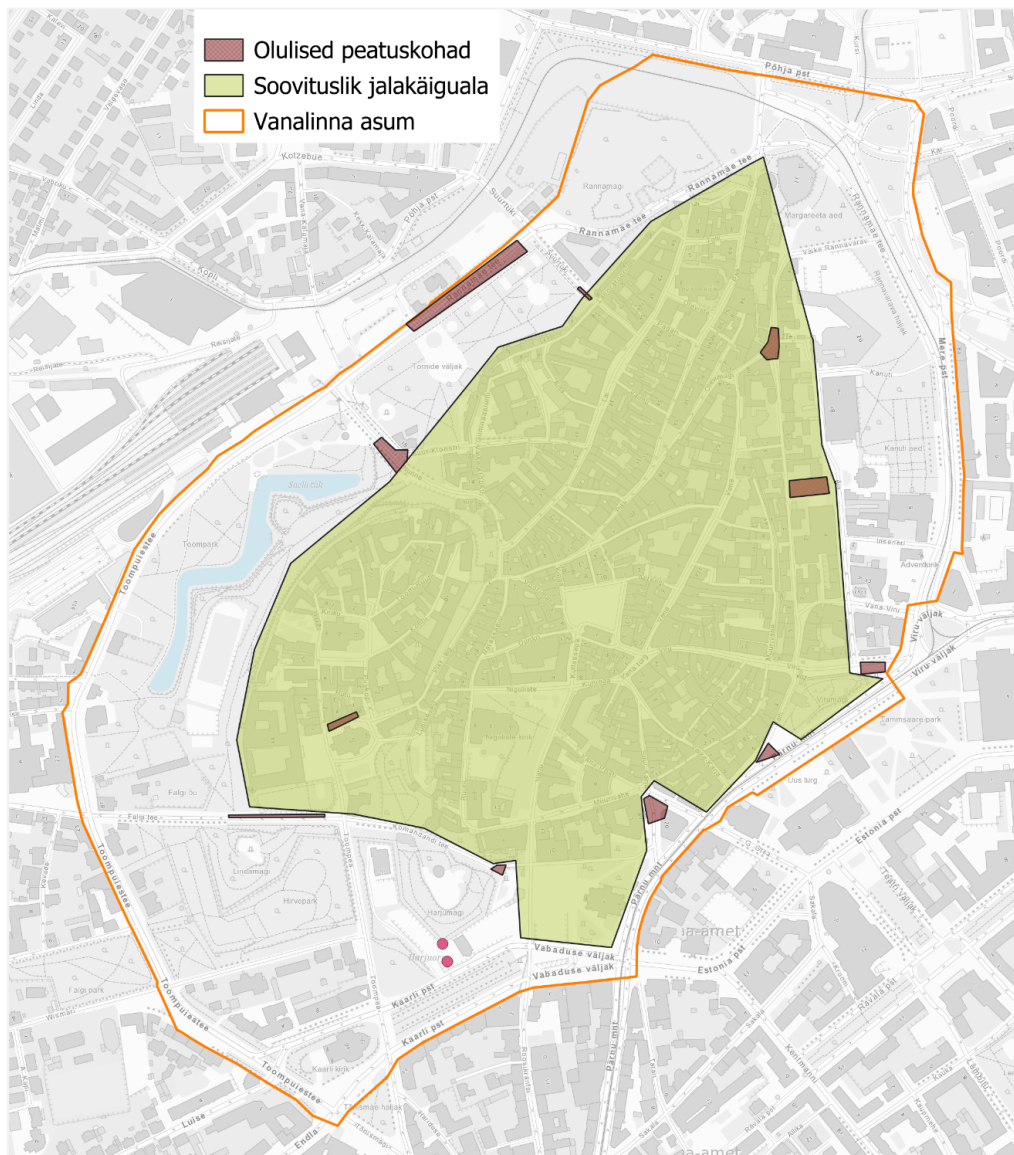
rekonstrueerida, et parandada ligipääsetavust ja muuta liikumine ohutumaks, sealhulgas paigaldada panduseid treppidele.

## 9.1 Pikemaajalised strateegilised muudatused

Soovitused pikemaajalisteks strateegilisteks muudatusteks on tehtud ajalise perspektiiviga miinimum 4-5 aastat, kuna tegevused eeldavad koordineeritud väljatöötamist ja elluviimist vähemalt kogu Kesklinna linnaosa arenguid arvestades. Samuti eeldavad tegevused osaliselt füüsilist ruumi ümber ehitamist või uute infrastruktuuride välja ehitamist ning puuduvate õigusaktide muudatusi. Pikemaajalises perspektiivis tuleb vaadata ümber Vanalinnas kehtiv liikuvuskorraldus ning kehtestada samuti kogu piirkonda hõlmav täiendav liikluse piirangutsoon. Seda, kas tegemist peaks olema täieliku nullheitme tsooniga või vähendatud heitme tsooniga, tuleb paika panna koostöös asjassepuutuvate ametiasutustega (näiteks uue Kesklinna üldplaneeringu koostamise raames) ning piirkonna elanike, asutuste ning ettevõtete esindajatega. **Jalakäijate ala mõtestamine vajalik ümber kujundada nii, et peamiseks eesmärgiks oleks minimeerida mitteelanike ja teenindava transpordi poolt tekitatavat liikluskorraldust, vähendada ja jaotada kaubavedudega seotud liiklust ning soodustada keskkonnasäästlike liikumisviiside kasutamist, säilitades püsiv vajaduspõhine ligipääs kodudele ja ettevõtetele.** Muudatused eeldavad kindlasti ka õigusaktide, eelkõige määruse „Liikluskorraldus Tallinna vanalinnas”, muutmist vastavalt.

Üldiste põhimõtetenähtena peab tsoon lähtuma järgmisest:

- Laiendada jalakäijate ala pea kogu Vanalinnas ulatuses (Joonis 34). Erandina on soovitatav välja jätta Aia tänav Viru ja Kanuti tänavate vahelisel alal, ent ruumiliselt kujundada tänav siiski jagatud tänava ja aeglase liiklusega piirkond. Samuti ei hõlma piirangud Falgi tee-Toompea-Kaarli pst-Toompuiestee vahelist ala. Jalakäijate ala tähendab piirkonda, kus liikumine on kõigile lubatud jalgsi ja muude kergliikuritega. Praegu kehtivat liikluskorraldust tuleb muuta nii, et elanikul, kelle elukoht on Eesti rahvastikuregistri andmetel jalakäijate alas ja kelle nimi on kantud sõiduki registreerimistunnistusele, on õigus ööpäevaringselt sõidukiga juurdepääsuks oma elukoha lähedusse, peatumisajaga kuni 30 minutit, parkimiskella või digitaalse parkimisarvestuse alusel ning Tallinna Transpordiameti loaga. Lisaks tuleb lubada ligipääs registreeritud taksodele sama piirkonna ulatuses. Kui kogu piirkonna ulatuses peale võtmise ning sõidu lõpetamise lubamine põhjustab jätkuvalt liiga suurt liikluskorraldust, tuleks koostöös taksoettevõtete ja välja töötada skeem, kuidas eristada liikumiskorraldustega klientide sõidud muudest sõitudest. Piirangud peavad sel juhul olema laiemad, kui ainult ametlikult määratletud liikumispuue hõlmates näiteks ka üldiselt eakaid liikujaid, ajutiselt piiratud liikumisvõimega või näiteks ka suure pagasiga liikujaid.
- Oluliste peatuskohtadena on määratletud alad, kus ruumikujunduse ja liikluskorralduse abil on soodustatud lühiajaline, kuni 15-minutiline peatumine. Need asukohad paiknevad jalakäijate ala peamistes alguspunktides ja on kavandatud *drop-off* aladena, pakkudes soovituslikke peatusvõimalusi ka taksodele ja sõidujagamisteenustele. Samuti sobivad need asukohad hästi võimalikele nõudepõhistele transpordilahendustele Vanalinnas (vt lähemalt pt 9.4).



Joonis 34 Soovituslik jalakäijate ala ulatus ja peatuskohtade asukohad

- Parkimine on lubatud kohalikele elanikele, asutustele ja ettevõtetele oma hoovides/kinnistul. Vajaduspõhiselt võib säilitada olulisemate sihtkohtade juures tänaval parkimise kohad minimaalses mahus lühiajaliseks parkimiseks (soovituslik aeg 2 h). Erandiks peavad jääma invaparkimise kohad olulisemate (kultuuri)asutuste juures. Parkimise suuremahuliseks vähendamiseks Vanalinnas on aga vajalik samaaegselt rajada täiendavad parkimisvõimalused perimeetris, parandada elektriautode laadimisvõimalusi ning võimaldades neis parklates kohalikele elanikele soodustingimustel parkimist. Samuti toetada nendes parklates rendiautode ning rataste parkimisvõimalusi. Soodustuste pakkumine vanalinna elanikele ja ettevõtetele nendes parkimiskohtades loob võrdsed tingimused, võrreldes nendega, kellel on juurdepääs hooviparkimisele. Selline meetod on linna eesmärkidega kooskõlas, kuna see julgustab jätkusuutlikke liikumisviise ja aitab hoida ajaloolise linnaosa keskkonda, suurendades samal ajal õiglustunnet erinevate elanike seas. Kõige puudulikumalt on hetkel perimeetris olemasolevate parkimisvõimalustega kaetud Nunne tänavalt sisenev suund ning kogu Toompea piirkond. Esimesel juhul võib perspektiivselt kaaluda täiendava parkimismaja/-garaaži rajamist Rannamäe tee 1 krundil. Toompea suunal on oluline piirav tegur kõrguslikud vahed võimalike ümberkaudsete parklatega (nii olemasolevate kui potentsiaalsete asukohtadega kaitsevööndis). Vahetult Toompea kõrval paikneb ka hetkel suuremahuline parkla aadressil Toompea 3, mis hetkel

on mäest üles suunal ühendatud aga ainult kehvast seisukorras treppidega. Olemasolev trepp on vaja korrastada ning lisaks rajada lift vms võimalus, mis ühendatust parandaks. Tulevikus võib kaaluda veel lisaks nõudetranspordi võimalust, mis ühendaks olemasoleva parkla Toompeaga ja/või säilitada parkimiskohad Lossi platsi tänaval.





- Teenindava transpordiga seotud liikluskoormuse vähendamiseks on samuti mitmeid võimalusi, <sup>7</sup> mis peavad olema koordineeritud kogu linnakeskuse kaubavedude ümberkorraldamisega. Põhimõtteline muudatus saab tulla konsolideerimiskeskuste rajamise kaudu, kuhu on võimalik erinevatel tarnijatel oma kaubad koondada, kasutades ka suuremaid veokeid. Sealt edasi liiguvad kaubad juba 1-2 konkreetse vedaja sõidukitega, millede abil teenindatakse ühtse voona sama piirkonna ettevõtteid. Sellisel juhul on võimalik operaatoritel ka kulusid optimeerida ning mitte kõik ettevõtted ei pea koheselt üle minema nullheitmega sõidukipargile. Võimalike konsolideerimiskeskuste asukohtade valik, vajalik arv ja suurus oleneb aga sellest, kas süsteemi rakendada ainult Vanalinna piirkonnas või kesklinnas laiemalt. Samas kõige otstarbekam on kasutada ära olemasolevat taristut, eelkõige suuremaid kaubanduskeskuseid ning maa-aluseid parklaid Vanalinna ümbruses. Seda nii ehituskulude kokkuhoiuks kui arvestades, et piirkonnas ei ole ka väga palju maa- ja ruumiressurssi uute rajatiste jaoks. Kuna Vanalinna ala ise ei ole väga suur, siis ainult selle piirkonna teenindamiseks sobivad 2-3 asukohta eri Vanalinna suundades (nt Viru Keskus, Vabaduse väljaku parkla, Balti jaama piirkond), kuhu võib rajada väiksemad, n-ö mikro jaotuskeskused, kust edasi toimub kaupade vedu väiksemate elektrisõidukitega ja kergliiklusvahenditega. Nii elektriliste kaubikute kui erinevate kastirataste turul toimub üliaktiivne areng ning pidevalt tuleb turule juurde erinevas suuruses ning võimekusega sõidukeid. Oluline on pakkuda erinevas suuruses transpordivahendeid, mis võimaldab nii ajaliselt vedusid hajutada kui teenindada piirkondi vastavalt nõudlusele.



Joonis 35 Näide Londoni Westminsteri jaotuskeskuses kasutusel olevatest elektrilistest sõidukitest. <https://motortransport.co.uk/dpd-uk-opens-its-first-all-electric-last-mile-delivery-depot/6163.article>

<sup>7</sup> Eri riikide kogemuste põhjal soovitusi võib lugeda [Zero-Emission Zones in the City, Guide for advancing towards zero-emission urban logistics by 2030](#)



Type	Image	Maximum Load	Wheels
Postal delivery bikes		50 – 75 kg	2
Longtail		50 – 100 kg	2
Frontloader   Long John		150 – 200 kg	2-3
Backloader		500 kg	3-4

Joonis 36 Erinevate kastiratta tüüpide kandevõime <https://ulaads.eu/low-and-zero-carbon-vehicles-for-urban-last-mile-deliveries/>

- Kaubavedude põhiline ajavahemik võib valdavalt jääda praeguse korralduse järgi vahemikku 06.00-10.00. Vaiksete tehnoloogiliste vahendite arenguga ning väikeste elektrisõidukitega võib täiendavalt ette näha ka öiste vedude ajaakna, mis tuleb läbi arutada ning täpsustada piirkonna ettevõtetega. Ent teiste riikide näidete põhjal võib see jääda vahemikku näiteks vahemikus 22.00-02.00 koos kindlaks määratud maksimaalse müratasemega, või ainult teatud tüüpi sõidukitüüpidega. Väljaspool ette nähtud kaubavedude aega võib kaubavedu toimuda erinevate kergliiklus- ja mikromobiilsusekategorია alla käivate (elektriliste) sõidukitega.

## 9.2 Ligipääsetavuse parandamine

### 9.2.1 Tänavaruumi põhimõtted

Vanalinna tänavavõrku tuleb korrastada nii, et see intuiitselt suunab sisenevat mootorsõidukite liiklust (nii autod kui elektrirattad ja -tõukerattad) liikuma jalakäija kiirusel ning aitab vähendada piirkonda läbivat liiklust, ehk toetab olemasoleva õueala liikluskorralduse lähenemist. Samuti vajab korrastamist füüsiline tänavaruum, seejuures on eelistatud jagatud ruumi kontseptsiooni kasutamine enamikel tänavatel.

Paljud Vanalinna tänavad toimivad juba praegu jagatud tänavatena, kuna nad on kitsad ning nii mõneski kohas ilma eristatud kõnniteeta. Kuna Vanalinnas on kehtestatud õueala, on jalakäijatel põhimõtteliselt õigus liikuda kogu tänavaruumi ulatuses. Sageli kasutatakse teistes riikides ka jagatud ruumi formaalseks tähistamiseks just õueala märki.

Formaalsete jagatud tänavate loomine on mõistlik piirkondades, kus jalakäijate vool on suur ja sõidukite arv on väike või soovimatu. Kui tänav ristlõige on liiga kitsas, et pakkuda universaalselt ligipääsetavaid kõnniteid ja sõidukitele eraldatud ruumi, saab tänavat ümber kujundades paremini tagada liiklemise turvalisust ja mitmekesisemaid tegevusi eelistades ruumis eelkõige jalgsi liikujaid. Äri- ja kaubanduspiirkondades võivad jagatud tänavad oluliselt rikastada avalikku ruumi, lisades elavust ja tegevust välitingimustes einestamise, avalike istumiskohtade, kunstiteoste ja haljastuse kaudu. Elamute juures muutuvad jagatud tänavad eesõue või eluruumi pikenduseks ja naabrite kohtumispaikadeks, soodustades kogukonnatunde teket.

Jagatud ruumis on tänavad enamasti ilma äärekivideta ning ühes tasapinnas kogu ulatuses, et vältida jalakäijate ja sõidukite alade eristamist. Kuigi jalakäijatele võib olla eraldatud ala, viitab vertikaalsete eristuste puudumine sellele, et jalakäijad võivad liikuda üle terve tänavaruumi. See lähenemine aitab luua paremini ligipääsetavaid ruume muuhulgas ka ratturitele ning lapsevankrite ja liikuvusabivahendeid kasutavate inimeste jaoks. Suurema liikluskoormusega ja/või laiematel tänavatel võib kasutada ka jalakäijatele mõeldud ruumi osa eraldamist.

#### KAALUTLUSPUNKTID JAGATUD RUUMI SOBIVUSE HINDAMISEL:

1. Olemasoleva liiklusmahu hindamine: soovitatav on 100 sõidukit tunnis või vähem.
  - Autoliiklus, kui see on lubatud, peab olema lubatud kohalikele elanikele ning vajaduspõhiselt teenindavale transpordile.
  - Täiesti jagatud ruum sobib eelkõige tänavatele, kus täielikult puudub sõidukite liiklus või see on minimaalne. Samas ka neil tänavatel on soovituslik siiski teatav ruumiline eristamine aeglasemate ja kiiremate liikumisviiside ehk jalgrataste vahel, et vähendada omavahelisi kokkupõrkeid ja konflikte. Nendel tänavatel ei tohi olla lubatud parkimine.
  - Selleks, et kõik liikumisviisid saaksid ohutult ja mugavalt seguneda, tuleb sõidukiirused hoida madalad: 10-15 km/h.
2. Ühendatava tänava või tänavalõigu pikkus ja laius: tavaliselt peetakse pikkust 600 meetrit maksimaalseks, et vähendada sõidukijuhtide võimalikku frustratsiooni. Laius määrab võimaliku parkimiskorralduse ja selle, kas liiklus saab liikuda rohkem kui ühes suunas.
  - Laiemas tänavaruumis saab sõidukite kiiruse vähendamisel kasutada šikaane, mis nõuab autojuhtidelt suuremat tähelepanu ja aeglasemat liikumiskiirust.
  - Sõiduteed võib nihutada vahelduvate tänavaparklate, sh rattaparklate, laadimistsoonide või muude elementide, näiteks haljastuse abil.
3. Milline on vajadus uute tänava mugavuste (istumiskohad, mänguväljaku seadmed, kohtumisruumid või muud ruumid) ja sademevee kogumise järele?

Kujundusstrateegiad peavad arvestama muuhulgas ka nägemis-, kuulmis- ja liikumispuudega või liikumisabivahendite kasutajate ning lapsevankritega liiklejatega.

---

**Seega oma põhimõtetest sobib õueala liikluskorraldus ning selle toetamine jagatud ruumikorraldusega hästi Vanalinna. Lisaks võimaldab kitsaste kõnniteede asendamine samatasapinnalise lahendusega lihtsustada ka tänavate hooldust, eriti talvisel perioodil, mil saab sel juhul sahatada korraga kogu tänavaruumi ühtse kvaliteediga. Küll tuleb jagatud ruumi loomisel jälgida erinevaid disainiprintsiipe, et tagada just haavatavamate liikujagruppide ohutus ja valida igale tänavale vastavalt tema iseloomule sobilik lahendus.**

---

#### DISAINIPRINTSIIBI JAGATUD TÄNAVARUUMI KUJUNDAMISEL:

- Jalakäijate ruumi eristamisel tuleb seda teha eristuvate tekstuure ja kontrastsete materjalidega, mis pakuvad taktiilset tagasisidet nägemispuudega inimestele. Sageli kasutatakse ka vihmavee reste ruumi eraldamise markeerimiseks. Eristuse eesmärk on asendada äärekivi, mida vaegnägijad sageli kasutavad ruumis orienteerumiseks. Eraldatud ruum peab olema vaba kõigist takistustest ja sõidukitest;
- Eredama värviga või selgelt eristuva tekstuuriga tuleb tähistada kõik teede ristumiskohad ning ka tänavauletuse kohad;
- Täiendavalt saab ruumi eraldamiseks kasutada ka erinevat tänavamööblit, haljastust, tänavavalgustus, jalgrattaparklaid jms. Need elemendid aitavad sõiduteed kitsendada (nii füüsiliselt kui ka visuaalselt), pakkudes samal ajal (tegelikku või tajutavat) kaitset jalakäijatele mõeldud alale. Lisaks pakuvad need istumisvõimalusi, valgustust, kaitset ilmastiku eest, vihmavee kinnipidamist ja kaunistavad tänavaruumi;
- Oluline on jälgida, et paigaldatavad elemendid ei moodusta seina jalakäijate ala ja sõidutee vahele ning jäetud on piisavalt avasid, mis võimaldavad sõiduteele siseneda või seda ületada. Avad peavad olema piisavalt laiad, et liikumisvahendid ja abivahendid saaksid mugavalt liikuda;
- Erinevad tänavaruumi elemendid (pingid, prügikastid, postid jms) tuleb paigutada võimalikult ühetaoliselt (asukoht ruumis) nii sama tänava piires kui ka laiemalt linnaruumis. See hõlmab ka tänavakohvikute paigutust ruumis, mis peavad samuti jätma samasuguse

jalgsi liikumise ruumi fassaadi ning konstruktsioonide vahele, kui konkreetsel tänaval kasutatakse ruumi eristamist;

- Tänavamööbel peab olema minimaalne ja paiknema ühel või teisel pool kõnniteed, et võimaldada liikumispuudega inimestele ja kaubavedudele vaba liikumistee. Soovituslikult on kasutataval liikumisteel vähemalt 2000 mm takistusteta laius ja poefassaadide puhul vähemalt 3500 mm;
- Takistuste vahel peab olema vähemalt 1800 mm vaba ruumi;
- Võimalikud takistused, nagu prügikastid, pollarid jms peavad olema vähemalt 1000 mm kõrgused ning soovituslikult tähistatud ka osaliselt kontrastse värviga, et aidata nägemispuudega inimestel neid märgata;
- Võimaluse korral tuleb eelistada erinevate siltide ning liiklusmärkide paigaldamist juba olemasolevate tänavavalgustite või postide külge ning joondada erinevad takistused ruumis nendega samale joonele. Kui olemasolevate struktuuride külge ei ole võimalik uusi märke või valgusteid paigaldada ning tänaval ei kasutata muid ruumi jagavaid elemente, millega takistusi joondada, siis on eelistatud lahendusteks kas hoonete seinäärde (vajadusel koos tänava kohale ulatuva kaarega) või hoonete seinale paigaldatavad lahendused. Sobivad lahendused tuleb välja töötada vastavalt muinsuskaitseõuetele ja koostöös vastavate ametiasutustega;
- Pimedatele ja vaegnägijatele võib abiks olla pinnatekstuuri muutus vahetult tänavamööbli ning ka jalgrattahoidjate ümber;
- Puudega inimeste parkimiskohad peavad asuvama kergesti ligipääsetavates kohtades, kus muud tänavakasutused ei sega ratastooliga ligipääsu.



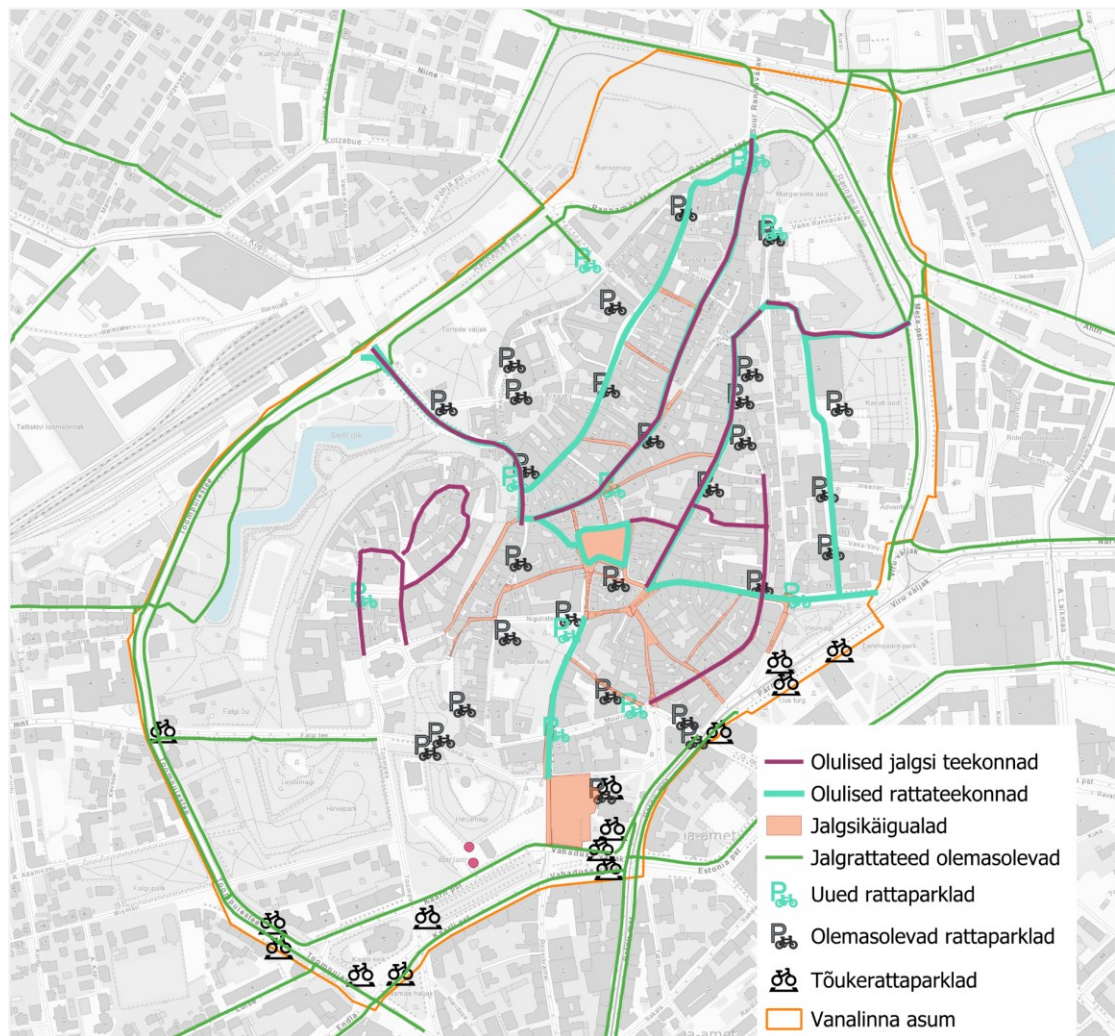
Joonis 37. Näiteid jagatud ruumist Kopenhaagenis.



Joonis 38 Jagatud ruumi näiteid Ülevalt vasakult: Madrid, Zürich, Bonn

### 9.2.2 Prioriteetsed tänavad ja teekonnad

Ettepanekud lähtuvad põhimõttest luua ühtne ja terviklik tänavavõrgustik, mis seob omavahel juba rekonstrueeritud tänavad ning tagab Vanalinna sujuva ligipääsetavuse. See hõlmab nii jalgsi kui jalgrattaga liikujatele ja erivajadustega kasutajatele lihtsamat juurdepääsu olulistele sihtkohtadele ja sujuvat läbipääsu kogu Vanalinnas. Peamised teekonnad on toodud Joonis 39 ning alljärgnevalt kirjeldatud olulisemad muudatused ning põhimõtted teekondade kaupa.



Joonis 39 Parendamist vajavad teekonnad jalgsi ja rattaga liikumisel

**Pikk tänav:** oluline tänav liiklemiseks Rannamäe teelt/Põhja puiesteelt läbi Vanalinnas. Kõnniteed vajaksid rekonstrueerimist tasapinna ühtlustamise eesmärgil, sest iga krundi ees on olukord erinev ning ülekäikudel on kõrgeid äärekivisid. Samas on tänava rekonstrueerimist ja ühetasandiliseks muutmist varem kaalutud<sup>10</sup>, kuid selle kohta on välja toodud mitmeid negatiivseid aspekte. Peamiselt probleem on rekonstrueerimise kulukus, kuid ka vajadus majade hüdroisolatsiooni ja sissepääsude ümberehitamiseks ning võimalik vajadus hoonete juurde lisaastmete paigaldamiseks. Samas ei ole tegemist siiski ületamatute probleemidega, ning üheaegselt tuleb arvestada nii kohalike elanike kui kõigi Vanalinnas läbivate inimestega. Eelistatud on ühetasandiline lahendus, kus võib ühel küljel kasutada ka ruumi eraldamist. Kui see osutub tehniliselt siiski võimatuks, siis on minimaalselt vajalik kõnniteede ja äärekivide uuendamine ja nõuetele vastavaks muutmise nii, et äärekivi kõrgus on minimaalne ja võimaldab vajadusel mugavat liikumist kõnnitee ja sõidutee vahel.

**Lai tänav:** Pika tänavaga paralleelselt jooksev tänav, mille olukord on sarnane. Rekonstrueerimine on oluline, sest tänaval asub mitmed olulisi kultuuriasutusi, kuid samas ei ole see Vanalinnas läbimise eesmärgil sama oluline kui Pikk tänav.

**Nunne tänav:** oluline tänav Balti jaamast Vanalinnas pääsemiseks, muuhulgas on peamine tänav teekonnal Gustav Adolfi Gümnaasiumi ning Vanalinnas Täiskasvanute Gümnaasiumi õpilastele. Tänavas kõnniteed vajaksid uut pinnakatet ning äärekivid ülekäikude juures madalamaks muutmist. Vahemikku Toompuiestee – Suur-Kloostri tuleb rajada künnis, et füüsiliselt toetada kiiruste alandamist. Alates Väike-Kloostri tänavast Raekoja platsi suunas on soovituslik ruum ümber kujundada jagatud ruumiks.

**Vene tänav:** suure haridusasutuste kontsentratsiooni tõttu tuleb tänav ümber kujundada n-ö koolitänavaks, kus autoliiklus on minimaalne ning kiirused vastavad jalakäijate omale. Tänav kitsas osa Nikolai kirikust Brookusplatsini tuleb kujundada ilma eraldusteta jagatud ruumina. Tänav laias osas sobib hästi kasutada mõlemas tänavaküljes jalakäijatele eraldatud ruumiaga jätkuvalt samas tasapinnas.

**Apteegi tänav ja Katariina käik:** tegemist on väikeste tänavatega, mille rekonstrueerimisel saab eeskujuks võtta Saiakangi ja Börsi käigu. Tegemist on oluliste tänavatega nii Toomkooli kui Vanalinna Hariduskollegiumi õpilastele. Samuti ühendavad need põiktänavad omavahel suuremaid tänavaid, läbipääse kasutavad nii kohalikud kui turistid.

**Müürivahe tänav:** sõltuvalt tänavalõigust on see täies ulatuses munakivikattega või väga kitsaste kõnniteedega ja sobib kogu ulatuses jagatud ruumi kasutamiseks. Tänaval asub palju väikeseid ettevõtteid, peamiselt poed ja kohvikud.

**Toom-Kooli, Rahukohtu, Kohtu, Piiskopi tänavad:** Toompeal asuvad tänavad võiksid meie hinnangul moodustada ligipääsetavate/rekonstrueeritud tänavate ringi (algus ja lõpp Pika jala/Toompea tänava juures, mida mööda on võimalik Toompeale saada ka ratastooli ja lapsevankriga). Märgitud tänavate ääres asuvad peamised haridus-, ameti- ja kultuuriasutused ning vaateplatvormid.

### 9.3 Rattaliikluse toetamine

Vanalinn oma kitsaste ning valdavalt munakivist tänavatega ei toeta suuremahulist rattaliiklust. Ei Tallinna rattastrateegia ega ka Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035 kohaselt ei ole Vanalinna tänavaid käsitletud ülelinnalise põhivõrgu osana, viimane kulgeb mööda Vanalinna äärealasid. Küll aga on neilgi tänavatel oluline roll täita tugivõrguna, mille eesmärk on ühendada lähte- ja sihtkohad põhivõrguga ning tagada kohalike sõitute võimalus, eriti just kooliteekondadel kõige suurema kasutajate arvuga lõikudes. Rattaga liikumise võimaluste parendamine on täiendavalt oluline toetamiseks üldist liikumisaktiivsust, erinevate liikumisviiside kombineerimist, rattaga tööl käimist ning ratastega teostatavaid kauba- ja hooldusvedusid. Seetõttu on rattaga liikumisvõimaluste parendamise ettepanekud keskendunud eelkõige Vanalinna kui elukoha ja sihtkoha ligipääsetavuse parandamisele (vt Joonis 39).

Võttes arvesse Vanalinna liiklusintensiivsust, eeldatavat jalgratturite hulka ning tänavavõrgu iseloomu, on ruumiliselt sobivaim lahendus jagatud ruumi põhimõte. Selle lähenemise puhul ei ole ratturitele eraldi rada füüsiliselt eraldatud, vaid nad liiguvad samal sõiduteel koos autodega. Jagatud ruumi põhimõte sunnib autojuhte olema tähelepanelikumad ja liikuma aeglasemalt, kuna puuduvad selgelt määratletud eraldatud alad jalgratturitele või jalakäijatele. See viib üldise liiklusohutuse paranemiseni, sest kõik liiklejad peavad üksteisega arvestama. Kuna jalgratturid, autod ja jalakäijad kasutavad sama ruumi, suureneb tänavaruumi kasutamise paindlikkus. See aitab vähendada eraldatud radade vajadust kitsastes ja ajaloolistes piirkondades, kus iga ruutmeeter on väärtuslik. Erandiks on koolide lähiümbrus ja muud piirkonnad, kus nooremad lapsed ja liikumispuudega inimesed vajavad suuremat turvalisust. Neile tuleb tagada turvalisemad, füüsiliselt eraldatud alad, näiteks jalakäijate tsoonid, mis on mõeldud peamiselt kergliikuritele ja jalakäijatele, et oleks võimalik liikuda ohutult ka autoliikluse kõrval.

Jalgratturite paiknemist tänavaruumis saab tõhusalt määrata eristuva, siledama katendiga. Kitsamatel tänavatel peab see paiknema pigem tänava keskosas, et rõhutada tänava jagatud kasutust ja vähendada autojuhtide soovi kitsas ruumis möödasõitu proovida.

**Jagatud ruumi puhul on eelistatud lahendused, kus katend on pigem ühetaoline, aga vajadusel teatud osas siledam.**



Joonis 40 Näiteid rattateedest vanalinnades. Ülevalt vasakult paremale: Amsterdam, Kopenhaagen, Leiden





Joonis 41 Näiteid eristatavamatest rattateedest vanalinnades

**Laiematel tänavatel võib siledama tänavaosa paigutada ka rohkem ühte teepoolde, ent mitte mõttelisse kaitstud jalakäijate tsooni vältimaks täiendavaid konflikte liikujagruppide vahel.** Kahe eraldi siledama teeosa paigutamisel tuleb vältida nende paigutamist tee keskele umbes autode rattavahe laiuselt, kuna see tekitab tunnetuslikult hoopis seose, et tegemist on autodele mõeldud mugava liikumisruumiga. Samuti võimaldab see just autodel mugaval ka lubatud kiirust ületada (Joonis 42).



Joonis 42 Ebasobiv paigutus siledamale teekattele

Lisaks tänavakatendi korrastamisele, on rattaliikluse toetamise seisukohast oluline **tagada ka piisavate rattaparkimise võimaluste olemasolu nii Vanalinna perimeetris neile ratturitele, kes ei soovi munakivi teedel sõita, kui olulisemate sihtkohtade juures** (vt ka Joonis 39). Alljärgnevalt on loetletud olulisemad asukohad, kuhu lisada rattaparkimise võimalused. Soovitused põhinevad nii läbi viidud vaatlustel, küsitlusel kui ruumianalüüsil ning võimalusel on lisatud ka foto soovituslikust asukohast.

<p>Nunne tn                  Nunne tänaval on olemas parkimisvõimalused Tallinna Kesklinna Valitsuse ees. Noorsooteatri juures olev rattaparkla on aga poolavalik ja mõeldud pigem teatrikülastajatele, sest kui teater ja väravad on suletud siis sinna parkida ei saa.</p>	<p>Võimalik asukoht Nunne 3 juures.</p>
--	---

	
<p><b>Paks Margareeta</b>  Värvatest väljaspoole mahub nii ruumiliselt kui funktsionaalselt paigaldama mõned rattahoidjad, kas siis muuseumikülastajale, Lastekirjanduse Keskuse külastajale või kui keegi soovib lihtsalt ratta jätta, et jalgsi Vanalinna edasi minna.</p>	<p>Võimalikud asukohad Paksu Margareeta juures.</p> 
<p><b>Suurtüki</b>  Värvatest väljaspoole mahub nii ruumiliselt kui funktsionaalselt paigaldama mõned rattahoidjad. Teekond on ka ühendus olemasoleva, Vanalinna ümbritseva rattateega.</p>	
<p><b>Väike rannavärv</b>  Väikese rannavärava juures asub Kellerteater, mille juures me ei tuvastanud rattaparkimise võimalust. Samuti on Uuel</p>	<p>Võimalik asukoht rattahoidjatele</p>

tänaval VHK muusikakool, mõned restoranid ja kohvikud. Hetkel olemasolev parkla Lee restorani juures ei ole rattasõbralik. Seega võib lisada parkla linnavärvatest välja poole, sest seal oleval haljasalal on selleks ka ruumi, et inimesed saaksid soovi korral ratta sinna jätta ning siis edasi minna teatrisse või restorani jne.





Viru tn  
Hetkel on Viru tänaval ratta parkimise võimalused sisuliselt olematud, samas leidub erinevaid poode, restorane jne. Lähim olemasolev parkla Viru tänavaga ristuvale Müürivahe tänaval on üsna raskesti märgatav. Rattad on valdavalt kinnitatud kas sepisaedade või puukaitsete ümber.

Üks võimalus on lisada mõni hoidja nt värava torni juurde, kus ta ei jää eriti ka liiklust takistama. Hetkel kasutatakse peamiselt neid sepisaedu oma ratta kinnitamiseks.



Võimalik rattahoidjate koht piki Viru tänavat, mis aitab ka ruumi eraldada. Hoidjad tuleb paigaldada samale joonele puudega.

Sõpruse kino

<p>Sõpruse kino juures on küll olemas juba mõned rattahoidjad, ent need on sageli täis ning vaja on täiendavaid kohti.</p>	
<p>Harju tn          Olemas on tavaline parkla turismiinfo juures ning on ka „bikeep“ parkla, ent kohad on sageli täis.          Samuti on Harju tänaval mitmed kohvikud, mille külastajad võivad soovida ratast parkida.</p>	<p>Lisada võiks mõne hoidja Harju tn ja Müürivahe ristile nii, et see liiklust ei takista. See on ka lähedal Sõpruse kinole, mis annab võimaluse ka selle külastajatel ratas mugavalt pisut eemale jätta.</p>  <p>Võimalik asukoht kas markeeritud tõukerataste parkimiskoha kõrval või vastasküljel. Asukoht sobib hästi ka sellest suunast Raekoja platsi liikujate rataste hoiustamiseks.</p> 
<p>Pikk tn          Pikale tänavale võimalusel lisada mõned rattahoidjad Suurgildi hoone ja/või Maiasmoka kohviku juurde. Kuna tänav on küllalt kitsas, siis on hetkel mõeldav ainult piki liikumissuunda jäävad parkimiskohad. Ent ruumi ümber kujundades jagatud ruumiks on just Suurgildi plats oluline koht, kus tagada ka võimalus jalgrattaid jätta.</p>	

Toompea ja Piiskopi Toompeal on hetkel rattaparkimise võimalused veelgi piiratunud, kui mujal Vanalinnas, mis on samas mõistetav nõtavajalgratta kasutajate vaatest, kuna tegemist on pigem järskude tõusudega harrastusratturite jaoks. Ent võttes arvesse ilmselt üha laienevat elektrirataste kasutust, siis tuleb ka selles Vanalinna osas siiski ratastega liikumist soodustada infrastruktuuri rajamisega.

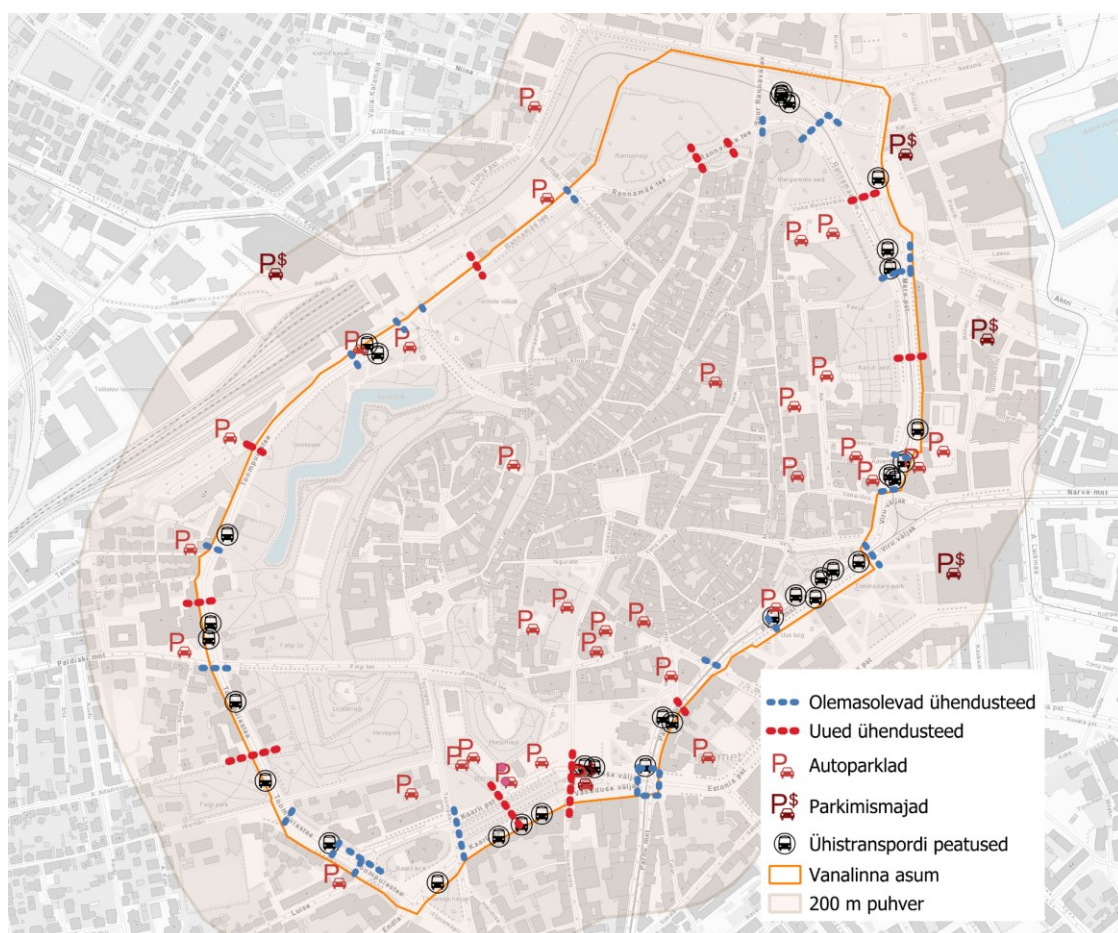
Oluline asukoht Kiriku platsi ning Toom-Kooli tänavate ristumiskohas. Sellesse asukohta viib esiteks siledam munakivi katend ning samuti asub kohe vahetus läheduses Tallinna Toomkool ja mitmed asutused.



Oluline koht, kuhu paigutada mõned hoidjad, on Toompea ning Falgi tee ristumiskoha lähedus, näiteks olemasolevate pinkide lähedusse.

## 9.4 Ühendatuse suurendamine

Vanalinn on vaja ruumiliselt siduda ümbritsevate asumitega, perimeetris paiknevate ühistranspordipeatuste ja -sõlmedega, ümberkaudsete parkimisvõimaluste ning sadama alaga jalakäijasõbralike terviklike teekondadena. Olulisemad ühendussuunad, kuhu tuleb lisada ülekäigurajad, on toodud Joonis 43. Kavandatava Peatänava ulatuses on soovitud tehtud praeguse tänavaruumi olemuse põhjal, et juba olemasolevates tingimustes parandada ligipääsetavust. Ülekäiguradade lisamisega on võimalik tunnetuslikult muuta kogu piirkond kättesaadavamaks ning suunata sõidukijuhte intuiitiivselt kiirust alandama, ehk sõitma maksimaalselt lubatud piirkiirusega ka Vanalinna ümbritsevatel tänavatel.



Joonis 43 Olulised ühendusteed

Nii turistide kui ka kohalike elanike liikumisvõimaluste parendamiseks ning Vanalinna eri piirkondade vahel liikumise mugavdamiseks on soovitatav luua ringne **ühistranspordiliin ümber Vanalinna**. Liin ei pea olema ainult seda piirkonda teenindav, ent peab kogu Vanalinna perimeetri ringsena läbima mõlemas suunas. Praegusel hetkel on eelkõige puudus ühendusest, mis liigub Vabaduse väljaku ja Nunne ning Suurtüki piirkondade vahel Toompuiestee poolse Vanalinna külje kaudu. Võimalust pakuvad küll mõned Harjumaa liinid, kuid neid liine kasutavad Tallinna elanikud pigem harva nii teadmatusest kui eraldiseisvast (tasulisest) piletisüsteemist. Veel vähem oskavad neid liine kasutada väliskülastajad.

Vanalinna siseste liikumisvõimaluste parendamiseks, eriti vaegliikujate jaoks, tuleb põhjalikumalt kaaluda ka **Vanalinna sisese ühistranspordiühenduse loomist** kas regulaarse marsruudiga, nõudepõhisena või kahe kombinatsioonina. Arvestades nii tänavate lauseid kui soovitatavat liikumiskiirust sobivad selleks kõige paremini kas elektrilised madala kiirusega väikebussid (kasutusel näiteks Ljubljanas) või isesõitvad bussid (mida näiteks on katsetatud nii Tartus, Tallinnas

kui Helsingis). Vastavad muudatused tuleb sisse viia ka määrusesse “Liikluskorraldus Tallinna vanalinnas” täpsustades jalakäijate alal liigelda lubatud sõidukite tüüpe.



Joonis 44 Väikesemõõtmelised ühistranspordisõidukid. Vasakul autonoomsed sõidukid [Helsingis](#) ja paremal elektriline minibuss [Münchenis](#).

## 9.5 Liikuvuskorralduse muudatused

### 9.5.1 Liikluskorralduse järelvalve

**Esmatähtis on tagada Vanalinnas piisav, praegusest oluliselt tugevam proaktiivne järelvalve kehtiva liikuvuskorralduse järgmise tagamiseks.** Paljud probleemid praeguse korralduse puhul tulenevad siiski pigem juhtide tahtmatuse või tahtlikus nõuete rikkumisest ning ainuüksi õigusaktide muutmine või täiendavate liiklusmärkide paigutamine ei taga olukorra paranemist. Lisaks tuleb seda toetada ruumi ümber kujundamisega nii, et see kaitseb rohkem haavatavaid liikujagruppe ning suunab intuitiivselt kehtestatud liikluskorraldust järgima. **Suuremat tähelepanu on tarvis nii sõidukiiruste, parkimiskorralduse kui kogu alasse sisenemise lubatuse järgimisele. Kuni uute, automaatsete või poolautomaatsete süsteemide rakendamiseni tähendab see vajadust igapäevaseks füüsiliseks Munitsipaalpolitsei kohaloluks Vanalinnas.**

- Eri riikide praktikates kasutatakse enim automaatset numbrituvastussüsteemi, kus kaamerad on paigaldatud strateegilistesse kohtadesse sissepääsude ja väljumiste juurde. Kaamerad tuvastavad automaatselt sõidukite registreerimisnumbrid ning jälgitakse, kas mööduvad sõidukid vastavad kehtestatud reeglitele (näiteks ajapiirangud, madala emissiooniga tsoonid) ning mittevastavuse korral väljastatakse omanikule trahv. Sarnasel põhimõttel on võimalik kasutada ka Geofencing on tehnoloogiat, mis loob virtuaalse perimeetri, et jälgida sõidukite liikumist teatud piirkonnas. Sõidukitele paigaldatud GPS-seadmete kaudu saab jälgida ja kontrollida, kas sõidukid sisenevad või väljuvad määratud piirkonnast, ning vajadusel aktiveerida hoiatused või trahvid. Seda kasutatakse näiteks autode, veokite või taksode piiratud aladesse ligipääsu reguleerimiseks.
- Kiiremini on võimalik kasutusele võtta manuaalsed kontrollisüsteemid, mis põhinevad väljastatavatel erilubadel sarnaselt juba kehtivale korrale Vanalinnas. Oluline täiendav aspekt on üldiselt nõue paigaldada kas konkreetne luba, erikleebis vms selgelt eristatav tähis hästi nähtavale kohale autos. Nii on võimalik kiirelt ka visuaalselt eristada piirkonda lubatud ja mitte lubatud sõidukeid.
- **Vajalik tagada võimalus kontrollida kõiki Eestis väljastatud liikumispuudega või pimedat inimest teenindava sõiduki parkimiskaarte, olenemata neid väljastanud omavalitsusest.** Praegune olukord, kus Tallinnas on võimalik kontrollida ainult Tallinna linna poolt väljastatud kaartide kehtivust loob soodsa võimaluse parkimiskaartide võltsimiseks ja valeandmete esitamiseks. Kuna kaarte väljastatakse „[Liiklusseaduse](#)” alusel, **vajab teema samuti riiklikul tasandil arutelusid ning analüüsi, kuidas on võimalik efektiivselt andmeid omavalitsuste vahel vahetada.**

### 9.5.2 Kiired muudatusettepanekud

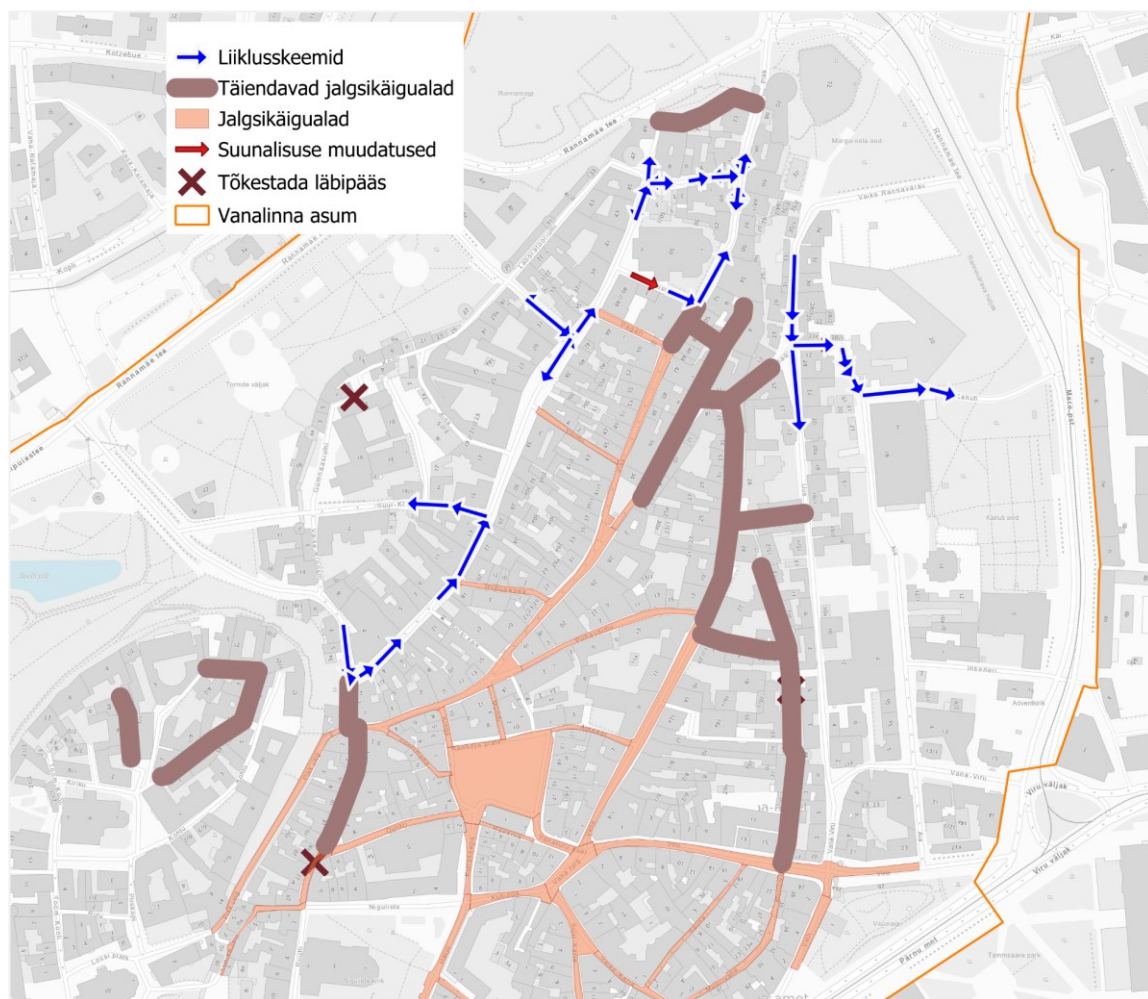
Liikuvuskorralduse kiirete muudatuste soovitusel hõlmavad tegevusi, mis tuleb ellu viia esimesel võimalusel ning mis osaliselt võimaldavad ette valmistada ning piloteerida ka mõningaid pikemaajalisi muudatusettepanekuid. Muudatusettepanekud on näidatud Joonis 45, kus on toodud ära lisaks ka eeldatavad liikluskeemide muudatused ning sõidukite poolt eelistatavad marsruudid pärast muudatuste ellu viimist. Muudatused lähtuvad eesmärgist vähendada võimalikke konfliktkohti eri liikumisviiside vahel kitsastel tänavatel, eriti olulisematel kooliteekondadel. Samuti lähtuvad ettepanekud eesmärgist vähendada veelgi enam Vanalainnas läbivate liikluskoridoride olemasolu suunates sõidukeid kasutama võimalikke lähimaid väljumisteede kandasid Vanalinnast.

- Liiklusohutuse tõstmiseks ning õuealal jagatud ruumi põhimõtete toetamiseks ettepanekut **alandada Vanalinnas üldist liikumiskiirust** 10 km/h (arvestades, et enamasti ületatakse kiiruseid +5 - +10 km/h), paigaldades vastavad märgid kõigile sissepääsudele. Erandiks võib jääda Falgi tee – Komandandi tee ning Kaarli pst vaheline ala. Lisaks on oluline uurida tehnilisi võimalusi, et kaasata sellesse ka populaarseid kaardirakendusi (Google Maps, Waze) ja peamisi teenusepakkujaid (nt Wolt, Bolt), et pakkuda sõidukitele ja jalgratturitele automaatseid hoiatusi aeglasesse tsooni sisenemise kohta. Oluline on anda ka jalgratturitele mõista, et kiiruse piirang kehtib ka neile.
- Samuti tuleb **võimaldada jalgrattaliiklust kõigil ühesuunalistel tänavatel mõlemas suunas**, et suurendada liikuvusvõimalusi.
- **Muuta jalakäijate ala piiranguid** (“Liikluskorraldus Tallinna vanalinnas” määruse mõistes) kohalikele elanikele nii, et korraga on lubatud kuni 30 minutit peatumine ning lubada ligipääs kodule ööpäevaringselt. Minimaalselt tuleb ligipääsu ajavahemikku pikendada 18.00-10.00 vahemikule. Lisaks töötada välja ühtne süsteem koos jalakäigualadesse jäävate asutustega (eelkõige hotellid) erilubade väljastamiseks jalakäijate alale jäävatele parkimiskohtadele liikumiseks.
- Vajalik on teha erandid **taksodega ligipääsuks jalakäijate alale**. Seda võib teha kas konkreetselt taksofirmade põhiseel, kellel on lubatud siseneda, või sõidukitüübi järgi. Muudatus on oluline eriti erivajadustega liikujate jaoks, aga ka täiendav võimetus toetada elanike ning osade teenuste liikumisvõimalusi nii, et ei ole tarvidust isikliku sõidukiga Vanalinnas siseneda (sh vajada parkimiskohta Vanalinnas. Paljudes Euroopa linnades on just selline erisus kehtestatud, millel võivad kehtida lisatingimused sõidukitüüpidele. Näiteks andes ligipääsu vaid madala või null-heitega sõidukitele, või lubatakse ligipääsu ainult erivajadustega inimeste transpordiks, mille puhul on järelevalve teostamine küll teistest meetoditest keerukam. Täiendada vastavalt “Liikluskorraldus Tallinna vanalinnas” määrust.
- **Nunne ja Suurtüki tänavate algust** tuleb visuaalselt kitsendada või lisada künnised, et selgelt väljendada Vanalinnas sisenumist ja rõhutada selle ajaloolist tähendust. Konkreetsete lahendused vajavad Muinsuskaitseametiga kooskõlastamist, kuna tegemist on oluliste ajalooliste väravatega, kus praegune tänavaruumi jaotus ei rõhuta piisavalt keskkonna muutumist.
- **Sulgeda läbipääs Gümnaasiumi tänavalt Kooli tänavale**, et vähendada sõidukeid, kes keelumärki eirates Kloostri värava kaudu linna sisenevad, ning piirata autoliiklust koolihoovi ümbruses.
- **Sulgeda läbipääs Rataskaevu tänaval jalakäijate alal**, et vähendada sõidukeid, kes keelumärki eiravad.
- **Muuta Aia tänava ühesuunaline osa Uus ja Kanuti tänavate vahel vastupidiseks suunaks**, et vähendada ohtuolukordi, kus autod ja jalakäijad satuvad ootamatult üksteisele ette. See muudatus võimaldab soovitada Uus 27 ja 29 piirkonda laste kooli toomise *drop-off* alaks, kust autod saavad Vanalinnast koheselt peale laste maha panekut väljuda.
- **Muuta Oleviste tänav ühesuunaliseks suunaga Laialt tänavalt Pika tänava suunas** et vähendada sõidukeid, kes soovivad Vanalinnas kasutada transiidiks ning luua täiendavat ruumi jalgsi ja rattaga liikumiseks.
- **Pikendada jalakäijate ala** (“Liikluskorraldus Tallinna vanalinnas” määruse mõistes) **Vene tänaval** nii, et tänav on täies ulatuses kasutuseks ainult kohalikele elanikele, ettevõtetele ja teenindavale transpordile (sh Müürivahe tänava teenindamisel), kuna see on tiheda



kooliliiklusega ala, kus liigub iga päev üle tuhande lapse. Piirangud suurendavad turvalisust, julgustades vanemaid ise ning suunama lapsi kasutama aktiivseid liikumisviise või kaugemal asuvaid peatuskohti. Vene tänavat võib kasutada ka pilootprojektina erinevate järelevalvehendite testimiseks. Brookusplatsi juures tuleb selgelt markeerida peatumiskeelu ala, et vähendada survet liikuda autoga kooliteekonnal nii kaugele, parandades samal ajal nähtavust keerukate ristumiste juures. Kui läbiv liiklus Vene tänaval jätkub, sulgeda läbipääs Müürivahe tänaval Müürivahe 52 juurest.

- Kehtestada täiendavalt **jalakäijate ala** (“Liikluskorraldus Tallinna vanalinnas” määruse mõistes) järgmistel tänavatel, täpsemad ulatused toodud Joonis 45: Bremeni käik, Dunkri, Lai (Rannamäe teega paralleelsel osal), Kiriku-põik, Pikk (pikendada Oleviste tänavani) Munga, Müürivahe, Nunne (alates Lai tänavast), Olevimägi (pikendada alates Uus tänavast), Rataskaevu, Sulevimägi ning ja Toom-Rüütli tänavatel. Täiendada vastavalt “Liikluskorraldus Tallinna vanalinnas” määrust.
- Kehtestada kubatuuri piirangud vanalinna teenindavatele sõidukitele maksimaalse pikkusega 6 meetrit. Vastava piirangu kehtestamisel peab andma ettevõtetele mõistlikult aega (minimaalselt 1 aasta), et vajadusel sõidukipargi uuendamisel muudatustega arvestada. Erand võib jääda toidukauplusi teenindavatele sõidukitele. Täiendada vastavalt “Liikluskorraldus Tallinna vanalinnas” määrust.
- Lubada kaubavedude teostamine väljaspool hommikust teenindusaega mikromobiilsuse kategooriasse käivate elektriliste väikesõidukitega. Selline lähenemine annab võimaluse osaliselt mõnel pool vedusid hajutada ning katsetada erinevaid lahendusi ja nende sobivust Vanalinnas väiksemate pilootprojektidena. Täiendada vastavalt “Liikluskorraldus Tallinna vanalinnas” määrust.
- Vanalinna suuremate sissepääsude juurde on soovitatav paigaldada **infotahvlid lähimate parklate infoga**, välja arvatud Väike Rannavärava tänaval, kus parklad asuvad kohe sisenemiskohal. Infotahvlitel võib lisaks näidata ka orienteeruvat jalgsi kõndimise aega suuremate lähimate sihtkohtadeni, mis aitab sageli tunnetuslikult jalgsi teekondi ka lühendada.



Joonis 45 Liikluskorralduse kiired muudatusettepanekud

## 9.6 Parkimiskorralduse muudatused

Korrastamist vajab kogu Vanalinna asumi parkimiskorraldus nii, et kehtivad reeglid oleksid võimalikult ühetaolised ning selgelt arusaadavad eri tänavatel ja piirkondades. See aitab muuhulgas vähendada ka praegust liiklusmärkide üleküllust Vanalinna tänavatel.

Tallinna linnas, sealhulgas Vanalinnas on kehtestatud mitmed parkimistasu soodustused ja maksuvabastused, mis praegustes oludes suurendavad Vanalinna parkimis- ja liikluskoormust ning ei aita kaasa üldise liikuvuse parandamisele. Kuna parkimiskohti on Vanalinnas piiratud hulgal ning kitsad tänavad on tihti ummistunud, tuleb kehtivates soodustustes teha muudatusi. Selleks on ettepanek **muuta Tallinna Linnavolikogu määrust „Tallinna avalik tasuline parkimisala ja parkimistasu“** parkimistsoonide T1 ja T2 osas järgnevalt:

- Kaotada soodustused Tallinna Linnavolikogu ja Linnavalitsuse liikmetele: Nendele ametnikele kehtivad parkimisvabastused tuleb tühistada, et vähendada parkimiskoormust Vanalinna tänavatel.
- Kaotada olümpiavõitjatele kehtiv parkimistasu vabastus: Kuigi see on sümbolne meede, ei aita see kaasa Vanalinna liiklusprobleemide lahendamisele.
- Kaotada Tallinna linna asutustele ja linna osalusega äriühingutele kehtivad soodustused: Ka need asutused peavad kasutama perimeetri parkimiskohti, mis aitab vähendada tänavaparkimise mahtu Vanalinnas.

- Kaotada riigiasutustele kehtiv parkimistasu vabastus: Riigiasutused peaksid kasutama perimeetri parkimiskohti ning loobuma tasuta parkimisest Vanalinna tasulistel parkimisaladel.
- Kehtestada parkimistasu maksmise kohustus parkimise alustamise hetkest.

Vanalinna kitsastel tänavatel tuleb **järk-järgult vähendada tänavaparkimist paralleelselt perimeetris olevate parkimisvõimaluste laiendamisega**, et parandada jalakäijate ja kergliikurite liikumisvõimalusi ning vabastada ruumi turvaliseks liikumiseks. Esimeses järgus on otstarbekas alustada avalikuks kasutuseks suunatud tänavaparkimise lõpetamine, jättes elanikele võimaluse kasutada praeguseid parkimiskohti. Järk-järgult, vastavalt täiendavate alternatiivsete parkimisvõimaluste parendamisele, laiendada tänavaparkimise keelu tsooni üle Vanalinna. Vanalinna sees parkimisvõimaluste vähendamine on õigustatud, kui perimeetrisse on loodud mugavad ja ohutud alternatiivsed parkimisvõimalused, sest see vähendab liikluskoormust ja parandab jalakäijate liikumisvõimalusi. Soodustuste pakkumine vanalinna elanikele ja ettevõtetele nendes parkimiskohtades loob võrdsed tingimused, võrreldes nendega, kellel on juurdepääs hooviparkimisele. Selline meetod on linna eesmärkidega kooskõlas, kuna see julgustab jätkusuutlikke liikumisviise ja aitab hoida ajaloolise linnaosa keskkonda, suurendades samal ajal õiglustunnet erinevate elanike seas.

Parkimissurve vähendamiseks on laiemalt oluline saavutada olukord, kus registreeritud elukohad vastaksid tegelikele elukohtadele, vähemalt väljastatavate parkimislubade kontekstis. Kuna tegemist on laiema üleriigilise probleemistikuga, siis vajab see täiendavat juriidilist analüüsi, kas ning kuidas on võimalik regulatsioone muuta.

Olemasolevate parkimiskohtade kasutuse optimeerimiseks ja kehtestatud ajapiirangute järgimise automaatseks kontrollimiseks kasutatakse paljudes linnades mitmesuguseid tehnoloogilisi lahendusi, mis tagavad selge ja ühtse parkimiskorralduse. Levinud meetoditeks on automaatne numbrituvastussüsteem (ANPR), mis tuvastab sõidukite registreerimisnumbreid ja kontrollib parkimislubade olemasolu reaalsajas. Lisaks sellele on kasutusel targad parkimisandurid, mis jälgivad parkimiskohtade kasutust ning edastavad reaalsajas infot vabade kohtade kohta. Veel üks efektiivne meetod on dünaamiline hinnastamine, kus parkimistasud varieeruvad vastavalt nõudlusele ja ajale, optimeerides seeläbi parkimiskohtade kasutamist tihedama liiklusega piirkondades.

Vajalik on rajada/eraldada turismibussidele täiendavad peatumiskohad Vanalinna perimeetril ning parkimiskohad Vanalinnast eemal. Sellega on võimalik hajutada turistide voogu Vanalinna eri piirkondade vahel ning vähendada nõudlust praegustes peatuskohtades Falgi teel ja Mere puisteel. Täiendavate asukohtadena tuleb kaaluda Suurtüki tänava ümbrust Rannamäe teel ja Balti jaama juures ning Väike Rannavärava tänava olemasolevate parklate juures. Nii turistide hajutamise eesmärgil kui kehtiva liikluskorralduse jälgimise toetamiseks tuleb kasutusele võtta eelbroneeritud bussipeatuste süsteem, mis on kasutusel näiteks Amsterdamis ja Firenzes. Sellisel juhul on nõutav, et bussid reserveeriks oma peatusajad eelnevalt lubatud asukohtades, ning lahkuksid pärast ette nähtud aega ootama pikemaajalistesse selleks ette nähtud parklatesse. See süsteem aitab vältida ummikuid ja tagada sujuvama liiklusvoo turismpiirkondades, kus busside kontsentratsioon võib olla suur.

## Kasutatud allikad

- <sup>1</sup> EIT Urban Mobility. (2022). Urban Mobility Next #6. [Viidatud 22.09.2024]. Saadaval: [https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2022/10/EIT-UrbanMobilityNext6\\_HD2.pdf](https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2022/10/EIT-UrbanMobilityNext6_HD2.pdf)
- <sup>2</sup> European Commission. (2021). Recommendations for Urban Vehicle Access Regulations (UVAR). [Viidatud 22.09.2024]. Saadaval: [https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7926735-a48b-4be3-b0a0-189420b8e0f8\\_en?filename=EGUM-Recommendations-UVAR.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7926735-a48b-4be3-b0a0-189420b8e0f8_en?filename=EGUM-Recommendations-UVAR.pdf)
- <sup>3</sup> Brussels Environment. (2019). Low Emission Zone Report. [Viidatud 22.09.2024]. Saadaval: <https://www.lez.brussels/medias/RAPP-2019-LEZ-FR.pdf?context=bWFzdGVyfHJvb3R8MjgyODU3M3xhcHBsaWNhdGlvbi9wZGZ8aDg3L2gwOC84O DE0NDMwNTg0ODYyLnBkZnw3NGJjNjdIZmJhMzkzMTMwODYzYTY0YzgxM2EzYjM4MTQyZWMyMmM0NjIzNDE4>
- <sup>4</sup> Piller, Taavi, Looveer, Jaak-Adam, Ainsaar, Mare (2023). Tallinna rattaloendused 2021–2023. Tallinna Strateegiakeskus. Tallinna Keskkonna- ja Kommunaalamet.
- <sup>5</sup> Paadam, K., & Ojamäe, L. (2021). Vanalinna elanike ja kinnisvaraomanike ootuste kaardistus: pärand, elukeskkond, turism. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool. [Viidatud 22.09.2024]. Saadaval: [https://digiteek.artun.ee/static/files/030/preview\\_Vanalinn\\_parand\\_elukeskkond\\_turism.pdf](https://digiteek.artun.ee/static/files/030/preview_Vanalinn_parand_elukeskkond_turism.pdf)
- <sup>6</sup> [https://digiteek.artun.ee/static/files/030/preview\\_Vanalinn\\_parand\\_elukeskkond\\_turism.pdf](https://digiteek.artun.ee/static/files/030/preview_Vanalinn_parand_elukeskkond_turism.pdf)
- <sup>7</sup> Tallinna Strateegiakeskus. (2019). Tallinna linna parkimispoliitika arengusuundade analüüs. [Viidatud 22.09.2024]. Saadaval: <https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2019/Tallinna-linna-parkimispoliitika-arengusuundade-analuus>
- <sup>8</sup> Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035. (2022). Tallinn: Tallinna linnavalitsus. [Viidatud 22.09.2024]. Saadaval: [Tallinna jätkusuutliku linnaliikuvuse kava 2035 | Tallinn](https://uuringud.tallinn.ee/uuring/vaata/2035/Tallinna-jatkusuutliku-linnaliikuvuse-kava-2035)
- <sup>9</sup> Lepik, K-L. (toim.). (2023). Tallinna kesklinna ettevõtluskeskkonna uuringu aruanne. Tallinna Ülikool. Saadaval: [https://uuringud.tallinn.ee/file\\_download/1600](https://uuringud.tallinn.ee/file_download/1600)
- <sup>10</sup> ERR. (2023). Pika tänava ühetasandiliseks ehitamine võib Tallinnale kulukaks minna. [Viidatud 22.09.2024]. Saadaval: <https://www.err.ee/1608750430/pika-tanava-uhetasandiliseks-ehitamine-voib-tallinnale-kulukaks-minna>