

KESKLINLIK

TÄNAV*arium*

Magistritöö

kesklinlik tänavaruum

Kristina Lillepea

Eesti Kunstiakadeemia
Arhitektuuriteaduskond

Arhitektuuri ja linnaplaneerimise eriala

Juhendajad:
Andres Ojari
Toomas Tammis
Eik Hermann

EKA 2026

AUTORIDEKLARATSIOON

Kinnitan, et:

1. käesolev magistritöö on minu isikliku töö tulemus, seda ei ole kellegi teise poolt varem (kaitsmisele) esitatud;
2. kõik magistritöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd (teosed), olulised seisukohad ja mistahes muudest allikatest pärinevad andmed on magistritöös nõuetekohaselt viidatud;
3. luban Eesti Kunstiakadeemial avaldada oma magistritöö repositooriumis, kus see muutub üldsusele kättesaadavaks interneti vahendusel.

Ülaltoodust lähtudes selgitan, et:

- käesoleva magistritöö koostamise ja selle sisalduvate ja/või kirjeldatud teoste loomisega seotud isiklikud autoriõigused kuuluvad minule kui magistritöö autorile ja magistritööga varalisi õigusi kasutatakse vastavalt Eesti Kunstiakadeemias kehtivale korrale;
- kuivõrd repositooriumis avaldatud magistritööga on võimalik tutvuda piiramatul isikute ringil, eeldan, et minu magistritööga tutvuja järgib seadusi, muid õigusakte ja häid tavasid heas usus, ausalt ja teiste isikute õigusi austavalt ning hoolivalt.

Keelatud on käesoleva magistritöö ja selles sisalduvate ja/või kirjeldatud teoste kopeerimine, plagieerimine ning mistahes muu autoriõigusi rikkuv kasutamine.

Magistritöö koostamisel või ettevalmistamisel kasutati piiratud ulatuses generatiivse tehisintellekti tööriista ChatGPT keeleliseks ja struktuurseks toeks. Tehisintellekti ei kasutatud iseseisva teadusliku sisu loomiseks, andmete analüüsimiseks, teadustulemuste genereerimiseks ega otsuste tegemiseks uurimisküsimuste, metodoloogia või järelduste osas. Kõik uurimistöös esitatud teaduslikud seisukohad, valikud, kirjeldatud tegevused, metodoloogilised lahendused ning viited on magistrandi poolt sisuliselt läbi töötatud, kontrollitud ja kinnitatud. Lõplik vastutus taotluse sisu, täpsuse ja usaldusväärsuse eest jääb täielikult töö autorile.

/allkirjastatud digitaalselt/

Kuupäev ja aasta:

Autori nimi: Kristina Lillepea

Õppekava: Arhitektuur ja linnaplaneerimine

T ä n a n
Andres Ojari,
Toomas Tammiss ja
Eik Hermann

Inspireeriva, hoidva ja edasilükkava juhendamise eest.

T ä n a n
Tõnis Savi

Inspiratsiooni, sisendi, toe, nõu ja jõu eest.

T ä n a n
kõiki, kes mind selle aja jooksul kallistasid, seda oli vaja.

TAUST	
Sõnastik	9
Isiklik alge	11
Ülesehitus	15
Ruum hoonete vahel - miks ja kellele?	17
KUIDAS VAADATA TÄNAVARUUMI?	31
Tänavaruumi vaatlus	33
Andmestik, GIS-analüüs	34
KUIDAS LUUA TÄNAVARUUMI?	35
Tänavaruumi loomise juhendid	36
Tänavate ruumiline jaotus	39
Heale tänavaruumile olulised elemendid	43
Lävepakuruum	47
Kõnnitee	53
Tänavamööbliriba	55
Rattatee	57
Roheriba	59
Sõidutee	61
Ühistransporditee	63
Katkestuskohad	65
KUIDAS LOON TÄNAVARUUMI?	67
Asukohavalik	68
Ajalugu	69
Kontekst ja analüüs	75
Tänane olukord ja selle kriitika	86
Tänane olukord ja selle potentsiaal	92
Väärtused	99
Tänavaruumi tsoonid ja olulised elemendid	115
Ristumised, katkestused	119
Sekkumised	131
KOKKUVÕTE	139
ABSTRACT	141
BIBLIOGRAAFIA	143
ILLUSTRATSIOONID	147
ARHIIVIJOONISED	155
LISAD	159

elatav linn (i.k livable city)

Linnaplaneerimise liikumine, mis rõhutab tänavatasandil toimuvat tegevust ning jalgsi liikujate olulisust, et luua elamisväärsed õnnelikku linnaruumi.

tänavaruum

Ruum hoonete vahel.

ligipääsetavus

“Ligipääsetavus kujutab endast liikumisvajaduste rahuldamist õiglasel ja kulutõhusal viisil sõltuvalt kliima ja elurikkuse eesmärkidest, kujundades liikumist toetavat keskkonda, kus sihtkohad on ligipääsetavad, liikumisvõimalused on turvalised ja mitmekesised ning erinevad liikumisviisid on omavahel tasakaalus.”¹

lävepakuruum

Liides, mis pakub suhtlust tänavaruumi avaliku ala ja tänavakorruse siseruumi piiril. Kvaliteetne liides suudab muuta tänavaruumi sotsiaalsemaks. Tsoon võib väljenduda lihtsate sissepääsude ja uste ning akende või kõnniteekohvikute ja võileivalaudade kaudu. See võõnd koosneb nii tänava poole jäävast hoone konstruktsioonist kui ka fassaadist ja hoonega vahetult külgnevast ruumist.²

tasuta ruum / olemisruum

Tänavaruumi see osa, mida saab kasutada ja nautida ilma, et kasutaja oleks sunnitud selleks midagi ostma.

ostlemisruum

Tänavaruumi see osa, mida saab kasutada ja nautida ainult siis, kui kasutaja ostab või tarbib midagi (teenus või kaup).

kolmandad kohad (i.k third places)

¹ Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumide koonduuring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 520.

² National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 37.

Meie kodusid peetakse meie elu „esimesteks” kohtadeks ja meie töökohti „teisteks”.³ “Kolmandad kohad” toimivad mitteametliku avaliku elu kõige olulisema ruumina, pakkudes sidet, kogukonda ja seltskondlikust. Need saavad olla näiteks kohvikud, pargid, lillepoe väliletid, spordisaalid ja muud kohad, mis on koondunud ühise huvi ümber, mis edendab kogukonda ning kodanikualgatusi. Kolmandaid kohti võib pidada ühiskonna kogukondlikuks liimiks.⁴

tugev ja nõrk side

Tugev side on näiteks pereliikmete, sõprade ja tuttavate vahel ning nõrk side nende inimeste vahel, kes kohtuvad harva või ei ole omavahel tuttavad.⁵

passiivne kontakt

Suure hulga tundmatute inimeste nägemine ja kuulmine. Möödumine, kohtumine ja pelgalt kohalolek.⁶

kesklinlik

Ruum, mis on ajalooliselt väljakujunenud tänavate, platside ja väljakute võrgustik. Tihedalt hoonestatud kvartalite ja esimeste korrustega, mis on jalakäijasõbralikud kaupluste, kohvikute ja teiste avalikkusele suunatud programmidega, mis moodustavad elava, tänavale orienteeritud keskkonna, toetades seeläbi sotsiaalset suhtlust. Ruum, mis on enamasti ümbritsetud segakasutusega aladega, kus kaubandus-, büroo- ja elamupiirkonnad on omavahel põimunud, luues seeläbi 24-tunnise aktiivse linnaruumi.⁷

³ R. Oldenburg, Our Vanishing Third Places. – Planning Commissioners Journal 1997, no. 15 <https://plannersweb.com/wp-content/uploads/1997/01/184.pdf> (vaadatud IV 2026)

⁴ J. Beal, What Are Third Places and Why Do They Matter? – Albert Shanker Institute. <https://www.shankerinstitute.org/blog/what-are-third-places-and-why-do-they-matter> (vaadatud IV 2026).

⁵ M. S. Granovetter, The Strength of Weak Ties. – American Journal of Sociology 1973, vol. 78, no. 6, lk 1360–1380.

⁶ Gehl, Jan. Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011, lk 13.

⁷ Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumide koonduuring. Lõpparuanne. Lisa 4.2.6: 79 asukoha ülevaade. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 9.

ISIKLIK ALGE

Elukvaliteet avalikus ruumis ja aktiivne linnaelu läheb mulle väga korda. Hea ruum hoiab, laseb istuda ja peatuda ning loob suhteid, kokkuhoidvaid kommuune ning ilusaid haid hetki. Halb ruum käsib sul sealt lahkuda ja lõhestab inimeste vahelisi sidemeid. Me igapäevane keskkond mõjutab meid tugevalt ja on otseselt seotud tervise, sotsiaalse sidususe, keskkonnamõjude vähendamise ja majandusliku elujõulisusega. Taanis, Aarhuses elatud aeg näitas, kuidas hästi struktureeritud linn ja tänavaruum toetavad täisväärtuslikku ning õnnelikku igapäevaelu. Kogegin tänavaruumi, mis elab täiel jõul - ka tuules, külmas, lumes ja pimedas. Itaalia külades Jan Gehli jälgedes hoone servade ja külaväljakute aktiivsust jälgides süvenes huvi aktiivset elu täis tänavate fenomeni vastu veelgi. Tallinnas olles tekib paratamatult küsimus: miks meie linnaruum ei toimi samamoodi? Miks jäävad tänavad pigem liikluse koridorideks kui elavaks avalikuks ruumiks?

Ma unistan, et linnaruum muutuks paremaks ja elu tänavatel aktiivsemaks. Ma unistan, et kohvikus istudes saan olla rahulikult aga elu täis tänaval, nii nagu Taanis kargetel hommikutel.

Töötades läbi erinevaid situatsioone soovin tuua fookuse asjaolule, et probleem pole Tallinna olemasoleva linna kitsakustes vaid meie endi, nii linnaruumi loojate kui kasutajate mentaliteedis. Jan Gehlile meeldib öelda, et ta ei ole tegelikult kunagi midagi päriselt teinud, ta elutöö on olnud muuta mentaliteeti. Minu enda kirjg suundub ka sinna, ma sooviks, et minu magistritöö oleks hea näide, milline saaks üks Tallinn tänav olla kui me mentaliteet oleks seal, kuhu näiteks Jan Gehl Taanit suunanud on. Tahan näidata, milline saab olla üks kesklinna tänav, kui loome inimtasandil rahuliku keskkonna: vähem liikluskiirust ja müra ning rohkem ruumi liikumiseks, peatumiseks ja suhtlemiseks.

Töö väljundiks on strateegilised ettepanekud ja praktilised lahendused, sh olemasoleva tänava übermõtestamine ja disainimine ning vajadusel selle ääres olevatesse hoonetesse sekkumine. Pakun võimalust laiendada tänavatele ka juba olemasolevatel teenustel, äridel ja kohvikutel.

Asukohaks valisin tänavalõigu, kus on juba inimtihedus ning linnakesksus olemas aga on puudu kesklinlikust inimkesksest tänavaruumi kvaliteedist. Vaatan asukohta, kus aktiivsete fassaadide ja kvaliteetsema lävepakuruumi (liides, mis pakub suhtlust tänavaruumi avaliku ala ja tänavakorruse siseruumi piiril) loomine on mõistlik ja hädavajalik ning soovisin fokuseerida enda huvi hetkel väga problemaatilise kuid tugeva potentsiaaliga kohale.

Valikuks sai Narva maantee kesklinnas kulgev lõik - Viru Keskusest kuni Tallinna Ülikoolini. Tänav on linna kontekstis väga oluline liikumisarter ja tänaväärne hoonestus pakub head potentsiaali aktiivseks tänavakorruse frondiks. Tänavalõigul on tugev potentsiaal olla kvaliteetne kesklinlik peatänav. Täna on ruum aga tugevalt autokeskne ning kvaliteetne inimmõõtmeline ruum puudub. Riigiplaneeringu noorteuuringus toodi välja, et Tallinna peamisteks puudusteks on liiklemiseks kuluv aeg, ummikud, müra, linnaruumi tihedus, kohati puudulikult hooldatud avalikud alad ja rohealade vähesus. Esile tõsteti ka Tallinna pingelist ja väsitavat tempot, turvatunde puudumist, anonüümsust ja elukallidust. Kõik need puudused on nähtavad ja tuntavad ka vaadeldavas Narva maantee tänavaruumis.⁸ Olen teadlik olemasolevatest peatäna projekti uuringutest, ideekonkursi võidutööst, Narva maantee rattatee eskiisist ja magistritöö jooksul avalikustatud Tallinna Ülikooli esise ala arhitektuurivõistlusest. Töö pakub aga enda tööriistakasti ja lahendusi.

⁸ Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenaariumide koonduring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 130.



Narva maantee vaadeldav lõik
Illustratsioon 1.

“Kesklinn või linna keskus paikneb strateegiliselt olulises kohas üldises linnamustris, et olla linna sotsiaalse, majandusliku ja kultuurilise tegevuse keskpunkt. Kesklinna lahutamatuks osaks on ajalooliselt väljakujunenud tänavate, platise ja väljakute võrgustik. Kesklinn on kujundatud sajandite jooksul toimunud ajaloolise arengu tulemusena, kus on ruumiliselt põimunud erinevad ajalookihistused. Ruumiliselt moodustavad kesklinna enamasti tihedalt hoonestatud kvartalid, millel on tavaliselt tänavaruumi ja hooviala eraldav tihe perimeeter. Kesklinna hoonestuse esimene korrus on jalakäijasõbralik kaupluste, kohvikute ja teiste avalikkusele suunatud programmidega, mis moodustavad elava, tänavale orienteeritud keskkonna, toetades seeläbi sotsiaalset suhtlust. Kesklinnad on enamasti segakasutusega alad, kus kaubandus-, büroo- ja elumupiirkonnad on omavahel põimunud, luues seeläbi 24-tunnise aktiivse linnaruumi. Kesklinnades on võimalik tihti märgata kohandatud taaskasutust, kus ajaloolisi hooneid on kujundatud ümber vastavalt kaasaegsetele vajadustele.”⁹

⁹ Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenaariumide koonduur. Lõpparuanne. Lisa 4.2.6: 79 asukoha ülevaade. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 9.

ÜLESEHITUS

Magistritöö struktuur jaguneb kahe suure teema alla - TAUST ja KUIDAS.

“Tausta” kirjutamine on magistritöö protsessis pidevalt kaasaskäiv meedium, kus uurisin süvendatult kuidas tänavaruum meid mõjutab ja mis kvaliteete pakub või pärsib. Avan olulisi teemasid, mis loovad tänavaruumile tähtsa sisendi ning sügavuse.

I

“Kuidas” peatükk selgitab esimeses osas kuidas peaksime tänavaruumi vaatama ja selle loomisele lähenema. Selgitan nii kvalitatiivse sisendi ehk tänavaruumi vaatluse sisu ja eesmäärke ning lisan sellele ka GIS-analüüside kvantitatiivse sisendi kihi.

II

Peatüki teises osas vastan küsimusele “kuidas luua kesklinliku tänavaruumi?” ning avan erinevate tänavaruumi juhendite, strateegiate ja standardite mõju ning selgitan, millised põhimõtted ja juhendid valisin magistritööd suunama. Avan tänavate ruumilise jaotuse ning selgitan iga tsooni olulisust, parameetreid ning kvaliteeti, mida need pakkuma peaksid. Loon tööriistakasti.

III

Peatüki viimases osas avan töö linna- ja tänavakonteksti, laskun asukohaspetsiifiliselt loodud tööriistakasti kaudu valitud tänavat analüüsima ja planeerima. Selgitan töös tehtud sekkumisi ja loodud väärtusi.

Läbi magistritöö räägin põhimõtetest, mis on minu arvates linnaruumi planeerimises olulised ning seisavad ühendatud ja sotsiaalselt aktiivse inimkeskse linnaruumi eest.

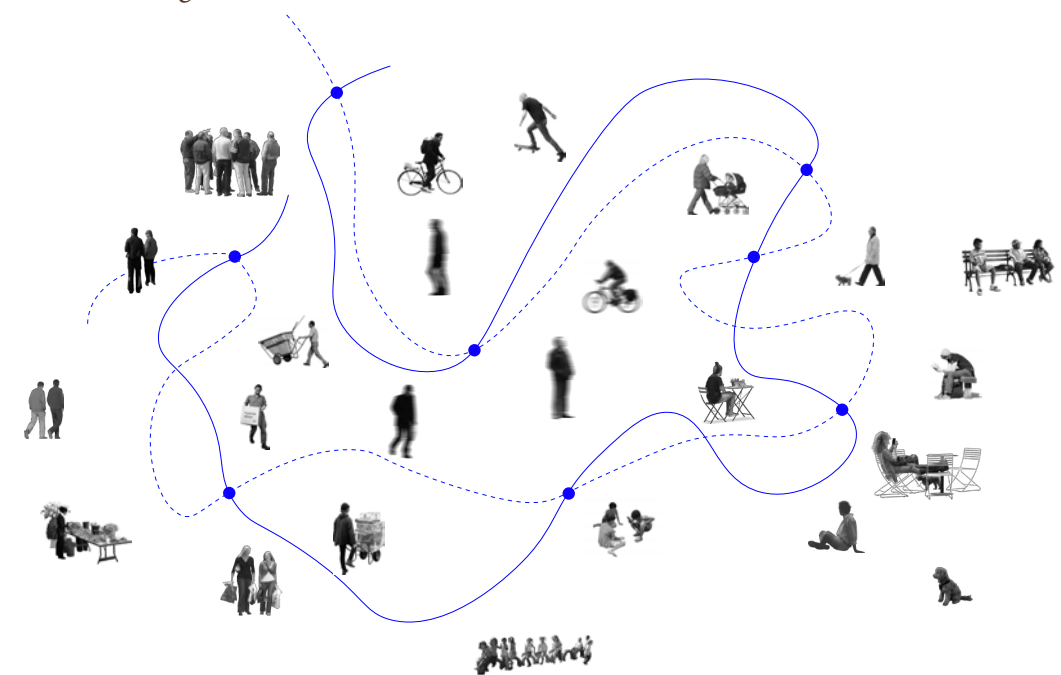
RUUM HOONETE VAHEL - MIKS JA KELLELE?

MIKS?

Princetoni psühholoogiaprofessor Daniel Kahneman viis koos kolleegidega läbi katseid, et saada aru, mis teeb inimeste jaoks elu meeldivaks või ebameeldivaks. Üks Kahnemani uuring lõi seose ka õnne ja linnaelu vahel. Ligi tuhat küsitletud naist jagasid enda päeva episoodidesse kirjeldades iga episoodi tegevust ja enesetunnet. Kõikidest episoodidest kõige õnnelikumaks tegi naised seks, teisele kohale jäi sotsiaalne suhtlemine ning kõige vähem tegi neid õnnelikuks tööle läbi linna liikumine.¹⁰ See ilmestab hästi, miks tänavaruum meile kõigile oluline on.

sihtkohta tiiru peatänaval või peatuda kutsuval pingil välisukse lähedal, et korraks inimeste seas olla. Isegi aeg-ajalt istumine ja tänavale vaatamine võib olla rõõmu pakkuv. Teiste inimeste keskel olemine, nende nägemine ja kuulmine viitab positiivsetele kogemustele. Inimene ei pea tingimata olema koos konkreetse teise inimesega aga sellegipoolest tunneme, et oleme osa millestki. Avalikus ruumis on inimene alati aktiivselt tegelikult kohal, osalemine võib olla küll tagasihoidlik aga seegi on oluline.¹¹

Tänavaruum on koht, kus kohtume naabrite, kohvikupidajate, tuttavate ja võõrastega.



Kohtumised tänavaruumis.

Illustratsioon 2.

See on ruum, mida me peame kasutama igapäevatoimetustes. Meeldiv tänavaruum saab kohustuslikke tegevuste ajal head enesetunnet suurendada ning halb ruum seda just vähendada.

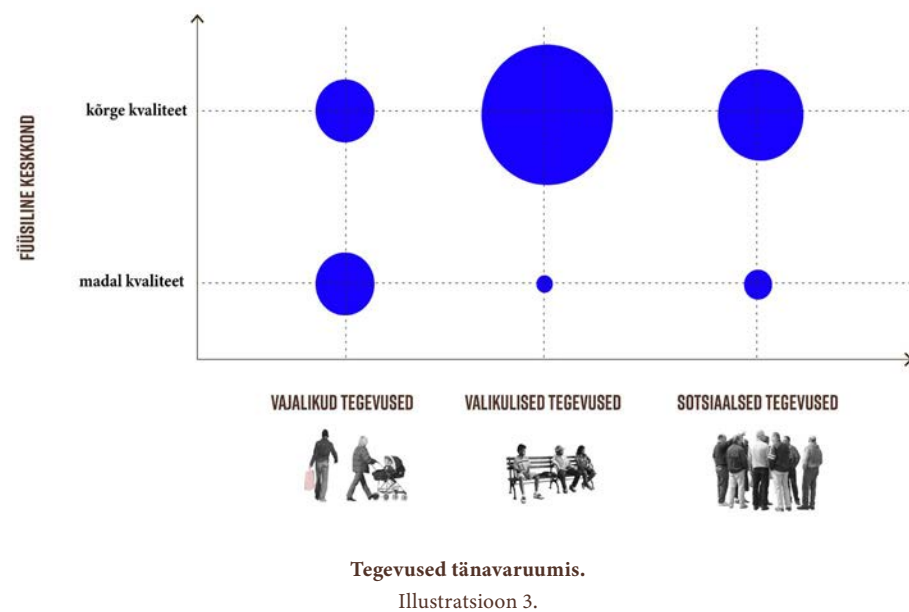
Tänavaruum võimaldab kohtumist.

Ruum hoonete vahel pakub vähenõudlikku võimalust olla teistega koos põhjuse- ja pingevalt. Võime niisama jalutada, teha teel

See on oluline ruum me sotsiaalsete sidemete jaoks. Tänapäeva isolatsioon ja üksinduse pandeemia muudab ka pealtnäha kõige väiksemad sotsiaalsed kohtumised ja sidemed eriti olulisteks. Vajame inimsuhteid ja kohtumisi ning tänav on just see ruum, kus väga paljude ja väga erinevate inimirühmade teed ristuvad. Kohtumine tänavaruumis võimaldab lihtsalt olla teiste seas, teisi näha ja kuulda ja kogeda teiste inimeste tometamist erinevates olukordades.

10 C. Montgomery, *Happy City*. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2014, lk 31.

11 Gehl, Jan. *Life Between Buildings. Using Public Space*. Washington: Island Press, 2011, lk 17.



2023.a Eesti Inimarengu aruanne tõi esile, et hästi kavandatud ja läbimõeldud linnaruumil on tähelepanuväärselt oluline roll me sotsiaalse kaasatuse ja vaimse heaolu toetamisel. Sotsiaalne seotus ja eraldatus on olemuselt geograafiline ja seotud nii inimeste suhtlemismustrite kui ka ruumiliste suhtlemismustritega. Liikuvus, rohealad ja ligipääsetavad kohtumispaid pakuvad ruumi paremaks sotsiaalseks seotuseks.¹²

Lihtsustatult võib väliruumi avalikes kohtades toimuvad tegevused jagada kolme kategooriasse, millest kõigil on füüsilisele keskkonnale väga erinevad nõudmised:

1. vajalikud tegevused,
2. valikulised tegevused,
3. sotsiaalsed tegevused.¹³

Vajalikud tegevused on igapäevaelus kohustuslikud, näiteks kooli või tööle minek, poes käimine, bussi või inimese ootamine, asjaajamine,

¹² H. Sooväli-Sepping, E.-M. Trell, S. Salmistu, Ruumiplaneerimine ja vaimne heaolu. – Eesti inimarengu aruanne 2023. <https://2023.inimareng.ee/et/ruumiplaneerimine-ja-vaimne-heaolu-kuidas-linnastunud-keskkonnas-sotsiaalselt-eraldatust-ja-üksildust-vahendada/> (vaadatud IV 2026)

¹³ Gehl, Jan. Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011, lk 9.

posti jagamine. Kõikide tegevuste hulgas hõlmab see kategooria valdavat kõndimisega seotud tegevusi. Kuna sellesse rühma kuuluvad tegevused on vajalikud ja möödapääsmatud, mõjutab füüsiline keskkond nende esinemissagedust vaid vähesel määral. Need toimuvad aastaringelt peaaegu igasugustes tingimustes ja on enam-vähem sõltumatud väliskeskkonnast. Osalejatel pole valikut.¹⁴

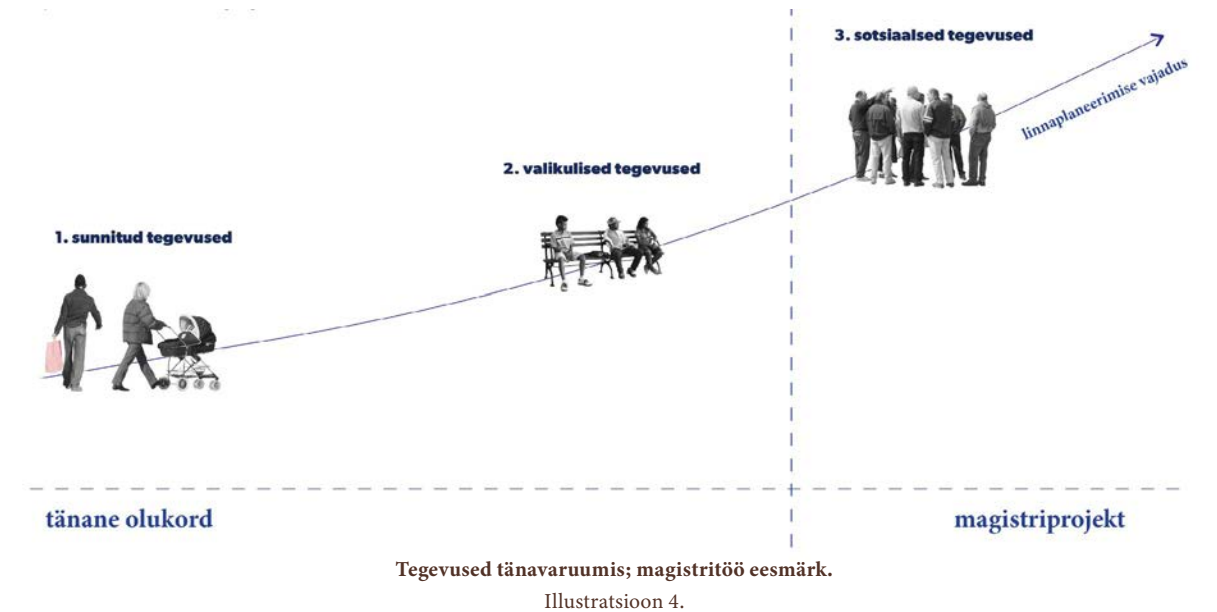
Valikulised tegevused toimivad ainult soodsate välistingimuste ja hea keskkonna olemasolu korral. Sellesse kategooriasse kuuluvad tegevused nagu näiteks jalutuskäik värske õhu saamiseks, elu nautimine niisama seistes või päevitamine. Füüsiline planeerimine on nende tegevuste jaoks eriti oluline, sest enamik meelelahutustegevusi, mida on meeldiv õues harrastada kuuluvad just sellesse kategooriasse.¹⁵

Kui väliruum on halva kvaliteediga, toimuvad seal ainult rangelt vajalikud tegevused. Kui õuealad on kõrge kvaliteediga, toimuvad seal valikulised tegevused peaaegu sama sagedusega.¹⁶

¹⁴ Gehl, Jan. Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011, lk 9.

¹⁵ Gehl, Jan. Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011, lk 11.

¹⁶ Gehl, Jan. Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011, lk 13.



Sotsiaalsed tegevused on kõik tegevused, mis sõltuvad teiste inimeste kohalolekust avalikes kohtades. Sotsiaalsete tegevuste hulka kuuluvad laste omavaheline suhtlus ja mängimine, tervitused ja vestlused, mitmesugused ühised tegevused. Kategooriasse kuuluvad ka passiivsed kontaktid, lihtsalt teiste inimeste nägemine ja kuulmine.

Erinevat tüüpi sotsiaalseid tegevusi toimub paljudes kohtades. Seda nii eluruumides, privaatsetes õueruumides, aedades ja rõdudel, avalikes hoonetes kui ka töökohtades.¹⁷ Selle töö kontekstis vaatlen ainult neid tegevusi, mis toimuvad avalikult ligipääsetavates kohtades.

Sotsiaalsed tegevused toimuvad spontaanselt ja need on otsesed tagajärjed inimeste liikumisele ja samades ruumides viibimisele. See tähendab, et sotsiaalseid tegevusi toetatakse kaudselt alati, kui vajalikkudele ja valikulistele tegevustele on loodud head tingimused. Kvaliteetne tänavaruum soosib häid ja tihedaid suhteid inimeste vahel. Mida rohkem aega inimesed õues veedavad, seda sagedamini nad kohtuvad ja seda rohkem nad

¹⁷ Gehl, Jan. Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011, lk 13.

vestlevad.¹⁸

Töös vaadeldaval Narva maantee lõigul toimuvad juba täna nii sunnitud kui valikulised tegevused, tänavaruumi kvaliteet ei võimalda aga täna sotsiaalsetel kohtumistel ja tegevustel juhtuda.

Linnatänavatel ja kesklinnades on sotsiaalne tegevus üldiselt pealiskaudsem, kus enamik kontaktidest on passiivsed (suure hulga tundmatute inimeste nägemine ja kuulmine). Isegi selline tagasihoidlik tegevus võib olla väga oluline. Möödumine, kohtumine ja pelgalt kohalolek on ka alge teistele, ulatuslikumatele sotsiaalse tegevuse vormidele. See seos on oluline füüsilise planeerimise seisukohast. Kuigi füüsiline raamistik ei mõjuta otseselt sotsiaalsete kontaktide kvaliteeti, sisu ja intensiivsust, saavad arhitektid ja linnaplaneerijad mõjutada inimestega kohtumise, nägemise ja kuulmise võimalusi ning sagedust. Saame luua võimalusi, mis omandavad nii omaette kvaliteedi kui ka muutuvad oluliseks taustaks ja lähtepunktiks muudele inimestevahelistele kontaktivormidele.¹⁹ Nii suureneb kogukonnatunnetus ja tekib

¹⁸ Gehl, Jan. Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011, lk 13.

¹⁹ Gehl, Jan. Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011, lk 13.

kokkuhoidev, üksteisega rohkem arvestav linnaruum. Jan Gehl võtab mitmed vaatlused ja uuringud kokku ning märgib, et inimesed ja inimtegevus on suurim huviobjekt linnas. Isegi tagasihoidlik kontakt inimeste vahel, mis seisneb pelgalt teiste nägemises ja kuulmises või neile lähedal olemises, on nõutum kui enamik teisi vaatamisväärsusi linnade avalikes ruumides. Elu hoonetes ja hoonete vahel näib peaaegu kõigis olukordades olevat olulisem ning asjakohasem kui ruumid ja hooned ise. Nii võib öelda, et elu hoonete vahel on linna kõige olulisem vaatamisväärsus.²⁰

Sotsiaalsedel tegevustel on erinev intensiivsus ja ulatus - alates väga lihtsatest ja mittesiduvatest kontaktidest kuni keerukate ja emotsionaalselt kaasatud sidemeteni.

↑	Kõrge intensiivsus
	Lähedad sõprussuhted
	Sõbrad
	Tuttavad
	Juhuslikud kontaktid
	Passiivsed kontaktid (“näe ja kuule” kontaktid)
	Madal intensiivsus

Hoonete vahel olev elu loob peamiselt skaala alumises osas asuvaid madala intensiivsusega kontakte. Võrreldes teiste kontaktivormidega tunduvad need kontaktid väikesed ja tähtsusetud, kuid on tegelikult väärtuslikud nii iseseisvate kontaktivormidena kui ka eeldusena muudele, süvendatud kohtumistele. Linnaruumis teistega passiivselt kohtumine võib olla näiteks:

- kontakt tagasihoidlikul tasemel
- võimalik alguspunkt sügavamatele kontaktidele
- võimalus säilitada juba loodud kontakte
- teabeallikas välise sotsiaalse maailma kohta
- inspiratsiooniallikas, stimuleeriva kogemuse

20 Gehl, Jan. Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011, lk 13.

pakkuja²¹

Jan Gehli “passiivsete kohtumiste” olulisuse kõrvale saab tuua ka sotsioloog Mark S. Granovetteri “American Journal of Sociology” jaoks kirjutatud artikli, kus ta toob välja nii tugevate kui ka nõrkade sotsiaalsete sidemete olulisuse ja märgib, et tihti on just need nõrgad sidemed väärtuslikumad läbi uue info ja võimaluste saamise. Tugev side on näiteks pereliikmete, sõprade ja tuttavate vahel ning nõrk side nende inimeste vahel, kes kohtuvad harva või ei ole omavahel tuttavad. Nõrkade sidemete kaudu jõuab meieni näiteks uus info ja on oluline sild erinevate inimgruppide vahel. Lihtne näide on läbi tuttava tuttavate töö saamine. Tugevad sidemed loovad tihedaid klastreid ja nõrgad sidemed seovad need kokku.²² Tänavaruum on nende nõrkade sidemete loomiseks ideaalne keskkond.

Kohtumiskoha puhul on oluline rääkida ka „kolmandate kohtade” (i.k *third places*) kontseptsioonist, millest sotsioloog Ray Oldenburg rääkis oma 1989. aasta raamatus „The Great Good Place”. Väljend „kolmandad kohad” tuleneb sellest, et meie kodusid peetakse meie elu „esimesteks” kohtadeks ja meie töökohti „teisteks”.²³ Tasakaalustatud, sotsiaalselt hoidva ja õnneliku elu elamiseks vajavad inimesed tegevusi kõigis kolmes kohas - kodus, tööl ja “kolmandates kohtades”. Viimased toimivad mitteametliku avaliku elu kõige olulisema ruumina, pakkudes sidet, kogukonda ja seltskondlikust. Täiskasvanute jaoks on need näiteks kohvikud, pargid, lillepoe väliletid, spordisaalid ja muud kohad, mis on koondunud ühise huvi ümber, mis edendab kogukonda ning kodanikualgatust.

21 J. Gehl, Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011, lk 15.
22 M. S. Granovetter, The Strength of Weak Ties. – American Journal of Sociology 1973, vol. 78, no. 6, lk 1360–1380.
23 R. Oldenburg, Our Vanishing Third Places. – Planning Commissioners Journal 1997, no. 15
<https://plannersweb.com/wp-content/uploads/1997/01/184.pdf> (vaadatud IV 2026)

Laste ja noorte jaoks on kolmandad kohad näiteks huviringid, sport, avalikud raamatukogud, klubid ja rulapargid. Kolmandaid kohti võib pidada ühiskonna kogukondlikuks liimiks.²⁴ Oldenburg kirjutas 30 aastat tagasi artikli tuues välja probleemi, et me kolmandad kohad on kadumas. Artiklis keskendub ta küll elurajoonides kaduvatele kolmandatele kohtadele kuid tunnen, et samadele muredele vaatame vastu ka linnaruumis. Oldenburg kirjutab Teisele maailmasõjale järgneval ajal ehitatud “müüridest” elamurajoonide kaitsmiseks kogukonna eest, millega praktiliselt kõik naabritega kohtumise ja tutvumise võimalused kõrvaldati. Elektrooniliselt juhitud garaažiuks ees ja privaatsust pakkuv tara taga, pakuvad peaaegu täielikku kaitset nende eest, kes oleksid me naabrid. Sarnast fenomeni loob ka kinniste fassaadidega sissepoole vaatav hoonestus linnas. Enda sulgemine piiride taha kaotab elu väljaspool, mida inimestena tegelikult hädasti vajame. Haruldane tühi krunt või nurk meelitab ligi koeraomanikke, kes päeva lõpupoole ajastavad oma külastused nii, et maksimeerida kontakti teiste inimestega. Varjulise puu all toidupoe kõrval näeb töömehi, kes joovad õlut, mida nad ei tohi sees tarbida, ja naudivad teiste meeste seltskonda, mida hoone sees ei pakuta. Mujal luuakse elu näiteks pesumaja külastuste ümber, mis on äärmiselt ebatõenäoline koht, ja ometi lisavad paljud pesumajade omanikud mugavusi, et ära kasutada inimeste kuuluvusvajadust. Sellised inimühiskonna elemendid näitavad avaliku ruumi kasutusmustreid, mida tuleb hoida ja väärtustada. Vajame kohti, et inimesed saaksid hõlpsalt, odavalt, regulaarselt ja meeldivalt koguneda – vajame “kohta nurgal”, mis ei nõua autosse istumist. Kõige rohkem ongi vaja neid “kolmandaid kohti”, mis pakuvad avalikku tasakaalu koduse elu suurenenud erastamisele. Kolmandad kohad pole tegelikult midagi enamat

24 J. Beal, What Are Third Places and Why Do They Matter? – Albert Shanker Institute. <https://www.shankerinstitute.org/blog/what-are-third-places-and-why-do-they-matter> (vaadatud IV 2026).

kui mitteametlikud avalikud kogunemiskohad.²⁵

Artiklis on toodud 10 olulist punkti, miks kolmandad kohad on vajalikud, toon välja mõned olulisemad, mis on väga asjakohased ka tänases linnakontekstis:

1. need aitavad naabruskondi ühendada. Seal, kus kolmandad kohad puuduvad, elame sageli aastaid samas kohas ilma teineteist tundma õppimata.
2. toimivad külastajatele ja uustulijatele „sissepääsupunktidenä”, kust on lihtne juhiseid ja muud teavet hankida. Lihtne kohtumispaik muudaks integreerumise kiiremaks.
3. on koht, mis suudab tuua noored ja vanad samasse kohta kokku.
4. suudavad aidata naabruskonna eest hoolt kanda. Kolmandate kohtade omanikud on sageli need, keda Jane Jacobs kirjeldas kui “avaliku elu karaktereid”. Nad näivad tundvat kõiki naabruskonnas, hoiavad näiteks silma peal kohalikel lastel ja püsikliente kursis kõigi kohalike sündmustega.
5. need on meelelahutuslikud. Ja seda meelelahutuse pakuvad just inimesed ise läbi vaatluste või vestluste. Sama fenomen, millest räägib ka Jan Gehl - meile meeldib istuda ja teisi inimesi tegutsemas vaadata.
6. kolmandad kohad on pensionäridele olulised, sest pakuvad vahendeid ühenduses püsimiseks ja on lihtsad kohad, kus saada kogukonnaelust rõõmu tunda.²⁶

Pole kahtlustki, et kolmandate kohtade väärtustamine, säilitamine ja loomine on oluline. Saame neid luua liites hoone tänavakorruste elu

25 R. Oldenburg, Our Vanishing Third Places. – Planning Commissioners Journal 1997, no. 15
<https://plannersweb.com/wp-content/uploads/1997/01/184.pdf> (vaadatud IV 2026)
26 R. Oldenburg, Our Vanishing Third Places. – Planning Commissioners Journal 1997, no. 15
<https://plannersweb.com/wp-content/uploads/1997/01/184.pdf> (vaadatud IV 2026)

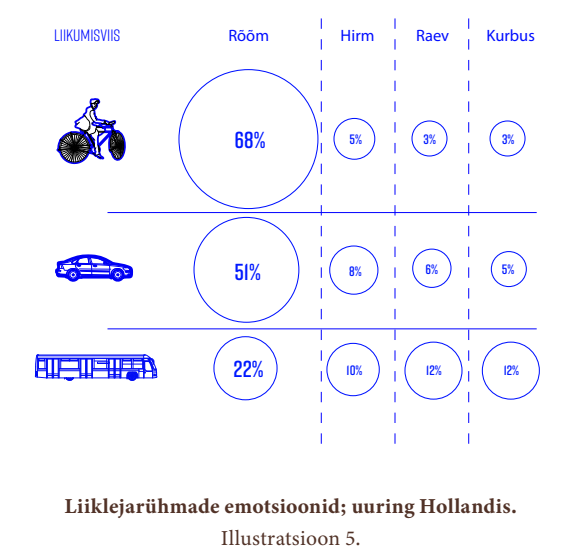
tänavaga ja ostlemisruumi asemel pakkuda ka olemisruume, kus inimesed saavad ise otsustada, kuidas seal olla, ilma surveta teenust tarbida.

Tänavaruum võimaldab liikumist.

On üks liiklejate grupp, kes läbi erinevate uuringute teatab, et nad naudivad oma teekonda rohkem kui teised. Need on inimesed, kes liiguvad omal jõul - jalutavad, jooksevad, sõidavad rattaga. Vaatamata faktile, et see grupp inimesi peab kõige rohkem füüsiliselt pingutama, et jõuda punktist A punkti B on nende teekond lihtsam kui neil, kes istuvad terve aja paigal, sest neil on lõbus! New Yorgis, kus tänavad on lärmakad, umbes ja ohtlikud, on inimesed jalgrattal need, kes naudivad oma reisi rohkem kui keegi teine. Tugev erinevus on näha näiteks autostunud Ameerika ja Kanada linnade inimeste tunnete ja Hollandis elavate inimeste tunnete vahel. Esimeste jaoks on kõndimine ja jalgrattasõit ebameeldiv samal ajal kui teised teatavad, et tunnevad jalutades või rattaga sõites rohkelt rõõmu ja vähe hirmu, viha ja kurbust kui autojuhid.²⁷ Kummalisel kombel on autoarmastajate grupp tihti tegelikkuses see kõige õnnetum. Tihedas liikluses olemine on raske nii ajule kui kehale. Mida hullem on liiklus seda rohkem on me kehaadrenaliini ja seda kõrgem on stresshormoon korstisool. Tegu on loomuomase reaktsiooniga stressile, see on ürgne võitle või jookse (i. k *fight or flight*) reaktsioon ja reaktsiooni maandamine võib võtta lausa tunde. Hewlett-Packard teadlased viisid Inglismaal läbi uuringu, kus panid katsealustele nende pendelrände ajaks külge elektrood mütsid ning leidsid, et tipptunni ajal liiklejatele mõjus hullem surve ja stressitase kui politseile agressiivse protsesti ajal. Lühiajaliselt on stress meile kasulik ja aitab olukordades olla teravam, igapäevane kõrge stressitase on meie kehadele aga väga kurnav ja toob endaga tõsisemaid terviserikkeid.²⁸

27 C. Montgomery, Happy City. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2014, lk 181.
28 C. Montgomery, Happy City. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2014, lk 180.

Liiklusstress, sõiduraev ja ebameeldiv igapäevane ränne kodu, kooli, töö, lasteaia ja poe vahel ei tohiks olla normaalne. Parem tänavaruum, mis soosib rattasõitu, jalgsi käimist ja üleüldiselt rahulikumat liikumist soosib seega ilmselgelt me kõigi paremat tervist ja toimetulekut. Tänavale ühtlasemalt ära jaotumine, et suurem osa ei oleks autodes on hea ka neile, kes ei saa või ei taha autosõidust loobuda, sest ka neil on paradoksaalselt siis kitsama tänavajaotuse tõttu siiski rohkem ruumi. See näitab selgelt, et jalakäijale ja ratturile suunatud linnaruumis on seda ruumi läbida toredam, mille tõttu on igapäevatoimetused mõnusamad ja seeläbi ka elu õnnelikum.



“Kui auto suhteline eelis tugevneb, siis ei ole põhjust loota, et inimesed hakkavad massiliselt autodest loobuma. Vastupidi, üha rohkem inimesi jõuab täiesti ratsionaalselt järeldusele, et just auto on nende jaoks ikkagi kõige mõistlikum lahendus.” – Indrek Ibrus²⁹

Indrek Ibrus toob ERR-i artiklis välja huvitava tõdemuse, kuidas Nashi tasakaalu teoreem*

29 I. Ibrus, Piinatud geeniuse valem Tallinna linnaliiklusele. – ERR, 2026. <https://www.err.ee/1609973175/indrek-ibrus-piinatud-geeniuse-valem-tallinna-linnaliiklusele> (vaadatud IV 2026)

linnaliikluses rakendub. Nashi teoreemi tuum on tegelikult lihtne - tasakaal tekib siis, kui iga osaline teeb enda seisukohalt parima võimaliku valiku, arvestades seejuures ka seda, mida teised parajasti teevad, ning seejuures ei saa mitte keegi oma olukorda parandada lihtsalt sellega, et muudab üksinda oma strateegiat. Selline tasakaal ei pruugi aga tähendada sugugi ühiskonna jaoks parimat tulemust ja taoline tasakaal võib olla laiemas plaanis hoopis väga halb ning osutada ummikuks, millesse kõik on oma ratsionaalsete otsuste tagajärjel sirgelt sisse kõndinud. Nashi leid seisneski selles, et individuaalne ratsionaalsus ja kollektiivne heaolu ei pruugi omavahel ühenduses olla. Iga inimene otsustab ise kuidas ruumis liikuda, kui ühistransport on kauge või aeglane, rattaga sõitmine tundub ohtlik ja auto näib vähemalt esmapilgul kõige kindlam valik, siis on täiesti ratsionaalne järeldus liigelda autoga. Probleem tekib, kui paljud inimesed jõuavad täpselt sama järelduseni. Siis täituvad tänavad autodega, tekivad ummikud, bussid jäävad aeglaseks, rattasõit muutub ebameeldivamaks ning kogu süsteem lukustub Nashi mõistes halba tasakaalu. Kuigi keegi ei tee tingimata eraldi võtetult rumalat otsust siis kokkuvõttes saavad kõik halvema linna. Piisavalt paljudele inimestele reaalselt, kiiret, turvalist ja mugavat alternatiivi pakkudes jääb teedele vähem autosid. Selle kaudu muutub liiklus lüüsamaks just neile, kes autot päriselt vajavad või need, kelle teekonda ei ole tõesti võimalik mõistlikult teisiti läbida. Nashi ekviliibriumist väljamurdmiseks peab näiteks arendama trammiliine ja ühistranspordiliike paremini siduma ning looma ülelinnaliselt ühenduses olevat rattataristut. Selle kaudu muutub ka autoliiklus sujuvamaks, sest nii on paljudel võimalik valida mugav ja hea alternatiiv. Ülesanne on muuta mängureegleid nii, et inimestele pealesunnitult kõige mõistlikum isiklik otsus viiks ka mõistliku ühise tulemuseni.³⁰

30 I. Ibrus, Piinatud geeniuse valem Tallinna linnaliiklusele. – ERR, 2026. <https://www.err.ee/1609973175/indrek-ibrus-piinatud-geeniuse-valem-tallinna-linnaliiklusele> (vaadatud IV 2026)

*Nashi tasakaaluteoreem on seotud mittekooostöö mänguga, kus ühegi mängija oodatavat tulemust ei saa iseenda strateegiat muutes parandada.

Ka Charles Montgomery jõuab raamatus “Happy City” järelduseni, et valime liikumisviisi, mis on ruumis kõige mugavam ja mõistlikum. Disainides tänavaid autodele on rohkem autoga liiklejaid, kui disainime tänava jalakäijale ja ratturile kasvab aga just see liiklejagrupp. Liikuvus-mõistatuse vastus peitub disaini ja psühholoogia kokkupuutekohas. Meid mõjutavad süsteemid, milles me eksisteerime ja geomeetriad me ümber suunavad me valikuid ning tegevusi.³¹

“If you invite more cars, you get more cars. If you make more streets better for cars you get more traffic. If you make more bicycle infrastructure you get more bicycles.[...] If you invite people to walk more and use public spaces more, you get more life in the city. [...] You get what you invite.” – Jan Gehl³²

31 C. Montgomery, Happy City. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2014, lk 185.
32 J. Gehl, Designing Cities for People, Not Cars. Videosalvestus, 2019. 30 sek. <https://www.youtube.com/watch?v=tRZMpGyQBZ0> (vaadatud IV 2026).

KELLELE?

Mainisin, et tänavaruum on koht, kus kohtume naabrite, kohvikupidajate, tuttavate ja võõrastega. See on oluline ruum me sotsiaalsete sidemete jaoks. Vajame inimsuhteid ja kohtumisi ning tänav on just see ruum, kus väga paljude ja väga erinevate inimrühmade teed ristuvad. Siinkohal on oluline tuua fookus küsimusele, kes need inimesed tegelikult on, kes ruumi peaksid saama kasutada, kes on need “erinevad inimrühmad”, keda ei tohi läbi füüsilise disaini automaatselt välja jätta.

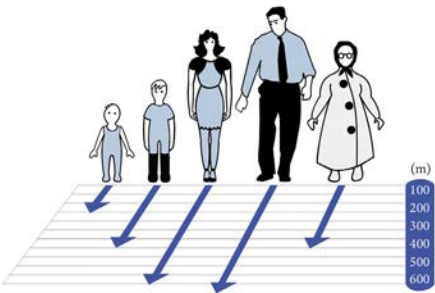
Jan Gehl taandab vaatluseks inimesed *Homo Sapiens* rühma alla, soovides tuua fookus tagasi väga primaarsele inimtasandile. Gehl kirjeldab seda rühma kui „lineaarne, frontaalne, horisontaalne imetaja, kes kõnnib kiirusega maksimaalselt 5 km/h“. Selline üldistatud taandamine võib aga taandada ka erinevate inimrühmade erinevad vajadused liiga väikeseks, võib-olla isegi olematuks. Selle teooria järgi saab justkui väga lihtsalt inimelu õitsenguks ideaalsed tingimused luua ainult hoonetevahelise ruumi füüsilisi parameetreid kohandades.³³ Oluline oleks aga arvestada ja märgata inimeste erinevaid vajadusi.

Olen magistritöös jaganud *Homo Sapiensi* siiski kategooriatesse. Erinevad tänavakasutajad mahutuvad nelja kategooriasse, mille abil neid jälgida või nendega arvestada - igapäevane kasutus, mobiilsus, ligipääsetavus ja kaasatus ning keskkonaalne kaalutlus.

Nende kategooriate alla lähevad erinevad liikumisviisid, erinevad tänavaruumi ja tänaväärseid hooneid igapäevaselt kasutavad inimesed, erineva sotsiaalse võimekusega inimesed ja lisaks on oluline osa linnaruumi kasutajatest tegelikult ka ökosfääri linnaelustik.

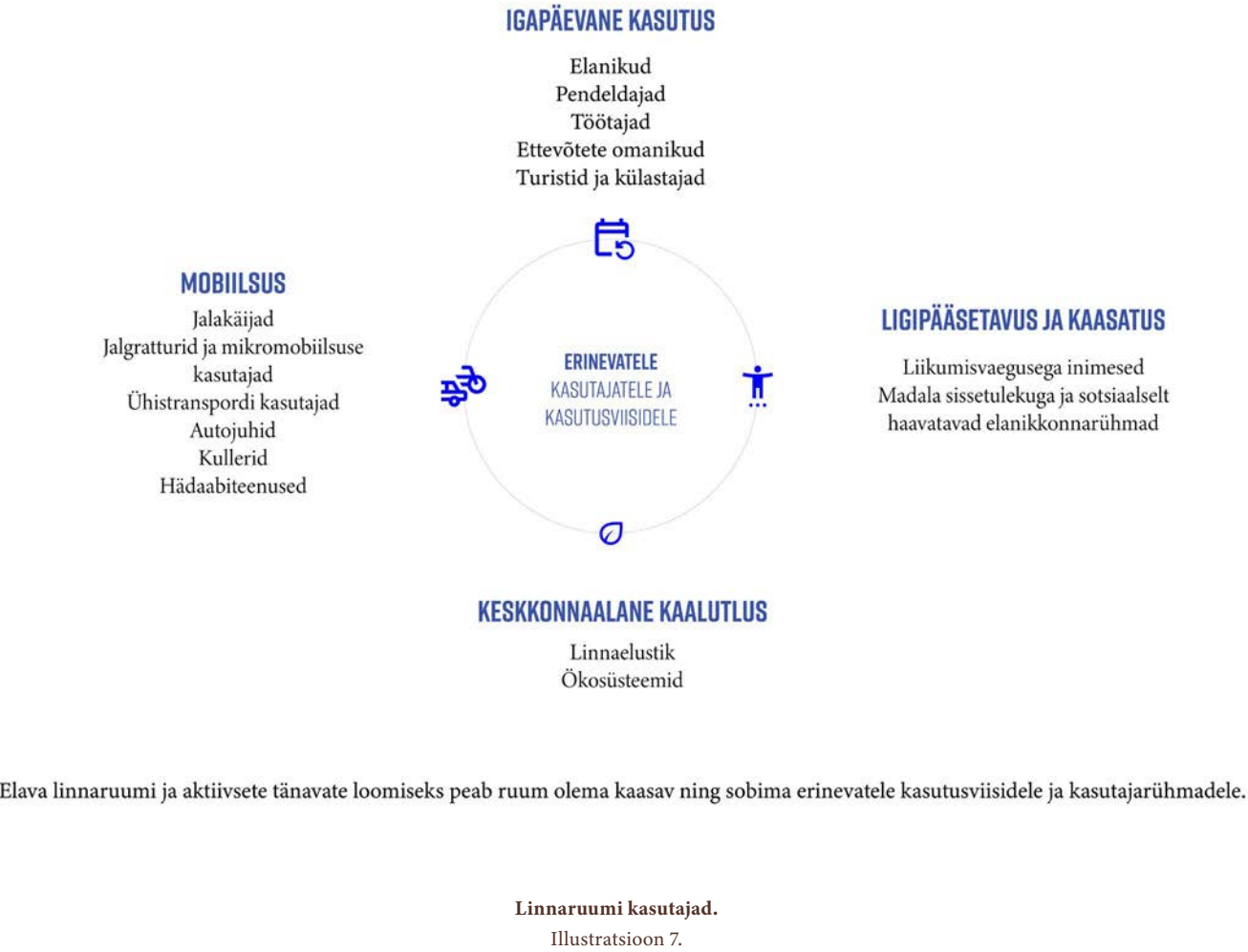
33 M. Krivý, L. Ma 2018. The Limits of the Livable City: From Homo Sapiens to Homo Cappuccino. – The Avery Review, nr 30, <https://averyreview.com/issues/30/limits-of-the-livable-city> (vaadatud X 2025).

“Sometimes I would say, we know much more about the good habitat for mountain gorillas or Siberian tigers than we know about the good urban habitat for *Homo sapiens*.” – Jan Gehl ¹



Erinevate kasutajate keskmine igapäevase jalgsi liikumise võimekus. Illustratsioon 6.

1 J. Gehl, A. Dalsgaard (dir), The Human Scale. Dokumentaalfilm, 2012.



Elava linnaruumi ja aktiivsete tänavate loomiseks peab ruum olema kaasav ning sobima erinevatele kasutusviisidele ja kasutajarühmadele.

Linnaruumi kasutajad. Illustratsioon 7.

Kui Gehl taandab inimesi tasandile *Homo Sapiens*, siis näiteks Maroš Krivý ja Leonard Ma pakuvad välja hoopis, et ausamalt sobiks terminiks linnaruumitarbijast *Homo Cappuccino*. Sellega avan olulise temaatika - linnaruum kui ostlemisruum.

Tsoneerides tänaväärde ette tänavamööbli ala, mis igasuguste eelduste kohaselt peaks linnaruumi elu juurde tooma, toob seda elu vaid nende kaudu, kes seda rahaliselt lubada saavad. Kapitalistlikule loogikale allutatud planeerimine loob tarbimisvajaduse ja seda vajadust täidab inimgrupp, kes joob kohvi ja ostab asju. See ring toodab elatavat linnaruumi, mille nautimiseks oleme sunnitud tarbima.³⁴

Igasuguses ruumis ette nähtud tegevusi määratleb mõistagi seda ümbritsev arhitektuur, mis võib toimida ühe peamise tarbimisele suunajana. Arhitektuur, paikade kujundus, käib käsikäes äriliste sihtide või nendest mõjutatud tegevusloogikaga. Kõigepealt vajab vastust küsimus, kuidas on kapitalistlik perspektiiv tõusnud paljude avalike paikade peamiseks vormijaks. Üheks põhjuseks saab tuua fakti, et Eestis pole avalik ruum selgelt defineeritud. Seega on läbi mõtlemata ja täpselt sõnastamata, milline peab avalik ruum olema, mida seal saab ja võib teha, kellele on see suunatud ning missuguseid arhitektuurseid vahendeid selle loomiseks kasutada. Sellises määramatuses saab ruumist kergesti turumajanduse mehhanism. Avaliku ruumi definitsiooni puudumine võib näida vaba turuideo pooldajatele, sest et selle kaudu hoitakse toimimas neile meelepärast ruumikasutuse kaubandus- ja kasumikeskset kokkulepet.³⁵

Sellest on oluline järeldada, et elatava linna

³⁴ M. Krivý, L. Ma 2018. The Limits of the Livable City: From Homo Sapiens to Homo Cappuccino. – The Avery Review, nr 30, <https://averyreview.com/issues/30/limits-of-the-livable-city> (vaadatud X 2025).

³⁵ K. Peik, Tarbimis- või avalik ruum? – Ehituskunst 2022, nr 61/62. lk 215.

(i.k livable city) teooriatele tuginedes peame olema tähelepanelikud ning looma, kas läbi füüsilise või direktiivse planeerimise, ka tasuta nauditavat ja ostlemisvajaduseta linnaruumi. On oluline mõista, et eesmärk on luua terviklik ruum kõigile - taandamata meid *Homo Sapiens* või *Homo Cappuccino* tasemele. Magistritöö vaatab tänavaruumi ühtse tervikuna, tänavatsoonidest hoone tänavakorrusteni, luues kvaliteeste tänavaruumi ja arvestades kõikide kasutajagruppidega, ilma läbi disaini kedagi välja jätmata.

Elatava linna teooriat on loomulikult keeruline kritiseerida, sest soovparema linnaruumijärele on üllas ja kõikihõlmav idee kuid sellega kaasatulev kapitalistlik suunitlus, hoonete sisemise elu ja gentrifikatsiooni probleemi ignoreerimine võib muuta aga teooria pimesi järgimise ohtlikuks. Elatava linna väärtuste pakkumiseks tänavaruumi kvaliteedi tõstmine, fassaadi ja tänavaruumi vahelise piiri hägustumine ning sidusama keskkonna loomine ja tänaväärde käima tõukamine, võib ohustada senist tasakaalu. Vaadates tänavat eraldiseisva üksusena, võime seda ruumi parandades lükata sassi elu hoonetes sees. Tänavate korda tegemine toob endast parema elukvaliteedi saabumise tõttu kaasa kinnisvara kõrgema hinna. Arendajate ja müüjate jaoks vaid hea uudis kuid vähemate võimalustega inimesed, kes täna asukohas elavad võivad olla sunnitud elukohta vahetama. Kõrgem linnaruumiline kvaliteet võib võrduda kõrge eluruumi ruutmeetri hinnaga.

Mõiste gentrifikatsioon on siinkohal oluline puutepunkt. Termini võttis esmakordselt kasutusele Briti sotsioloog Ruth Glass 1960. aastate alguses ja kasutas seda Londoni kesklinna lähedal asuvates linnaosades toimuvate linnamuutuste kirjeldamiseks.

Tauri Tuvikene on Sirbis võtnud mõiste kokku nii: “Gentrifikatsiooni võib lühidalt kokku võtta järgnevalt: madala maine ja madalate

rendihindadega vanade majade piirkond muutub huvipakkuvaks odavat, ent põnevat elamist otsivatele loome- ja teadmusvaldkonna noortele inimestele. Nemad tekitavad piirkonnale huviäratava maine. Maine kergitab piirkonna vastuvõetavust keskklassile ning paikkonna turuväärtus kasvab. Kinnisvara kallineb ja muutub igavaks selle esimese järgu gentrifitseerijatele, misjärel on uuteks elanikeks pigem rahulikku ja stabiilset elupiirkonda ning turvalist investeringut otsivad jõukamad inimesed. Nende järjest intensiivsema naabruskonda kolimisega jõuab see lõpuks täieliku keskklassistumiseni. Samasugune protsess kordub järgmistes piirkondades.”³⁶ Gentrifikatsioon toimub aga paljudes linnades, kus on näha nende kogukondade keskmes nii demograafiline kui ka majanduslik nihe. Linnad, mis olid varem kogenud aastakümneid aktiivset investeringute olematust või hooletussejätmist, on nüüd täis era- ja avaliku sektori investeringute sissevoolu. Investeringutega seostatavad muutused ei esine mitte ainult linnade äripiirkondades, vaid paljudel juhtudel on neid ka teravalt tunda linnade elamurajoonides ja asustatud piirkondades. Mõnikord välidatakse terminit “gentrifikatsioon” ning selle mõju väljendub hoopis “taaselustamine”, “uuendamine” või “naabruskondataasinvesteering” terminites. Sõltumata lingvistikast on vaieldamatu, et need muutused mõjutavad oluliselt paljude linnaosade ja kogukondade eluaseme-, äri-, kodaniku- ja kultuuriaspekte ning on oluline fookuspunkt ka selle magsitritöö raames.³⁷

Gentrifikatsioon esitab dilemma - parem linnaruum on loogiline siht ja suund aga kui see toob endaga kaasa osa elanikkonna tõrjutuse, kas siis tasub üldse drastiliselt keskkonda muuta?

³⁶ T. Tuvikene, Gentrifikatsioon. Linn kui kapitali mänguplats. – Sirp, 2015. <https://www.sirp.ee/gentrifikatsioon/> (vaadatud IV 2026).

³⁷ D. Schlossberg, What Do We Talk About When We Talk About Gentrification? – Journal of Affordable Housing & Community Development Law 2017, vol. 25, no. 2, lk 215–218.

Urbanist Lance Freeman on oma sotsioloogilises uurimuses tõdenud, et kohalikud elanikud hindavad küll parendustega kaasnevat kvaliteedi tõusu, kuid samal ajal püsib oht, et nad tõrjutakse oma kodupiirkonnast välja - näiteks eluaseme kulude kasvu tõttu. See paneb paljud mõtlema, kas parendused on üldse seda väärt. Narratiivid viitavad sellele, et ambivalentne vaade on ehk ainus viis tabada keerulisi ja vastuolulisi tundeid, mida gentrifikatsioon võib endaga tuua. Selle asemel, et gentrifikatsiooni üle rõõmustada või seda elanike “väljalöömises” süüdistada, peab tunnistama, et kõige terviklikum on erapooletu vaatenurk - gentrifikatsioon toob nii rõõmu kui ka leina.³⁸

Magistritöö on tugevalt ajendi, inspiratsiooni ja ka otsese sisendi saanud Jan Gehli teooriatest. Jane Jacobs’i, Charles Montgomery, Jan Gehl’i ja teiste inimkesksusele allutatud planeerimisideede edasiandjate teooriate taga peidabki end see ohukoht, mis väärrib tähelepanu ja teadliku ümberkäimist nende teooriatega. Antud magistritöö teadvustab gentrifikatsiooni probleemi olemasolu kuid ei proovi täielikult lahendada antud probleemi valitud asukohas. Gentrifikatsiooni sügavam süsteemne arusaam ja lahenduste pakkumine oleks edasine töö. Magistritöö pakub läbi iga tänava disainivaliku võimaluse erinevatel inimestel ruumi kasutada ja rõhutab, et peame saama kvaliteetset tänavaruumi kogeda lisaks ostlemisvajadusega lävepakuruumile ka tasuta. Oluline on sotsiaalse ruumi võimalus ka ilma midagi maksmata, see saab tekkida linnaväljakutel, -taskutes, tänavanurkadel ning kvaliteetne tasuta ruum tekib ka loodavas tänavamööbli tsoonis.

³⁸ L. Freeman, There Goes the ’Hood: Views of Gentrification from the Ground Up. Philadelphia: Temple University Press, 2006, lk 93.

KUIDAS?

Kuidas vaadata tänavaruumi?
Kuidas luua tänavaruumi?
Kuidas loon tänavaruumi?

TÄNAVARUUMI VAATLUS

Jane Jacobs palub oma raamatu “The Death and Life of Great American Cities” alguses lugejal näidete illustreerimiseks vaadata linnu enda ümber. Vaatamise ajal ühtlasi kuulata, peatuda ja mõelda selle üle, mida näeme.³⁹ Oma silm ja tunnetus ning märkamine on vägagi oluline linnauurimise alguspunkt ning annab projektidele kvalitatiivse sisendi. Linnaelu ja linnavormi vahelise suhte kohta esitatavaid küsimusi saab olla lõputu hulk. Jan Gehl ja Brigitte Svarre on aga ära märkinud mõned kõige põhilisemad küsimused, et vajaminevat vaatlusinfot saada. Kindlasti ei ole aga võimalik luua universaalset nimekirja, mida saaks kasutada kõikides piirkondades ja kõikides linnades, sest iga linn on ainulaadne ja vajab asukoha spetsiifilist lähenemist. Iga küsimuse juures on aga vaatelejal kõige olulisem roll märgata ja jälgida just erinevaid kasutajagruppe, erinevaid tegevusi erinevatel aegadel. Pakutud põhiküsimustele keskendumine aitab välja kujundada üldarusaama kuidas avalikus ruumis inimesed käituvad ning luua spetsiifilist teavet kindlates küsimustes.⁴⁰

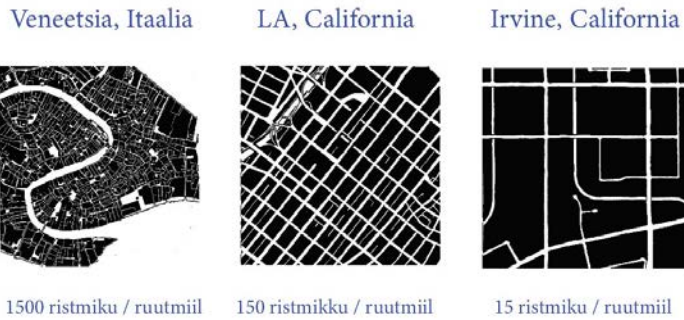
Küsimus “Kui palju?” peidab endas kvantitatiivset hinnangut, mille saame loendamise teel. Küsimuse puhul on oluline ka võrdlusmoment erinevate aegade vahel.⁴¹ Küsimus “Kes?” annab meile märku, kes tegelikult ruumi kasutab. Inimkeskse ruumi loomise puhul annab märku, kes see inimene selle keskel päriselt on. Saab vaadelda nii üksikisikuid kui ka konkreetseid inim- või kasutajagruppe.⁴² Küsimus “Kus?” annab meile aimu tegevuste täpsest asukohast ja ruumi reaalsest

aktiivsuspunktidest.⁴³ Küsimus “Mis?” aitab mõista, millised tegevused ruumis aset leiavad, mis on peamised ruumikasutamise viisid.⁴⁴ Küsimus “Kui kaua?” annab vaatlusele ajamõõtme ja markeerib füüsilise keskkonna kvaliteeti. Annab märku kuhu peaksime suunama inimesed kauemaks ja mis peaks ruumis saama olla kiirem.⁴⁵

Oluline on ruumis olla ja ruumi vaadelda nii iseendana kui pannes end kellegi teise rolli. Selle magistritöö algus ja sisend tekkis just vaatluse, loetlemise ja fotode analüüsi teel. Analüüsisin ja vaatlesin linnaruumi selle töö jaoks läbi üksi ja, et töövoog võimalikult produktiivseks muuta töötasin välja vaatlustabeli, millega asukohapõhiseid märkmeid teha. Tabelis on koondatud loendamine, käitumuslik kaardistamine, päeviku pidamine ja ülesjoonistamine. Jälgisin nii liikumisviise kui peatumisi ja tegevusi ning nende intensiivsust. Märkisin lisaks vaatluse aegset ilma ja tavapärasest kõrvale kalduvaid olukordi. Lisaks tegin ka jalutuskäike tänaval ning tänaval ümbruses ja fotoseeriaid nii liikumisest kui tänaval toimuvatest tegevustest. Asukohad valisin vastavalt enda uurimishuvile ja asukoha jaoks olulistele punktidele. Vaatlus andis tohutul hulgal pisidetali infot, mille on põimunud teemavalikute ja otseste disainiküsimuste lahendustesse. Lisaks andis peamise sisendi erinevate ruumi puudujääkide osas ja andis mõista, kus peaks ruumis sekkuma ja mida muutma. Loodud tabel on näha magistritöö lisas.

ANDMESTIK, GIS-ANALÜÜS

Lisaks kognitiivsele linnavaatlusele on oluline vastata küsimustele ka andmestike kaudu, et luua täisväärtuslik arusaam linnakoest. Tänavastruktuuri analüüsimiseks saab näiteks küsida “Kus elatakse?”, “Kus õpitakse?”, “Kus päriselt ollakse?” “Kui palju eluruume tänaval ääres on?”. Nii analüüsimine ka hoonete sisemust ja liikumist, mida see põhjustab, mitte ei jää fookusega ainult hoonete vahele - loome tervikliku süsteemse arusaama. Linnakude on kõigi füüsiliste ruumitiheiduse kirjeldavate elementide kombinatsioon. Elementideks saab olla näiteks maakasutuse intensiivsus (FAR), tänavavõrgustiku tihedus (N), hoonete kõrgus (L), tänavate laius,⁴⁶ elamuüksuste tihedus ja inimaktiivsuse näitaja. Kõigist ehitatud keskkonna näitajatest on ristmike tihedusel suurim mõju kõndimisele, lisaks on sellel suur mõju ka ühistranspordi kasutamisele ja autoga sõitmise hulgale. Ristmike tihedus näitab ristmike arvu piirkonnas ja on täpselt seotud kvartali suurusega - mida suurem on ristmike tihedus, seda väiksemad on kvartalid. Väikesed kvartalid muudavad naabruskonna kõnnitavamaks.⁴⁷



Kolme linna ristumiste arvu võrdlus.
Illustratsioon 8.

Läbi uuringute on leitud, et ristmike tiheduse

elastsus kõndimise puhul on 0,39. See tähendab, et ristmike tiheduse suurendamisel 10% võrra, suureneb kõndimine 3,9 protsenti. Ristmike tiheduse kahekordistamisel, suureneb kõndimine 39 protsenti.⁴⁸

39 J. Jacobs, The Life and Death of Great American Cities. New York: Vintage Books, 1992, numereerimata lehekülj.
40 J. Gehl, B. Svarre, Kuidas uurida elu avalikus ruumis?. Tallinn: Yoko Oma, 2023, lk 11.
41 J. Gehl, B. Svarre, Kuidas uurida elu avalikus ruumis?. Tallinn: Yoko Oma, 2023, lk 13.
42 J. Gehl, B. Svarre, Kuidas uurida elu avalikus ruumis?. Tallinn: Yoko Oma, 2023, lk 14.

43 J. Gehl, B. Svarre, Kuidas uurida elu avalikus ruumis?. Tallinn: Yoko Oma, 2023, lk 15.
44 J. Gehl, B. Svarre, Kuidas uurida elu avalikus ruumis?. Tallinn: Yoko Oma, 2023, lk 17.
45 J. Gehl, B. Svarre, Kuidas uurida elu avalikus ruumis?. Tallinn: Yoko Oma, 2023, lk 19.

46 Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumide koonduring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 405.
47 L.Aurbach, The Power of Intersection Density. – PedShed. <https://pedshed.net/?p=574> (vaadatud IV 2026)

48 L. Aurbach, The Power of Intersection Density. – PedShed. <https://pedshed.net/?p=574> (vaadatud IV 2026).

KUIDAS LUUA TÄNAVARUUMI?

TÄNAVARUUMI LOOMISE JUHENDID

Lisaks vaatlustele ja andmetele, mis on oluline alguspunkt ja kannab mu tööd läbinisti toon välja ka olulisemad juhendid, mis aitavad meil head linnaruumi luua.

Väljavõtteid 2035 Tallinna Arengustrateegiast:

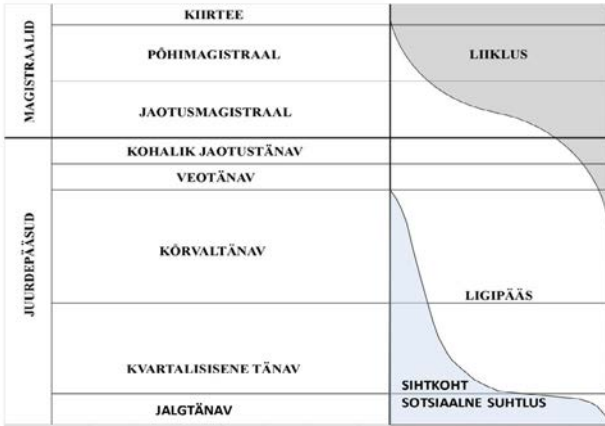
“Kodu algab juba linnaruumis. Hoonetevaheline ruum seob hooned, avaliku ruumi, jalakäijate liikumistekonnad, tänavad ja rohealad tervikuks. Hoonetevahelise ruumi kvaliteet ja inimmõõtmelisuus määrab selle, kui meeldiv on elukeskkond.”⁴⁹

“Tänaveioletranspordikoridor,vaid elukeskkond, olles samal ajal inimmõõtmelise avaliku ruumi osa. Tänav on mõeldud kõigile kasutajatele muu hulgas nii peatumiseks kui ka vajalikeks tegevusteks. Hea tänavaruum on disainitud nii, et kõigil selle kasutajatel on võimalik üksteise vajadustega arvestada.”⁵⁰

Eesti Vabariigi Standard Linnatänavad
EVS 843:2016

Linnatänavate planeerimise ja projekteerimise valdkonnas puuduvad ühtsed euronormid või standardid ja iga liikmesriigi rahvuslikud standardid on võrdsustatud eurostandardiga ning sellest tingituna on oluline ka Eesti Vabariigi Standard, sest peame arvestama ruumi eripäraga, mis tuleneb nii geograafilisest paiknemisest, ajalooliselt kujunenud tänavavõrgust kui ka reaalsetest majanduslikest võimalustest. Standardi „Linnatänavad“ koostamisel on kasutatud Soome, Rootsi, Taani, Saksamaa, Ühendkuningriigi, Iirimaa, Austraalia ja USA analoogilise sisuga materjale, mis valdavalt on oma vormilt projekteerimise käsiraamatud või juhendid ning iga väljaandega on vähenenud endise NSV Liidu normide kasutus. 2016. aastal

välja antud standardi autorid olid seisukohal, et analoogilised projekteerimise juhendid peaksid tasapisi tekkima ka Eestisse.⁵¹ 9 aastat hiljem valmis ka värske Tallinna tänavaruumi juhend, mis on Tallinna kontekstis standardile hea selgitav lisa.



Tänavate liigitus ja põhiülesanded.
Illustratsioon 9.

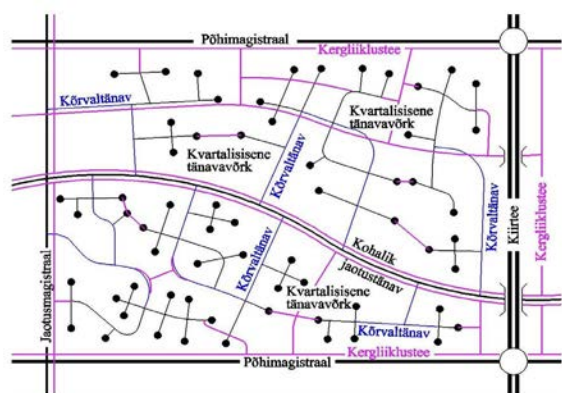
Näitaja	Magistraalid		
	Põhimagistraalid		Jaotusmagistraal
	Linna kiirtee	Põhitänav	
Projektkiirus, km/h	90 80 70	80 70 60*	70 60 50*
Tavaline kiiruspiliraug, km/h	80 70 60	70 60 50*	60 50 40*
Kergliikluse paigutus	Eraldatuna (vt joonis 8.1)	Vt joonis 8.1	Vt joonis 8.1
Ristmikud ja kergliiklejate teeületus	Valdavalt eritasandilised	Valdavalt samatasandilised	Valdavalt samatasandilised
Vähim ristmikevaheline samm, meetrites	500 (eritasandilised) 2 000 (samatasandilised)	300	150
Sõiduradade arv	4 kuni 6	2 kuni 6	2 kuni 4
Liiklussagedus a/aöp	40 000 kuni 80 000	8 000 kuni 20 000	2 000 kuni 20 000
Tippunni liiklussagedus % AKÖL-ist	8	8 kuni 12	8 kuni 12
Teenindustase projekteerimisel	D	D(E)	C
Ühistranspordi liinid	Esinevad	Esinevad	Esinevad
Ühistranspordi peatused	Väljaspool läbivliikluse sõiduradasid	Valdavalt taskus	Valdavalt taskus
Pikisuunaline kergliiklus	Ei esine	Esineb	Esineb
Raskete veokite liiklus	Esineb	Esineb	Esineb
Linna läbiv autoliiklus	Esineb	Esineb	Erandina
Linnasise autoliiklus	Esineb	Esineb	Esineb
Ligipääs valdustele	Ei esine	Esineb	Esineb
Peatamine	Ei esine	Erandina	Esineb
Parkimine	Ei esine	Ei esine	Erandina

Magistraalide jaotuse tehnilised omadused.
Illustratsioon 10.

Tänaast Narva maanteed jälgides võiks arvata, et see langeb standardi järgselt liiklust läbilaskva jaotusmagistraali kategooria alla. Magistripjekt suunab tänavat aga kesklinliku kvaliteediga kohaliku tänav väärtustega ruumi poole, mis võimaldab sotsiaalset elu ja rahulikumat ruumikasutust. .

49 Tallinna Arengustrateegia 2035, Tallinn. 2020, lk65.
50 Tallinna Arengustrateegia 2035, Tallinn. 2020, lk65.

51 Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad., lk 14.

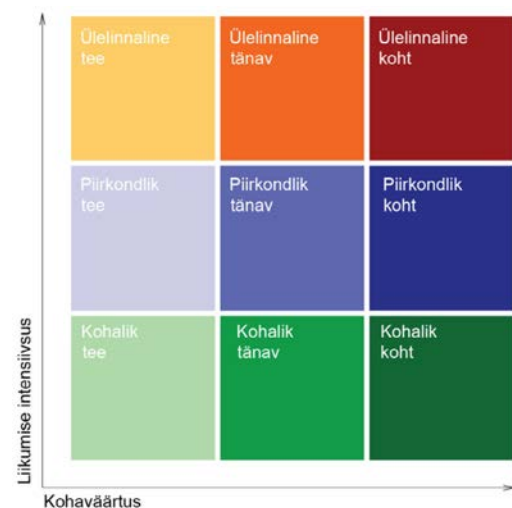


Tänavavõrgu liigitus rajatavas linnaosas.
Illustratsioon 11.

Standard annab tehnilise ülevaate, mida peab tegema kuid ei anna piisavat sisendit kuidas seda teha või mille läbi hea linnaruumi kvaliteetideni jõuda. Samuti puudub standardis laiem ruumilooma vaade ja see keskendub ainult tänavale.

Tallinna tänavaruumi juhend

2025. aastal valmis saanud Tallinna tänavaruumi juhend on hea liides standardile ning annab tänavavõrgule uue kvaliteedi dimensiooni.



Üheksa tänavatüübi jaotus kohaväärtuse ja liikumise intensiivsuse põhjal.
Illustratsioon 12.

Juhendi eesmärgiks on kirjeldada põhimõtteid,

millest Tallinna tänavaid kavandades ja projekteerides lähtuda ning soovib seeläbi parandada Tallinna elanike elukvaliteeti, luues tervist toetava kvaliteetse elukeskkonna. Juhend toetab ja täpsustab Tallinna hetkel olemasolevat arengustrateegiat ning juhendit saavad kasutada peamiselt tänavate ja avaliku ruumi projekteerijad (arhitektid, maastikuarhitektid, insenerid, disainerid). Juhendi kohaselt peaks valitud Narva maantee lõik kandma ühelt poolt ülelinnalise koha ja teiselt poolt piirkondliku koha kvaliteete.⁵²



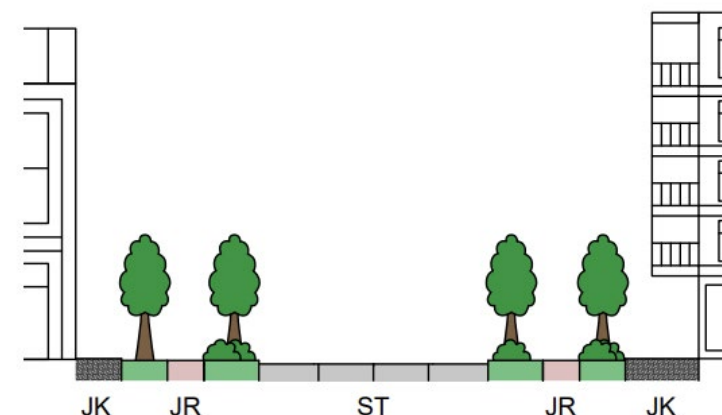
Tänavatüübid.
Illustratsioon 13.

Juhendi üldpõhimõtted on olemasoleva säilitamine, kompaktse ruumi loomine, säästvate liikumisviiside eelistamine, haljastuse lisamine ja praegusest olukorrast alati ainult paremaks minemine.

Nii ülelinnalisel kui piirkondlikul kohal on kõik liiklejarühmad üksteisest eraldatud ja nende vahel haljaspuhvrid, v.a kitsastes oludes. Haljasalale, mis paikneb jalakäijate ja ratturite liikumisruumi vahel, saab paigutada väikevorme, sh linnamööblit ning ratta- ja sõidutee vahelist haljasala saab kasutada osaliselt ka parkimiskohade (mh rattaparklate) rajamiseks ja lume ladustamiseks ning selles osas paiknevad ka ühissõidukipeatused.⁵³

⁵² Tallinna linn, Tallinna tänavaruumi juhend. Tallinn, 2025, lk 6.

⁵³ Tallinna linn, Tallinna tänavaruumi juhend. Tallinn, 2025, lk 13.



Ülelinnalse tänav (ülal) ja piirkondliku tänav lõige (all)
Illustratsioonid 14-15.

Ülelinnalse ja piirkondliku koha erinevus on liiklustihedus ja sellest tulenev vajalik ruumikasutus. Lisas on leitav tabel, kus võrdlen erinevaid tänavaliike, tänast olukorda, juhendis toodud eesmärkide ning projektis soovitud ruumi vahel. Juhendis toodud eesmärgid ja seeläbi kategoriseeritud tänavad vajavad kindlasti ka asukohaspetsiifilist lähenemist. Olen enda töös küll analüüsinud ja mingi määrani arvesse võtnud juhendis toodud elemente, kuid loon iseenda tööriistakasti kasutades erinevaid juhendeid.

Rahvusvahelised juhendid

Soov tuua sisse kvaliteeti ja võtta konkreetset inspiratsiooni linnadest, milles ise kvaliteeti näen ning tajun, suunas mind enda töös toetuma tugevalt teistele valitud rahvusvahelistele juhenditele. Kvaliteedi, sobivuse ja lihtsa kasutamise tõttu valisin peamiseks allikateks Praha tänavajuhendi (i.k Prague Public Space Design Manual), National Association of City Transportation Officials (NACTO) linnajuhendi (i.k Urban Street Design Guide), NACTO rattataristu rajamise juhendi (i.k Urban Bikeway Design Guide) ja NACTO vihmavee käsitlemise juhendi (i.k Urban Street Stormwater Guide), ja Oslo tänavajuhendi (i.k Street Design Manual for Oslo).

TÄNAVATE RUUMILINE JAOTUS

Hoonetevahelise ruumi jagamine

Linnatänavatest saab mõelda kui ühiselt kasutatavast ressursist. Tegu on ühisressussiga, mida ebavõrdselt jagades võime selle täiesti ära rikkuda.



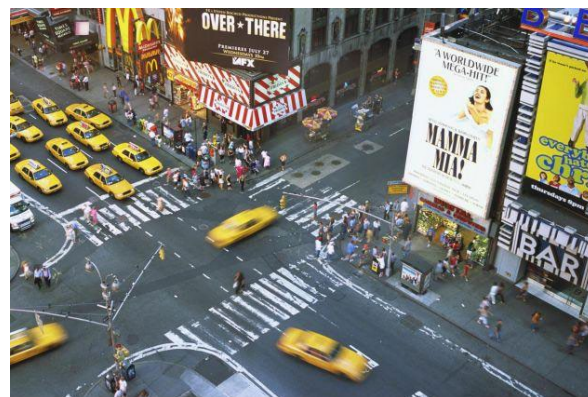
Jagatud tänavaruum New York'is, 1898.

Illustratsioon 16.

Lisaks ratsanikele ja jalakäijatele liikusid kunagi teedel igasugused transpordivahendid: kelgud, rattad, vankrid, trammid ja kaarikud. Kohtud hakkasid neid nimetama “sõidukiteks”

ja lubasid kõigil tänavaid kasutada seni, kuni nad ei ohusta ega blokeeri teisi. 19. sajandi lõpus ilmusid seadusesse sõidukite alla ka jalgrattad. Mõni aastakümne hiljem oli vaja eraldada äsja populaarseks muutunud iseliikuvad masinad “mootorsõidukiteks”; neid peeti õigustatult ohtlikumaks, seega loodi uus regulatsioonide süsteem, et need oleksid ühiskasutatavas ruumis ohutult kaasatud. Lisaks seadusandlusele lisandus ka tänavate selgem tsoneerimine, tänavaruum muutus jagatud defineeritud liikumisruumiks ja ei olnud enam üleni ühiselt kasutatav. Eraomandis olev auto saavutas 20. sajandil tohutu edu ja isiklike autode kasvav kasutamine (ja kummalisel kombel ka hoiustamine) on avalikul tänaval tugevalt kõrvale tõrjunud muud kasutusviisid, muutes kõndimise ohtlikuks ja tekitades võimukonflikte erinevate kasutajate vahel.

Mootorsõidukite arvu ja kiiruse suurenemise ning selle kaudu ohtlikumate teede tõttu tekkis vajadus ohutuma taristu järele. Seda tehti jalakäijate eraldamise näol ja tekkisid kõnniteed. See eraldatus on aja jooksul üha suuremaks muutunud. Tänavate planeerimine ja jagamine liikluskäitumise abil on täna küll normatiivne aga selle tõttu on tänavaruum sunniviisiliselt muutunud liikluskoridoriks ning maha on jäetud vestluse, vaba aja veetmise ja mängimise funktsioonid.⁵⁴



Tänane tänavaruum New York'is.

Illustratsioon 17.

⁵⁴ J. Longhurst, A History of Sharing the Road. – Bike Battles, <https://bikebattles.net/2017/09/a-history-of-sharing-the-road/> (vaadatud IV 2026).

Tänapäegime jagatud ruumist kui kontseptsioonist muuta tänavad taas võrdselt jagatavaks.

Suurbritannia oli esimeste seas, et defineerida „jagatud ruumi” kontseptsiooni ja olulisust - see vähendab sõidukite kiirust, nõrgestab mootorsõidukite domineerimist tänaval ning vähendab õnnetusi, et muuta tänav turvalisemaks kohaks, eesmärgiga muuta tänavaruum inimkeskemaks aeglase liiklusega keskkonnaks. Jagatud ruumi idee mängib tegelikult inimeste psüühikaga, selle asemel, et projekteerida selge liikluse kanalisüsteem on ruum jagatud ehk kõik peavad ise üksteisega paremini arvestama. Tänavad loodi algselt selleks, et pakkuda avalikku ruumi inimeste elutegevuseks linnas. Selline aktiivse eluga tänav asendus aga järk-järgult teise tänavatüübiga, mida juhib autode areng industrialiseerimise taustal. Avalikku ruumi kujundades saame aga tugevdada inimkeskse tänavakontseptsiooni, tuues tänavatele elu tagasi ja asendades kiire liikluse sotsiaalse suhtlusega.⁵⁵

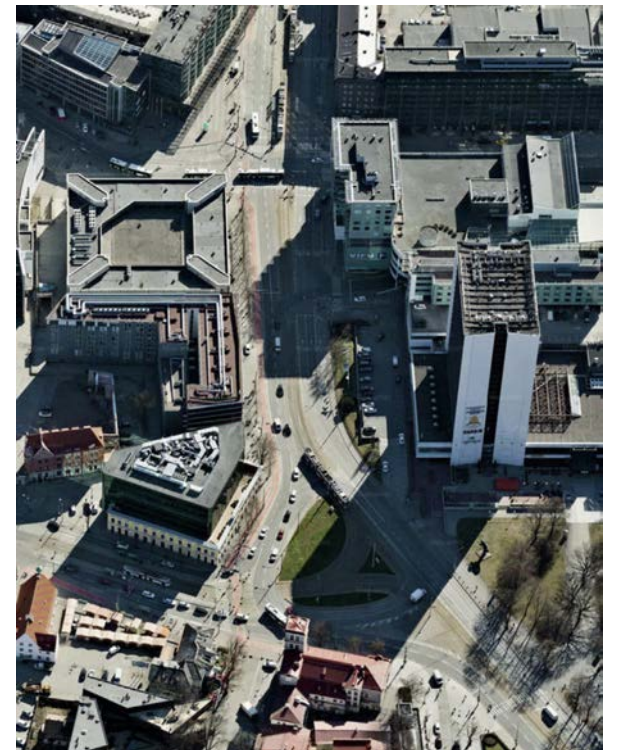


Vana-Kalamaja tänav jagatud ruum.

Illustratsioon 18.

Oluline on mõista, et tänavate eesmärk on kõikide liikumisviisidega arvestada. Jagatud ruumis on see iseenesest mõistetav, et peame koos eksisteerima. Tallinnas on selline näide nt 2023. aastal taasavatud Vana-Kalamaja tänav.

⁵⁵ J. Longhurst, A History of Sharing the Road. – Bike Battles, <https://bikebattles.net/2017/09/a-history-of-sharing-the-road/> (vaadatud IV 2026).



Ajalooline ja tänapäevane vaade Viru ringile.

Illustratsioonid 19-20.

Fotodel on näha, et ka Narva maantee on aja jooksul muutunud ühisest jagatud tänavast ebavõrdselt tsoneeritud ja autokeskseks magistraaliks.

Ruumi tsoneerimine iseenesest ei ole halb ja aitab ruumi selgemalt defineerida, peame suutma aga tänavaruumi jagada võrdselt ja ilma füüsiliselt loodud piirideta, mis takistavad inimestel ruumi täies mahus kasutada. Kesklinliku tänav puhul on oluline, et nii jalgsi kui rattaga liikujatel ning ka mootorsõidukitel (autod, teenindav transport, kullerid jne.) oleks hea ligipääs ruumile. Tänavaruumis saame mugavalt kõik

koos eksisteerida. Tänavaid saab jagada tegevus-, tänavamööbli ja transpordivöönditeks. Toetudes Oslo tänavajuhendile saab määratleda neid tsoone järgmiselt:

- › aktiivne fassaad (ik “frontage zone”),
- › vaba ala jalakäijatele (ik “pedestrian clearway zone”),
- › tänavamööbli tsoon (ik “street furniture zone”),
- › ääreala (ik “kerb zone”),
- › puhverala (ik “buffer zone,”),
- › sõidutee (ik “carriageway),
- › keskne eraldaja (ik “central divider”),
- › jalgrattatee (ik “cycle path”).⁵⁶

NACTO linnajuhend jagab tänavatsoonide selgitamise kaheks - sõiduteede tsoon ja jalakäija tsoon. Jalakäija tsoon hõlmab endas sarnaselt Oslo juhendile aktiivse fassaadi, vaba ala, tänavamööbli ja puhvri tsooni.

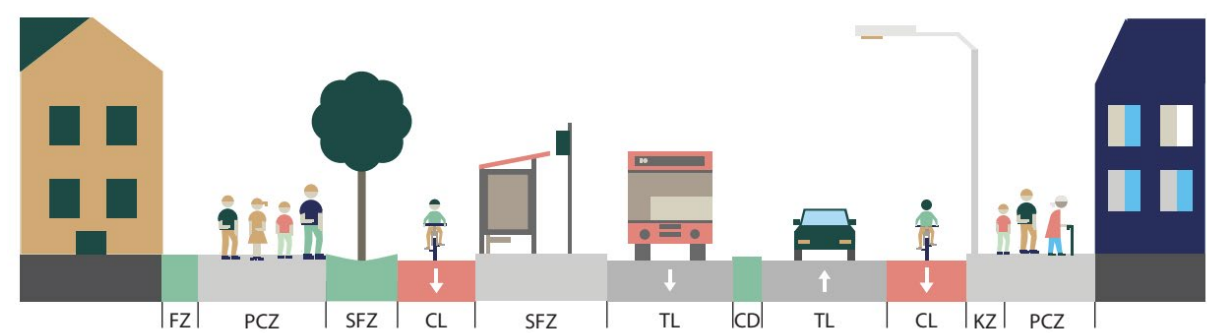


FIGURE 3-1 Example of the structure of the street.

FZ:	frontage zone
PCZ:	pedestrian clearway zone
SFZ:	street furniture zone
KZ:	kerb zone
TL:	traffic lane
CD:	central divider
CL:	cycle lane

Tänavajaotuse näide, Oslo Street Design Manual.
Illustratsioon 21.

⁵⁶ Oslo Agency for Urban Environment, Street Design Manual for Oslo. 2025, lk 39.

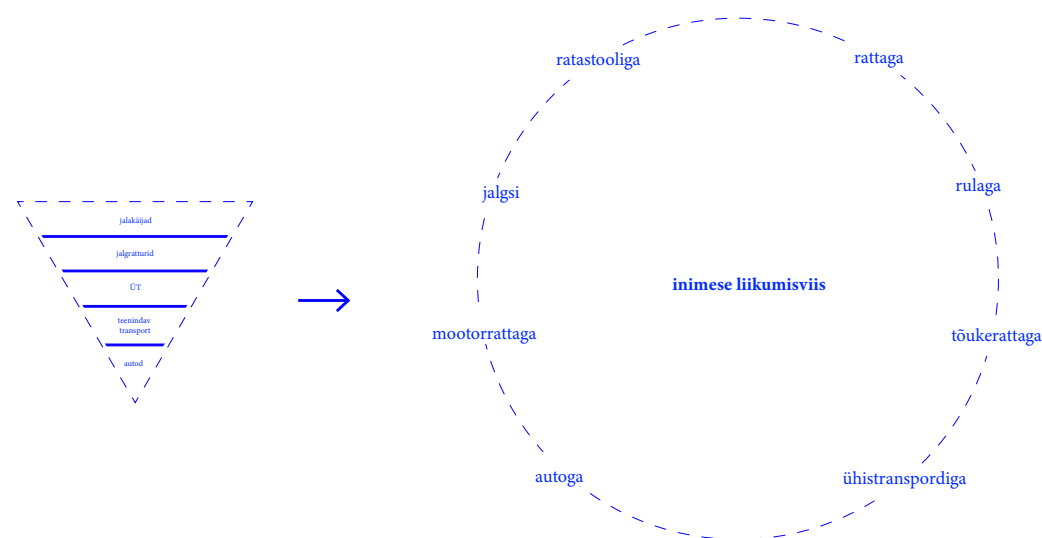
HEALE TÄNAVARUUMILE OLULISED ELEMENDID

Toetudes soovitud loodavatele väärtustele, juhenditele, tänavaanalüüsile ja kohaspetsiifikale valisin tänavalõigu jagamiseks järgmised tsoonid:

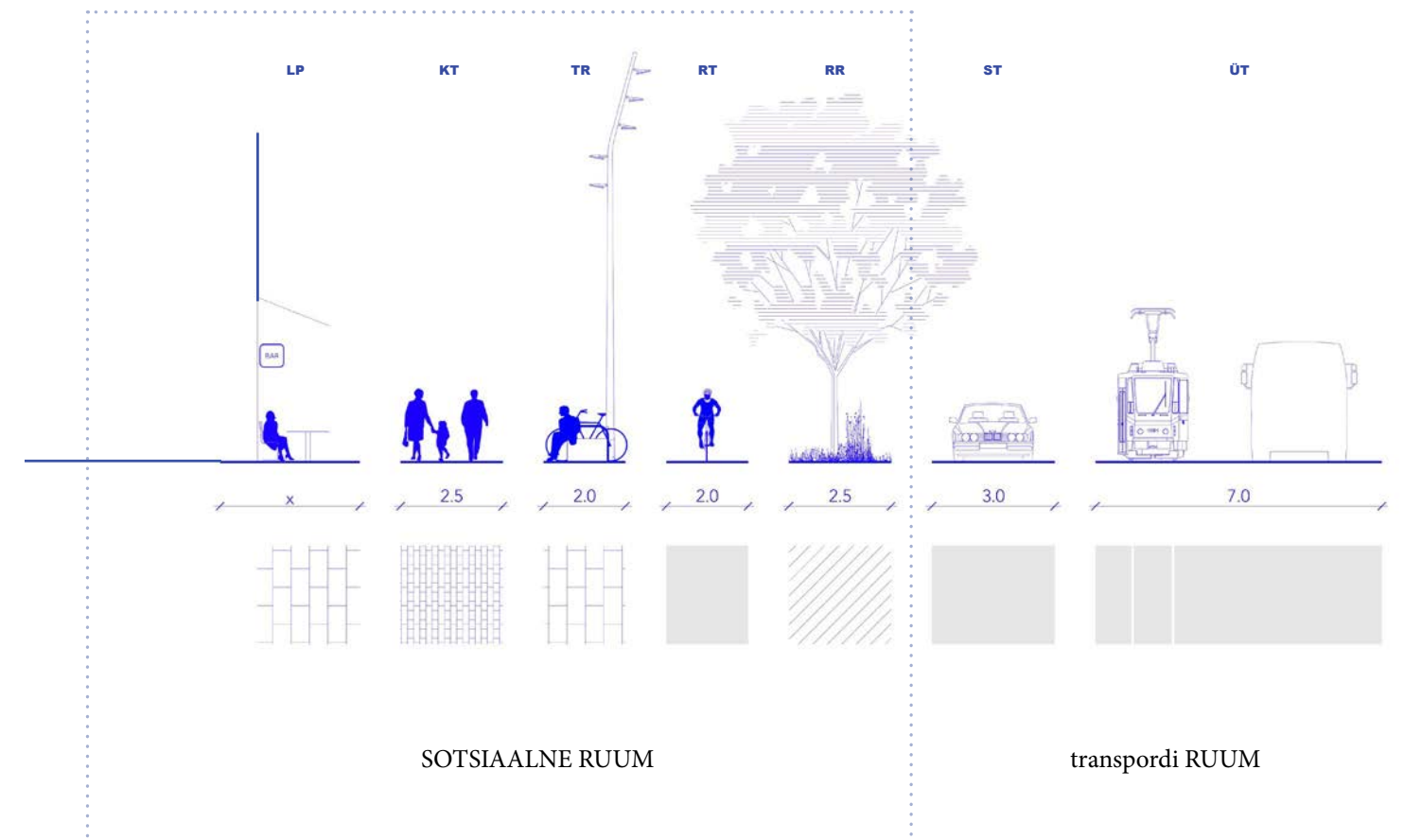
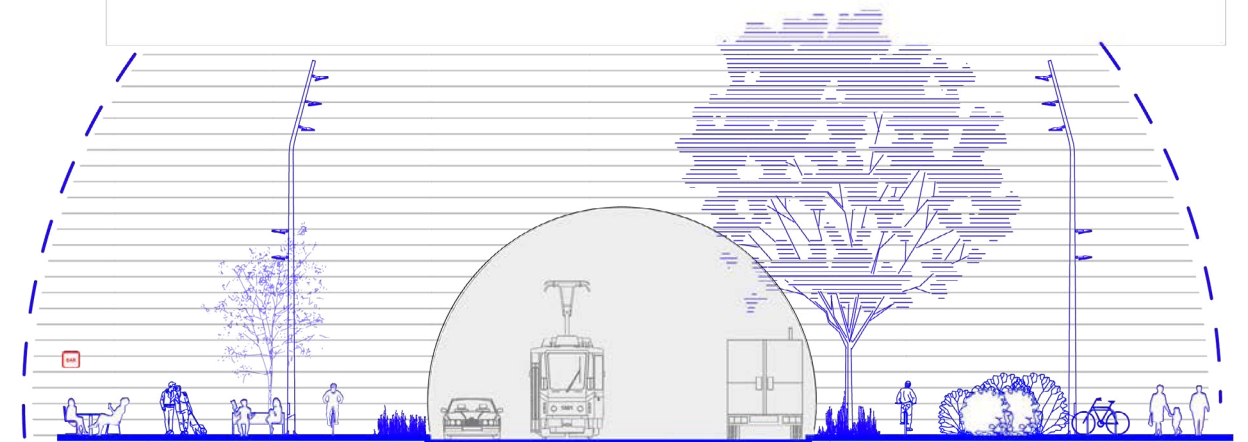
- › lävepakuruum / LP
- › kõnnitee / KT
- › tänavamööbliriba / TR
- › rattatee / RT
- › roheriba / RR
- › sõidutee / ST
- › ühistransporditee / ÜT

Lävepakuruumist sõiduteeni loodav ruum on just see ala, mis pakub platvormi sotsiaalsetele tegevustele. Sõidutee ja ühistransporditee tsoon on oluline transpordiruum, mis pakub nii mugavat läbiliikumist kui ligipääsu loodavale ruumile.

Soovides luua inimkeskset jalakäijasõbralikku sotsiaalseid tegevusi võimaldavat kesklinliku tänavaruumi on oluline fookuseerida tänavadisainis jala liikumiseks mõeldud ruumile. Kõige aktiivsem joon jalakäija ruumis on hoone ja tänava piir ehk lävepakuruum, kus saab toimuda siseruumi info valgumine väliruumi ja vastupidi. Töö fookuseerib just lävepakuruumi kvaliteedi tõstmisele ja see algab tänava füüsilisest disainist, kus iga element töötab tervikliku ja mugava linnaruumi loomise kasuks. Hea tänavaruum pakub head liikumisruumi kõigile - autojuhtidele, ratturitele, jalakäijatele, ühistranspordi kasutajatele.



Liiklejarühmade hierarhia.
Illustratsioon 22.



Tänav tsoneerimine.
Illustratsioon 23.

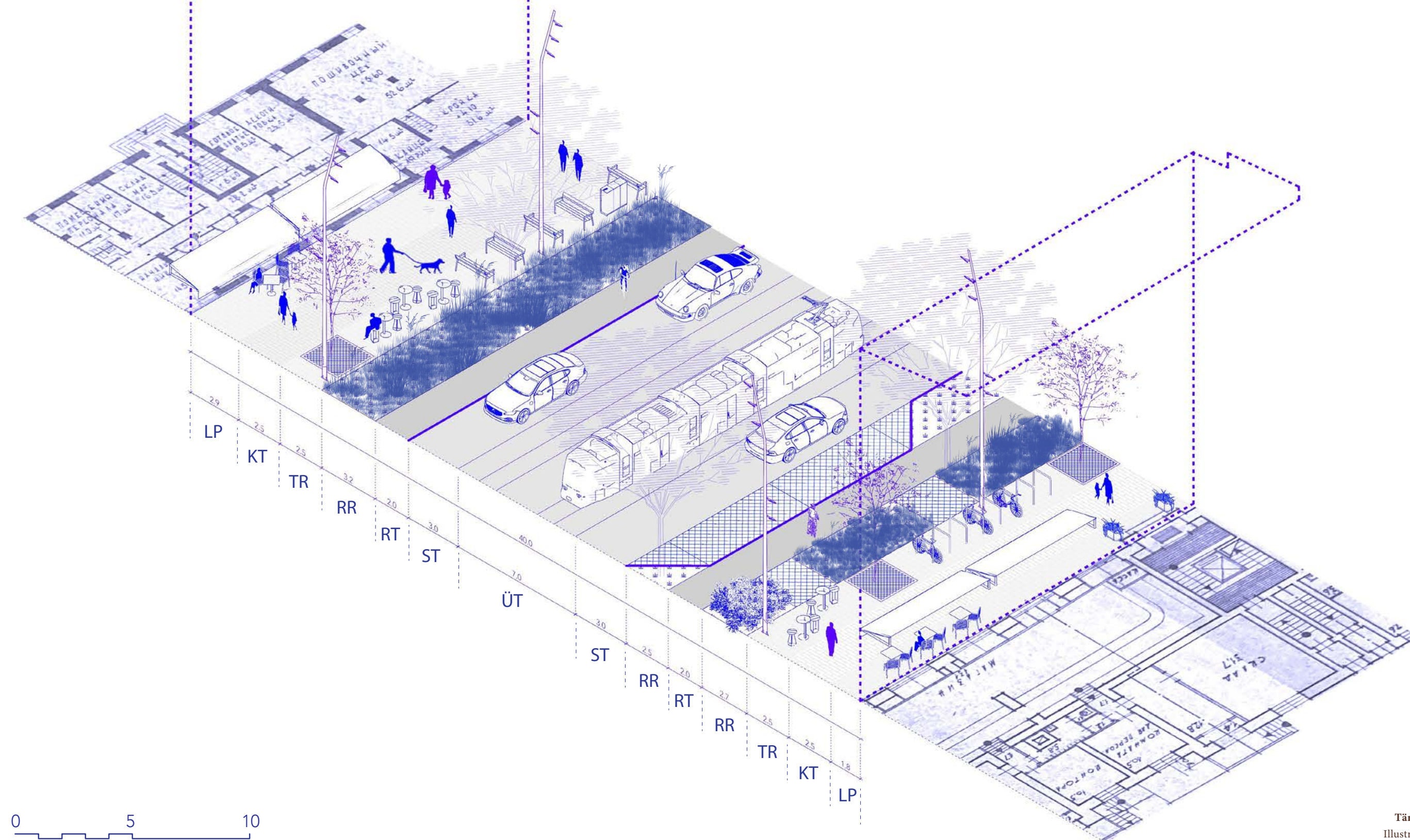


Narva mnt 9

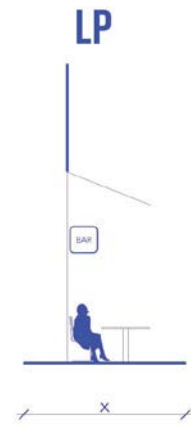
Hoone plaanijoonis TLPA arhiivitoimik 12273
1997 a.

Narva mnt 6

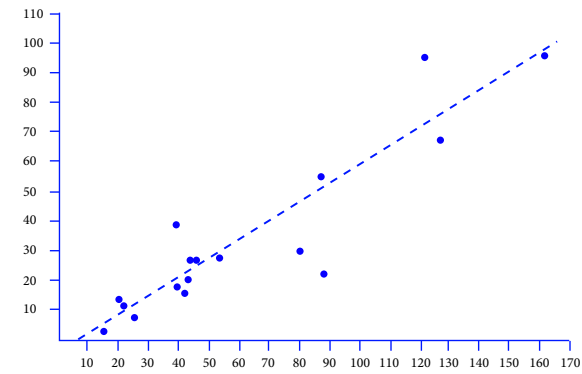
Hoone plaanijoonis TLPA arhiivitoimik 1414



Tänavajaotus.
Illustratsioon 24.



Tänavatsoneering; lävepakuruum.
Illustratsioon 25.



Tänavaelu uuringud Melbourne'is, seosed õues tegevuste arvu ja suhtluse sageduse vahel
Illustratsioon 26.



Boulevard Saint-Michel.
Illustratsioon 27.

Lävepakuruum

Lävepakuruum on liides, mis pakub suhtlust tänavaruumi avaliku ala ja tänavakorruse siseruumi piiril. Kvaliteetne liides suudab muuta tänavaruumi sotsiaalsemaks.

Tsoon võib väljenduda lihtsate sissepääsude ja uste ning akende või kõnniteekohvikute ja võileivalaudade kaudu. See võõnd koosneb nii tänavapoole jäävast hoone konstruktsioonist kui ka fassaadist ja hoonega vahetult külgnevast ruumist.⁵⁷

Tänavapoluline omadus on tänavakorrusel paiknevate teenuste ligipääsetavus ja paljusid - poed, kohvikud, restoranid, koolid, kultuuriruumid jpm..

Oluliseks tänavakorruse fassaadikvaliteediks on näiteks vitriinidega vaateaknad, tähelepanu köitvad sildid, ukseavad ning nendest sisse ja välja käivad inimesed. Suured uued büroohooned on poode vaikselt likvideerinud ja need asendanud klaasfassaadiga, mille kaudu saab vaadata töötajaid laua taga istumas. Juba ainuüksi üks selline löik saab muuta tänavat igavamaks. Kapitalistlik loogika ja turusurve aitavad selles osas tugevasti - tarbimiskultuuri jaoks on poed, kohvikud, restoranid ja muud teenused olulised ja hästi toimivad ning tekitavad tänavakorrusele põneva liikumismängu, mida jälgida.⁵⁸

⁵⁷ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 37.

⁵⁸ W. H. Whyte, The Social Life of Small Urban Spaces. New York: Project for Public Spaces, 1980, lk 57.

Mitmekesine tänavafont = elav linn.

Juba alates 1960. aastatest on räägitud fassaadide kujunduse ja tänavaelu intensiivsuse tugevast seosest. Jane Jacobs propageeris tänavat ja hoone sisemuse vaheliste visuaalsete ühenduste olulisust.⁵⁹ Hoone fassaadi ja välisruumi puutekohtadel on linnaruumi elujõulisusele tugev mõju. Just hoone fassaadid raamivad ja loovad me tänavaruumi.⁶⁰ Tänavafondi ebaõnnestumisel ei muutu koht kunagi elavaks. Inimesed kalduvad loomuomast just avaliku ruumi servale ning kui see serv ei paku neile kohti, kus viibida ja peatuda, muutub ruum lihtsalt läbiliikumise koridoriks.⁶¹

Praha tänavajuhend ütleb, et aktiivne fassaadifront tähendab põhimõtteliselt lihtsalt seda, et hoonetes on palju liikumist nii sees kui väljas ning ka hoonete ümbruses on aktiivne liikumine. Aktiivne liikumine saab toimida kui tänavatasandil asuvad ärid, teenused ja kohvikud pakuvad eriilmelist kasutust ning just erinevate kasutajate liikumist ning kui hoonete sees olev ruum on visuaalselt ja sageli ka füüsiliselt ühendatud avaliku väliruumiga. Aktiivne

⁵⁹ C. McAllister, Re-thinking Design Strategies for Street-Level Frontages. – Cities People Love. <https://citiespeoplelove.co/article/re-thinking-design-strategies-for-street-level-frontages> (vaadatud X 2025)

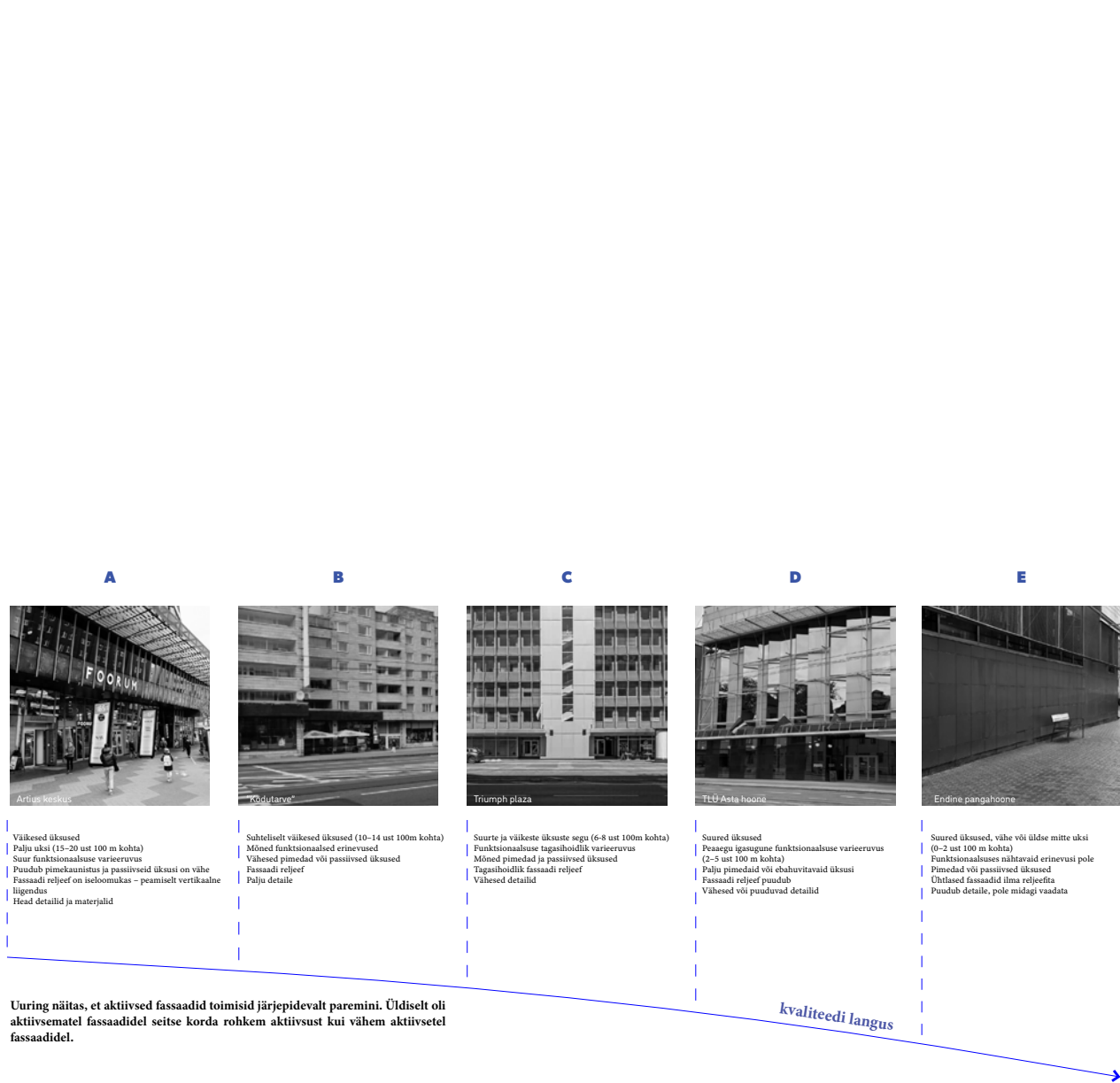
⁶⁰ Gehl, J., Teder, K. & Jõgeda, M. Linnad inimestele. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia; Yoko Oma, 2015, lk 75.

⁶¹ C. Alexander, M. Silverstein, A Pattern Language. New York: Oxford University Press, 1977, lk 600.

fassaadifront aitab kaasa koha majanduslikule elujõulisusele. Seevastu halvasti toimiva frondi põhjusteks ja ka tagajärjeks võivad olla liigne mootorsõidukite liiklus, ruumipuudus ja halva kvaliteediga jalakäijate alad. Tänavale elu sissetoomiseks tuleb leida viise tänavat kvaliteedi parandamiseks, kõnnitee laiendamiseks ja liikluse rahustamiseks.⁶² Parimad tänavad on oma servades läbipaistvad. Servades kohtuvad avalik, poolavalik kui ka privaatne ruum. Selle kohtumisjoone läbipaistvus on oluline, et muuta tänavat liikumist põnevamaks ja muuta hooned kutsuvamaks. ⁶³ Tavaliselt kasutatakse läbipaistvuse tagamiseks avasid - uksi ja aknaid. Kaubandustänavatel kutsuvad need möödujaid sisenema ning reklaamivad ennast. Parimatel ostutänavatel on tänavat ja tegeliku poe sisenemise vahel üleminekuala, taanduvate vaateakende ja väljapanekute jaoks jäetud tsoon. Tsooni eesmärk on tähelepanu köita ja vähendada tugevat eraldatust mööduja ja hoones oleva vahel. Selliseid poetänavat näiteid on väga palju kuid üks ilmekamaid on näiteks Boulevard Saint-Michel Pariisis. Parimad pea- ja ostutänavad on täis visuaalselt avatud sissepääse. ⁶⁴

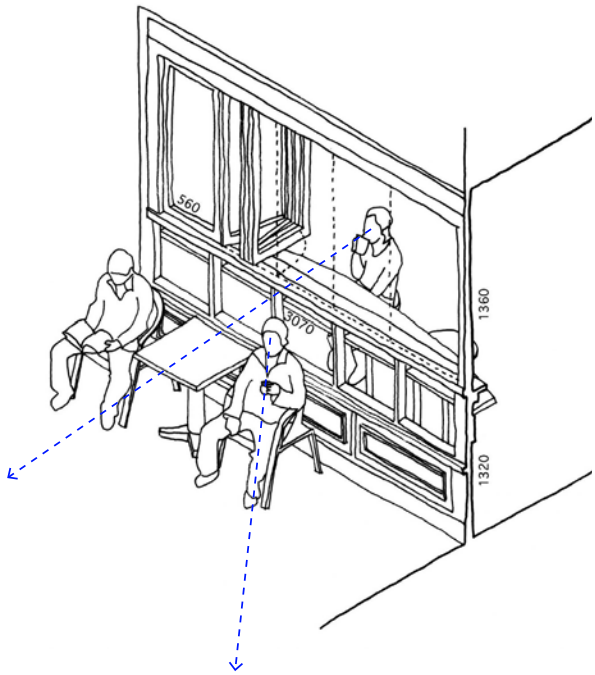
⁶² Prague Institute of Planning and Development, Prague Public Space Design Manual. IPR Praha, 2014, lk 78.

⁶⁴ A.B. Jacobs, Great Streets. Massachusetts: MIT Press, 1995, lk 286.



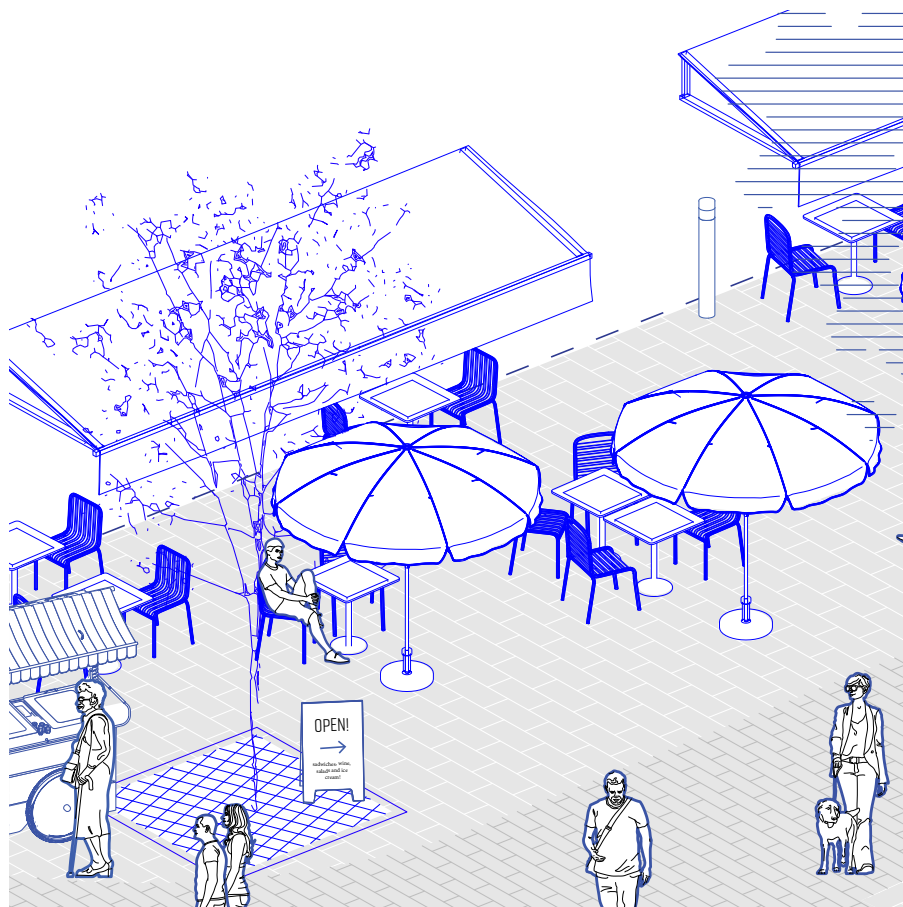
Fasaadianalüüs.
Illustratsioon 28.

Läbipaistev ja aktiivne hoonefront on oluline ka tänavaruumis turvalisuse tunnetamiseks. Jane Jacobs toob üheks oluliseks elemendiks selle puhul “silmad tänaval” tunnetuse. Aktiivne tänavafont toob linnatänavale palju silmapaare, see jälgimine toimib kui omamoodi turvakaamerate võrgustik. Selle süsteemi toimimiseks peavad hooned olema tänavale avatud.⁶⁵ Läbi selle aktiivsuse ja silmapaaride jälgimise kujuneb tänavast turvaline koht ja seeläbi tekib tänavaruumi suhtes kasutajal usaldus. Usaldus kasvab välja inimestest, kes näiteks küsivad toidupoes olles nõu, peatuvad baaris veini juues, jutustavad ajalehekioski töötajaga, jagavad arvamusi teiste pagariäri klientidega, noogutavad möödudes tere tuttavatele või noomivad lapsi. Suurem osa nendest kontaktidest võivad tunduda pealtnäha tühised kuid tegelikkuses peidavad endas suurt sotisaalset väärtust. Juhuslike avalike kontaktide summa kohalikul tasandil annab kokku tugeva kohatunnetuse ja loob avaliku austuse ning usalduse võrgustiku. Jane Jacobs ütleb lausa, et selle väikekontaktidest areneva usalduse



Silmad tänaval.
Illustratsioon 30.

65 J. Jacobs, The Life and Death of Great American Cities. New York: Vintage Books, 1992, lk 35.



Lävepakuruum.
Illustratsioon 31.

puudumine on linnatänavale katastroof.⁶⁶

Lävepakuruum on hooneäärne tsoon, miskirjeldab avalikku kõnnitee liidest, mis toimib justkui hoone pikendusena. Tsoon võib väljenduda lihtsate sissepääsude ja uste ning akende või kõnniteekohvikute ja võileivalaudade kaudu. See vöönd koosneb nii tänava poole jäävast hoone konstruktsioonist kui ka fassaadist ja hoonega vahetult külgnevast ruumist.⁶⁷ Tänavakorrusse avatud fassaadid peaksid olema kujundatud jalakäijate silmade kõrgusele. Strateegiad võivad olla näiteks järgmised:

- Jalakäijate alale kohandatud valgustus, lisaks sõidukite laevalgustusele.
- Pingid ja muud istumisvõimalused, mis on projekteeritud hoone fassaadi külge või paigutatud hoone äärsesse tsooni.
- Varikatuste, kõnniteedel asuvate kohvikute ja muude elementide paigaldamine, mis parandavad kõnnitee mugavust ja üleüldist välimust
- Piisava valgustuse tagamine tellingute all ja muudel ehitusplatsidel.⁶⁸

Restoranide ja kohvikute tänavapoolsed välialad tuleb projekteerida nii, et eraldiseisev mööbel asetatakse otse avaliku ruumi maapinnale (lävepakuruumi tsooni). Suletud ehitisi ja ruumi piiritlemist aiaga ei tohi lubada, kuna see piirab ligipääsetavust ja suurendab istumisala suurust, tavaliselt kõnnitee arvelt.⁶⁹

Lävepakuruumi laius on otseses sõltuvuses hoone tänavakorruse sissepääsudest, funktsioonidest, kvaliteedist ja võimalusest. Lävepakuruumi disainides tuleb see loogiliselt liita tänavakorrusega ja mitte vaadata seda eraldi.

⁶⁶ J. Jacobs, The Life and Death of Great American Cities. New York: Vintage Books, 1992, lk 56.

⁶⁷ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 37.

⁶⁸ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 41.

⁶⁹ Prague Institute of Planning and Development, Prague Public Space Design Manual. IPR Praha, 2014, lk 78.



Tänavatsoneering; kõnnitee.
Illustratsioon 32.

Kõnniteedel on aktiivses linnaelus väga oluline roll. Kõnniteed parandavad jalakäijate liikumise kaudu ühenduvust, ligipääsetavust ja edendavad tervislikku eluviisi ning valikuid. Kõnnitee on avalik ruum, mis otseselt aktiveerib sotsiaalset linnaelu.⁷⁰ Kõnniteed peavad olema loodud mugavaks jalutamiseks ja on linnaruumi läbiv takistusteta tsoon. Kõnniteede iseloom ja ruumilised parameetrid peaksid põhinema üldise elamiskõlblikkuse kriteeriumidel⁷¹ ja kehtiva Tallinna Tänavaruumi juhend soovitat kõnnitee ristlõiget 2.5m.⁷² Jalakäijad tunnevad end kõige paremini seal, kus kõnniteed on disainitud sobivas mõõtkavas, piisava valgustuse ja varjuga ning on ääristatud tänavatasandil toimuva tegevusega. See on eriti oluline just suurema liikluskiiiruse ja liiklusrumalusega tänavate puhul, kus jalakäijad võivad end tunda ebaturvaliselt ja vältida kõndimist.⁷³

Tänaväiletus

Sagedased ja ohutud ülekäigurajad toetavad jalakäijale fookuseeritud head linnaruumi. Ülekäigu rajamine peab olema otseselt seotud jalakäijate trajektooriga ja tänavatega, et jalakäijate liikumist soodustada. Jala liikuvad inimesed on väga tundlikud väikeste muutuste suhtes, näiteks teekatte kõrguses ja geomeetrias,

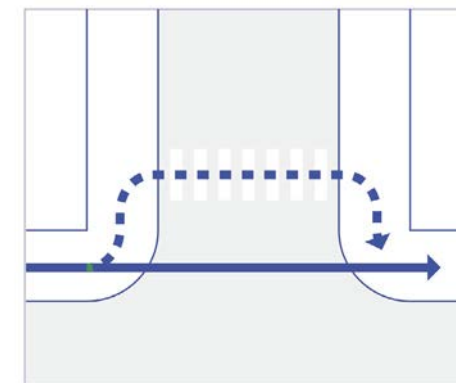
⁷⁰ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 37.

⁷¹ Prague Institute of Planning and Development, Prague Public Space Design Manual. IPR Praha, 2014, lk 77.

⁷² Tallinna Linn, Tallinna Tänavaruumi Juhend. 2025, lk 38.

⁷³ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 30.

ümbersõitades ning kõnniteede materjalide ja tänavavalgustuse kvaliteedis. Ülekäiguraja projekteerimisel tuleb nii reageerida kui ka kujundada jala liikujate käitumist ja liikumist.⁷⁴ Foorinupuga ülekäigurajad on lubatud kõigil ristmikel ja tavaliselt peaks nende vahe olema vähemalt 60 meetrit. Foorinuputa ülekäigurajad võivad olla rajatud ka väiksemate vahedega.⁷⁵ Ülekäiguraja laius on sama, mis sellega ühenduval kõnniteel ja peab arvestama ülekäiku kasutava inimmassiga.. See tagab, et kahes suunas liiklejad saavad teineteisest mugavalt mööduda. Ülekäigurajad peaksid olema jalakäijate jaoks loogilises võimalikult sirgjoonelises asukohas. Ebamugavad kõrvalekalded loovad jalakäija jaoks ebasõbraliku ja tüütu keskkonna.⁷⁶



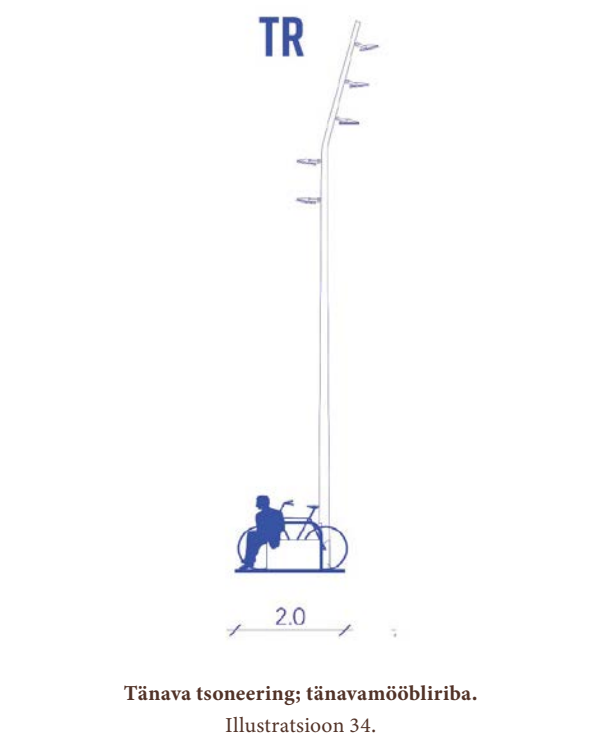
Ülekäiguraja asetus.
Illustratsioon 33.

⁷⁴ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 109.

⁷⁵ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 111.

⁷⁶ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 113.

Tänavamööbliriba



Tänavamööbliriba on koht vaba aja veetmiseks ja pakub võimalusi, mida lävepakuruum ja jalakäijate takistusteta kõnnitee ei rahulda. See on tänava “elutuba”. Tänavamööbli tsooni saab rajada kõnnitee kummalegi poolele, soovitatavalt lävepakuruumi vastaspoolele.⁷⁷ Tänavamööbel mängib olulist rolli avaliku ruumi täieliku kasutamise võimaldamisel aga samal ajal ei tohi see kaasa aidata „struktuurilisele“ ja visuaalsele reostusele ega ruumi blokeerimisele.⁷⁸

Tsooni sillutatud pind tuleks jalakäijate kõnnitee tsoonist eristada. Tänavamööblitsoonil võib olla ebatasasem pinnastruktuur kui jalakäijate liikumisteel, kuid elementidele peab olema lihtne ligi pääseda kõigil kasutajatel.⁷⁹ Tänavamööbliriba pakub head puhverala jalakäijate ja kiirema liikumise vahel (jalgarattad, sõidukid, ühistransport). Tänavamööbliriba pakub kohta olulistele tänavaruumi sisustuselementidele, näiteks:

- tänavamööbel (pingid, toolid, lauad,

⁷⁷ Oslo Agency for Urban Environment, Street Design Manual for Oslo. 2025, lk 123.

⁷⁸ Prague Institute of Planning and Development, Prague Public Space Design Manual. IPR Praha, 2014, lk 78.

⁷⁹ Oslo Agency for Urban Environment, Street Design Manual for Oslo. 2025, lk 123.

- prügikastid),
- tänavavalgustus,
- rattaparklad ja vajalik kiireks rattaparanduseks,
- mängu- ja treeningvahendid,
- väikesed kioskid,
- avalikud tualetid,
- kõrghaljastus,
- reklaam ja sildid.

Tänavamööbliriba ei pea olema pidevalt jätkuv tsoon, vaid loogiliselt peegeldama lävepakuruumi kvaliteete, arvestama asukoha vajadustega ning konkreetse mikrokliimaga. Riba aitab defineerida linnaruumi kasutamist. Tänavaruumi mööblidisain peaks alati olema allutatud ruumi üldisele arhitektuurilisele kujundusele ja kvaliteedile, olema otseses suhtes hoonega. Tänavamööbliriba saab käituda kui tänavakorruse kaugem pikendus. Ruumi sees peaksid erinevate mööblielementide kujundus olema omavahel seotud.⁸⁰

⁸⁰ Prague Institute of Planning and Development, Prague Public Space Design Manual. IPR Praha, 2014, lk 207.

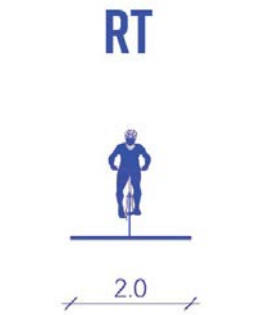
Tasuta ruum

Lävepakuruum on enamasti ostlemisruum, sest pikendab tänaval asuvaid teenuseid tänavale. Tänavamööbliriba üks oluline eesmärk on seega luua ka avalikku olemisruumi, mis ole kuidagi seotud ostlemisruumiga. On oluline, et kesklinna tänaval, mis on ääristatud tänavakorruse äride ja kaubanduskeskustega oleks võimalus sama mugavalt tänavaruumi kasutada ka ilma tarbimisvajadusest. See on vahend, et ära hoida linnaruumi muutumist ainult tarbimiskeskseks ja looks ruumi, mida saavad kasutada erinevad erinevate vajadustega inimesed eriaegadel ja koguaeg.

Teema, mis tõuseb tasuta ruumi loomisega on “soovimatute” probleem. “Niisama” ruumi kasutamistvõidakseenähakuilogelemistvõiruumis valesti käitumist. Nii tehaksegi näiteks pingid magamiseks liiga lühikeseks, lisatakse piirdeid või lausa ei loodagi häid tasuta kasutatavaid ruume.⁸¹ Usun, et juhul kui hea avaliku ruumi olemasolu näitab inimgruppide halvasti käitumist siis on vaja vaadata suurema süsteemi, kultuuri, üksteise hoidmise ja väärtustamise poole. Hea ja peatuma kutsuva linnaruumi mitteloomine, et vältida näiteks pinkidel magamist, nurga taga alkoholi tarbimist või suurte gruppide kokkusaamist, ei ole probleemi lahendus. Tasuta ruum on oluline ja vajalik linnaruumi osa ning see peab peegeldama sama kvaliteeditaset nagu lävepakuruum.

⁸¹ W. H. Whyte, The Social Life of Small Urban Spaces. New York: Project for Public Spaces, 1980, lk 60.

Rattatee



Tänavatsoneering; rattatee.
Illustratsioon 35.

Rattatee rajamisel on oluline aru saada laiemast linnakontekstist, et mõista, mis rolli mängib antud lõik kogu rattataristus. Samal ajal peab aga ka arvestama tänavavõimaluste ja vajadustega. Tallinna rattastrateegia näeb ette, et rattaga liikumiseks sobivat keskkonda peavad võimaldama kõik tänavad. Rattaga liikumiseks saab luua teistest liikumisviisidest eraldatud tsooni, hõreda ja madala kiirusega autoliikluse puhul võib sõiduteed jagada, madala jalakäia aktiivsusega tänaval võib ratturid ja jalakäijad panna samasse tsooni või kui kõikide liikumisviisidega on võrdselt arvestatud võivad kõik keskkonda jagada. Tallinna rattateede võrgustik koosneb neljast võrgust: tugi-, põhi-, tervise- ja kiirteevõrk. Rattatee tüüp sõltub lisaks võrgu tüübile peamiselt külgnevast autoliikluse sagedusest ja kiirusest.⁸²



Tallinna rattateede põhi- ja tervisevõrk.
Illustratsioon 36.

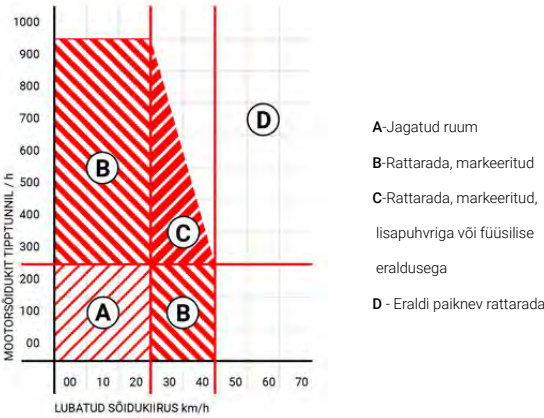
82 M. Jüssi, R. Kalvo, M. Rannala, T. Savi, Tallinna rattastrateegia 2018-2027. Tallinn: Grupp Trükiagentuur, 2018, lk 37.



Põhivõrgu rajamise prioriteetid.
Illustratsioon 37.

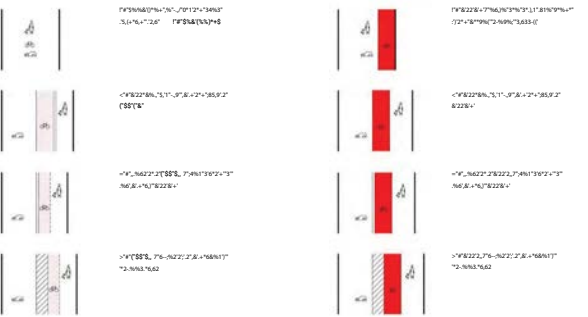
Rattateede puhul on kõige olulisem rattakasutajatele eraldi ruumi loomine, et pakkuda kaitset mootorsõidukite eest ja hoida ära konflikte jalakäijatega. Rattaradade laius peab vastama vähemalt miinimumnõuetele ning seda ei ole võimalik saavutada, siis luua ratta- ja autoliiklusele jagatud ruum. Oluline on tagada, et rattur ei pea ümber reastuma üle sõiduraja ei vasakule ega paremale. Peateesuunalist rattaraja või -tee katendit ei tohi katkestada väljasõidud ega ristuvad sõiduteed.⁸³

Rattatee tüüp sõltub sellest, mis võrku ta kuulub ning peamine valikukriteerium on liikluskeskkond, kuhu teed planeeritakse.⁸⁴



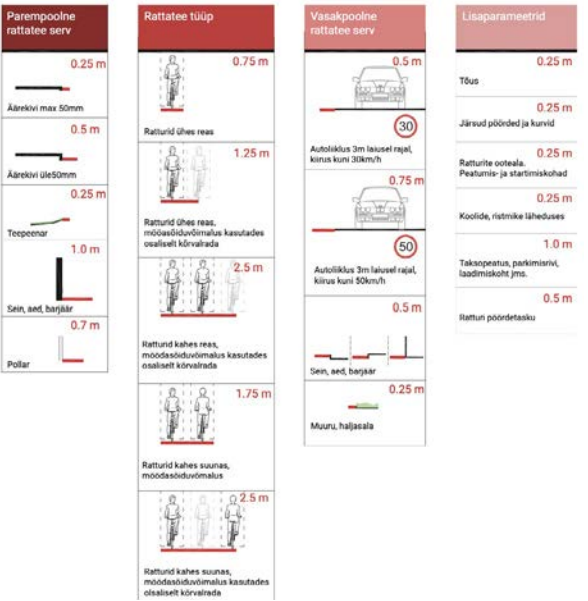
Rattatee tüübi valik.
Illustratsioon 38.

83 M. Jüssi, R. Kalvo, M. Rannala, T. Savi, Tallinna rattastrateegia 2018-2027. Tallinn: Grupp Trükiagentuur, 2018, lk 47.
84 M. Jüssi, R. Kalvo, M. Rannala, T. Savi, Tallinna rattastrateegia 2018-2027. Tallinn: Grupp Trükiagentuur, 2018, lk 49.



Rattatee põhivõrgu tüübid.
Illustratsioonid 39.

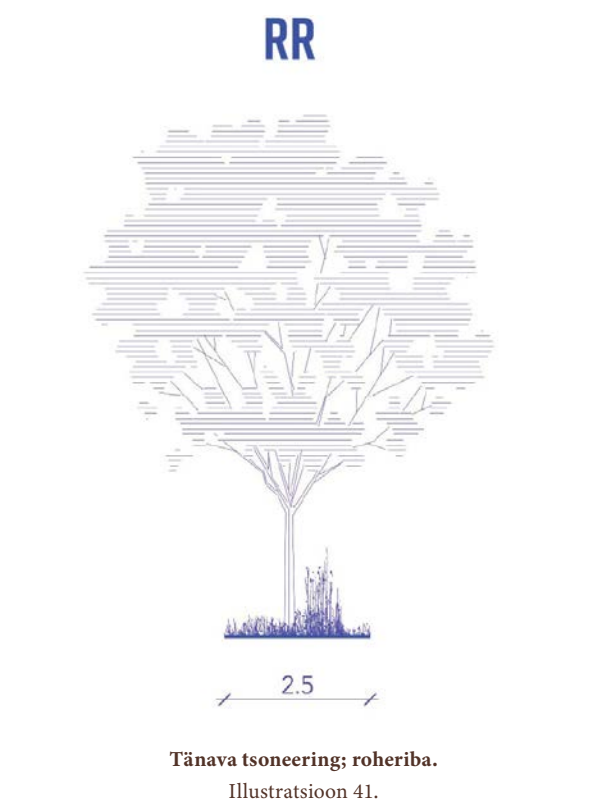
Ratturi ruumivajaduse määravad sõitja mõõt ja liikumise eripära, rattatee mõlema servaga külgnevad objektid ja liikluskeskkond ning lisategurid nagu järsud pöörded ja tõusud.⁸⁵



Rattatee ruumivajadus.
Illustratsioonid 40.

85 M. Jüssi, R. Kalvo, M. Rannala, T. Savi, Tallinna rattastrateegia 2018-2027. Tallinn: Grupp Trükiagentuur, 2018, lk 53.

Roheriba



Rohelised haljastusega täidetud tänavad on oluline osa tervislikust linnaplaneerimisest. Lisaks olemasoleva roheluse kaitsmisele ja säilitamisele on oluline nii madal-, kesk- kui kõrghaljastuse elementide lisamine, mis parandab nii vaimset kui füüsilist tervist parema õhukvaliteedi, väärtusliku varju, ilu ja loodusega kontakti kaudu ning muudab ruumi üleüldiselt meeldivamaks.⁸⁶ Soovitav on kindlasti istutada just erineva kõrgusega taimi, et tekiks mitmeastmeline haljastus. Roheriba lausest, kõrgusest ja taimeliikidest sõltub haljastuse müra eraldav ja õhku puhastav mõju. Tänavahaljastus kannab nii maastikuarhitektuurilist, liiklustehnilist kui keskkonnaalast rolli. Haljastusel saab olla väga mitmeid ülesandeid ja eesmärgi, näiteks:

- kujundada linnakeskkonda, tõstes esile koha esteetilist kvaliteeti;
- suurendada keskkonna rahustavat mõju ja muuta tänavaruumi elukeskkond tervislikumaks;
- vormida või piiritleda ruumi ning varjata või siduda erinevaid tänavaruumi

⁸⁶ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Stormwater Guide. New York, 2017, lk 2.

- elemente;
- rõhutada tänavate liigitus, tsoneerimist ja kulgu ning füüsiliselt eraldada erinevaid liiklejaid;
- liigendada parklaid;
- rahustada liiklust ja vähendada liiklusrõhku häirivust
- tõkestada õhusaaste levikut, kaitstes sõidutee kõrval olevat ala mootorsõidukite tekitatud saaste eest (mootorsõidukite tekitatud õhuvooluga kulgevad saastained peamiselt 1,2 m kuni 2 m kõrgusele);
- vähendada tuule mõju ja tasandada välistemperatuuride erinevust ning hoida ära kuumasaarte tekkimist;
- võimaldada varju lindudele ja eluaset väikeloomadele.⁸⁷

Oleme aja jooksul moodustanud tänavatest rohealadele läbitungimatut kattevälja, mis häirib ka hüdroloogilisi tsükleid. Tänavad on lisaks muule ka linna ökoloogilise struktuuri osa. Vaadates tänavat kui ka ökosüsteemi saame ehitada linna, mis on vastupidavam, jätkusuutlikum ja nauditavam elukeskkonnad.⁸⁸ Roheriba toimib ka vihmavee ärajuhtijana Üleujutatud tänav ei ole terviklikult kasutatav tänav ja tugeva vihmavee ajal on just jalakäijad, jalgratturid ja ühistranspordi kasutajad esimesed, kes kaotavad juurdepääsu tänavale, ning viimased, kes selle tagasi saavad. Rohelise tänavaprojekteerimise tööriistad, mis integreerivad sademevee kontrolli ja haljastuse on tervikliku tänavaprojekteerimise oluline osa. Nii saab tagada, et tänav jääb ka tormi ajal kõigile inimestele kasutatavaks ja ohutuks.⁸⁹ Kvaliteetsete jalgrattateede ja kõnniteede rajamine saab olla kooskõlas rohelise infrastruktuuriga - läbilaskva pinnaga ja

⁸⁷ Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad, lk 252.

⁸⁸ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Stormwater Guide. New York, 2017, lk 5.

⁸⁹ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Stormwater Guide. New York, 2017, lk 8.

bioretentsioonirajatistega puhveraladel. Suure läbilaskevõimega ühistransporditee võib avada ühendatud lineaarse ruumi rohetaristu jaoks. Murukate ühistranspordirajal ei võimalda rada kasutada aga möödasõitudeks kui selleks peaks vajadus tekkima. Väiksemas skaalas võib aga parema ühistransporditeenuse tagamiseks olla loodud kohtlahendused, näiteks haljastusega peatusaared. Sõiduvahenditele suunatud tänavadisaini tulemuseks on laiad asfaltväljad. Tänavageomeetrilised muudatused, mis parandavad jalakäijate ja ratturite tingimusi, avavad ka ruumi, mida saab täita rohelise taristuga. Tänav ümberkujundamisel on oluline tagasi võtta liigne sõidutee alune pind, et suurendada just rohetaristu läbilaskvat pinda ning parandada ohutust ning mugavust kõigi liikumisviiside jaoks.⁹⁰

Roheriba saab pakkuda ruumi ka sõiduteega paralleelselt olevatele parkimisribadele.

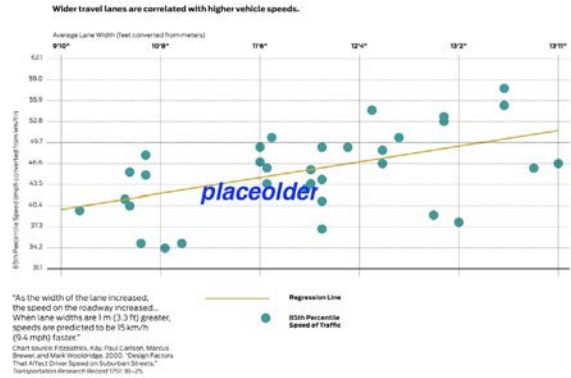
⁹⁰ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Stormwater Guide. New York, 2017, lk 18.

Sõidutee



Tänav tsoneering; sõidutee.
Illustratsioon 42.

Sõiduraja laius on tänavakujunduse tundlik ja oluline aspekt. Iga sõiduraja laiuse arutelu peaks põhinema liikluse rahustamise eesmärkide mõistmisel ja piisava ruumi loomisel.⁹¹



Sõidukiiruse sõltuvus tee laiusega.
Illustratsioon 43.

Mida laiem on tänav seda kiiremini autojuhina julgeme sõita. Laiem tänav lubab oma gabariitide tõttu kiiruseületamist, pelgalt liiklusemärgide kaudu kiiruse piiramine ei ole piisav, et luua rahulik ja mugavalt läbitav tänav nii mootorsõiduki juhile kui ka aeglasemalt liikujale. Seega on lubatud kiiruse ja ristlõike laiuse valik kõige olulisem kombinatsioon. Turvalisuse tagamiseks ja rahulikumaks, müravabamaks kesklinliku linnaruumi loomiseks on mõistlik 3m laiune ÜT-ta sõidutee (3.5m laiune ÜT-ga) ja lubatud kiirus 30 km/h. Valikut toetab ka linnatänavate standard ja Tallinna tänavaruumi

91 National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 33.

juhend. 30 km/h kiiruse juures on autojuht võimeline peatuma - näiteks olukorras, kus laps teele jookseb.

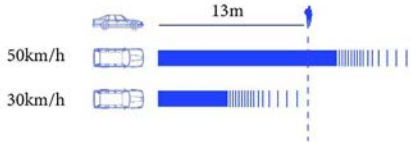
Tabel 6.1 — Keskeraldusribata kahejalalise põhi- ja jaotusmagistraali sõidutee ristlõige

Projektkiirus (km/h)	Hea			Rahuldav			Erandlik		
	Äärekividega ristlõige, äärekivi kõrgus üle 7,5 cm			Äärekividega ristlõige, äärekivi kõrgus üle 7,5 cm			Äärekividega ristlõige, äärekivi kõrgus kuni 7,5 cm**		
	c	e/2	i	c	e/2	i	c	e/2	i
30 kuni 40*	7,00	3,00	0,50	6,50	2,75	0,50	6,0	2,75	0,25
50 kuni 60	7,50	3,25	0,50	7,00	3,00	0,50			
70	8,00	3,50	0,50	7,50	3,25	0,50			
30 kuni 40*	6,50	3,00	0,25	6,0	2,75	0,25	5,50	2,75	0,00
50 kuni 60	7,00	3,25	0,25	6,5	3,00	0,25	6,00	2,75	0,25
70	7,50	3,25	0,50	7,0	3,25	0,25			

* Ainult jaotusmagistraal.

- c sõidutee laiuse äärekivide vahel
- e sõiduradade laius
- e/2 sõiduraja laius
- i ohutusriba laius
- a muldkeha laius
- b sõidutee laius
- t kindlustamata peenar 0,5 m
- k kindlustatud peenar
- ei rakendata

Sõidutee ristlõike laius (e/2).
Illustratsioon 44.



Piirkiiruse valik.
Illustratsioon 45.

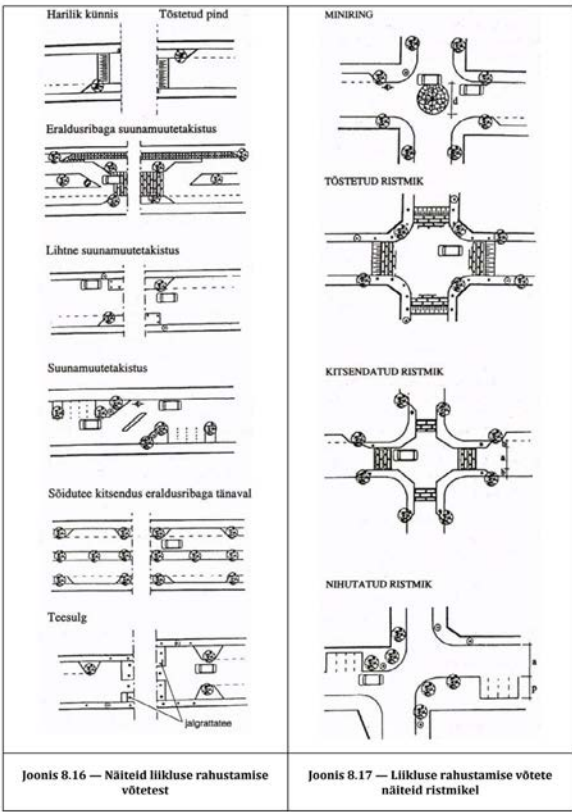
Kiirust piirav disain

Lisaks piirkiiruse valikule ja ristlõike laiuse valikule on oluline ka kiirust piirava disaini vertikaalsed ja horisontaalsed elemendid.

Esmajoones tuleks võimalusel kasutada horisontaalseid kiirust piiravaid elemente nagu äärekivide laiendused või šikaanid, neile saab vajadusel lisada vertikaalseid kiirust piiravaid elemente, mis reguleerivad liikluskiirust ja loovad ohutuid, jalakäijasõbralikke kiirusi.⁹²

Vertikaalsed elemendid on näiteks künnis, tõstetud pind, tõstetud ülekäik, tõstetud ristmik ja tekstuurne teekate. Horisontaalsed elemendid on näiteks miniringid, ringristmikud, suunamuutetakistsued, nihutatud ristmikud, kitsendatud ristmikud, eraldussaarega

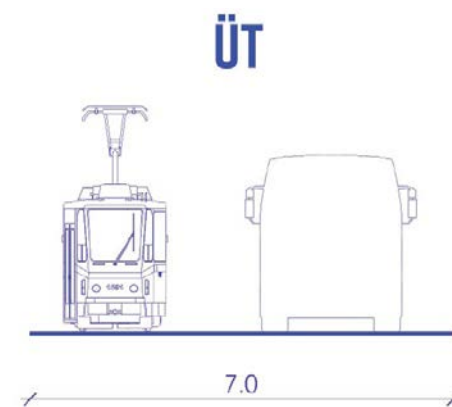
92 National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 51.



Liikluse rahustamise võtted.
Illustratsioon 46.

93 Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad, lk 242.

Ühistransporditee



Tänavatsoneering; ühistransporditee.
Illustratsioon 47.

Tänavalõike disainides on oluline mõista olemasoleva ühistranspordi vajadusi ning tulevase olulisi transpordiühendusi või -sõlmi. Tänav peab suutma ühistranspordiliiklusel sujuvalt ja kiirelt lõiku läbida.

Ühissõidukite liikumise sujuvust saab suure liiklussagedusega tänavatel parandada, eraldades neile omaette sõidurada. Seeläbi parandatakse ühissõidukite ühenduskiirust ja konkurentsivõimet. Ühissõidukiradasid võib olla kolme eri liiki: bussirada, trammirada või nende ühine sõidurada.⁹⁴

Kesklinliku kvaliteediga tänavatel, kus on autoliiklus viidud miinimumi ja soovitud muuta ruumi läbimine võimalikult lihtsaks ja kiireks on mõistlik luua ühistranspordile eraldi rada. Ühistranspordiraja laiuseks suurima lubatud kiiruse puhul >30 km/h tuleb võtta 3,5 meetrit, sellest väiksema kiiruse puhul võib raja laius olla 3,25 meetrit.⁹⁵

Peatused

Spetsiaalsed tänavakeskel paiknevad ühistranspordirajad nõuavad iga peatuse juures eraldatud pealemineku saari, mis on kõigile ligipääsetavad ja suunama inimesed ohututele

⁹⁴ Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad, lk 111.

⁹⁵ Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad, lk 112.

ülekäiguradadele.⁹⁶ Peatuse ooteala või -platvorm peab mahutama korraga nii ootajad, pealeminejad kui ka mahatulijad ning ooteala pikkus ei tohi olla lühem peatuses viibiva ühissõiduki kogupikkusest. Sõidutee keskel paikneva ooteala laius peab piirde olemasolu korral olema vähemalt 3,0 m.⁹⁷

Peatänav ühistranspordi kiiruste uuringus toob Marek Rannala välja fakti, et Tallinna Ülikooli ees on keeruline jõuda läbiva bussi või trammi peale, kui oodates puudub konkreetne eelistus, kumba valida. Peatused on teineteisest liiga kaugel ja kahe peatuse vahel olles ning visuaalselt tulevat ühistranspordi sõidukit nähes tuleb joosta.⁹⁸ Olen sama olukorda märganud ka ise linnaruumi uuringut tehes. Tegu on sunnitud käitumisega tänavaruumis, mis lisab ebamugavust.

Oluline on märkida, et ühistranspordisõiduk peatub vaid selleks ettenähtud kohas. Ühistranspordisüsteem peab võimaldama korraga peatuda ühel sõidukil, et ei tekiks ruumis segadust ega pikemaid ootaegu. Peatuste puhul on oluline just selgelt loetava ruumi loomine, et iga peatus oleks selgelt nähtav ja seal liikumine arusaadav. Seda saab teha erinevate ühistranspordi liikide samasse peatusesse toomist, et vältida peatuste rägastikku ning peatuses endas selge suunaviitade ja sõiduplaanide nägemise.

⁹⁶ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 60.

⁹⁷ Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad, lk 132.

⁹⁸ M.Rannala, Peatänav ühistranspordi kiiruste uuring, versioon b. Tallinn, 2016, lk 10.

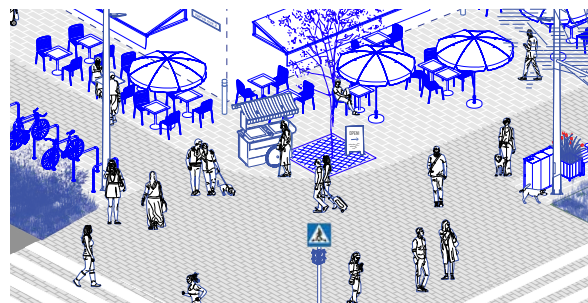
Ilusatel tänavatel on olulised katkestuskohad. Need kohad lõikavad pikki vaatevälju ja muudavad ruumi huvitavamaks ning pakuvad eriilmelisi peatumispaike. Katkestuskohad pole ainult ristmikud, vaid ka näiteks nurgad, väikesed platsid, pargid, lävepakuruumi laiendused, tagasiastet või avatud ruumid. Need on kõige olulisemad kitsastel ja pikkadel tänavatel. Need kohad on justkui tugipunktid tee ääres. Strøget tänaval Kopenhaagenis näeb 850m pikkusel tänavajoonel nelja sellist kohta. Igaüks neist erineb kuju ja tegevuste poolest aga kohti istumiseks, söömiseks, kohtumiseks ja vestlemiseks pakuvad need kõik. Võib öelda, et nad on seeläbi kogukonda loovad.⁹⁹



Strøget tänav Kopenhaagenis.
Illustratsioon 48.

Katkestuskohad (ik “*places*”)

Platsi aktiivsuse võtmekoht ei asu aga platsil endal vaid hoopis tänaval. Suhe tänavaga on lahutamatu ja see on kriitilise tähtsusega disainitegur. Hea plats algab tänavanurgalt. Tiheda liiklusega nurga puhul on seal omaette vilgas sotsiaalne elu. Platsi ja nurga vahel on märkimisväärne kahe-suunaline liiklus.¹⁰⁰



Tänavanurk.
Illustratsioon 49.

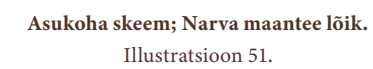
⁹⁹ A.B. Jacobs, Great Streets. Massachusetts: MIT Press, 1995, lk 301.

¹⁰⁰ W. H. Whyte, The Social Life of Small Urban Spaces. New York: Project for Public Spaces, 1980, lk 54.

KUIDAS LOON TÄNAVARUUMI?



Valikuks sai Narva maantee Tallinna kesklinnas kulgev, kahe aktiivsuspunkti - Viru Keskuse ja Tallinna Ülikooli, vaheline lõik.



Tänavalõigu piirid on valitud, et fokuseerida töös just kesklinliku kvaliteediga peatänavate temaatikale. Narva maantee jätkub ida poole Kadrioru villatüüpi hoonetega, mis vajavad teistsugust kvaliteeti ja läbimõtestamist. Lääne poolt lõppeb vaadeldav lõik enne Viru ringi ja Viru tn, Mere puiestee ja Pärnu maantee ristumist, sest see ristumiste ruum vajab ülelinnalist ja suureplaanilist ümbermõtestamist, mis jääb väljapoole selle magistritöö eesmärgist.

AJALUGU

Tänavalõik

Loosungit „arhitektuur on sotsiaalse korra materialisatsioon” ja „arhitekt on instrument, kes muudab võimu paiknemisenähtavaks” ilmestavad hästi seisukohti arhitektuuri poliitilisest laetusest 20. sajandi alguses. Sajandivahetuse paiku pöörati linnaplaneerimise ikonoloogia seostele poliitikas eriti suurt tähelepanu. Siis oli eesmärk tõestada, et monumentaalsus ja sümmeetria ei ole omased ainult kuningate rajatud lossiansamblitele, vaid ka uue sajandi demokraatlikule suurlinnale. Alates Ameerika City Beautiful’i* liikumisest käsitleti linnaplaneerimist kui uue ühiskonna reformimist. Demokraatlikud ideaalid - võimu jagunemine, ühisomand, avalikkuse tähtsus, tervislikud elutingimused ja elanike heaolu - tõlgiti urbanistlikku vormikeelde korrapärase geomeetria, laiade prospektide, ühtlase perimetraalse hoonestuse, suurte avalike parkide ja suurejooneliste hoonete kujul. 20. sajandi alguse linnaplaneerimine näitas selgelt, et monumentaalsust ja sümmeetriat ei saa seostada üksnes autoritaarsete reziimidega.¹⁰¹

*"City Beautiful" oli 19.sajandi lõpu linnaplaneerimise suund USA-s, mis lähtus ideest, et esteetiliselt korrastatud ja suursugune linnakeskkond parandab ühiskonda. Kuigi eesmärk oli tõsta elukvaliteeti, toimus see sageli madalama sissetulekuga kogukondade arvelt ning süvendas linnaliust ebavõrdsust.¹⁰²

Linna ja võimu representatsiooni vaatlemist tuleb Tallinna puhul alustada 20.sajandi algusest, ajast, mil kujunesid esimesed visioonid Tallinnast kui terviklikult planeeritud linnast. Tallinnast eestlaste pealinna ehitamise üks

jõuline manifestatsioon oli linna rahvusvahelise planeerimisvõistluse korraldamine. Eliel Saarineni Suur-Tallinna üldplaneeringuga (1913) jõudis Eestisse kaasaegne linna kui terviku planeerimine uute põhimõtete järgi. Plaani elluviijaks sai Eesti arhitekt Eugen Habermanni, kes oli tollal ainus Eesti arhitekt, kes oli linnaplaneerimist mingil määral ka õppinud. Habermanni Tallinna linnaplaan kinnitati 1921. aastal. Tema planeeringu ideed järgisid põhi-osas Saarineni omi, kuid oli ka tema enda lisandusi. Peamiseks neist oli linna 26,5 m laiuse esinduspuiestee rajamine läbi uue city (Politseiaia). Habermanni 1921. aasta üldplaneeringu eelnõu sisaldas eraomandi võõrandamise õigust, kulude proportsionaalset jagamist tänavate ja platside rajamiseks, nõuet ehitada ainult kinnitatud projektide järgi, linna õigust reserveerida vabu krunte tulevikuks, määrata majade suurust ja otstarvet ning õigust anda välja sundmäärusi „linna inestamise vastu”. Linnavalitsuse sundmäärus „Tallinna linna arhitektuurilise ilme rikkumise ärahoidmiseks” (1922) lubas Tallinnas ehitada ainult arhitektuuriliselt väärikaid ja ümbruse nõuetele vastavaid uusi hooneid, sätestas piirkõrgused vanalinna majadele (kolm täiskorrust ja mansardkorrus), tingimused fassaadide kujundamiseks ja kitsendused reklaamile. Kuid eraomanikud nägid selles õiguste piiramist ning selle tagajärjel jäi sundmäärus kinnitamata. 20.ndate lõpus kirjutati linnaplaanile alla. 1930. aastatel suundus aga linna välja ehitama riik, eesotsas riigipea Konstantin Pätsiga ning linnaplaani hakati ümber tegema. 1934. aastal kutsuti linnaplaani tegema Eugen Habermann, Edgar Johan Kuusik ja Anton Soans. Tallinna keskosa puudutav planeering kinnitati volikogus aasta hiljem. Plaaniti Mere Puiestee laiendus, Narva ja Pärnu maantee ühendamine, kaarjas Liivalaia tänav Suur-Pärnu maanteelt sadama poole. Gonsiori tänava sihi õgvendamise tõttu sai peamagistraaliks Narva maantee. Korraldus oli ehitada Narva maantee 3-5 aasta jooksul välja.

Narva maantee laius kuni Pronksi tänavani pidi tulema 28.8m.¹⁰³ 1935. aastal välja antud „Ehitusseaduse muutmise ja täiendamise seadus” sätestas valitsuse õiguse anda eeskirju Tallinna linna avalikkude platside ja tänavate ruumilise mõju kujundamise kohta, määrates nende kõrgused, korruste arvu, kontuurid, gabariidid, fassaadide ilme ning muud ehituslikud tingimused. Juba nädala pärast tellis Teedeministeerium linna projekteerimisbüroolt esimesed ruumilise mõju projektid. Ruumilise mõju kontseptsioon võeti 1930. aastatel üle Saksamaalt (Raumordnung, Strassenraum, raumlich). Ruumilise mõju projektid haarasid Narva, Tartu ja Pärnu maanteed, Mere puiesteed ja mitmeid teisi kesklinna tänavaid. Narva maanteele ehitati 1938-1940 aastal näiteks Inglise Kolledž (A.Kotli, E.Nõva). Koolihoone ülipikk fassaad aitas Narva maanteed mitme krundi jagu “tsiviliseerida”, tekitades kompaktse tänavaseina. 1936. aastal kehtestatud Tallinna Ehituskruntide fond seadus andis valitsusele loa kiviehitiste piirkonna kruntide ja ehitiste sundvõõrandamiseks. Esimesena üle vaadatud Narva maantee kinnisvaradest sai lammutuse nimekirja 60 omaniku majad, mis ühel või teisel põhjusel ei sobinud riigipea määratud projektikvaliteediga.¹⁰⁴

Teise maailmasõja järel valiti Tallinna peaväljakuks Viru väljak. Selle hoonestamisel rajati ka sinnaviivad peamagistraalid, millest üks oluline oli ka Narva maantee. Narva maantee lahenduse pakkus välja Mart Port ja see viidi ka üsna algupäraselt lõpuni ellu. Tänavat ääristavad 4- ja 5-korruselised stalinistlikud tüüphooned. Nende hoonemahtude linnaruumiliseks toetamiseks laiendati ka olemasolevat

¹⁰³ R.Alatalu, K.Hallas-Murula, L.Hansar, M.Kalm, K.Kljavin, M.Krivý, H.Kuningas, K-L.Kurik, E.Lankots, T.Ojari, K.Pae, T.Tammis, M.Tuuder, Eesti linnaehituse ajalugu 1918–2020. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia, 2020, lk 37-51.

¹⁰⁴ R.Alatalu, K.Hallas-Murula, L.Hansar, M.Kalm, K.Kljavin, M.Krivý, H.Kuningas, K-L.Kurik, E.Lankots, T.Ojari, K.Pae, T.Tammis, M.Tuuder, Eesti linnaehituse ajalugu 1918–2020. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia, 2020, lk 56-57.

tänavaruumi.¹⁰⁵

Ilmestamiseks modernismiajastu mõtteviisi Tallinnas kohalikul skaalal toon näiteks Tallinna kesklinna eksperimentaalse projekti. 1960. aastatel toimusid Eestis, eriti Tallinnas, elavad arutelud linna tuleviku üle. Üks enim kirgi tekitanud projekt oli arhitektide Mart Pordi ja Malle Meelaku koostatud eksperimentaalne plaan Tallinna kesklinna uuendamiseks. Olles osa 1968. aasta Tallinna üldplaneeringust, pidi eksperimentaalne projekt andma üldised suunised kesklinna edasiseks arenguks, kuna järgnevatel aastakümnetel oli oodata linnaelanikkonna märkimisväärset kasvu. Projekti ülesanne oli aga sõnastatud eksperimentaalsena, oli selle staatus mõnevõrra ebamäärane ja see ei olnud mõeldud otseseks elluviimiseks. Modernistlikke planeerimispõhimõtteid järgides kontseptualiseeris projekt linna kui täiuslikku struktuuri. Kuigi üldiselt modernistlik, ei rakendanud projekt ranget funktsionaalset tsoneerimist. Tallinna projekt tugines liiklussüsteemile kui linna skeletile ja seni alakasutatud kesklinna aladele nähti ette kaks uut fookuspunkti. Kesklinnast äärealadele viivad peateed olid esile tõstetud kõrghoonete klastritega. Projekti kõige tähelepanuväärsemad omadused olid ulatuslik rekonstrueerimine ja enneolematu keskendumine kõrghoonetele traditsioonilises linnas, kus tol ajal polnud ühtegi üle kaheksa korruse kõrgust hoonet. Tallinna vanalinn jäeti projektis puutumata, kuna tänu looduskait sjate loobile oli see paar aastat varem õnnestunud pärandialaks kuulutada. Keskaegse linnasüdamega külgnevad alad olid suures osas määratud lammutamiseks või ulatuslikuks rekonstrueerimiseks vastavalt “oleviku ja tuleviku standarditele”. Riiklik maaomand ja käsumajandus oleksid võimaldanud ulatuslikku

¹⁰⁵ S. Mälk, Tallinna Narva maantee hoonestamise projekt. https://www.arhitektuurimuuseum.ee/est/collection-diary/tallinna-narva-maantee-hoonestamise-projekt/ (vaadatud 31. III 2026).

linna uuendamist palju lihtsamalt läbi viia kui läänes, seega on mõistetav, et planeerijaid ahvatles terviklike lahenduste võimalus.¹⁰⁶

Unistuste nägemus Tallinnast kui moodsast metropolist põhines üsna loogiliselt ideedel, mis olid juba 1960. aastatel ringelnud. Kümneni alguses eelistati kõrghooneid kuna need löid kesklinnas kättesaamatu lääne kuvandi ja pakkusid vaheldust äärealade igavatele standardiseeritud elumupiirkondadele. Tallinna Eksperimentaalprojekt võttis kokku 1960. aastate optimistlikud ideed, kuid 1968. aastal oli see ka juba hilinenud projekt. Esialgne optimism oli juba vaibunud Mustamäe (Tallinna esimese paneelmajade piirkonna) võõrandav mõju ning samal ajal vanalinna kõrvale ehitatav uus, šokeerivalt kõrge ja moodne 22-korruseline Intouristi hotell “Viru”. Kokkuvõttes võib Tallinna eksperimentaalplaani ajalooliselt pidada peaaegu täiuslikuks modernistlikuks linnaprojektiks Eesti arhitektuuri- ja planeerimise ajaloos.¹⁰⁷



Vaade Narva maanteele.
Illustratsioon 52.

1980.a suveolümpiamängude eelsel ajal kavandati ehitisi, mis pidid Pirita poole suunduva Narva mnt ilmet kaasaegsemaks ning esinduslikumaks muutma. Hea näide on 1982. aastal valminud

¹⁰⁶ I. Ruudi, Living and Dying in the Urban Modernity: Experimental Plan of the Central Area of Tallinn. Copenhagen: Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture, 2010.

¹⁰⁷ I. Ruudi, Living and Dying in the Urban Modernity: Experimental Plan of the Central Area of Tallinn. Copenhagen: Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture, 2010.

„Kodutarve” hoonena tuntud elamurühm, mis on üks kesklinna kohta harvaesinevalt pikk ühtne hoonefront, kogupikkusega lausa 175m. Dolomiitplaatidega kaetud fassaad kõlab kokku kõrval asuva Pedagoogikainstituudi (täna Tallinna Ülikool) peahoonega.¹⁰⁸



Keskkaadris äridega eluhooned, Kodutarve.
Illustratsioon 53.

Väljavõte Jaak Juske “Narva maantee põnevad muutumised” blogipostitusest:



Jaak Juske jalutuskäik.
Illustratsioon 54.

„800 aasta eest oli maapind Tallinna südalinnas võrreldes tänasega kahe meetri võrra madalam ja meri loksus Viru väljakul. Narva maantee kohal võis toona rahulikult purjepaadiga sõita. Maapinna tõus oli aga kiire ja neli sajandit hiljem oli Narva maantee koridor juba mingil kujul olemas. Madalale alale tekkinud agulit on 1606. aastal kutsutud Härmapõllu eeslinnaks.

¹⁰⁸ E. Lankots, Eesti 20. Sajandi Arhitektuuri Kaitse Programm. Tallinna Nõukogudeaegne Ehituspäränd Vältitööd Ja Hinnang Objektidele. Tallinn: Tallinna Kultuuriväärtuste Amet, 2009 <https://Register.Muinas.Ee/Ftp/Xx-saj.-arhitektuur/Maakondlikud%20ylevaated/Harjumaa/Tallinn/Tallinn2.Pdf> (vaadatud IV 2026).

Püsiasiustus kujunes Narva maantee ääres välja alles pärast Põhjasõda (1700–1721). Kutsungi teid nüüd jalutuskäigule Narva maanteele. Alustame Hobujaama, endise Jaama tänava äärest ja lõpetame Petrooleumi tänava juures. Liigume mööda maantee merepoolset külge.”¹⁰⁹



Viru väljak.
Illustratsioon 55.

“Enne Teist ilmasõda oli ajalooliselt Vene turult alguse saanud Narva maantee oluliselt kitsam. Seda laiendati pärast 1944. aasta märtsipommitamises hävinud hoonete varemete koristamist ja teist korda 1980. aasta olümpiaregati eel. Hobujaama tänava ja Narva maantee ristil on 2006. aastal uksed avanud Foorumi ärikeskuse ees lage plats. Varem asus seal bensiniijaam ja puumaja aadressiga Narva maantee 3, mis lammutati 1979. aastal. Edasi Kadrioru poole asunud kaks 19. sajandi lõpus ehitatud kivimaja, kus asus viimases otsas Lasnamäe linnaosavalitsus, lammutati enne Foorumi ärikeskuse ehitust eelmise kümnendi keskel. Sealt edasi asunud Narva maantee majade rivi ehitati 19. sajandi viimasel veerandil ja elas sõja õnnelikult üle. Kuulsaim neist oli kindlasti 1880. aastatel lahoonesse rajatud kino Forum, mis andis nime ka tänasele Foorumi ärikeskusele. Need madalad majad lammutati 1978. aasta paiku.”¹¹⁰

¹⁰⁹ J.Juske, Narva maantee põnevad muutumised. <https://jaakjuske.blogspot.com/2012/12/narva-maantee-ponevad-muutumised.html> (vaadatud X 2025)

¹¹⁰ J.Juske, Narva maantee põnevad muutumised. <https://jaakjuske.blogspot.com/2012/12/narva-maantee-ponevad-muutumised.html> (vaadatud X 2025)



Kino “Forum” Narva maanteel 1970.
Illustratsioon 56.

“Oluliselt laiemaks tõmmatud maantee äärde kerkisid ETKVLi kaasaegsed hooned. Viimased ehitati 2008 ümber kolme torniga klaasfassaadiga majaks. Mõned vanad puumajad enne sadamani ulatunud Reimani tänavat põlesid märtsipommitamises. Nende asemele kerkisid mõlemal pool maanteed 1957. aastal stalinistlikud nurgatornidega majad. Selles kohas on maantee tõmmatud koguni poole laiemaks.”¹¹¹



Vaade Narva mnt ja Reimani tänava ristmiku poole, näha stalinistlikud nurgatornidega majad.
Illustratsioon 57.

“Narva maantee merepoolset küljel Reimani ja Jõe tänava vahel polnud vanasti suuri ehitisi. Seal asus väike park koos mitmetahulise paviljoniga. Selle roheala asemele kerkis 1960. aastaks raadiotehase Punane RET suur hoonemürakas, mis 1990. aastatel ehitati ümber kaasaegseks pangahooneks.”¹¹²

¹¹¹ J.Juske, Narva maantee põnevad muutumised. <https://jaakjuske.blogspot.com/2012/12/narva-maantee-ponevad-muutumised.html> (vaadatud X 2025)

¹¹² J.Juske, Narva maantee põnevad muutumised. <https://jaakjuske.blogspot.com/2012/12/narva-maantee-ponevad-muutumised.html> (vaadatud X 2025)



“Punane Ret” uue korpuse välisvaade.
Illustratsioon 58.



Jõe tänav, Tallinn.
Illustratsioon 59.

“Jõe tänavale andis nime seal 1930. aastate keskpaigani mere suunas avatult voolanud Härjapea jõgi. Jõe tänav ristist Kadrioru poole kerkis 1960. aastaks Eesti Kaabli suur hoone, mis 1990. aastatel Pro Kapitali ärihooneks ümber ehitati.

Aedvilja tänavale andis nime sealkandis 19. sajandil asunud suur köögiviljaaed. [...] Aedvilja tänav ja maantee ristile kerkisid uued funktsionalistlikus stiilis elumajad 1930. aastate lõpus. Sealt edasi asunud puumajad lammutati aga olümpiaregati eel. Laiendatud maantee äärde kerisid uued kohviku ja kauplustega elumajad, mis müürisid kinni Tuukri, endise Hollandi

põiktänav sihi.

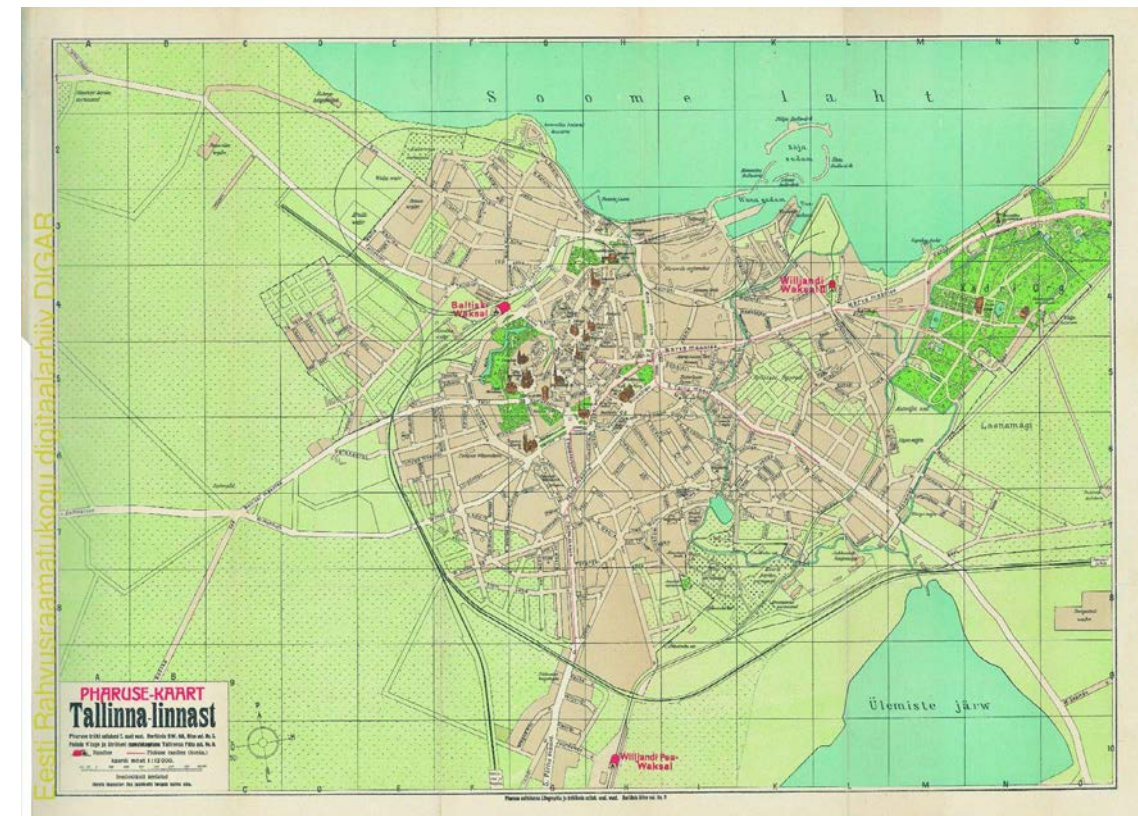
1940. aastal avati Narva maantee ääres riikliku kolledži pikk hoone. Nõukogude ajal sai sellest Tallinna pedagoogiline instituut ja sel sajandil Tallinna ülikool. Peda raamatukogu hoone kerkis vanade puumajade asemele 1983. aastaks. Enne sõda asus seal Anna Tõrvand-Tellmanni Inglise Erakolledž. 2012. aastal avati aga samal kinnistul Tallinna ülikooli uus kaasaegne õppehoone.

1987. aastal Petrooleumi tänava ristil avatud merelaevanduse suur elumaja müüris kinni pääsu Uus-Sadama tänavalt Narva maanteele. Mööda Petrooleumi tänavat kulges aga 1974. aastani kitsarööpmeline raudtee.[...]”¹¹³



Uus-Sadama tänava nurk, Narva maantee 61, 1939.
Illustratsioon 60.

¹¹³ J.Juske, Narva maantee põnevad muutumised. <https://jaakjuske.blogspot.com/2012/12/narva-maantee-ponevad-muutumised.html> (vaadatud X 2025)



Trammiliin 1910.a Tallinna kaardil.
Illustratsioon 61.

Esimene trammiliin, mis avati 1888.aastal kulges mööda Narva maantee sirget, Vanaturult Kadrioruni.¹¹⁴



Tallinna linna plaan, 1940.
Illustratsioon 62.

¹¹⁴ J.Juske, Narva maantee põnevad muutumised. <https://jaakjuske.blogspot.com/2012/12/narva-maantee-ponevad-muutumised.html> (vaadatud X 2025)

KONTEKST JA ANALÜÜS

Merelähedus

Vaadeldava Narva maantee lõigu lähiala on tugevalt mõjutanud Nõukogude ajal avalikkusele suletud olnud sadama-ala. Vaadeldaval lõigul puudus otsene pääs mere äärde. Tänu sellele on ruumis ka täna ristumised nõrgad ning suhe merega kauge.

Maakasutuse intensiivsus

“Pindala suhtarv (FAR) on hoone suletud brutopindala ja käsitletava maa-ala (krunt, kataster, kvartal, piirkond jm) pindala, millele hoone on ehitatud või planeeritud, suhe. Mida kõrgem on koefitsient, seda rohkem on krundil hooneid ja planeeritud põrandapinda. Maakasutuse intensiivsust esitletakse koefitsiendina.”¹¹⁵



“Eestis jääb valdav enamus maakasutuse intensiivsuse näitajaid alla 1, kuid on selgelt

115 Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumide koonduring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 398.

nähtav, et mida parem on ligipääsetavuse tase, seda kõrgem on maakasutuse intensiivsus. Linnaliku jalgsi-ligipääsetavuse madalamas kvartiilis (25%) on intensiivsuse näitaja 0,28. Kõrgemas kvartiilis (75%) ulatub see kuni 0,58.”¹¹⁶

Vaadeldava Narva maantee lõigul on maakasutuse intensiivsuse näitaja on igas vaadeldavas mõõtruudus (1ha) suurem kui 0.9-1.4, mis näitab, et tänavalõigul on hea ligipääsetavuse tase. Intensiivsuse näitaja muutub drastiliselt väiksemaks Kadrioru poole liikudes, kuna seal asuvad väikehoonete ja eramute tüüpi hooned. Intensiivsuse näitaja on väiksem ka sadama-alal, mis on ajalooliselt olnud suletud ala ning täna on seal maakasutus hõredam.

Elamuüksuste tiheduse gradient ja ruumiline struktuur

Elamuüksuste tiheduse näitaja (DU/HA) kirjeldab eluruumide arvu käsitletava maa-ala pindalaühiku kohta ja võimaldab hinnata elamufunktsiooni intensiivsust erinevates ruumilistes kontekstides. Eesti ja rahvusvaheliste praktikate põhjal on soovituslik kesklinliku tiheduse saavutamiseks umbes 100 elamuüksust hektari kohta, et tagada piisav kasutajate hulk teenuste toimimiseks ja säilitada elujõuline linnakeskkond.¹¹⁷

116 Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumide koonduring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 503.

117 Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumide koonduring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 501.

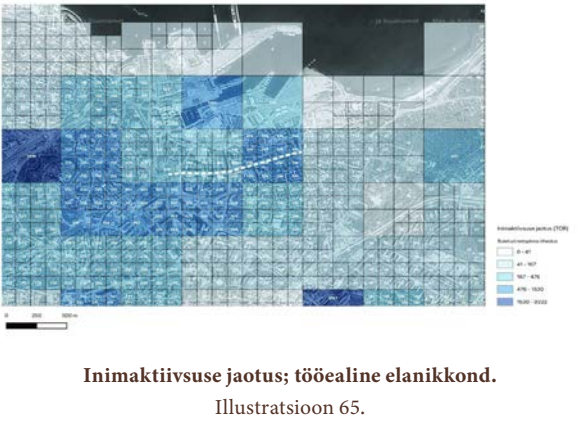


Kaart kujutab elamutiheduse jaotust nii 250m raadiuses kui ka elamuüksuste normaliseeritud arvu hektari kohta. Kaart võimaldab hinnata kohaliku tasandi vahetut linnaruumi struktuuri uuritava tänava ümbruses. Analüüs näitab selget vaadeldava tänavalõigu ruumilist gradienti, kus elamutihedus suureneb liikudes lääne suunast ida suunas. Lääneosas, kus asub kaubanduse tšenter jääb on mõne ala puhul tihedusnäitaja hektari kohta lausa 0. Kaardilt on näha, et 1km pikkuse vaadeldava tänava ääres on enamuses kesklinlik elamutihedus kuid tekib olukordi kus tihedus langeb alla poole soovitatavast tihedusest.

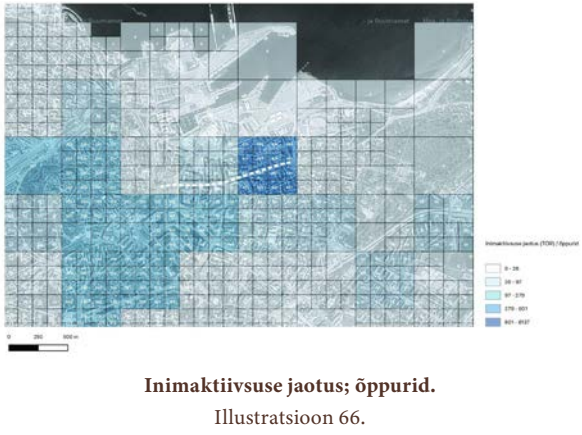
Inimaktiivuse jaotus

Inimaktiivsuse näitaja kirjeldab inimeste arvu valitud pindalaühiku (oleneb soovitud uurimusest - näiteks hektar, et näha kohalikku tasandit või suurem ala, et näha riigitasemel vastuseid) kohta ja võimaldab hinnata inimtegevuse aktiivsust erinevates asukohtades. Andmestik põhineb registri- ja ruumiandmete kombineerimisel, kus rahvastiku, töökohtade ja haridusasutuste andmed jaotatakse ruumiliselt analüüsiüksustele. See ei kasutata otseselt inimeste

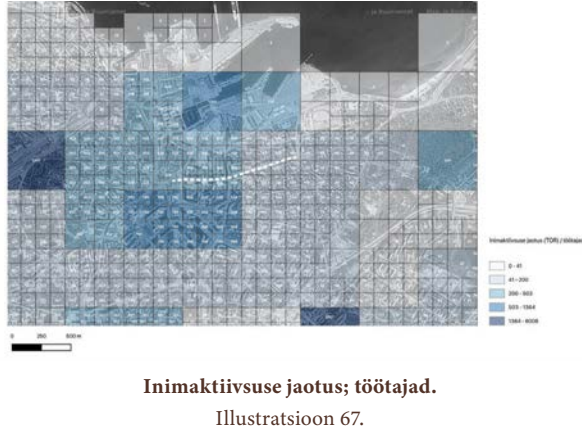
paiknemist reaalajas vaid näitab modelleeritud hinnangut inimaktiivsusele. See võimaldab analüüsida linnaruumi kasutusintensiivsust ja funktsionaalset struktuuri.



Kaart kujutab inimaktiivsuse ruumilist jaotust uuritava tänava ümbruses ja võimaldab hinnata tööelise elanikkonna paiknemist. Analüüs näitab, et inimaktiivsus ei jaotu ühtlaselt vaid koondub teatud lõikudesse piki tänavakoridori. Uuritava tänavalõigu lääneosas on väärtused madalamad vähem intensiivse maakasutuse tõttu.

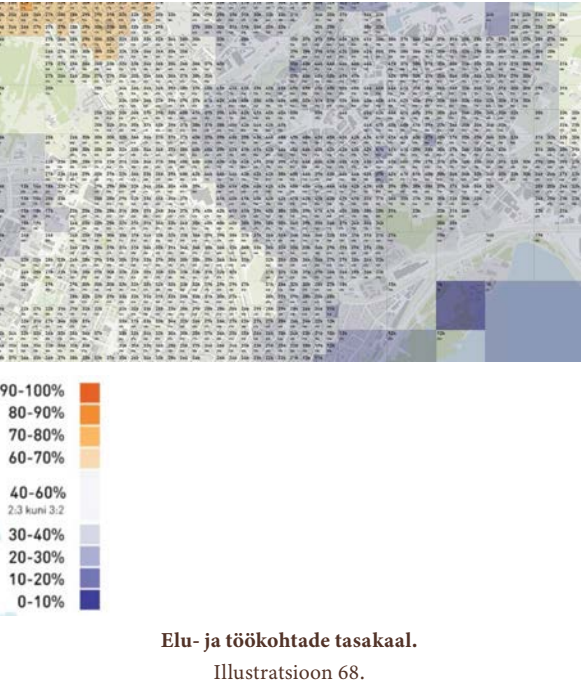


Kaart näitab õppurite ruumikasutust, väga selgelt tuleb esile Tallinna Ülikool kui oluline tõmbekeskus.



Elu- ja töökohtade tasakaal

Oluline on tagada elu- ja töökohtade tasakaal jalutatavas ulatuses (umbes 2km) ning optimaalne suhe on 1:1, mis aitab vähendada liikuvusvajadust ja tugevdada kohaliku teenusevõrgu elujõulisust. Üleriigiline planeering toob analüüsi tulemusena välja, et piirkondades, kus on hea ligipääsetavus, jääb elamuüksuste osakaal 40–60% vahele. Mida monofunktsionaalsem on keskkond, seda madalam on ligipääsetavus, segafunktsionaalsus toetab paremat ligipääsetavust ja elukeskkonna kvaliteeti.¹¹⁸



Kaart näitab elu- ja töökohtade tasakaalu ning näitab mitu protsenti moodustab 2 km raadiuses elamuüksused elamuüksuste ja töökohtade kogusummast. Üleriigilises planeeringus on välja toodud, et mida lillam on ruut, seda suurem osakaal on töökohti ning nendes alades tuleks kaaluda elukohtade lisamist. Mida oranžim on aga ruut, seda suurem osakaal on just elukohtadel ning nendes alades tuleks kaaluda töökohtade

118 Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumide koostuuring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 505.

lisamist.¹¹⁹ Kaardilt joonistub välja fakt, et kesklinnas on suurem osakaal töökohtadel.

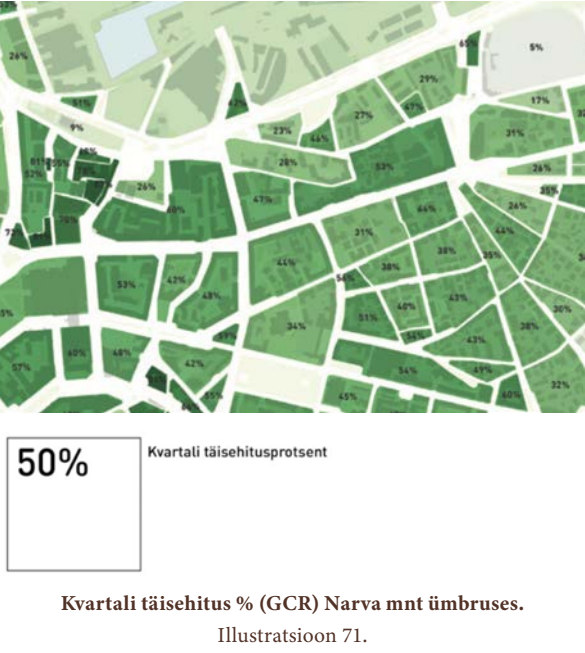
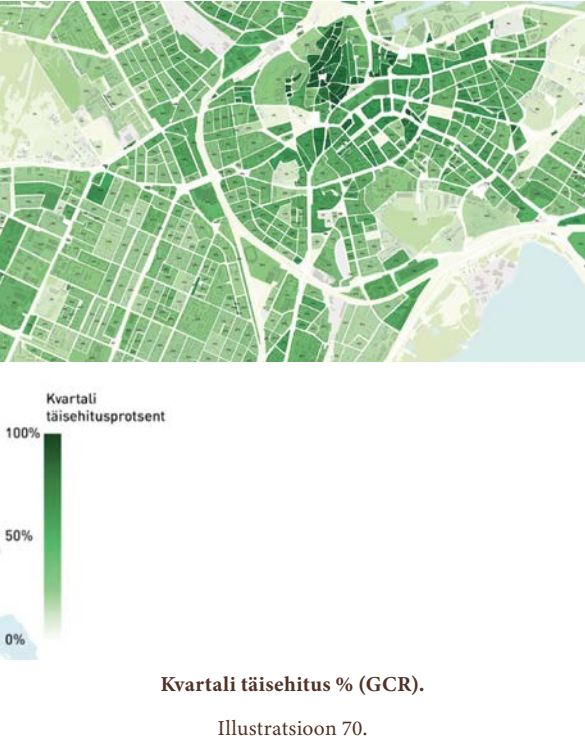


Narva maantee vaadeldaval alal on töökohti keskmiselt kaks korda rohkem kui elukohti. Elamuüksuste osakaal vaadeldaval alal on on 30-40%, mis tähendab, et linnaliku ligipääsetavuse (40-60%) tagamiseks oleks vaja kaaluda elamuüksuste lisamist.

119 Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumide koostuuring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 506.

Kvartalite täisehitus

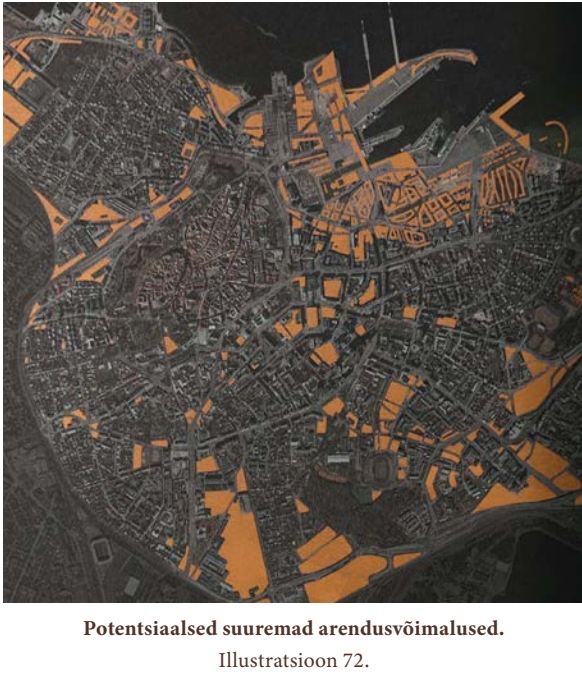
Kvartalite täisehitusprotsent mõõdab, kui suur osa kvartali pinnast on hoonestatud. Täielikult hoonestatud kvartali puhul on täisehitusprotsent 100%, kesklinnalikus olukorras on see näitaja umbes 60%.¹²⁰



120 Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumide koostuuring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 507.

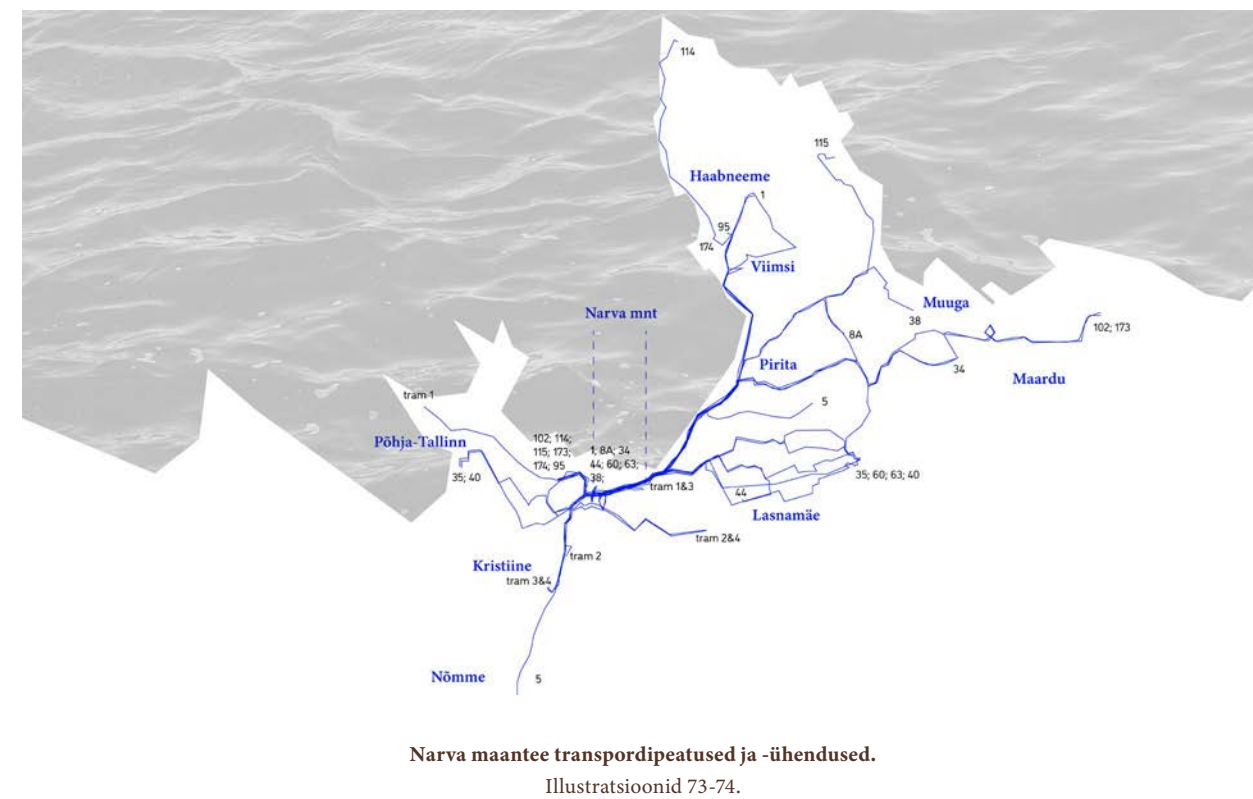
Kaardil on näha, et vaadeldava Narva maantee ümbruses on kvartalite täisehitusprotsent enamjaos 42-53% vahele, erandina üks kvartal 60% ja üks kvartal 31%. 42-53% täisehitusprotsent viitab, et kvartalid saaksid olla suurema hoonestusmahuga.

Lõpetamata linna uurimisprojekti on samuti toodud Narva maantee äärsed kvartalid välja kui potentsiaalsed suuremad arendusvõimalused. Sadamaala tiheduse markeerimiseks on kasutatud Alver arhitektid ja Douglas Gordon (AADG) Tallinna Vanasadama struktuurplaani võistlustööd.¹²¹



121 A. Alver, D. Gordon, K. Komissarov, E. Komp, K. Koov, I. Peil, R. Puusepp, J. Tali, T. Tammis, S. Vallner, Lõpetamata linn. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia arhitektuuri ja linnaplaneerimise osakond, 2021, lk 86.

Narva maantee ühendub tugevalt üelinnalisse ühistranspordivõrku ning Narva maantee vaadeldaval lõigul peatuvad bussid liiguvad Põhja-Tallinnasse, Kristiinesse, Nõmmele, Lasnamäele, Piritale, Muugale, Maardusse, Piritale ja Viimsisse. Tänaval peatuvad ka number 1, 2, 3 ja 4 trammid.



Linnaruumi kujundamise juures on oluline analüüsida keskusi või fookuspunkte, mis aitavad tihendada ja muuta linnakudet ning läbi selle ajal oli tihti näha, kuidas tänavat kasutasid läbimiseks kõrgemate riigipeade eskorditud sõidukid ning tänavat läbib ka Lauulupeo rongkäik, mis mõlemad annavad tänavale erilise ja esindusliku tunnetuse.

Tallinnas on kogu 20. sajandi olnud probleemiks keskse linnasüdame puudumine. Maailmasõjad ja viimasele sõjale järgnenud ulatuslike migratsioon kaasneva massilise elamuehitusega ei ole jätnud võimalust tegeleda linna keskse ruumi ja selle ehitamisega. Lõpetamata Linna uurimiprojekti raames loodud Tallinna arengut kajastavatel kaartidel ja diagrammidel joonistub tingliku keskusena välja ala linna geomeetrilises keskpunktis - vanalinna külje all. Selle piirkonna loomulikku kujunemist takistas nõukogude ajal sadamaala kinnine kasutus. Piirangute kadumise järel elavnes taas loomulik areng, mille mõjul tõenäoliselt nihkub linna suurem keskus mere suunas.¹²² Narva maantee on seega oluline siht linnasüdamesse ning peab läbi enda ristumiste pakkuma ka võimalust liikuda mere suunas.

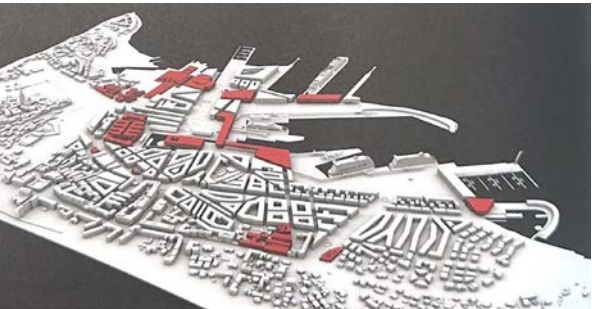


Lõpetamata linna uurimisprojekt toob välja Narva maantee kui Tallinna ühe värava olulisuse. See on tänav, mis kujundab linnast esmamuljet, mis tähendab, et on eriti oluline, et see tänav peegeldaks me väärtusi

79

Ankrud

Linna arengus on olulised toetuspunktid ka nn ankurhooned, mis on riigi või linna omandis ega sõltu seega ainult erakapitali majandushuvidest. Selliseid „ankrud” loovad mitmekesisema linnaruumi.¹²³ Vaadeldaval Narva maantee lõigul on selline oluline ankurhoone Tallinna Ülikool.



Uute arengute võimalikud ankurhooned (AADG Tallinna Vanasadama struktuurplaani võistlustöö).
Illustratsioon 76.

Suurem enamus hooneid on tänaval aga eraomandis, linnal on hetkeseisuga kõige suurem ruumiline mõju läbi tänava.



- eraomand
- kinnistamata eraomand
- riigiomand
- munitsipaalomand
- avalik-õiguslik omand
- segaomand

Omandivormid.
Illustratsioon 77.

123 A. Alver, D. Gordon, K. Komissarov, E. Komp, K. Koov, I. Peil, R. Puusepp, J. Tali, T. Tammis, S. Vallner, Lõpetamata linn. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia arhitektuuri ja linnaplaneerimise osakond, 2021, lk 75.

Funktsioonid

Tänavat ääristavad hooned on enamasti äri- ja elamumaa sega sihtotstarbega. Erandiks on mõned 100% ärimaa otstarbega kinnistud ja ühiskondlike ehitiste maa (Tallinna Ülikool ja Tallinna Muusikakool).

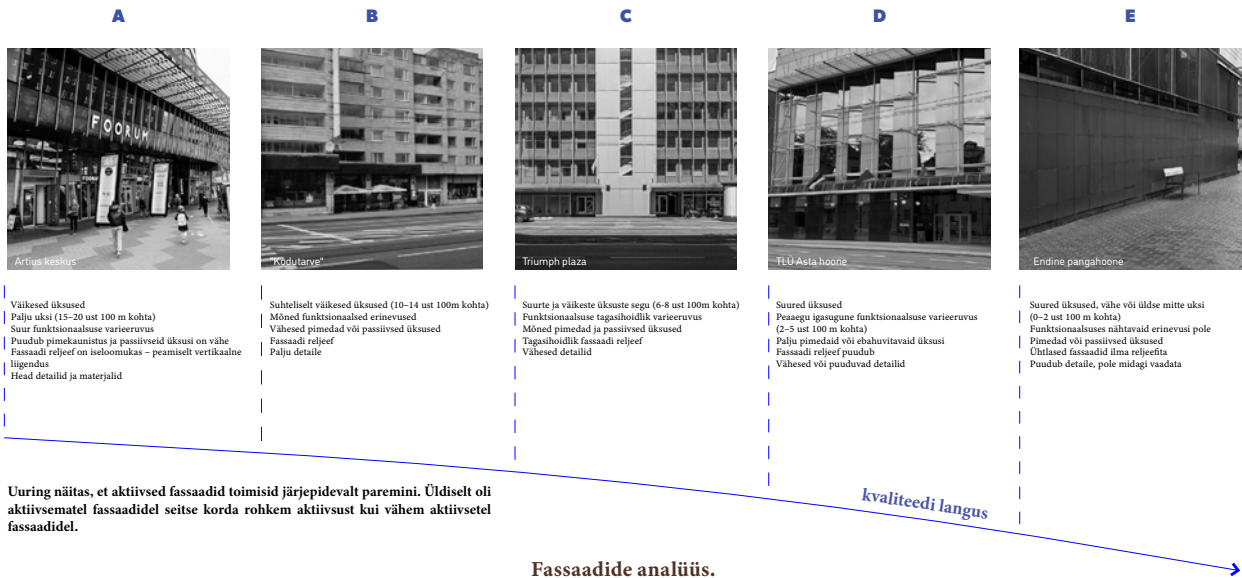


- Maatalundusmaa (M)
- Elamumaa (E)
- Transpordimaa (L)
- Tootmismaa (T)
- Sihtotstarbete maa (S)
- Ärimaa (A)
- Üldkasutatav maa (Üm)
- Ühiskondlike ehitiste maa (Üh)
- Kaitsealune maa (H)
- Riigikaitsemaa (R)
- Jäätmehooldi maa (J)
- Müetööstusmaa (Mt)
- Veekogude maa (V)
- Turbatööstusmaa (Tt)
- Sotsiaalmaa (Sm)

Sihtotstarve.
Illustratsioon 78.

Fassaadid

RoyalDanishAcademytöötasväljahindamisskaala fassaadide jalakäijate atraktiivsuse hindamiseks. Uuring näitas, et aktiivsed fassaadid toimisid järjepidevalt paremini. Üldiselt oli aktiivsematel fassaadidel seitse korda rohkem aktiivsust kui vähem aktiivsetel fassaadidel. Narva maantee vaadeldaval lõigul leiab nii juba aktiivseid fassaade kui ka passiivseid. Aktiivsete fassaadide kõrvale kvaliteetsema jalakäija prioritseerimisega tänavaruumi disainimine annab ideaalse pinnase paremaks tänavaelu tekkimiseks.



Uuring näitas, et aktiivsed fassaadid toimisid järjepidevalt paremini. Üldiselt oli aktiivsematel fassaadidel seitse korda rohkem aktiivsust kui vähem aktiivsetel fassaadidel.

Fassaadide analüüs.
Illustratsioon 79.



Sekkumist vajavad hooned.
Illustratsioon 80.



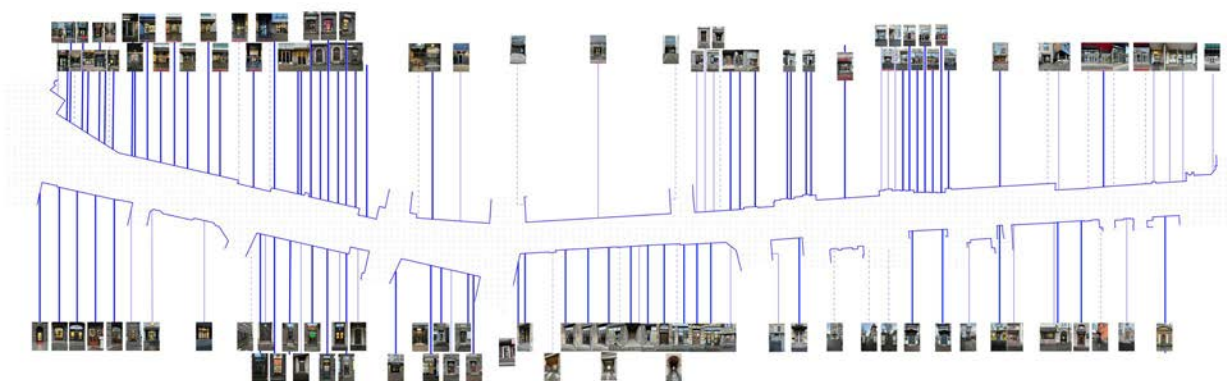
Sissepääsud Narva mnt vaadeldaval lõigul.

Illustratsioon 81.

Sissepääsud

Tänavalõigul on 130 sissepääsupunkti, millel kõigil on erinev suhe tänavaga. Analüüsisin sissepääsude tugevust ja tunnetuslikku suhet tänavaga.

Analüüsi tulemusena tekkis sissepääsude mustrist “triipkood”, mille kaudu on näha kus on suhe hoonetega tihedam ja tugevam ning, kus vajaks ka hoonepiir sekkumist, et muuta hoone ja tänava suhe tugevamaks.



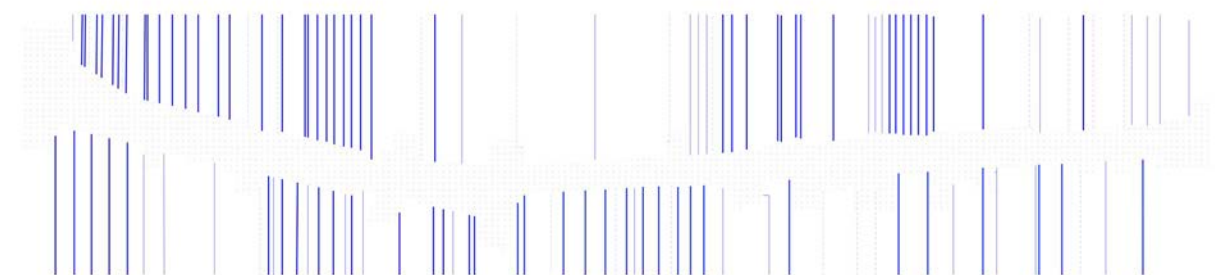
TUGEV SIDE
kergesti ligipääsetav, selge vaade, tänava tasandil või selle lähedal

NÕRK SIDE
pole kergesti ligipääsetav, läbivaade puudub, ei asu otse tänava tasapinnal

AKTIIVNE SIDE PUUDUB
raskesti ligipääsetav või privaatne; läbivaade puudub;

Sissepääsud Narva mnt vaadeldaval lõigul; triipkood.

Illustratsioon 82-83.



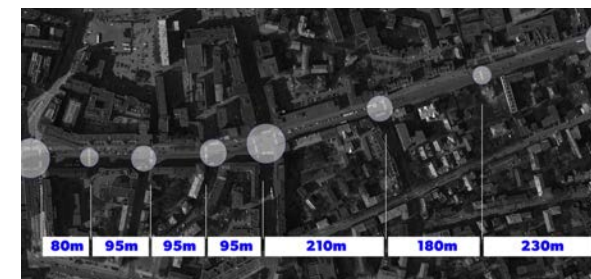


Tänase olukorra kriitika.
Illustratsioon 84.

TÄNANE OLUKORD JA SELLE KRIITIKA

Tänavavaatluse sisendi pealt ja analüüsisides erinevaid kontekste toon välja peamised olukorrad, mida magistritöö tänase olemasoleva olukorra puhul kritiseerib.

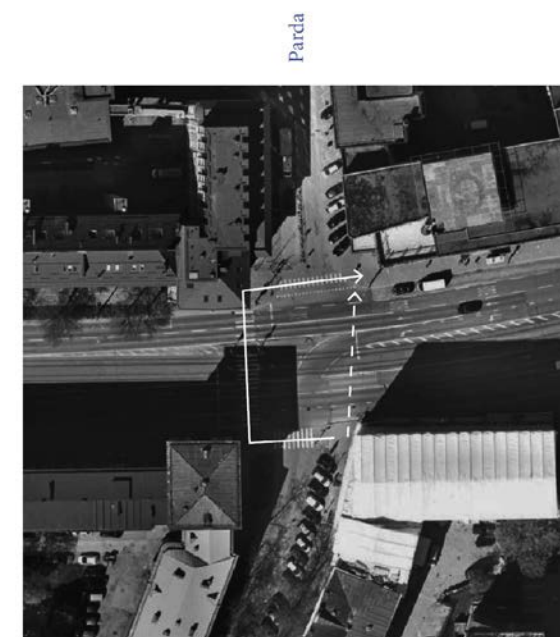
Ülekäigud



Ülekäigud.
Illustratsioon 85.

Täna on ülekäigud 80-230m vahekaugusega, mis ei taga jalakäijate ruumiläbimise mugavust ega head ligipääsetavust. Mitmed ristmikud ei paku ülekäiku kõikides kõnnitee suundades, mis muudab ruumi kasutamise tülikaks.

Foorinupuga ülekäigurajad on lubatud kõigil ristmikel ja tavaliselt peaks nende vahe olema vähemalt 60 meetrit. Foorinuputa ülekäigurajad võivad olla rajatud ka väiksemate vahedega.¹²⁴



Näited olemasolevatest ristmikest, mis ei paku ülekäiku igas kõnnitee suunas.

Illustratsioon 86.

¹²⁴ National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 111.



ÜT-peatused.
Illustratsioon 87.

Ühistranspordipeatused

Ühistranspordipeatused tekitavad kasutajas segadust, sest samanimelised peatused teenindavad erinevaid bussiliine. Tekib olukordi, kus vales peatuses oodates ei jõua bussi saabudes ka isegi joostes bussile. Tekib ebameeldivaid olukordi. Trammipeatuste vahe on ruumis 0.7km.

Linnaruumi vaatluse käigus märkas, et Tallinna Ülikooli trammipeatuses ootavad inimesed seisavad parema meelega heki ääres kui ootepaviljonis. Märkas ka, et halvasti paigutatud samanimeliste ühistranspordipeatuste tihedus tekitab ruumis segadust ja tihti jäävad inimesed seetõttu bussist maha. Oluline märkamine oli ka, et tänavaruumis toimus vaatluste ajal sotsialiseerumine vaid ühistranspordipeatuste läheduses 5-10 minuti jooksul kui inimesed bussi või trammi ootasid.



Olemasolevad ühistranspordipeatused.
Illustratsioon 88.



Pikad vaatejooned.
Illustratsioon 89.

Pikad vaatejooned

Hoonemahtude sirgjoonelise paigutamise, pikkade kvartalite, passiivsete fassaadide ja vähese haljastuse tõttu tekivad pikad vaatejooned, mis muudavad ruumi läbimise ebameeldivamaks. Pikk vaatejoon muudab ruumis aeglaselt liikumise, eriti just jalutamise tüütuks ja tunnetuslikult palju pikemaks tegevuseks kui see tegelikult on.



Vaade Narva maanteele.
Illustratsioon 90.



Kvartalite tänavapoolsed pikkused (pidevjoon) ja kangialuste katkestused (katkendlik joon).
Illustratsioon 91.

Kvartali pikkus

Kvartalid ja nende vahelised seosed kujundavad ruumilise struktuuri, mis mõjutab otseselt linna sidusust. Regulaarsed ja väiksemad kvartalid koos hästi struktureeritud tänavavõrguga loovad sidusa ja hästi läbipääsetava linnastruktuuri. Suured kvartalid moodustavad aga naabruskondi, mis on sageli sissepoole suunatud.¹²⁵



Kvartalid.
Illustratsioon 92.

Rohelised on väikesed kvartalid, mis moodustavad ühtlase sidusa linnakoe. Suuremad sinised alad on pigem naabruskonna põhimõttel üles ehitatud ning teed nende vahel töötavad eraldajatena.¹²⁶ Joonisel on näha, et vaadeldava Narva maantee äärde jääb nii väikeste kui suurte kvartalite alasid.

¹²⁵ Üleriigilise planeeringu asutuse arengutsenaariumide koonduring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 478.

¹²⁶ Üleriigilise planeeringu asutuse arengutsenaariumide koonduring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 477.



Kvartalite skeem.
Illustratsioon 93.

Kvartalid jagunevad pindala järgi järgmiselt:
 ≤ 0.1 ha – tavaliselt üksikud hooned,
 0.1 - 0.5 ha – väikesed kvartalid,
 0.5 – 1.5 ha – tüüpilised kvartalid,
 1,5 - 10 ha – suured kvartalid,
 > 10 ha – pigem naabruskonnad, mikrorajoonid
 või maapiirkonnad.¹²⁷



Kvartalite suurused hektarites.
Illustratsioon 94.

Narva maantee on ääristatud suurte kvartalitega, mis moodustavad pigem naabruskondi, mis on sageli sissepoole suunatud.

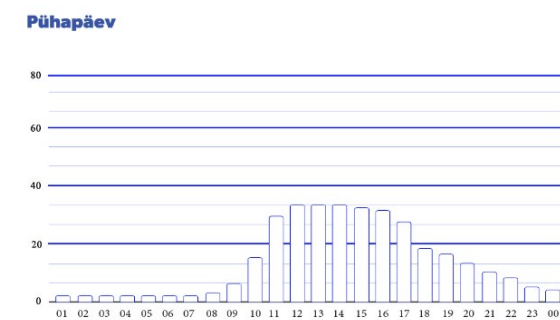
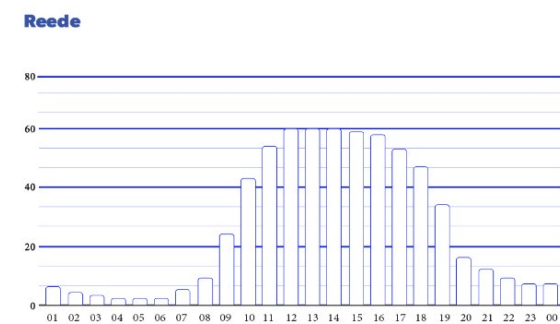
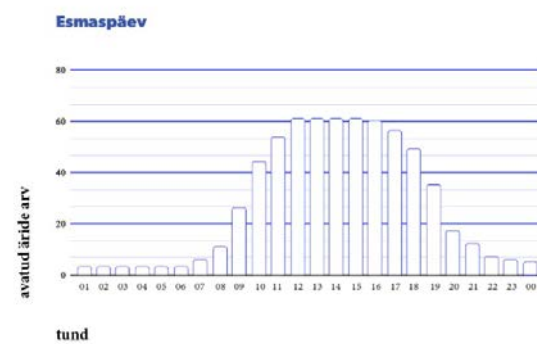


Kangialused Narva maantee vaadeldaval lõigul.
Illustratsioon 95.

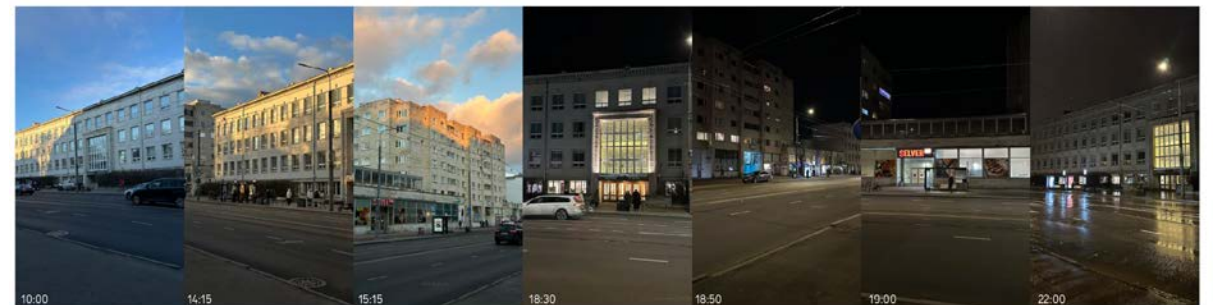
Tänavaruumi ääristab väga pikkade kvartalite rivi, kõige pikem lausa 450m. Olemasolevatel

¹²⁷ Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenaariumide koonduring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 476.

Ööpäevaringlus



Tänavakorruse äride lahtiolekuajad.
Illustratsioon 96.



Tänav läbi päeva.
Illustratsioon 97.



Tänase olukorra potentsiaal.
Illustratsioon 98.

TÄNANE OLUKORD JA SELLE POTENTSAAL

Tänavavaatluse sisendi pealt ja analüüsidest erinevaid kontekste toon välja peamised olukorrad, milles magistritöö näeb potentsiaali

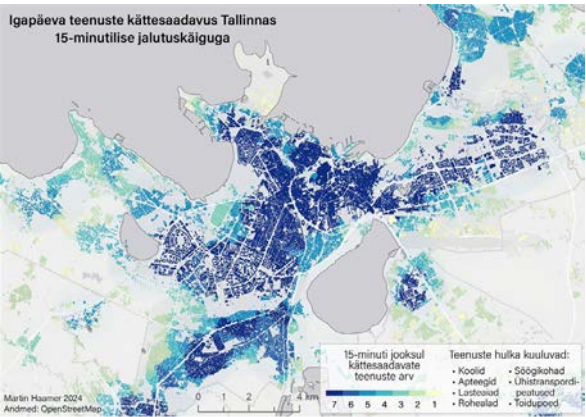
Jalakäijate tihedus

Linnaruumi vaatluse käigus oli üllatav märkamine, et tänaval on ka juba täna väga tihe jalgsiliikumine, suurimaks tõmbenumbriks Tallinna Ülikool ja Viru keskus. Märkasin, et läbiliikumine on tänaval kindlasti intensiivsem kui kohalike teenuste kasutamise aktiivsus. Tänaval on 15-minuti* jalakäigu kaugusel teenuste kättesaadavus väga hea.



Jalgsi ligipääsetavuse tasemed. Tumeroheline ala kajastab kesklinnalikku (5-15min) ala.
Illustratsioon 99.

*15-minuti liikumise puhul taandame inimese keskmise liikuja kiiruseni, liikumist mõjutavad aga inimese tervislik seisund, ilmastikuolud ja takistused linnaruumis.



Tallinna 15 minuti linna potentsiaal.
Illustratsioon 100.

Joonisel on näha, et vaadeldava Narva mnt lõigu puhul on kogu lõigu pikkuses igast valitud kategooriast vähemalt üks sihtkoht 15-minutilise jalutuskäigu kaugusel ehk selles piirkonnas on 15 minuti linna potentsiaal suur.

Tänavakorruse ärid

Tänaval asuvatel hoonetel on tänavakorrusel äriruumid, mis annab võimaluse aktiivseks lävepakuruumiks. Valitud tänavalõigul on tänavatasandil asuvad ärid väikesed ja tihedalt koos. Äride paljususe on sotsiaalse võrdsuse tagamiseks väga oluline. Täna (XII 2025 seisuga) on vaadeldavas lõigus tänavakorrusel kokku 83 erinevat äri. Kõige rohkem ilusalonge, restorane ja rõivakauplusi. Suured ja olulised aktiivsuspunktid tänaval on ühes tänavalõigu otsas asuv kaubanduskeskuste klaster ning teises otsas Tallinna Ülikooli kampus. Lisaks loob inimtihedamat ruumi ka oluline ühistranspordisõlm



Tänavatänavakorruse ärid ja aktiivsuskaskemed.
Illustratsioon 101-102.

13 ilusalongi	1 perekeskus
10 restorani	1 lillepood
10 rõivakauplust	1 hobipood
6 kohvikut	1 IT-pood
5 tühja tuba	1 lasteaed
3 pank	1 ilusalong
2 toidupoodi	1 muusikakool
2 juuksurisalongi	1 optikapood
2 hotelli	1 pandimaja
2 sisustuskauplust	1 trükikeskus
2 kontorit	1 õmblusstudio
2 apteeki	1 seksipood
2 alkoholipoodi	1 tatoveerimisstudio
1 kultuurikeskus	1 reisibüroo
1 saatkond	1 ülikool

Katkestuskohad, kolmandad kohad

Täna tänavaruum pakub oma hoonete paigutuse vahel väga põnevat erinevate kvaliteetidega linnaruumi katkestuskohti - nagu näiteks võimalikud linnaväljakud, aktiivsed nurgad või laiendatud lävepakuruum.



Katkestuskohad; kolmandad kohad.
Illustratsioon 103.



VÄÄRTUSED



inimkeskne
disain



kasutajatega
arvestav



avatud kõigile



ligipääsetav ja
kaasav



roheline
linnaruum



aktiivne
tänavafont



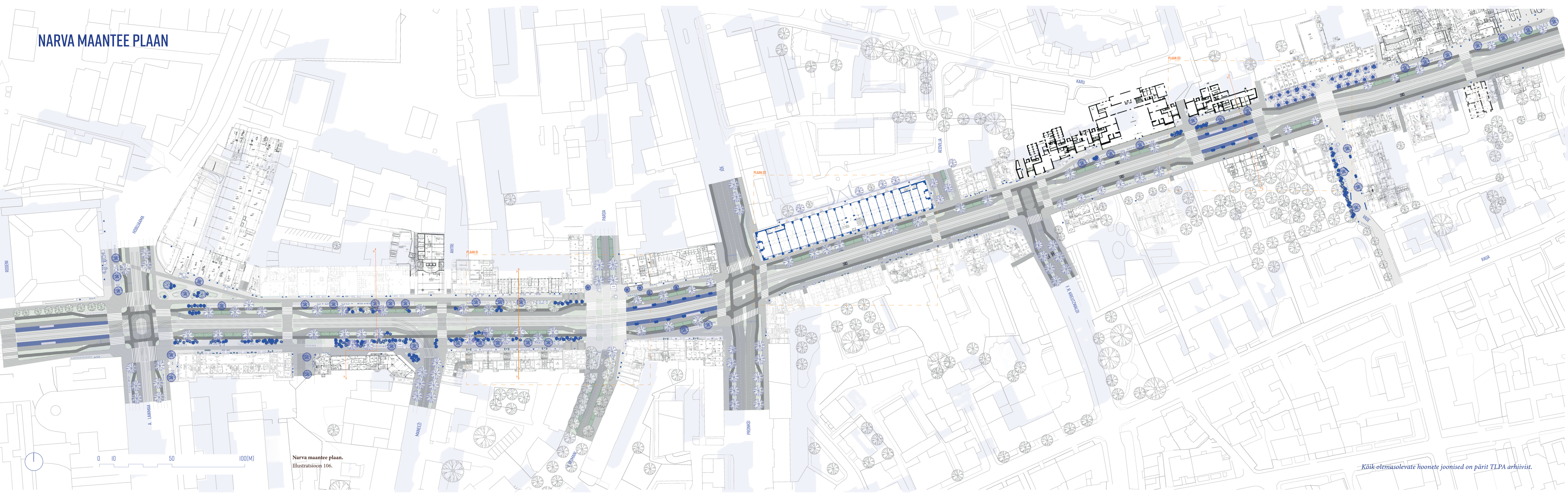
fookuses hea ÜT
ühendus ja ligipääs



fookuses jalgsi
liikumise ja rattasõidu
mugavus

Väärtused.
Illustratsioon 105.

NARVA MAANTEE PLAAN



Narva maantee plaan.
Illustratsioon 106.

Kõik olemasolevate hoonete joonised on pärit TLPA arhiivist.

NARVA MAANTEE LÕIK
projektikihid



Lisaks olemasoleva roheluse kaitsmisele ja säilitamisele on oluline nii madal-, kesk- kui kõrghaljastuse elementide lisamine, mis parandab nii vaimset kui füüsilist tervist parema õhukvaliteedi, väärtusliku varju, ilu ja loodusega kontakti kaudu ning muudab ruumi üldiselt meeldivamaks.

ROHEVÕRK

Koosneb lävepakuruumi, kõnnitee ja tänavamööbli tsoonist. Pakub ruumi sotsiaalseteks tegevusteks, kohtumisteks ja olemiseks. Pakub nii ostlemisruumi kui tasuta nauditavad keskkonda.

SOTSIAALNE TARISTU

ühesuunaline eraldatud rattarada

RATTATEE

Tallinna põhivõrgus

Lühiajaliseks parkimiseks mõeldud riba roheriba tsoonis iga kvartali ees, et võimaldada sujuvat liikumist ja ligipääsu, parkimiskohad vaheldumisi haljastusega

30

Tänavaruumi rahulikumaks ja turvalisemaks muutmiseks on piirkiirus 30 km/h ja kasutatud kiirust piiravaid disainivõtteid

SÕIDUTEE + PARKIMINE

1+1 sõidurida

selgete viitadega
pealeminekusaarega peatused

“Tallinna Ülikool”

ÜT + PEATUSED

ühistranspordisõidukitele
eraldatud rada

tugev aktiivsuspunkt
(kaubanduskeskused)

tugev aktiivsuspunkt
(Tallinna Ülikool)

TÄNAVAKORRUS

140 sissepääsupunkti, millel kõigil on erinev side tänava ja hoone vahel.

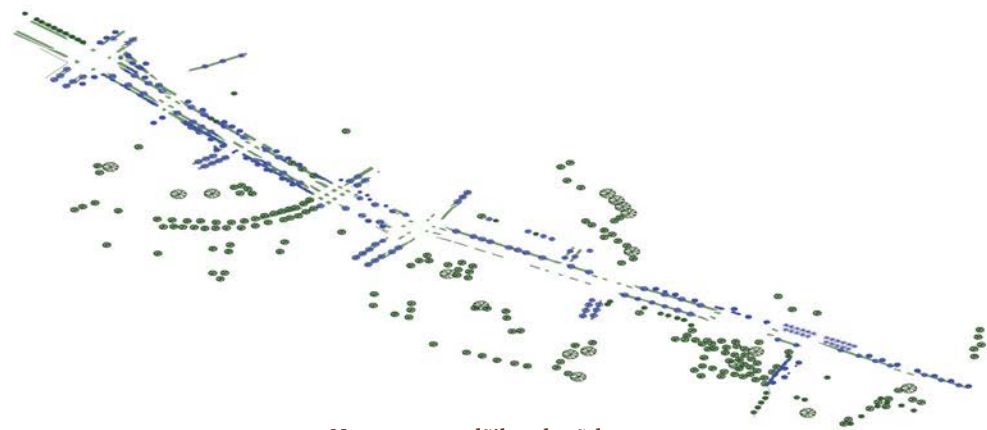
Täna kokku 83 erinevat äri. Kõige rohkem ilusalonge, restorane ja rõivakauplusi.

NARVA MAANTEE LÕIK

1100m

HOBUJAAMA / LAIKMAA RISTMIK

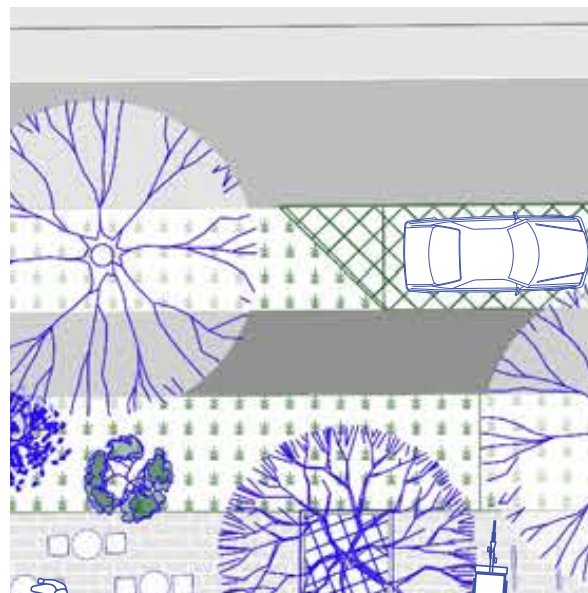
JÕE / PRONKSI RISTMIK



Narva maantee lõik; rohevõrk.
Illustratsioon 108.

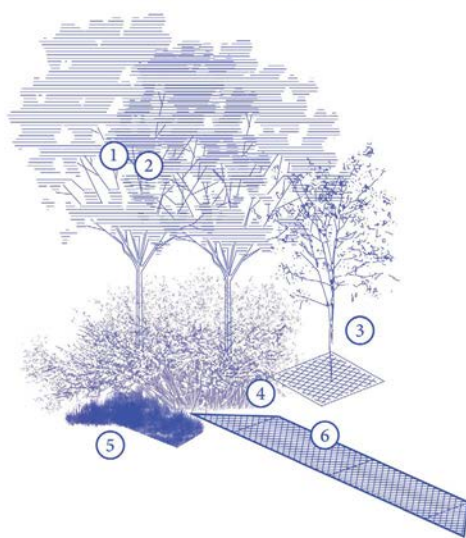
Rohevõrk

Projekt säilitab kõik tänaval olemasolevad puud ja lisab nii madal-, kesk- kui kõrghaljastuse elemente. Roheriba vormib ja piiritleb ruumi ning rõhutab tänavate tsoneerimist. Lisaks eraldab füüsiliselt eri kiirusel liikujaid (sõidukid ja rattad) ja pakub ruumi parkimisribadele. Haljastuselemendid on kasutusel ka liikluse rahustamiseks ning roheriba olemasolu vähendab liikluse müra. Haljastuspind toimib ka tulvavee puhul vee puhveralana. Roheriba laius sõltub tänavalõike laiusest ja ruumi konkreetsetest vajadustest.



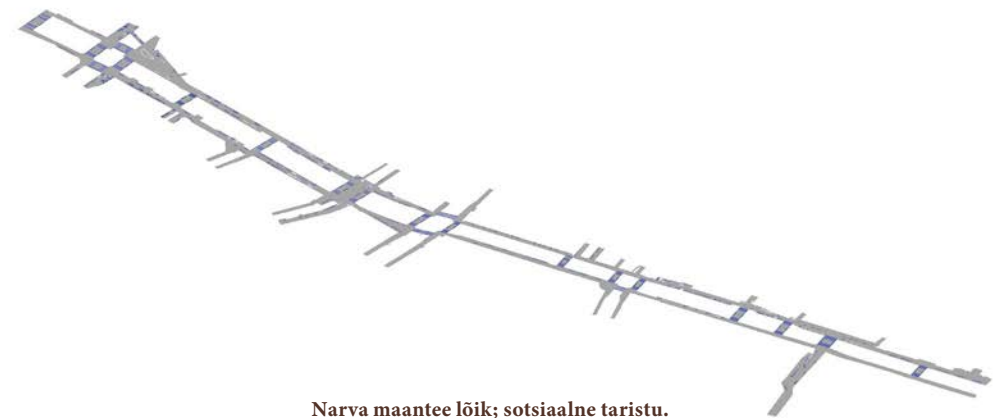
Plaan, roheriba.
Illustratsioon 109.

roheriba haljastuselemendid:



- ① olol puu
- ② lisatav kõrghaljastus
- ③ lisatav kõrghaljastus дренаaziga
- ④ lisatav keskhaljastus (<2.5m)
- ⑤ lisatav madalhaljastus (<1m)
- ⑥ vett läbilaskev katend (murukivi)

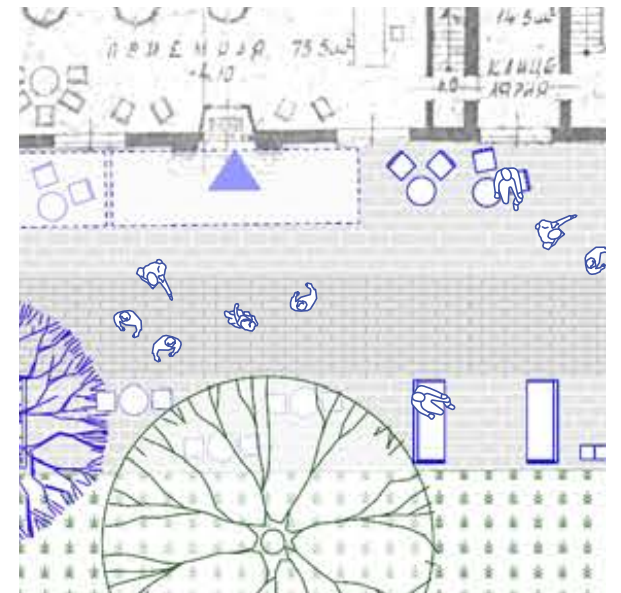
Haljastusloogika.
Illustratsioon 110.



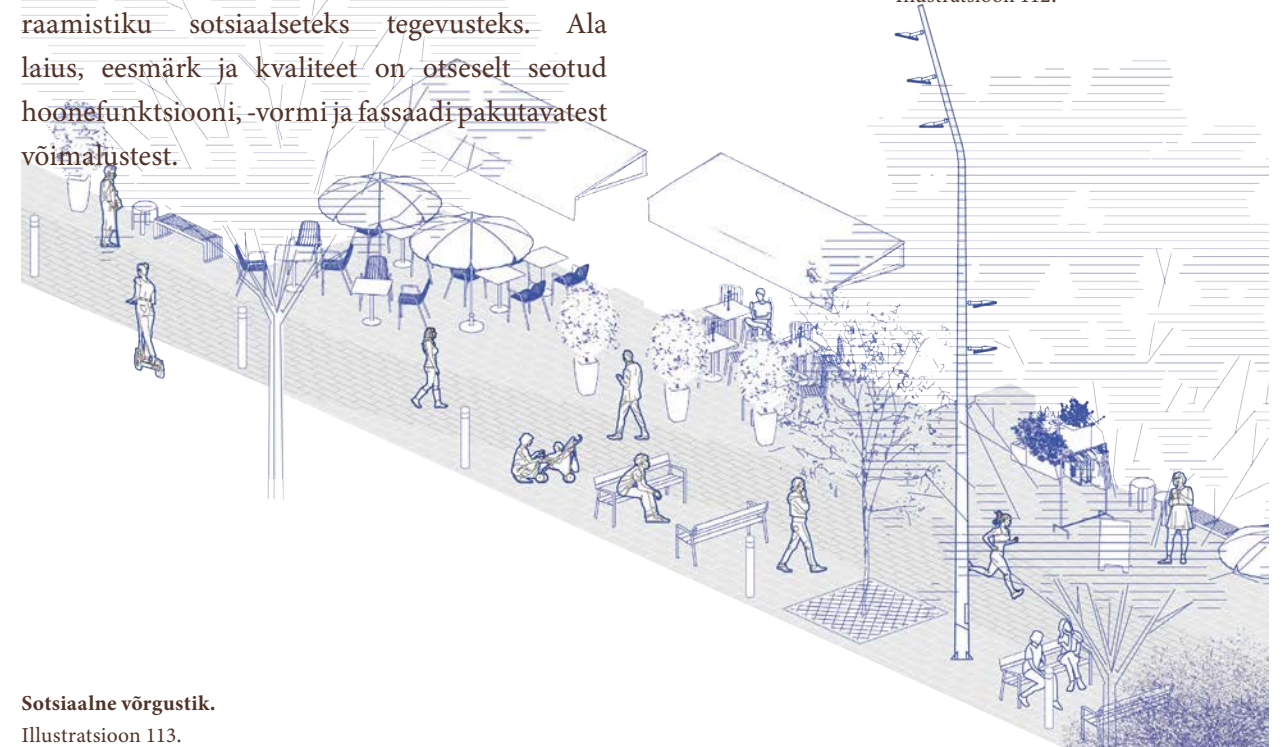
Narva maantee lõik; sotsiaalne taristu.
Illustratsioon 111.

Sotsiaalne taristu

Magistritöö prioritseerib sotsiaalse võrgustiku olemasolu, et luua tänavaruumist elav ja sotsiaalne keskkond. Tänavadisain loob kvaliteetse inimkeskse ruumi, mis pakub erinevaid võimalusi nii tasuta ruumi nautimiseks kui ka tänavakorruse äride tänavale laienemist. Sotsiaalne taristu on selles mõistes tänavamööbliribast, kõnniteest ja lävepakuruumist koosnev võrgustik, mis pakub võimalust peatuda, olla ja suhelda. Kõnnitee on liikumist võimaldav pidev ruum, lävepakuruum ja tänavamööbliriba on mõeldud peatumiseks ja olemiseks. Selgemaks ruumi lugemiseks on alad erineva katendiga. Tekib ruum, mis loob raamistiku sotsiaalseteks tegevusteks. Ala laius, eesmärk ja kvaliteet on otseselt seotud hoonefunktsiooni, -vormi ja fassaadi pakutavatest võimalustest.



Plaan, sotsiaalne võrgustik.
Illustratsioon 112.



Sotsiaalne võrgustik.
Illustratsioon 113.

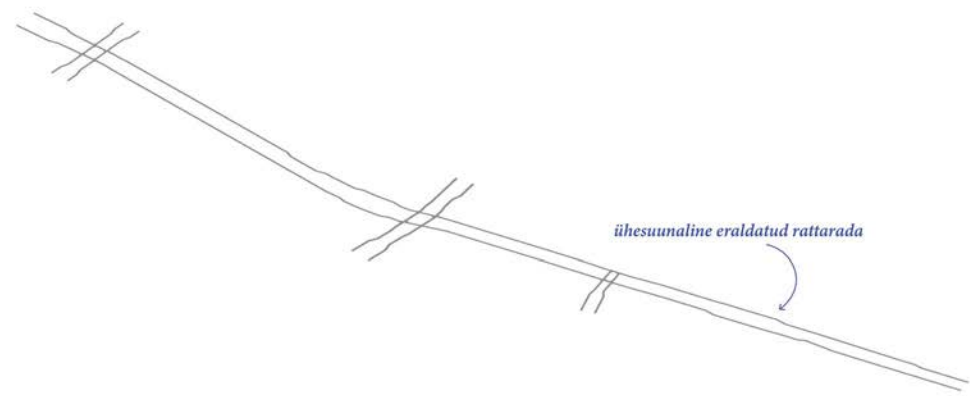


Eluruumide sissepääsude esise lävepakuruumi piiritlemiseks, privaatsuse loomiseks ja ruumi visuaalselt eraldamiseks on sissepääsude kõrval suured taimekastid. Et kojujõudmine oleks tore.

Narva mnt 2 esine.
Illustratsioon 114.



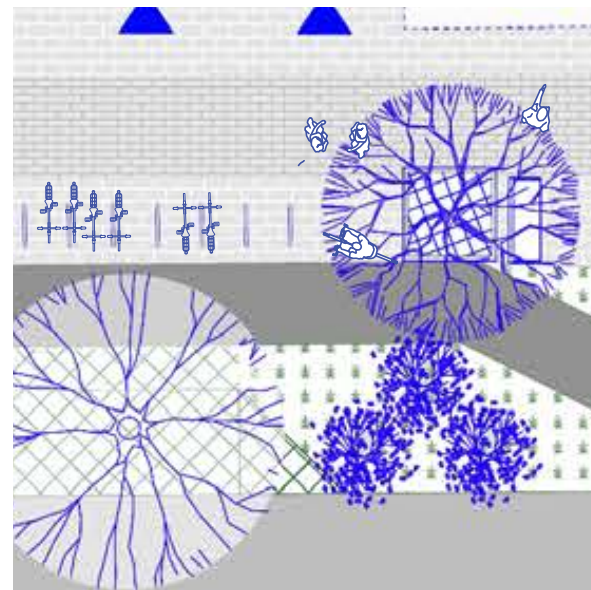
Kodutarve esine elu.
Illustratsioon 115.



Narva maantee lõik; rattatee.
Illustratsioon 116.

Rattatee

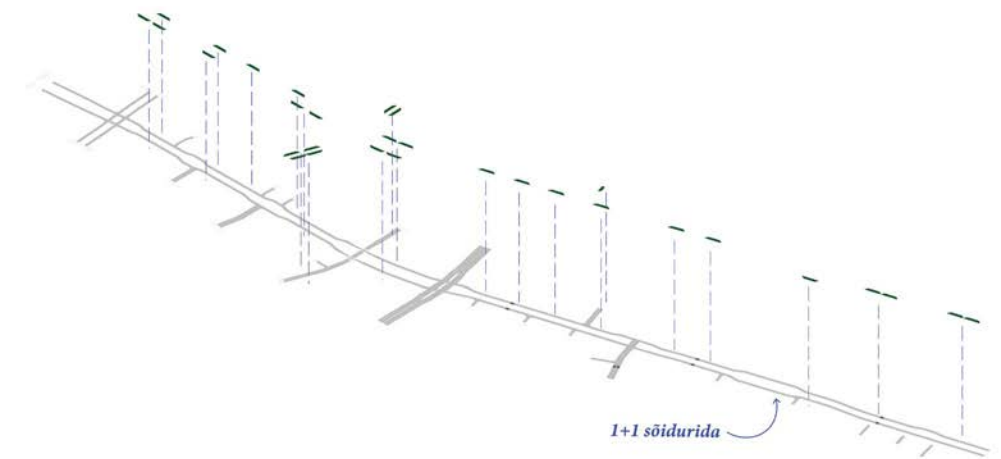
Rattastrateegia järgi põhivõrku kuuluv rattatee on rattakasutajate jaoks loodud eraldatud turvalise füüsilise eraldusega. Rattur ei pea ümber reastuma üle sõiduraja – ei vasakule ega paremale ning rattateed ei katkesta väljasõidud ega ristuvad sõiduteed. Tee katend on pidev. Rattatee sujuv kulgemine ja turvaline eraldatud on aluseks mugavaks ruumikasutamiseks ning mõjutab seeläbi tugevalt ka sotsiaalset taristut. Mugav ligipääs ja rahulik liikumine on mugava, sõbraliku, toreda ning sotsiaalse keskkonna oluline alustala. Rattatee laius on läbivalt 2m.



Plaan; rattatee.
Illustratsioon 117.



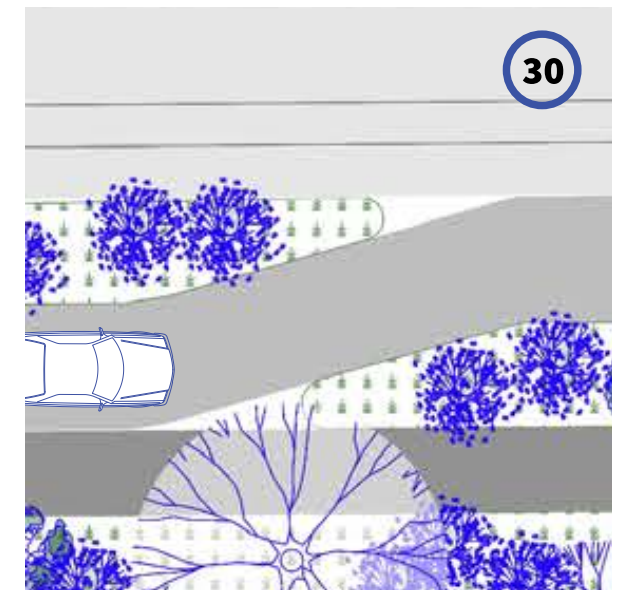
3D; rattatee.
Illustatsioon 118.



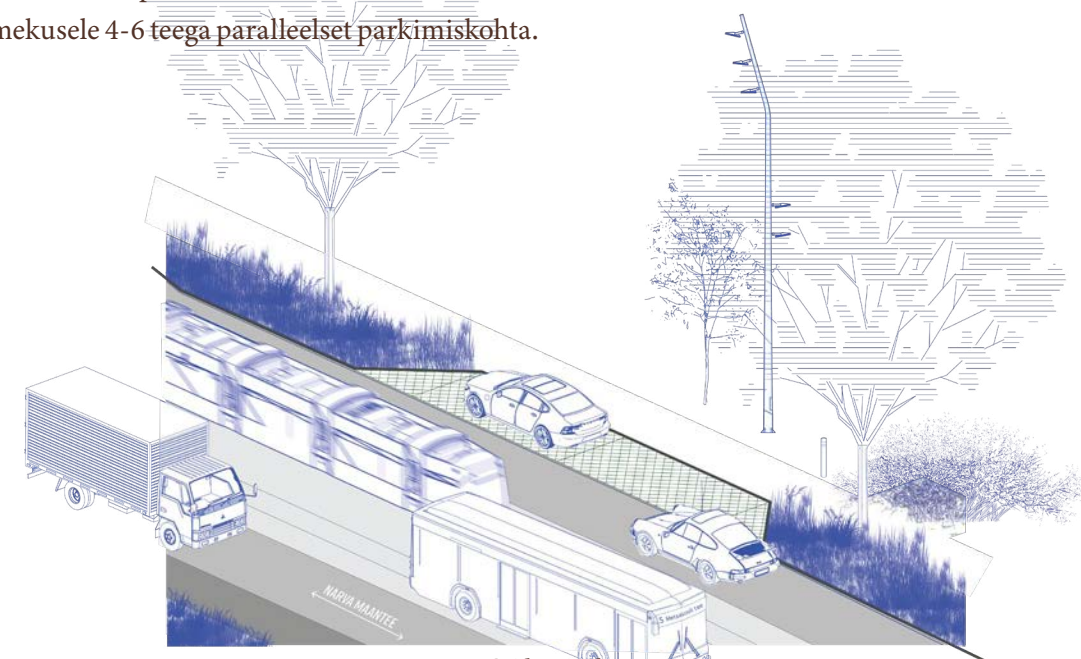
Narva maantee lõik; sõidutee ja parkimine.
Illustratsioon 119.

Sõidutee

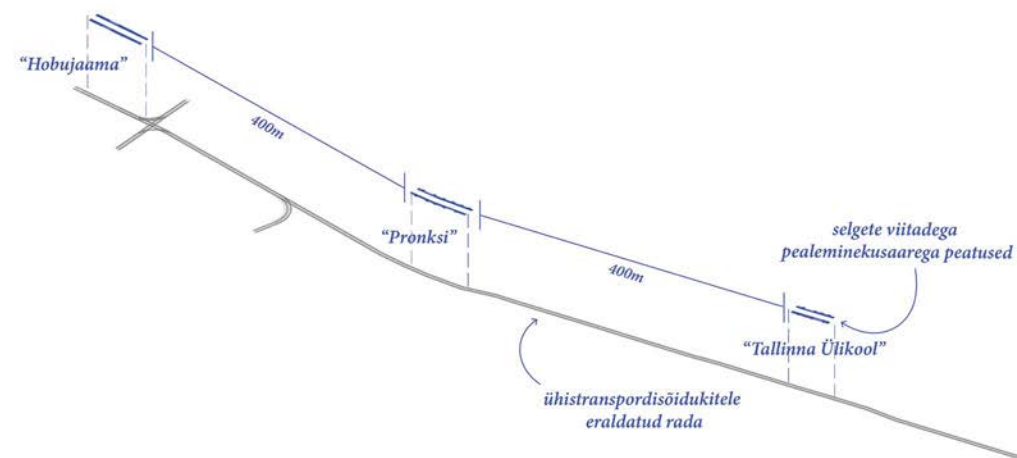
Autoliiklus on viidud miinimuni. Turvalisuse tagamiseks ja rahulikumaks, müravabamaks kesklinliku linnaruumi loomiseks on Narva maanteel kulgev 1+1 sõidutee laius 3m (ÜT-ta) ja lubatud kiirus 30 km/h. Sõidukite liiklusvoo rahustamiseks on iga ülekäigu juures madalhaljastusega suunamuutetakistus (šikaan). Ruumipuuduse puhul on liikluse rahustamiseks paigaldatud kiiruspadjad (i.k speed cushion). Tänava rahulikumaks läbimiseks on ka kurvide raadiused viidud miinimuni (3m). Sõidukite lühiajaliseks parkimiseks on sõiduteega paralleelselt kulgevas roheribas parkimisribad. Iga kvartali pikkuses on vastavalt ruumi võimekusele 4-6 teega paralleelset parkimiskohta.



Plaan, sõidutee.
Illustratsioon 120.



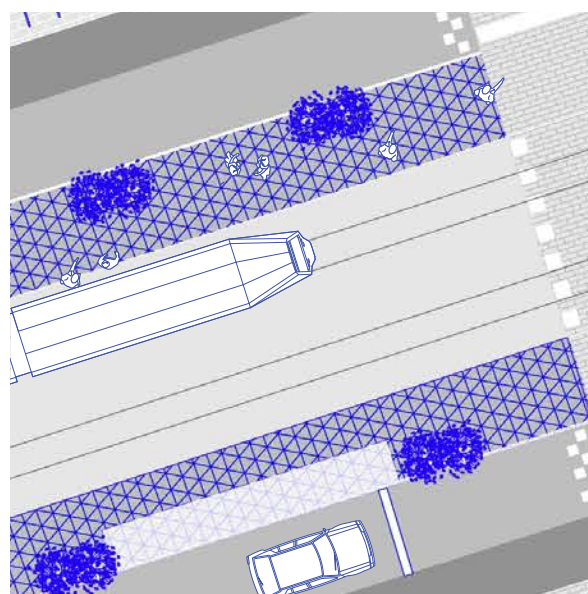
Sõidutee väljavõte.
Illustratsioon 121.



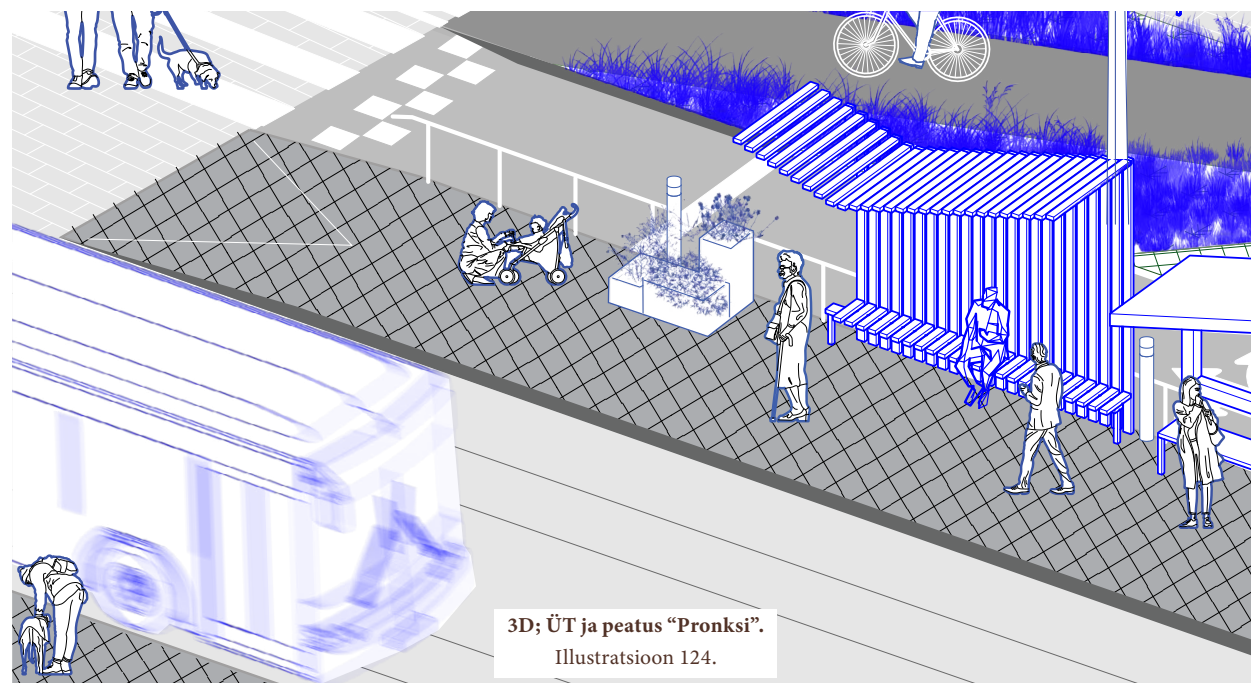
Narva maantee lõik; ÜT ja peatused.
Illustratsioon 122.

Ühistransporditee

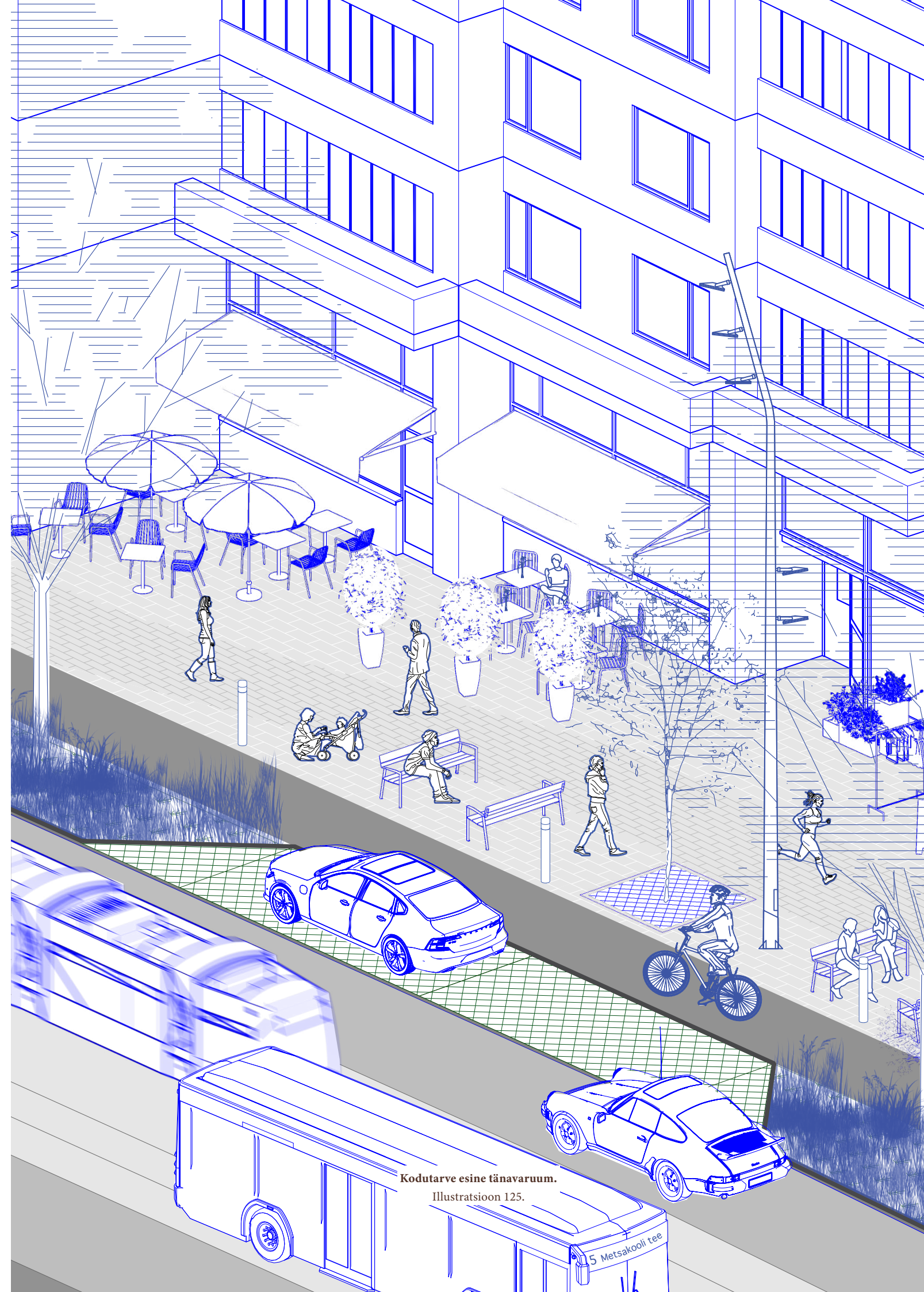
Ühistranspordi sujuva liikumise ja selge ruumikasutamise eesmärgil on ühistranspordile eraldatud ühine rada tänava keskjoonel. Raja laius on 3.5m. ÜT peatused on eraldatud pealeminekusaared, ülekäikudega alati mõlemas otsas. Saare laius on 3m. Peatussaarel on ka ruumi mõnusamaks kasutamiseks rohekastid, mis ei piira inimeste vaadet. Peatused on iga 400m tagant, luues kolm peatust: Hobujaama, Pronksi ja Tallinna Ülikool. Peatustes peatub korraga üks sõiduk, et ruumikasutus on selge ja lihtne.



Plaan; ÜT ja peatus Tallinna Ülikool.
Illustratsioon 123.



3D; ÜT ja peatus "Pronksi".
Illustratsioon 124.



Kodutarve esine tänavaruum.
Illustratsioon 125.



Ühistranspordipeatus "Tallinna Ülikool"; TLÜ peahoone väljak ja Vase tn ühendus

Narva mnt 21; 23

Hoone plaanijoonis EAM Fk 13104.18, Eesti Arhitektuurimuuseum SA,

Erineva laiusega lävepakuruum pakub eriilmelist kasutusvõimalust.

Narva mnt 25

Hoone plaanijoonis TLPA arhiivitoimik 14577 VI
2010 a.

Kaskedega väljak (ümmargused
drenaažid), visuaalselt erinev ülejäänud
tänavast, loob erilise TLÜ peahoone
väljaku, olol müür on ruumi avamiseks
lõigatud, tükid kasutusel pinkidena

Tallinna Ülikooli väljakut ja Vase tn
õueala ühendav lai ülekäik, loob
suure ühise ruumi ja tänava
katkestuskoha

Narva mnt 36a

Hoone plaanijoonis TLPA arhiivitoimik 11601
2005 a.

Sõidukite liikluse rahustamiseks
mõeldud kõrgendatud ülekäiguala
ja šikaan.

Narva mnt 36

Hoone plaanijoonis TLPA arhiivitoimik 291 II
1995 a.

Narva mnt 32

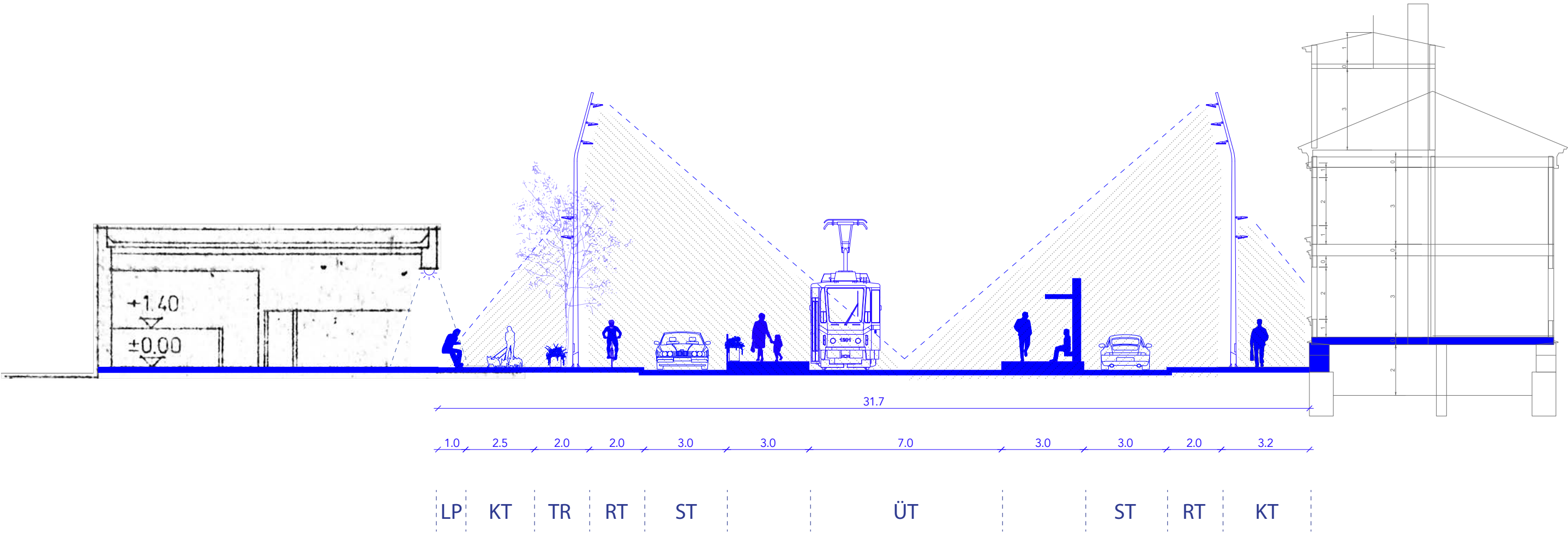
Hoone plaanijoonis Apex arhitektuurbüroo mõõdistusprojekt
2013 a.

Plaan 03; ÜT peatus.
Illustratsioon 126.

1:300

0 5 10 15 25

Plaan 03



Lõige C-C.
Illustratsioon 127.

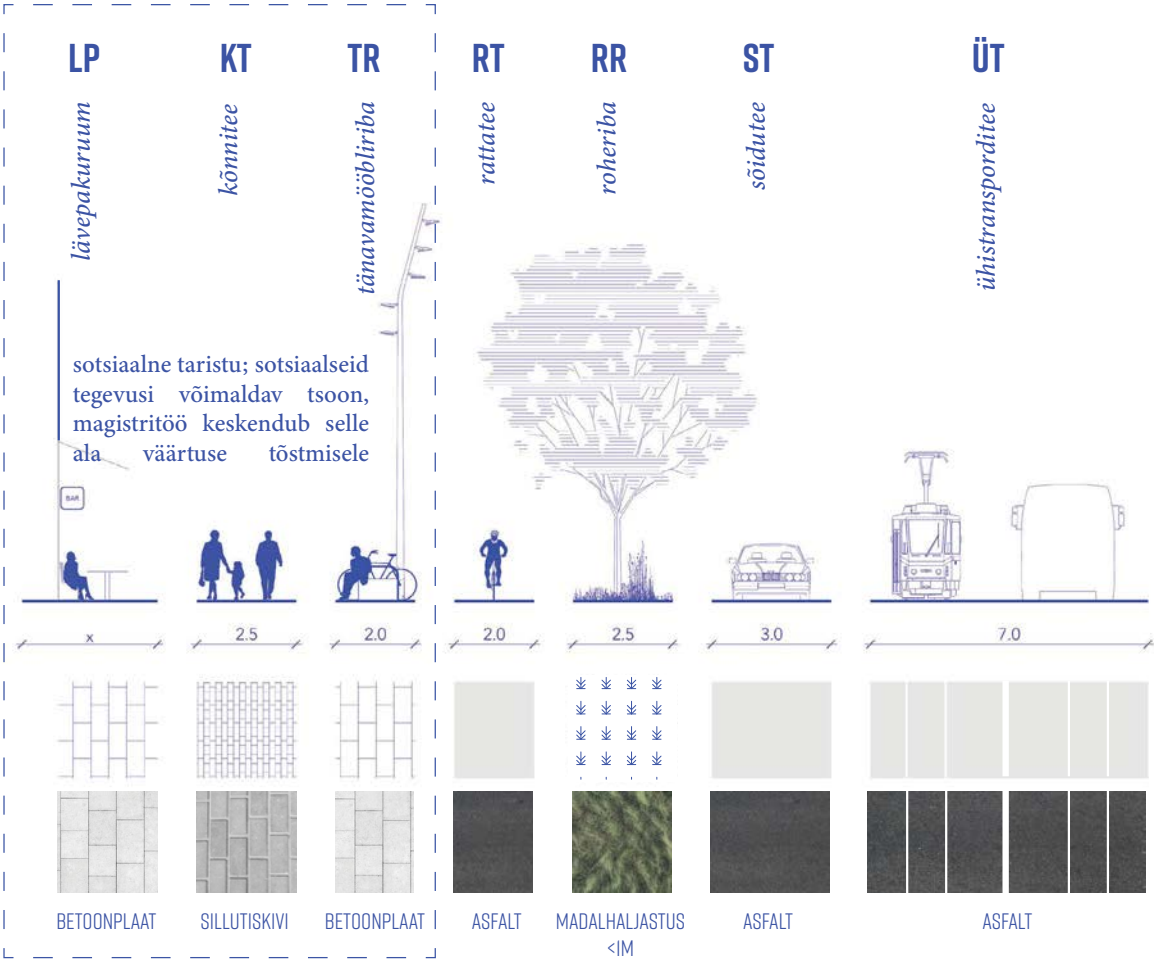


Vase tn õueala.
Illustratsioon 128.



TLÜ peahoone esine.
Illustratsioon 129.

TÄNAVARUUMI TSOONID JA OLULISED ELEMENDID



Tänav tsoonid.
Illustratsioon 130.

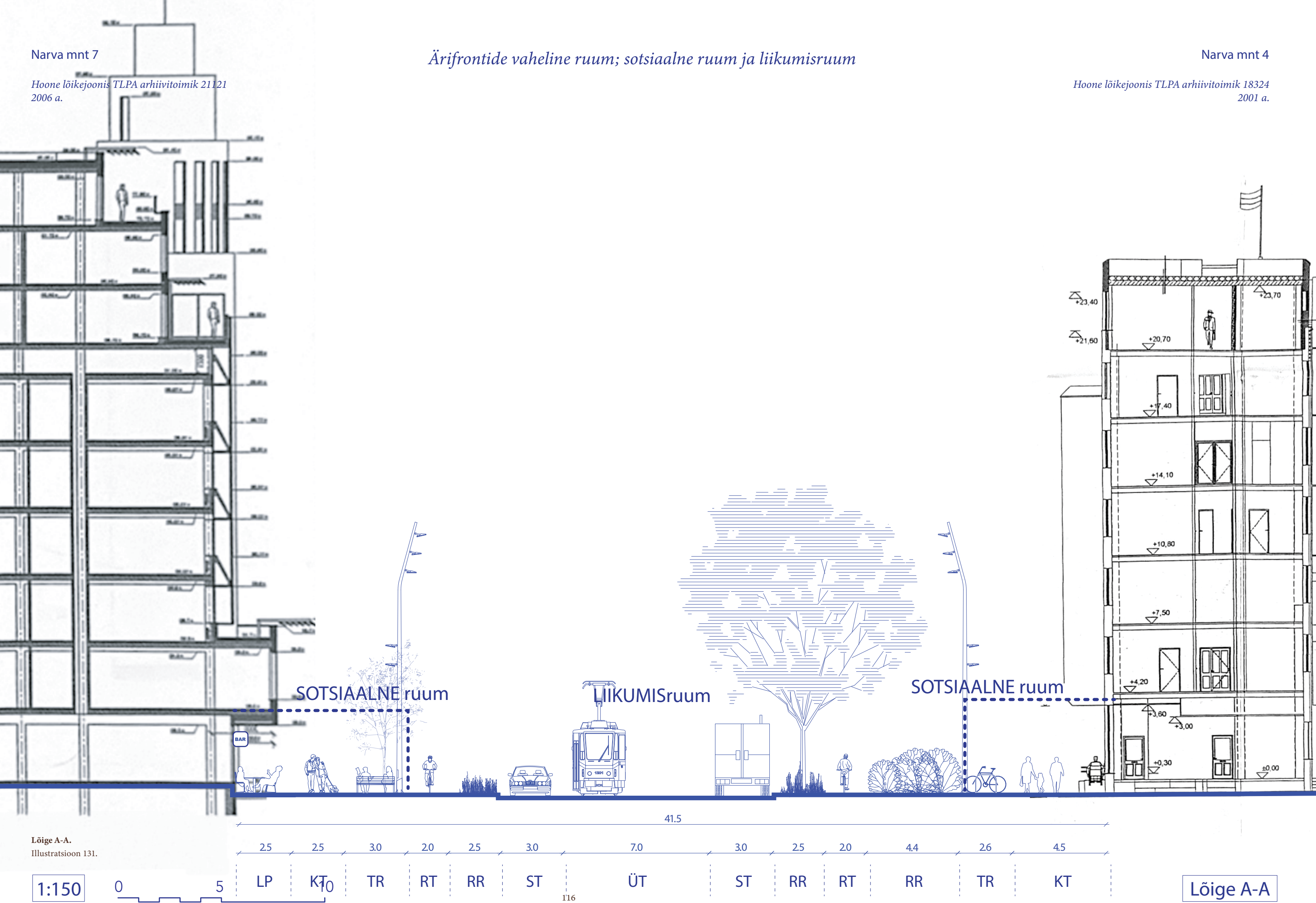
Narva mnt 7

Hoone lõikejoonis TLPA arhiivitoimik 21121
2006 a.

Ärifrontide vaheline ruum; sotsiaalne ruum ja liikumisruum

Narva mnt 4

Hoone lõikejoonis TLPA arhiivitoimik 18324
2001 a.



Lõige A-A.
Illustratsioon 131.

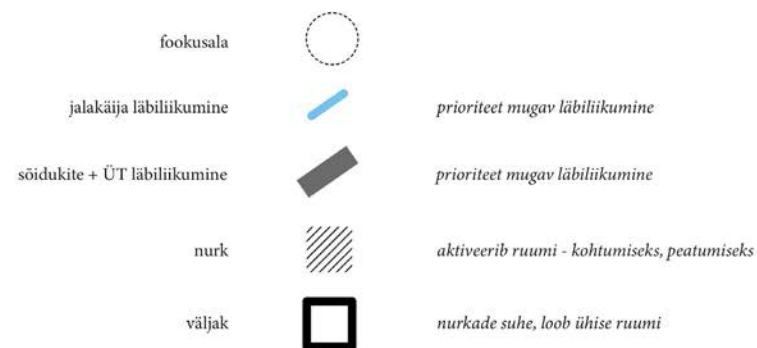
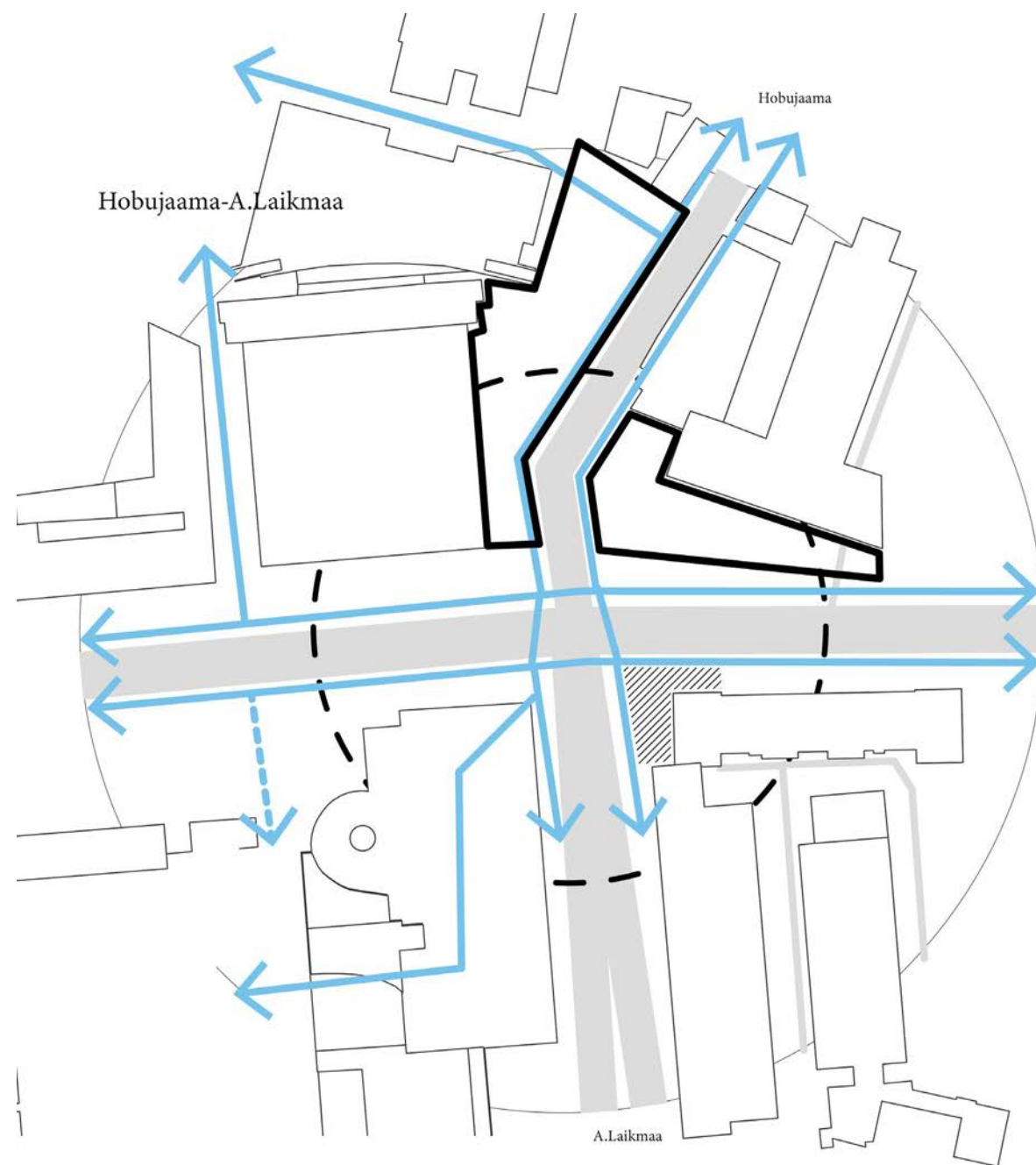
1:150

Lõige A-A

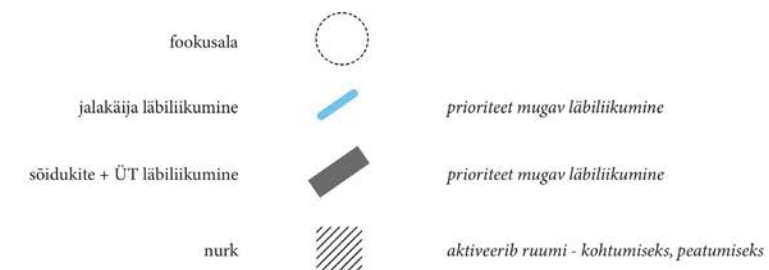
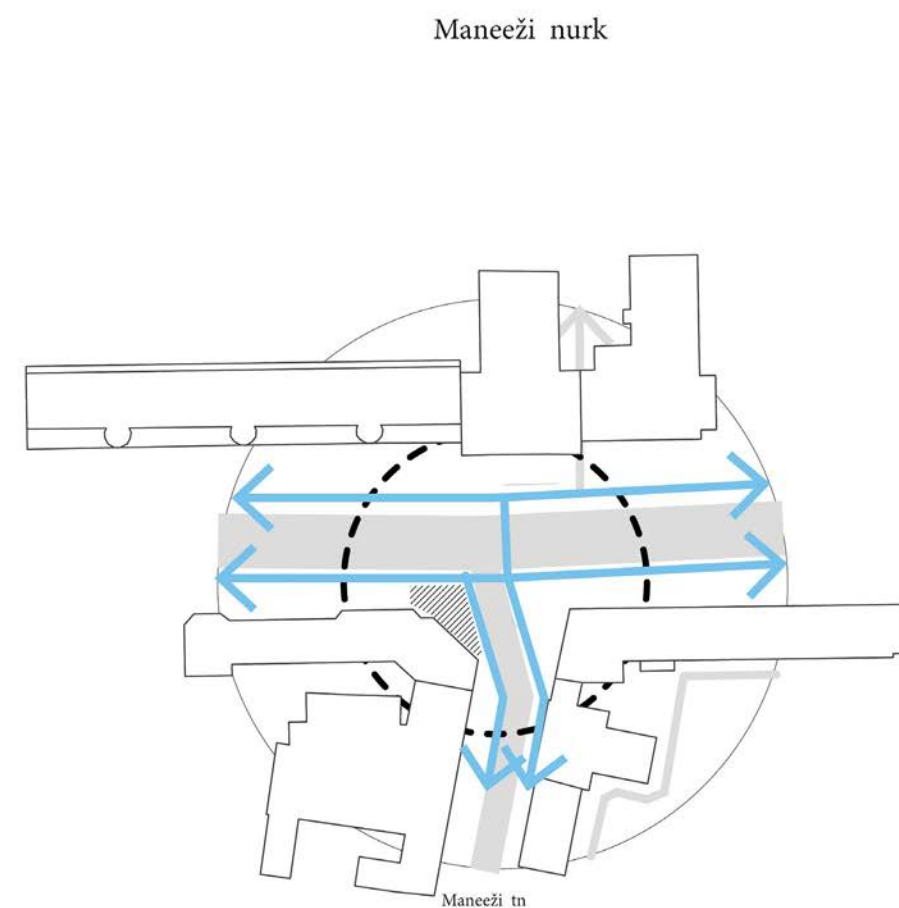
Tegeledes lineaarselt tänavaga on oluline märgata ja luua ka kvaliteetseid ristumisi. Elu ja liikumine kohtub tänavanurgal, mis loob ristumistest väga olulise ruumilise olukorra.

Magistritöö analüüsib kuut ristumis-olukorda vaadeldaval lõigul ja pakub välja väljakute ja nurkate ruumilised olukorrad.

RISTUMISED, KATKESTUSED

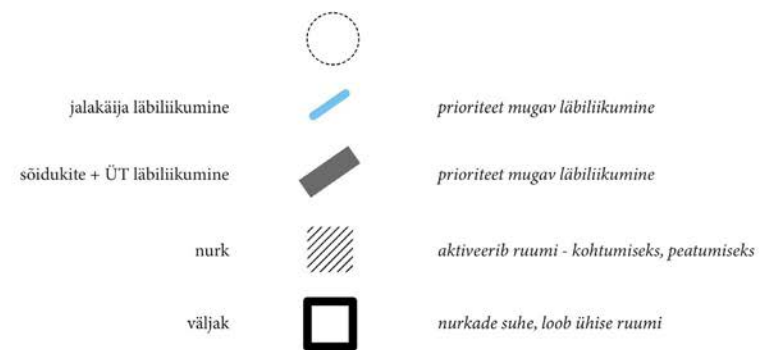
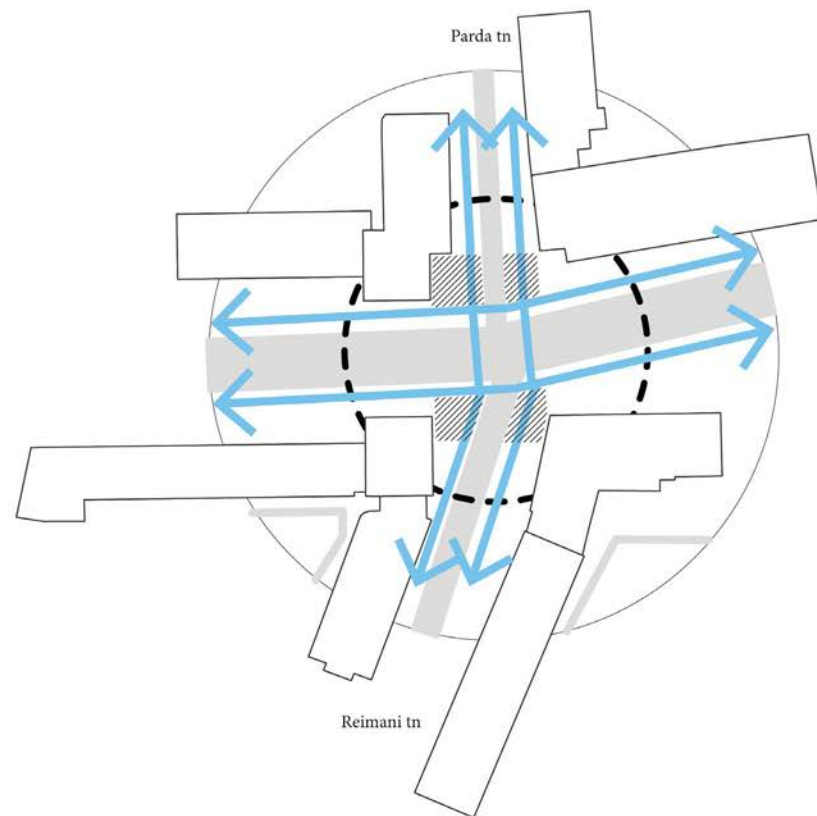


Hobujaama ja A. Laikmaa tn ristumine.
Illustratsioon 132.



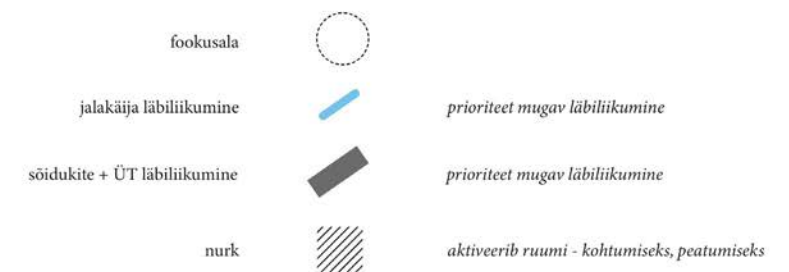
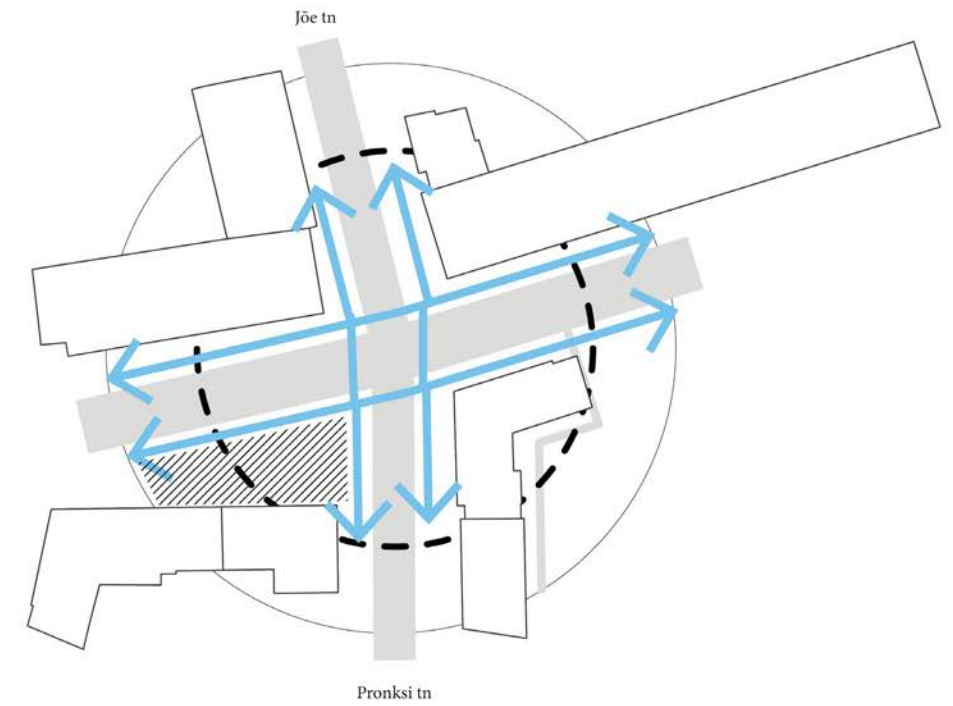
Maneeži tn nurk.
Illustratsioon 133.

Parda-Reimani



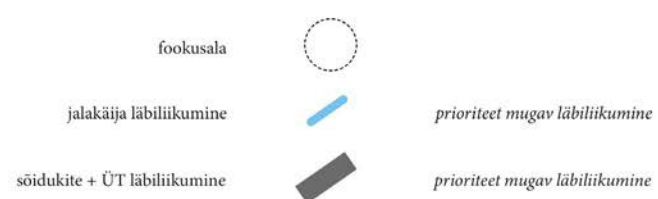
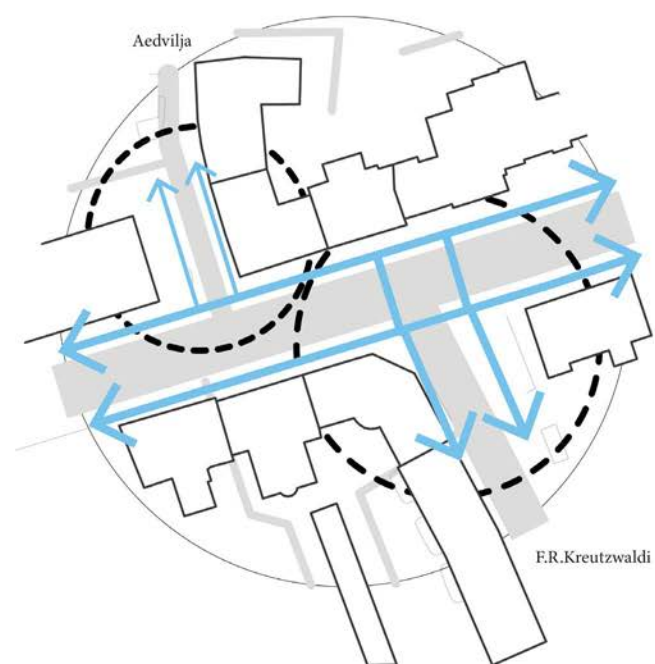
Parda ja Reimani tn ristumine.
Illustratsioon 134.

Jõe-Pronksi



Jõe ja Pronksi tn ristumine.
Illustratsioon 135.

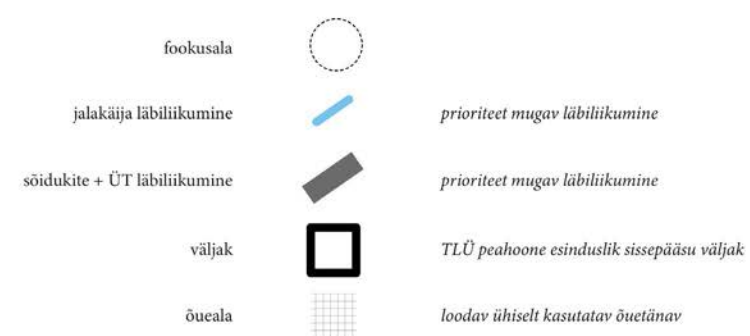
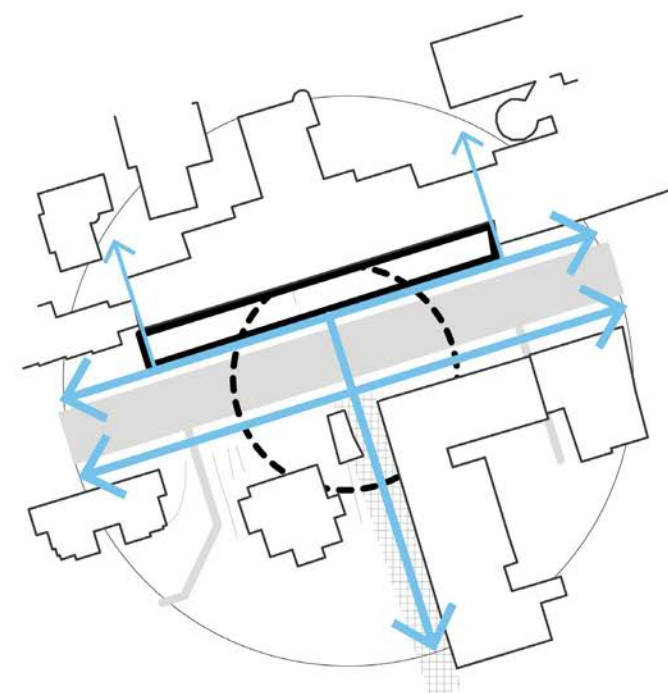
Aedvilja / F. R. Kreutzwaldi



Aedvilja ja F.R.Kreutzwaldi ristumised.

Illustratsioon 136.

Tallinna Ülikooli peahoone esine + Vase tn õueala



TLÜ peahoone esine ja Vase tn liitumine.

Illustratsioon 137.

Tänavatsoneering; Parda-Reimani väljak

Narva mnt 7c; 9; 9a

Hoone plaanijoonis TLPA arhiivitoimikud 17562 (2003 a.), 12273 (1997 a.), 19421 III (2011 a.)

Visuaalselt katendiga liidetud tänavapooled, et luua ühine ruumristi üle Narva maantee

Sõidukite liikluse rahustamiseks mõeldud kõrgendatud ülekäiguala ja šikaan.

ÜT peatus "Pronksi"

Plaan 01; tänavatsoonid.
Illustratsioon 138.

Narva mnt 6; 8

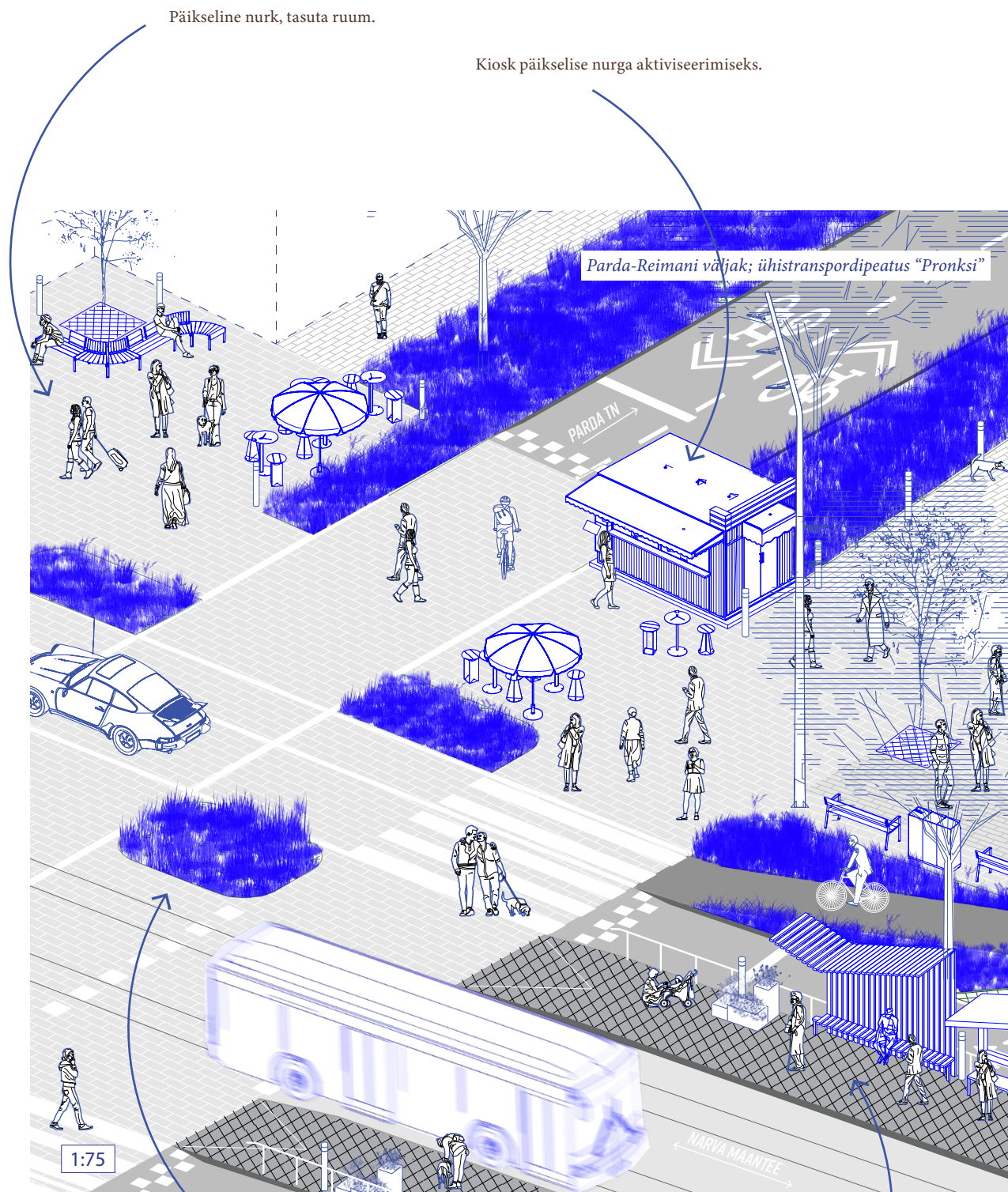
Hoone plaanijoonis TLPA arhiivitoimikud 1414 I, 1455

Jagatud ruum, laius 5.5m.

1:300

0 5 10 15 25

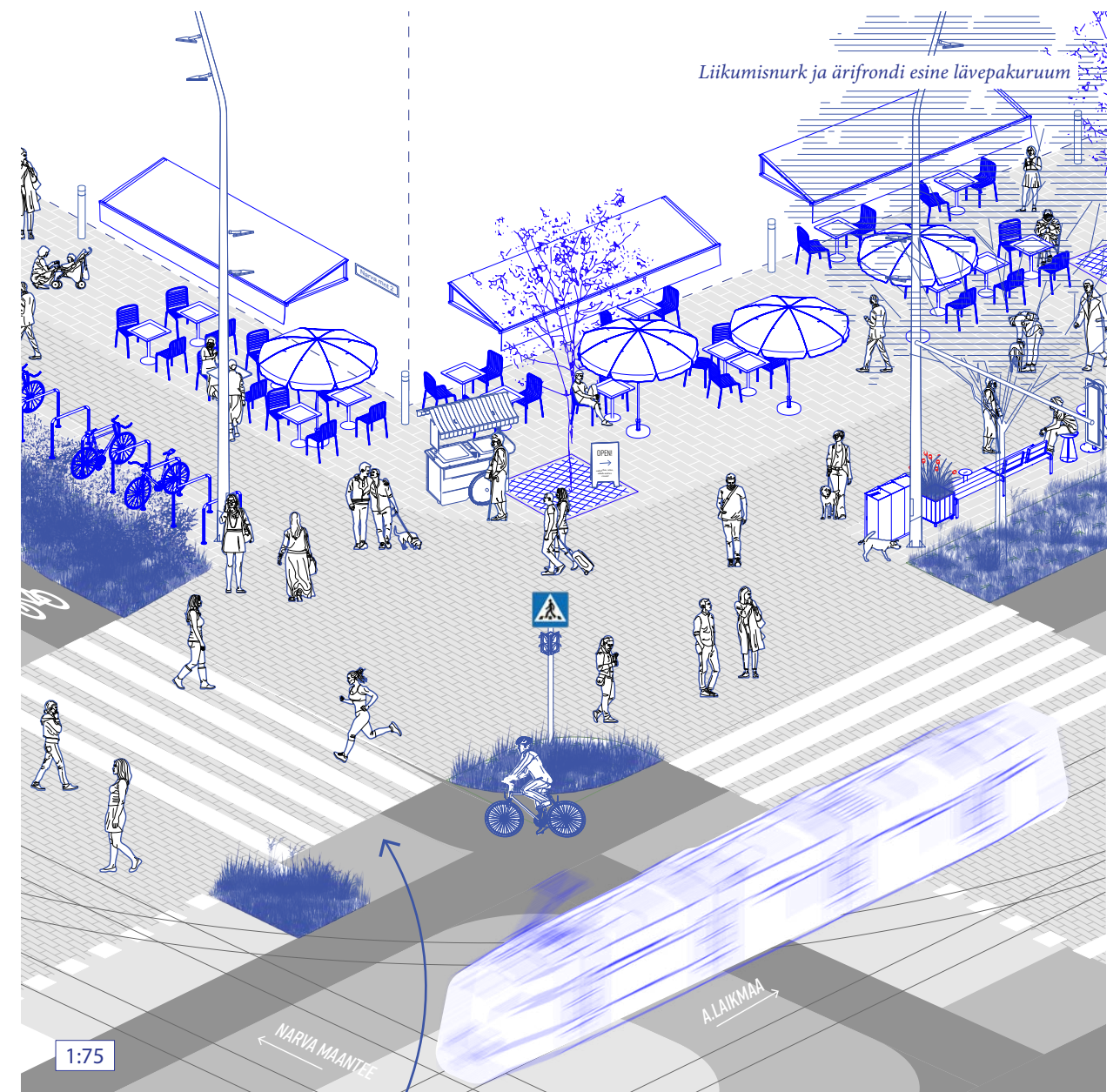
Plaan 01



Parda-Reimani väljak.
Illustratsioon 139.

ÜT peatus "Pronksi"

Madalhaljastusega lii kluseraldaja, et rahustada liikust, muuta ruum meeldivamaks. Kuni 1m kõrge, ei vaja hooldust ega piira vaatevälja.



Katendite hierarhia:
Kõnnitee katend läbi ruumi katkematu.
Rattatee katend ületab alati sõidutee katendit.

Liikumisnurk.
Illustratsioon 140.

SEKKUMISED

Passiivsed fassaadid vajavad sekkumist hoonesse, et suhe tänavaga taasluua. Magistritöö kaardistab sekkumist vajavad hooned ning pakub välja sekkumise võimalused. Tänavaruumi elavdamise, parema ligipääsu ja fassaadi läbipaistvuse tagamise huvides vajavad sekkumist Narva mnt 4, 11, 13, 21 ja 38. Sekkumine saab toimuda läbi tänavatasandi muutmise ja/või hoonemahu muutmisel. Näitlikustan võimalusi Narva mnt 13 näitel.

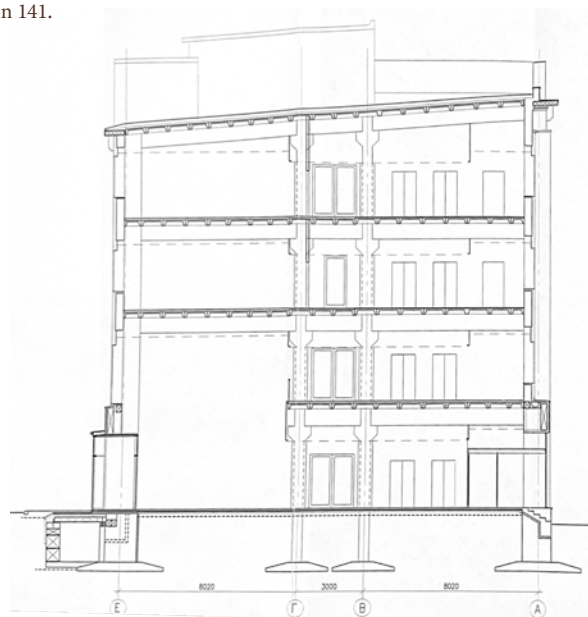




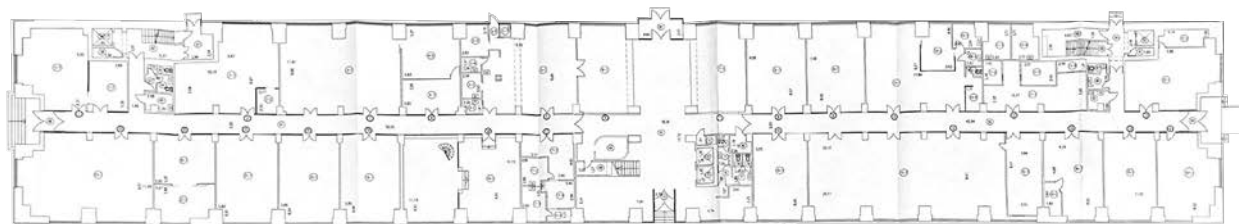
Narva mnt 13 fassaad, olemasolev olukord.
Illustratsioon 141.



Narva mnt 13 hoone loob hetkel 120m pikkuse ainult 1 sissepääsuga pika läbimistsooni. Hoone ei ole läbipaistev ega tänavaga tasapinnas. Tänavatasapinna ja põrandapinna samale horisontaalile toomine on võimalik nii tänava tõstmisega kui ka hoonemahu esimese korruse põrandapinna alandamisega. Loodud tagasiaste pakub ruumi lävepakuruumile, mille jaoks muidu kitsas tänavalõikes ruumi ei ole. Tänavakorruse äriruumid saavad kõik sissepääsu tänavalt ning uued äriruumid kulgevad läbi hoone sisehoovi välja. Sekkumine loob elavama hoonefassaadi suhte tänavaga ja muudab äripinnad aktiivsemaks.



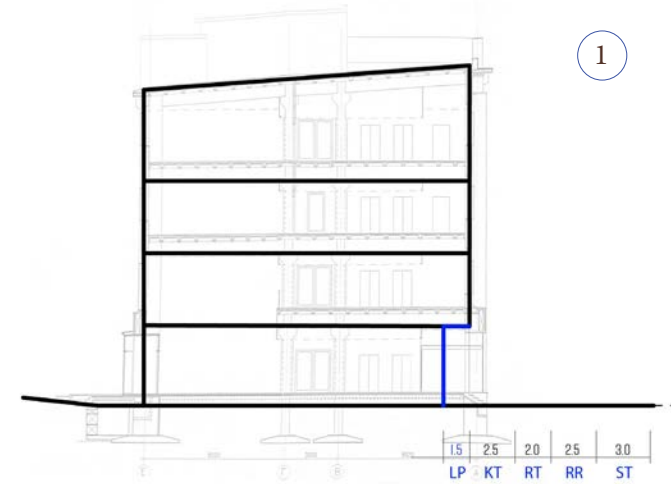
Narva mnt 13 lõige läbi aatriumi.
Illustratsioon 143.



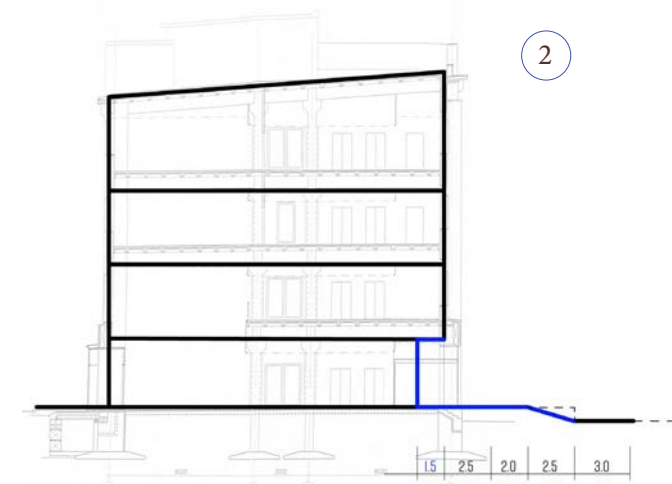
Narva mnt 13 1K plaan.
Illustratsioon 144.



Narva mnt 13 vaade Narva maanteelt.
Illustratsioon 145.



Narva mnt 13 sekkumise võimalus 1, lõige.
Illustratsioon 146.



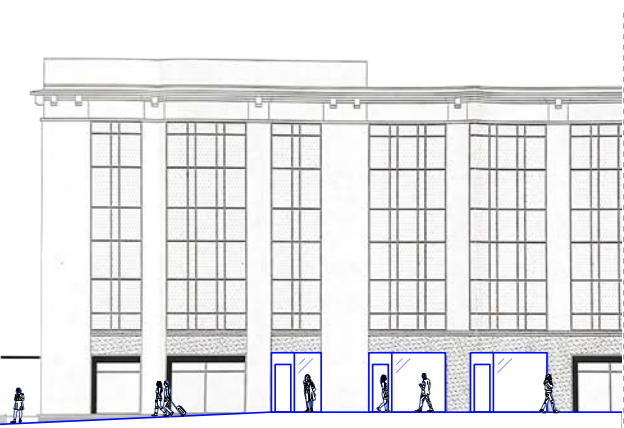
Narva mnt 13 sekkumise võimalus 2, lõige.
Illustratsioon 148.

1) Hoone lubab keldri arvelt tuua esimese korruse põrandapinda tänavaga samale tasandile. Selle kaudu kaob ruumiliselt 0.6m kõrguste erinevus. Sisehoovis saab lahendada tekkinud kõrgusevahe kallakutega, mis ei riku ka hoovi olemust ega ligipääsetavust.

2) Tänavatasapinna toomine tänavakorruse kõrgusele ühe hoone ees. 5 kraadne kalle ei tekita linnaruumis liikumisele takistusi. Roheriba on tugeva kaldega, roheribale sobivad erosiooni ärahoidvad ja pinnast tugevdavad taimed või kõrgendatud osaga tasandatud taimekastid kõrghaljastusele. Selle lahenduse puhul ei ole aga võimalik hoonemahu ette tänavala paralleelparkimist luua.



Narva mnt 13 sekkumise võimalus 1, vaade.
Illustratsioon 147.



Narva mnt 13 sekkumise võimalus 2, vaade.
Illustratsioon 149.



Kõige kitsam tänavalõige ja Narva mnt 13 sekkumine lävepakuruumi loomiseks

Esimese korruse allatoomise tõttu tekitatud madalam sisehoovi osa. Ääristatud roheala madala müüriga.

Narva mnt 13

Hoone algne plaanijoonis TLPA arhivitoimikud 16776 (2013 a.)

Loodud uued otse tänavalt sissepääsuga läbi hoone kulgevad äripinnad.

avatud äripind treppihall

Loodud uued sissepääsud

Pikal sirgel kiiruse piiramiseks mõeldud vertikaalne takistus kiiruspadi (i.k speed cushion)

Narva mnt 14; 16; 18

Hoone plaanijoonis TLPA arhivitoimikud 8403 (estonprojekt), 140, 214 (1996 a.)

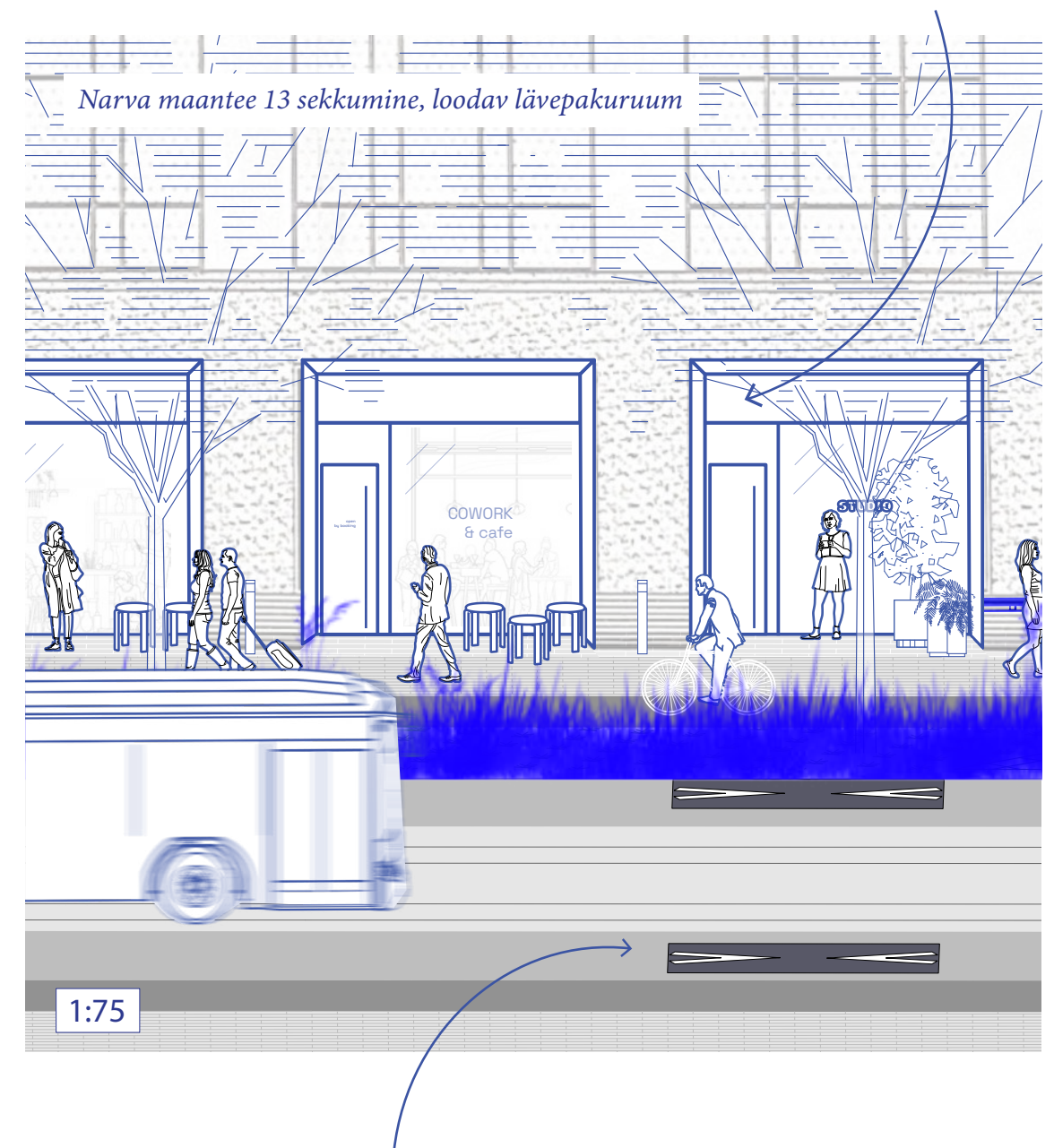
Plaan; Narva mnt 13 sekkumine, võimalus 1.
Illustratsioon 150.

1:300

0 5 10 15 25

Plaan 02

Fassaadi väljalõigete ja sisseaste kaudu loodud
lävepakuruum. Igal äriruumil eraldi sissepääs
tänavalt.



Kiiruspadi (i.k speed cushion) liikluse
rahustamiseks pikal sirgel.

Narva mnt 13 sekkumine, loodav lävepakuruum.
Illustratsioon 151.

KOKKUVÕTE

Magistritöö „Kesklinlik tänavaruum“ uurib inimkeskse, sotsiaalselt aktiivse ja kvaliteetse tänavaruumiloomisevõimalusi Tallinnakesklinna tänav näitel. Töö keskendub küsimusele, kuidas muuta autokeskne linnatänav elavaks avalikuks ruumiks, mis toetab lisaks liikumisele ka peatumist, kohtumisi, kogukondlikkust ja igapäevast linnakogemust. Magistritöö lähtepunktiks on arusaam, et tänavaruum ei ole pelgalt transporditaristu ja liikumiskoridor, vaid oluline sotsiaalne puutepunkt, mille kvaliteet mõjutab otseselt inimeste heaolu, vaimset tervist, turvatunnet ja omavahelisi suhteid.

Töö teoreetiline osa käsitleb elatava linna (livable city) põhimõtteid ning tänavaruumi mõju inimese igapäevaelule ja sotsiaalsetele sidemetele. Tänavaruum võimaldab juhuslikke kohtumisi, passiivseid kontakte ja nõrkade sotsiaalsete sidemete tekkimist, mis tugevdavad kogukonnatunnet ning muudavad linnakeskkonna elavamaks ja sidusamaks. Töös käsitletakse ka „kolmandate kohtade“ olulisust ehk ruume, mis jäävad kodu ja töö vahele ning pakuvad võimalusi mitteformaalseks suhtluseks.

Lisaks inimkeskse linnaruumi väärtustele käsitlet kriitiliselt ka elatava linna teooriatega kaasnevaid probleeme. Töö pöörab tähelepanu avaliku ruumi kommertsialiseerumisele, ostlemisruumi rohkusele ja gentrifikatsiooni ohule, rõhutades vajadust luua tasuta kasutatavat, ligipääsetavat ja erinevaid kasutajagruppe arvestavat linnaruumi. Magistritöö rõhutab, et kvaliteetne tänavaruum ei tohi olla suunatud ainult tarbimisele või kindlale sotsiaalsele grupile, vaid peab pakkuma võimalusi viibimiseks ja suhtlemiseks ka ilma ostlemissurveta ruumi.

Metoodiliselt ühendab töö kvalitatiivse linnavaatluse ja kvantitatiivse ruumianalüüsi. Mõtestasin tänavaruumi vaatluste, käitumusliku kaardistamise, liikumis- ja tegevusmuustrite analüüsi, fotodokumentatsiooni ning GIS-

analüüside abil. Vaatluste eesmärk oli mõista, kuidas inimesed tänavat kasutavad, kus nad liiguvad, peatuvad või ruumi hoopis väldivad ning millised ruumilised olukorrad nende käitumist mõjutavad. Analüüsi tulemusena töötasin välja inimkeskse kesklinliku tänavaruumi loomise põhimõtted ja tööriistakast, mis käsitleb tänavat tervikliku süsteemina kõnniteedest ja rattataristust kuni lävepakuruumi, tänavamööbli, roheribade ja aktiivsete tänavakorrusteni.

Praktilise osana rakendan loodud põhimõtteid Tallinna Narva maantee lõigule Viru Keskuse ja Tallinna Ülikooli vahel. Tegemist on olulise liikumisarteriga, millel on olemas tugev linnaline potentsiaal, kuid mille tänane ruum on tugevalt autokeskne ning vähese inimliku kvaliteediga. Töö pakub strateegilisi ja ruumilisi sekkumisi, mille eesmärk on vähendada autokesksust, aeglustada liiklust ning suurendada jalakäijate, ratturite ja avaliku ruumi kasutajate võimalusi. Lahendused keskenduvad kvaliteetsele jalakäijaruumile, aktiivsetele tänaväärsetele funktsioonidele, rohelusele, peatumisvõimalustele ja sotsiaalseid kontakte toetavale keskkonnale. Lisaks käsitletakse tänavaruumi ja hoonete tänavakorruste vahelist suhet, et tugevdada tänav ja hoonete vahelist aktiivset sidet.

Magistritöö suurim eesmärk on näidata, kuidas olemasolevat Tallinna tänavaruumi on võimalik ümber mõtestada inimtasandil toimivaks, sotsiaalselt aktiivseks ja elavaks kesklinlikuks avalikuks ruumiks. Töö rõhutab, et linnaruumi kvaliteet ei sõltu ainult füüsilistest ruumilahendustest, vaid ka väärtustest ja mentaliteedist, mille kaudu linnaruumi kujundatakse.

ABSTRACT

The master's thesis "Urban Streetscape" explores the creation of human-centered, socially active, and high-quality street environments through the example of central Tallinn. The thesis focuses on how a car-oriented urban street can be transformed into a vibrant public space that supports not only movement but also staying, social interaction, community life, and everyday urban experience. The research is based on the understanding that street space is not merely infrastructure or a traffic corridor, but an important social environment that directly affects people's well-being, mental health, sense of safety, and social relationships.

The theoretical framework discusses the principles of the livable city and the influence of street space on everyday urban life and social interaction. Street space enables spontaneous encounters, passive social contact, and the formation of weak social ties, which strengthen community cohesion and create a more vibrant urban environment. The work also highlights the importance of "third places", spaces that exist between home and work and provide opportunities for informal social interaction.

Alongside the positive aspects of human-centered urbanism, the thesis critically addresses the problems associated with livable city theories. Particular attention is given to the commercialization of public space and the risks of gentrification, emphasizing the importance of creating accessible, inclusive, and non-commercial urban environments. The thesis argues that high-quality street space should not serve only consumption or specific social groups, but should also provide opportunities for staying and socializing without the pressure to purchase or consume.

Methodologically, the thesis combines qualitative urban observation with quantitative spatial analysis. The street environment was studied

through behavioral observations, mapping of movement and activities, photographic documentation, and GIS-based analyses. The aim of the observations was to understand how people use the street, where they move, stop, or avoid certain areas, and which spatial qualities influence their behavior. Based on the findings, a set of principles and tools for creating human-centered central urban street space was developed. The approach treats the street as a holistic system that includes sidewalks, cycling infrastructure, threshold spaces, street furniture, greenery, and active ground-floor functions.

The practical part of the thesis applies these principles to a section of Narva maantee in Tallinn between Viru Centre and Tallinn University. This area is an important urban corridor with strong spatial potential, yet its current environment remains heavily car-oriented and lacking in human-scale quality. The thesis proposes strategic and spatial interventions aimed at reducing car dominance, calming traffic, and improving conditions for pedestrians, cyclists, and public space users. The proposed solutions focus on high-quality pedestrian environments, active street edges, greenery, opportunities for staying, and spaces that support spontaneous social interaction. The relationship between the street and the ground floors of adjacent buildings is also addressed in order to strengthen the connection between public and private urban life.

The thesis aims to demonstrate how existing streets in Tallinn can be reimagined as lively, socially active, and human-scale central urban spaces. It argues that the quality of urban space depends not only on physical design solutions but also on the values and mentality through which urban environments are shaped.

BIBLIOGRAAFIA

PUBLITSEERITUD MATERJALID

R. Alatalu, K. Hallas-Murula, L. Hansar, M. Kalm, K. Kljavin, M. Krivý, H. Kuningas, K-L. Kurik, E. Lankots, T. Ojari, K. Pae, T. Tammis, M. Tuuder, Eesti linnaehituse ajalugu 1918–2020. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia, 2020.

C. Alexander, M.Silverstein, A Pattern Language. New York: Oxford University Press, 1977.

A. Alver, D. Gordon, K. Komissarov, E. Komp, K. Koov, I. Peil, R. Puusepp, J. Tali, T. Tammis, S. Vallner, Lõpetamata linn. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia arhitektuuri ja linnaplaneerimise osakond, 2021.

J. Gehl, Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011.

J. Gehl, K. Teder, M. Jõgeda (toim), Linnad inimestele. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia; Yoko Oma, 2015.

J. Gehl, B. Svarre, Kuidas uurida elu avalikus ruumis? Tallinn: Yoko Oma, 2023.

A. B. Jacobs, Great Streets. Massachusetts: MIT Press, 1995.

J. Jacobs, The Life and Death of Great American Cities. New York: Vintage Books, 1992.

C. Montgomery, Happy City. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2014.

I. Ruudi, Living and Dying in the Urban Modernity: Experimental Plan of the Central Area of Tallinn. Copenhagen: Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture, 2010.

N. Smith, The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City. London; New York: Routledge, 1996.

W. H. Whyte, The Social Life of Small Urban Spaces. New York: Project for Public Spaces, 1980.

Tallinna linn, Tallinna arengustrateegia 2035. Tallinn, 2025.

Tallinna linn, Tallinna tänavaruumi juhend. Tallinn, 2025.

National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013.

National Association of City Transportation Officials, Urban Street Stormwater Guide. New York, 2017.

M.Rannala, Peatänava ühistranspordi kiiruste uuring, versioon B. Tallinn, 2016.

Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad.

M. Jüssi, R. Kalvo, M. Rannala, T. Savi, Tallinna rattastrateegia 2018-2027. Tallinn: Grupp Trükiagentuur, 2018.

Prague Institute of Planning and Development, Prague Public Space Design Manual. IPR Praha, 2014.

Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumide koonduring. Lõpparuanne. Lisa 4.2.6: 79 asukoha ülevaade. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020.

Üleriigilise planeeringu asutuse arengustenaariumide koonduring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020.

Falkenberg, V., Kotsjuba, D., Lepik, P.-R. jt, Kõiki kaasava elukeskkonna kavandamine & loomine. Tallinn: Eesti Arhitektide Liit, Eesti Disainikeskus, Eesti Kunstiakadeemia, Astangu Kutserehabilitatsiooni Keskus, 2013.

Männik, J. (litograaf), Tallinna linna plaan. Tallinn: Tarbetrükk, 1940. Eesti Rahvusraamatukogu digikogu, <http://www.digar.ee/id/nlib-digar:113092> (vaadatud IV 2026).

ARTIKLID, ESSEED

M. S. Granovetter, The Strength of Weak Ties. – American Journal of Sociology 1973, vol. 78, no. 6, lk 1360–1380.

M. Krivý, L. Ma, The Limits of the Livable City: From Homo Sapiens to Homo Cappuccino. – The Avery Review 2018, no. 30.

R. Oldenburg, Our Vanishing Third Places. – Planning Commissioners Journal 1997, no. 15 <https://plannersweb.com/wp-content/uploads/1997/01/184.pdf> (vaadatud IV 2026).

D. Schlossberg, What Do We Talk About When We Talk About Gentrification? – Journal of Affordable Housing & Community Development Law 2017, vol. 25, no. 2, lk 215–218.

L. Freeman, There Goes the 'Hood: Views of Gentrification from the Ground Up. Philadelphia: Temple University Press, 2006.

K. Peik, Tarbimis- või avalik ruum? – Ehituskunst 2022, nr 61/62.

L. Aurbach, The Power of Intersection Density. – PedShed. <https://pedshed.net/?p=574> (vaadatud IV 2026).

J. Beal, What Are Third Places and Why Do They Matter? – Albert Shanker Institute. <https://www.shankerinstitute.org/blog/what-are-third-places-and-why-do-they-matter> (vaadatud IV 2026).

M. Haamer, 15 minuti linna potentsiaal. – Sirp, 2024. <https://www.sirp.ee/15-minuti-linna-potentsiaal/> (vaadatud IV 2026).

C. McAllister, Re-thinking Design Strategies for Street-Level Frontages. – Cities People Love. <https://citiespeoplelove.co/article/re-thinking-design-strategies-for-street-level-frontages> (vaadatud X 2025).

I. Yalzadeh, N. Blumberg, City Beautiful Movement. – Encyclopedia Britannica. <https://www.britannica.com/topic/City-Beautiful-movement> (vaadatud IV 2026).

I. Ibrus, Piinatud geenius valem Tallinna linnaliiklusele. – ERR, 2026. <https://www.err.ee/1609973175/indrek-ibrus-piinatud-geeniuse-valem-tallinna-linnaliiklusele> (vaadatud IV 2026)

J. Longhurst, A History of Sharing the Road. – Bike Battles, <https://bikebattles.net/2017/09/a-history-of-sharing-the-road/> (vaadatud IV 2026).

AUDIOVISUAALSED ALLIKAD

J. Gehl, A. Dalsgaard (dir), The Human Scale. Dokumentaalfilm, 2012.

J. Gehl, Designing Cities for People, Not Cars. Videosalvestus, 2019. 30 sek. <https://www.youtube.com/watch?v=tRZMpGyQBZ0> (vaadatud IV 2026).

J. Gehl, Livable Cities in the 21st Century. Aalto University loeng, 2017. Videosalvestus, 1 t 54 min 43 sek. <https://www.youtube.com/watch?v=882rELJMHt8> (vaadatud IV 2026).

INTERNETIALLIKAD

J. Juske, Narva maantee põnevad muutumised. <https://jaakjuske.blogspot.com/2012/12/narva-maantee-ponevad-muutumised.html> (vaadatud X 2025).

S. Mälk, Tallinna Narva maantee hoonestamise projekt. <https://www.arhitektuurimuuseum.ee/est/collection-diary/tallinna-narva-maantee-hoonestamise-projekt/> (vaadatud 31. III 2026).

H. Sooväli-Sepping, E.-M. Trell, S. Salmistu, Ruumiplaneerimine ja vaimne heaolu. – Eesti inimarengu aruanne 2023. <https://2023.inimareng.ee/et/ruumiplaneerimine-ja-vaimne-heaolu-kuidas-linnastunud-keskkonnas-sotsiaalset-eraldatust-ja-uksildust-vahendada/> (vaadatud IV 2026).

Tallinna tänavaruumi juhend, Tänavatüüpide kaardirakendus. <https://experience.arcgis.com/>

Rattateede eskiis. Narva maantee. https://live.s3.teliahybridcloud.com/s3fs-public/inline-files/Taotluse%20lisa_eskiis_1.pdf

Tallinna Ülikooli identiteedi ja ülikooli esise Narva mnt tänavaruumi arhitektuurivõistlus. Võistlusülesanne. <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/9524444/documents/source-document?group=B&documentOldId=19257890>

Peatänav 2016a. ideekonkursi võidutöö “Kevad linnas”. dropbox.com/scl/fi/0nhn79ctq005v7onjxvrb/kevad-linnas-koos.pdf

Peatänav. Uuringud. <http://peatanav.ee/uuringud>

ILLUSTRATSIOONID

Illustratsioon 1. Narva maantee vaadeldav lõik. 2025, autori joonis.

Illustratsioon 2. Kohtumised tänavaruumis. 2025, autori joonis.

Illustratsioon 3. Tegevused tänavaruumis. 2025, autori joonis, allikas: J. Gehl, Life Between Buildings.

Illustratsioon 4. Tegevused tänavaruumis; magistritöö eesmärk. 2025, autori joonis, allikas: J. Gehl, Life Between Buildings.

Illustratsioon 5. Liiklejarühmade emotsioonid, uuring Hollandis. 2025, autori joonis, allikas: C. Montgomery, Happy City. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2014, lk 181.

Illustratsioon 6. Erinevate kasutajate keskmine igapäevase jalgsi liikumise võimekus. 2026, autori joonis, allikas: Falkenberg, V., Kotsjuba, D., Lepik, P.-R. jt, Kõiki kaasava elukeskkonna kavandamine ja loomine. Tallinn: Eesti Arhitektide Liit, Eesti Disainikeskus, Eesti Kunstiakadeemia, Astangu Kutser rehabilitatsiooni Keskus, 2013, lk 137.

Illustratsioon 7. Linnaruumi kasutajad. 2025, autori joonis.

Illustratsioon 8. Kolme linna ristumiste arvu võrdlus. 2026, autori joonis, allikas: A.B. Jacobs, Great Streets. Massachusetts: MIT Press, 1995 lk 221, 225, 249

Illustratsioon 9. Tänavate liigitus ja põhiülesanded. 2016, allikas: Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad, lk 50.

Illustratsioon 10. Magistraalide jaotuse tehnilised omadused. 2016, allikas: Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad, lk 51.

Illustratsioon 11. Tänavavõrgu liigitus rajatavas linnaosas. 2016, allikas: Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad, lk 52.

Illustratsioon 12. Üheksa tänavatüübi jaotus kohaväärtuse ja liikumise intensiivsuse põhjal. 2025, allikas: Tallinna linn, Tallinna tänavaruumi juhend. Tallinn, 2025, lk 7.

Illustratsioon 13. Tänavatüübid. 2025, kuvatõmmis kaardirakendusest, allikas: Tallinna tänavaruumi juhend, Tänavatüüpide kaardirakendus. <https://experience.arcgis.com/>

Illustratsioonid 14-15. Ülelinnalise tänava ja piirkondliku tänava lõige. 2025, allikas: Tallinna tänavaruumi juhend.

Illustratsioon 16. Jagatud tänavaruum New York’is. 1898, Foto autor teadmata, allikas: Newcastle University Urban Design Blog. Livelier City Streets – Shared Spaces, <https://nclurbandesign.org/13713-2/> (vaadatud IV 2026).

Illustratsioon 17. Tänane tänavaruum New York’is. Autor teadmata, allikas: Newcastle University Urban Design Blog. Livelier City Streets – Shared Spaces, <https://nclurbandesign.org/13713-2/> (vaadatud IV 2026).

Illustratsioon 18. Vana-Kalamaja tänava jagatud ruum. 2023, foto autor M. Malk, allikas: <https://www.sirp.ee/uus-on-taasavatud-vana-kalamaja/> (vaadatud IV 2026).

Illustratsioonid 19-20. Ajalooline ja tänapäevane vaade Viru ringile. Fotode autor teadmata, allikad: Eesti Ajaloomuuseum AM N 24424; Maa- ja ruumiamet kaldaerofoto 2024.

Illustratsioon 21. Tänavajaotuse näide, Oslo Street Design Manual. 2025, Oslo Agency for Urban Environment, Street Design Manual for Oslo, lk 39.

Illustratsioon 22. Liiklejarühmade hierarhia. 2026, autori joonis, allikas: Tallinna tänavaruumi juhend 2025.

Illustratsioon 23. Tänav tsoneerimine. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 24. Tänavajaotus. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 25. Tänav tsoneering; lävepakuruum. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 26. Tänavaelu uuringud Melbourne’is. 2026, autori joonis, allikas: Gehl, Jan. Life Between Buildings. Using Public Space. Washington: Island Press, 2011, lk 13.

Illustratsioon 27. Boulevard Saint-Michel. 2015, foto autor P. Tak, allikas: <https://www.flickr.com/photos/meteorry/17564880706/in/photostream/> (vaadatud IV 2026).

Illustratsioon 28. Fasaadianalüüs. 2026, autori joonis, allikas: J. Gehl, Linnad inimestele.

Illustratsioon 29. Aktiivse fassaadifrondi ring. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 30. Silmad tänaval. 2014, Yoshiharu Tsukamoto Laboratory, allikas: <https://madoken.jp/en/series/1132/> (vaadatud IV 2026).

Illustratsioon 31. Lävepakuruum. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 32. Tänav tsoneering; kõnnitee. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 33. Ülekäiguraja asetus. 2026, autori joonis, allikas: National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 113.

Illustratsioon 34. Tänav tsoneering; tänavamööbliriba. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 35. Tänav tsoneering; rattatee. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 36. Tallinna rattateede põhi- ja tervisevõrk. Allikas: Tallinna rattastrateegia 2018-2027.

Illustratsioon 37. Põhivõrgu rajamise prioriteedid. Allikas: Tallinna rattastrateegia 2018-2027.

Illustratsioonid 38. Rattatee tüübi valik. Allikas: Tallinna rattastrateegia 2018-2027.

Illustratsioonid 39. Rattatee põhivõrgu tüübid. Allikas: Tallinna rattastrateegia 2018-2027.

Illustratsioonid 40. Rattatee ruumivajadus. Allikas: Tallinna rattastrateegia 2018-2027.

Illustratsioon 41. Tänav tsoneering; roheriba. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 42. Tänav tsoneering; sõidutee. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 43. Sõidukiiruse sõltuvus tee laiusega. 2026, autori joonis, allikas: National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide. New York, 2013, lk 36.

Illustratsioon 44. Sõidutee ristlõike laius (e/2). 2016, allikas: Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad, lk 95.

Illustratsioon 45. Piirkiiruse valik. 2025, autori joonis.

Illustratsioon 46. Liikluse rahustamise võtted. 2016, allikas: Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, EVS 843:2016 Linnatänavad, lk 244.

Illustratsioon 47. Tänav tsoneering; ühistransporditee. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 48. Strøget tänav Kopenhaagenis. 1995, allikas: A.B. Jacobs, Great Streets. Massachusetts: MIT Press, 1995, lk 301.
Illustratsioon 50. Asukoht; Narva maantee lõik. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 49. Tänavanurk. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 50. Asukoht; Narva maantee lõik. 2026, autori joonis.

Illustratsioonid 51. Asukoha skeem; Narva maantee lõik. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 52. Vaade Narva maanteele. 1953, autor Mart Port, allikas: Tallinna Arhitektuurimuuseum.

Illustratsioon 53. Keskkaadris äridega eluhooned, Kodutarve. Autor teadmata, allikas: Eesti Arhitektuurimuuseum EAM Fk 1032.

Illustratsioon 54. Jaak Juske jalutuskäik. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 55. Viru väljak. Autor teadmata, allikas: Eesti Ajaloomuuseum AM N 24424.

Illustratsioon 56. Kino “Forum” Narva maanteel 1970. 1970, autor teadmata, allikas: Eesti Ajaloomuuseum AM N 39632.

Illustratsioon 57. Vaade Narva mnt ja Reimani tänav ristmiku poole, näha stalinistlikud nurgatornidega majad. Autor teadmata, allikas: Tallinna Linnamuuseum TLM Fn 6577:101.

Illustratsioon 58. “Punane Ret” uue korpuse välisvaade. Autor teadmata, allikas: Tallinna Linnamuuseum TLM Fn 7390.

Illustratsioon 59. Jõe tänav, Tallinn. Autor teadmata, allikas: Tallinna Linnamuuseum TLM Fn 10304:36.

Illustratsioon 60. Uus-Sadama tänav nurk, Narva maantee 61, 1939. 1939, autor teadmata, allikas: Tallinna Linna ja Harju Maakonna Arhiiv EFA.270.0.4658.

Illustratsioon 61. Trammiliin 1910.a Tallinna kaardil. Autor teadmata, allikas: Eesti Rahvusraamatukogu digitaalarhiiv <https://www.digar.ee/arhiiv/et/pildimaterjal/7339>.

Illustratsioon 62. Tallinna linna plaan, 1940. 1940, autor Julius Männik, allikas: Eesti Rahvusraamatukogu digikogu digar.ee.

Illustratsioon 63. Maakasutuse intensiivsus (FAR). 2020, autor teadmata, allikas: Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenariumide koonduurimine. Lõpparuanne. Lisa 4.2.6: 79 asukoha ülevaade. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 9.

Illustratsioon 64. Eluasemete tihedus. 2020, autor teadmata, allikas: Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenariumide koonduurimine. Lõpparuanne. Lisa 4.2.6: 79 asukoha ülevaade. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 9.

Illustratsioon 65. Inimaktiivsuse jaotus; tööeline elanikkond. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 66. Inimaktiivsuse jaotus; õppurid. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 67. Inimaktiivsuse jaotus; töötajad. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 68. Elu- ja töökohtade tasakaal. 2020, autor teadmata, allikas: Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenaariumide koonduurimine. Lõpparuanne. Lisa 4.2.6: 79 asukoha ülevaade. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 9.

Illustratsioon 69. Elu- ja töökohtade tasakaal Narva maantee läheduses. 2020, autor teadmata, allikas: Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenaariumide koonduurimine. Lõpparuanne. Lisa 4.2.6: 79 asukoha ülevaade. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 9.

Illustratsioon 70. Kvartali täisehitus % (GCR). 2020, autor teadmata, allikas: Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenaariumide koonduurimine. Lõpparuanne. Lisa 4.2.6: 79 asukoha ülevaade. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 9.

Illustratsioon 71. Kvartali täisehitus % (GCR) Narva mnt ümbruses. 2020, autor teadmata, allikas: Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenaariumide koonduurimine. Lõpparuanne. Lisa 4.2.6: 79 asukoha ülevaade. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 9.

Illustratsioon 72. Potentsiaalsed suuremad arendusvõimalused. 2021, autor teadmata, allikas: A. Alver, D. Gordon, K. Komissarov, E. Komp, K. Koov, I. Peil, R. Puusepp, J. Tali, T. Tammis, S. Vallner, Lõpetamata linn. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia arhitektuuri ja linnaplaneerimise osakond, 2021, lk 86.

Illustratsioonid 73-74. Narva maantee transpordipeatused ja -ühendused. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 75. Tallinna väravad – kohad, mille kvaliteet kujundab esmamulje linnast. 2021, autor teadmata, allikas: A. Alver, D. Gordon, K. Komissarov, E. Komp, K. Koov, I. Peil, R. Puusepp, J. Tali, T. Tammis, S. Vallner, Lõpetamata linn. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia arhitektuuri ja linnaplaneerimise osakond, 2021, lk 81.

Illustratsioon 76. Uute arengute võimalikud ankurhooned (AADG Tallinna Vanasadama struktuurplaani võistlustöö).2021, autor teadmata, allikas: A. Alver, D. Gordon, K. Komissarov, E. Komp, K. Koov, I. Peil, R. Puusepp, J. Tali, T. Tammis, S. Vallner, Lõpetamata linn. Tallinn: Eesti Kunstiakadeemia arhitektuuri ja linnaplaneerimise osakond, 2021, lk 78.

Illustratsioon 77. Omandivormid. 2026, kuvatõmmis XGIS kaardirakendusesr, allikas: Maa- ja Ruumiamet (vaadatud IV 2026).

Illustratsioon 78. Sihtotstarve. 2026, kuvatõmmis XGIS kaardirakendusesr, allikas: Maa- ja Ruumiamet (vaadatud IV 2026).

Illustratsioon 79. Fassaadide analüüs. 2025, autori joonis, allikas: Royal Danish Academy of Fine Arts facade study.

Illustratsioon 80. Sekkumist vajavad hooned. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 81. Sissepääsud Narva mnt vaadeldaval lõigul. 2025, autori fotod.

Illustratsioon 82-83. Sissepääsud Narva mnt vaadeldaval lõigul; triipkood. 2025, autori joonis.

Illustratsioon 84. Tänase olukorra kriitika. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 85. Ülekäigud. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 86. Näited olemasolevatest ristmikest, mis ei paku ülekäiku igas kõnnitee suunas. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 87. ÜT-peatused. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 88. Olemasolevad ühistranspordipeatused. 2026, autori fotod.

Illustratsioon 89. Pikad vaatejooned. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 90. Vaade Narva maanteele. 2026, autori foto.

Illustratsioon 91. Kvartalite tänavapoolsed pikkused (pidevjoon) ja kangialuste katkestused (katkendlik joon). 2026, autori joonis.

Illustratsioon 92. Kvartalid. 2020, autor teadmata, allikas: Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenaariumide koonduring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 477.

Illustratsioon 93. Kvartalite skeem. 2026, autori joonis, allikas: Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenaariumide koonduring. Teaduslik aruanne. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 477.

Illustratsioon 94. Kvartalite suurused hektarites. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 95. Kangialused Narva maantee vaadeldaval lõigul. 2025, autori fotod.

Illustratsioon 96. Tänavakorruse äride lahtiolekuajad. 2025, autori joonis.

Illustratsioon 97. Tänav läbi päeva. 2025, autori joonis.

Illustratsioon 98. Tänase olukorra potentsiaal. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 99. Jalgsi ligipääsetavuse tasemed. Tumeroheline ala kajastab kesklinnalikku (5-15min) ala. 2020, autor teadmata, allikas: Üleriigilise planeeringu asutuse arengustsenaariumide koonduring. Lõpparuanne. Lisa 4.2.6: 79 asukoha ülevaade. Tallinn: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2020, lk 9.

Illustratsioon 100. Tallinna 15 minuti linna potentsiaal. 2024, autor Martin Haamer, allikas: Sirp <https://www.sirp.ee/15-minuti-linna-potentsiaal/> (vaadatud IV 2026).

Illustratsioon 101-102. Tänavatänavakorruse ärid ja aktiivsuskeskmed. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 103. Katkestuskohad; kolmandad kohad. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 104. Lävepakuruumi elu. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 105. Väärtused. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 106. Narva maantee plaan. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 107. Projektikihid. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 108. Narva maantee lõik; rohevõrk. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 109. Plaan; roheriba. 2026, autori joonis.

Illustratsioon 110. Haljastusloogika. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 125. Kodutarve esine tänavaruum. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 140. Liikumisnurk. 2026, autori joonis.
Illustratsioon 111. Narva maantee lõik; sotsiaalne taristu. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 126. Plaan 03; ÜT peatus. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 141. Sekkumiste kaardistus. 2026, autori joonis.
Illustratsioon 112. Plaan; sotsiaalne võrgustik. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 127. Lõige C-C. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 142. Narva mnt 13 fassaad, olemasolev olukord. 2026, autori joonis.
Illustratsioon 113. Sotsiaalne võrgustik. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 128. Vase tn õueala. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 143. Narva mnt 13 lõige läbi aatriumi. 2010, joonise autor R.Lill, allikas: TLPA arhiivitoimik 16776.
Illustratsioon 114. Narva mnt 2 esine. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 129. TLÜ peahoone esine. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 144. Narva mnt 13 1K plaan. 2010, joonise autor R.Lill, allikas: TLPA arhiivitoimik 16776.
Illustratsioon 115. Kodutarve esine elu. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 130. Tänav tsoonid. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 145. Narva mnt 13 vaade Narva maanteelt. 2010, joonise autor R.Lill, allikas: TLPA arhiivitoimik 16776.
Illustratsioon 116. Narva mnt lõik; rattatee. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 131. Lõige A-A. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 146. Narva mnt 13 sekkumise võimalus 1, lõige. 2026, autori joonis.
Illustratsioon 117. Plaan; rattatee. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 132. Hobujaama ja A.Laikmaa tn ristumine. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 147. Narva mnt 13 sekkumise võimalus 1, vaade. 2026, autori joonis.
Illustratsioon 118. 3D; rattatee. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 133. Maneezi tn nurk. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 148. Narva mnt 13 sekkumise võimalus 2, lõige. 2026, autori joonis.
Illustratsioon 119. Narva mnt lõik; sõidutee ja parkimine. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 134. Parda ja Reimani tn ristumine. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 149. Narva mnt 13 sekkumise võimalus 2, vaade. 2026, autori joonis.
Illustratsioon 120. Plaan; sõidutee. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 135. Jõe ja Pronksi tn ristumine. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 150. Plaan; Narva mnt 13 sekkumine, võimalus 1. 2026, autori joonis.
Illustratsioon 121. Sõidutee väljavõte. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 136. Aedvilja ja F.R.Kreutzwaldi ristumised. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 151. Narva mnt 13 sekkumine, loodud lävepakuruum. 2026, autori joonis.
Illustratsioon 122. Narva mnt lõik; ÜT ja peatused. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 137. TLÜ peahoone esine ja Vase tn liitumine. 2026, autori joonis.	
Illustratsioon 123. Plaan; ÜT ja peatus “Tallinna Ülikool”. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 138. Plaan 01; tänav tsoonid. 2026, autori joonis.	
Illustratsioon 124. 3D; ÜT ja peatus “Pronksi”. 2026, autori joonis.	Illustratsioon 139. Parda-Reimani väljak. 2026, autori joonis.	

ARHIIVIJOOINISED

Joonistel kasutatud hooneplaanide arhiivmaterjalide allikad

HOONE AADRESSINUMBER	ARHIIVITOIMIK	JOONISTE AUTOR	AASTA
I KORRUSE PLAANID			
F.R. Kreutzwaldi 2 Narva maantee 2	17150 VIII	Arhitekt A.Begunov	2008
	8307	vabariiklik projekteerim- ise trust “estonprojekt”	Ehitusprojekt
4	18324	Karu & Michelson arhitektuuribüroo	Büroohoone renoveerimine, tööprojekt
5	21176	HG arhitektuur	2004 Eelprojekt
6	1414 I		Estonprojekt
7	21121	TLN TIB OÜ	2006 Mõõdistusjoonised
7b	22574	arhitekt M. Aunin, M. Kahju, M. Melioranski	2007 Äri- ja büroohoone, eelprojekt
7c	17562	Arhitektuuribüroo Emil Urbel	2003 Central hotell
8	1455		
9	12273	Arhitektuuribüroo Urbel ja Peil	1997 Hotelli ümberehitus
9a	19421 III	Arsprojekt, R. Tamme	2011 Büroohoone rekonstrueerimise ja laiendamise ehitusprojekt
10	12695	ÜTKK projekteerimise In- stituut, Vabariikidevaheline Tallinna filiaal	Tallinna sööklate, restoranide ja kohvikute trusti kohvik “Narva” kapitaalremondi tööjoonised
11	10724	Arhitektuuribüroo J.Okas & M.Lõoke	Eesti Forekspanga panga- ja büroohoone
12	492 VI	Arhitekt Viktor Freudenberg	2005 Eluruumide äripinnaks muutmise tööprojekt
13	16776	Mõõdistaja R.Lill	2010 Büroo- ja kaubandushoone mõõdistusprojekt
14	8403		Estonprojekt
15	1652		Ehituseprojektid no 1652
16	140		Estonprojekt
17	1924	Mõõdistaja G.Leuska, Tallinn TIB OÜ	2002 Ümberehitusprojekt
18	214	Arhitekt M.Mutso	1996 Äri- kontoriruumide ümberehitusprojekt
		Eesti NSV Riiklik Ehitus- komitee, Eesti Projekt	
		/ Kauplustega elamu Narva mnt 19 ja 21 ja 23 vaade ja korruseplaanid. Arhitekt Paul Madalik, EAM Fk 13104.18, Eesti Arhitektuurimuuseum SA,	
19, 21, 23	17952	http://www.muis .ee/museaalView/2643922	1975 Tehniline projekt, Hoone ja tehnoloogilise osa graafilised materjalid,
20/1	2529 III	Kütteprojekt, A.Sarv	2012 Küttesüsteemi uuendamise projektidokumentatsioon
22	1007	Jüri Jaama arhitektuuribüroo	2001 Tööprojekt, korterelamu mõõdistusprojekt
25	14577 VI	Arhitektuuribüroo Ignar Fjuk	2010 Narva maantee 25 - Tallinna Ülikooli peahoone ülesmõõtmisprojekt
26	21099 II	Katrin Etverk arhitektuuribüroo	2005 Büroohoone remont
28	1273		Ehituseprojektid no 1273
29	20528	Arhitektuuribüroo Ignar Fjuk	2012 Narva maantee 25, 29 juurdeehitus - Tallinna Ülikooli Teadusmaja muudatusprojekt
31	18321	Eesti NSV Riiklik Ehitus- komitee, Eesti Projekt	
32		Apex arhitektuuribüroo, M. Maripuu	2013 Mõõdistusprojekt

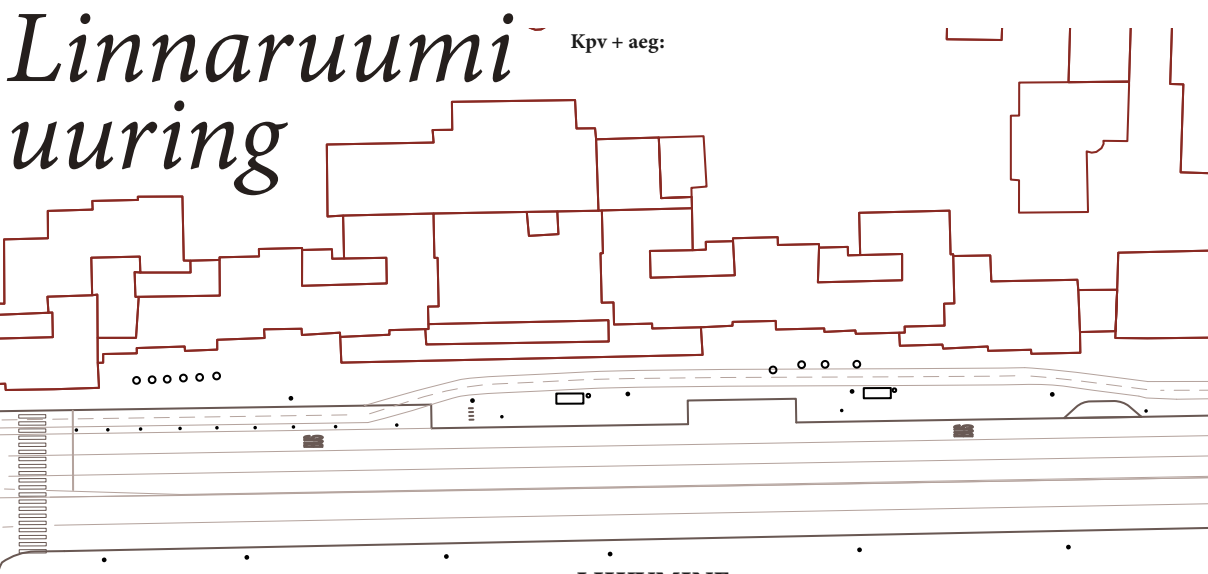
36	291 II	Tõnis Tarbe arhitektuuribüroo, A. Kuldkepp	1995	AMIP Eesti büroo ja restorani rekonstrueerimisprojekt
36a	11601	SSSK OÜ	2005	Möödistusprojekt
38	17536	Eesti NSV Riiklik Ehituskomitee, Eesti Projekt	1976	
40	21890 I	Arhitektuuribüroo Orub	2006	Büroohoone rekonstrueerimine hotelliks
42	13478	AS ETP Grupp		Tööprojekt
48	24408	Arhitekt Erko Lep, Engineer Project OÜ	2016	Hoone külalistemajaks ja bürooks rekonstrueerimise projekt, eelprojekt
50	3152 I	Restauraatorprojekt OÜ	2002	Apteegihoone rekonstrueerimise projekt

LISAD

Lisa 1. Autori poolt loodud linnaruumi vaatluse tabel ja kaks täidetud tabeli näidet.

Lisa 2. Võrdlus tänase olukorra, Tallinna Linnaruumi juhendis toodud eesmärkide ning magsitritöös loodud ruumi vahel.

Lisa 2. Valik ajapaik fotopangast leitud Narva maantee vaadeldava lõigu fotosid ilmestamaks muutunud tänavaruumi.



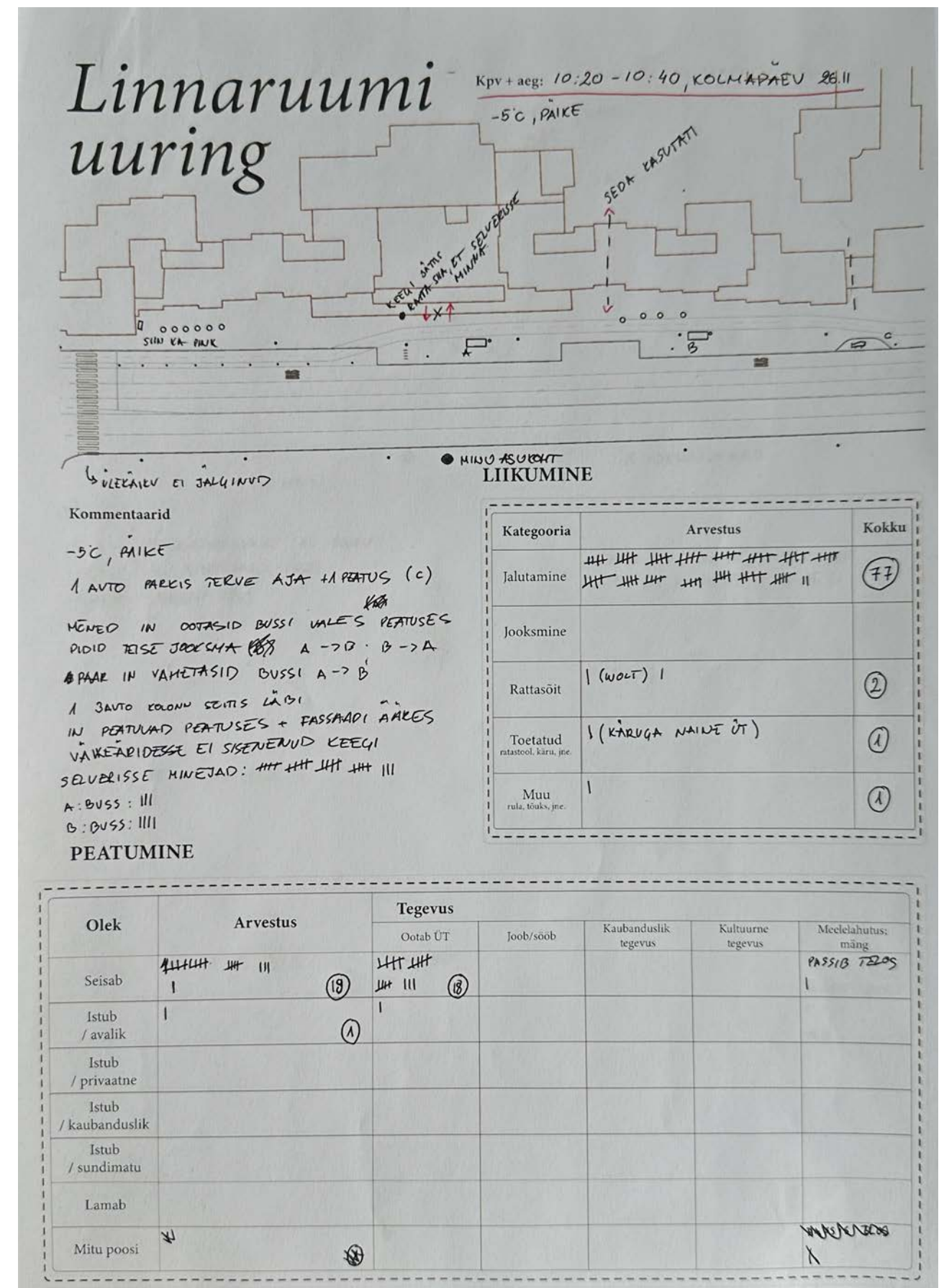
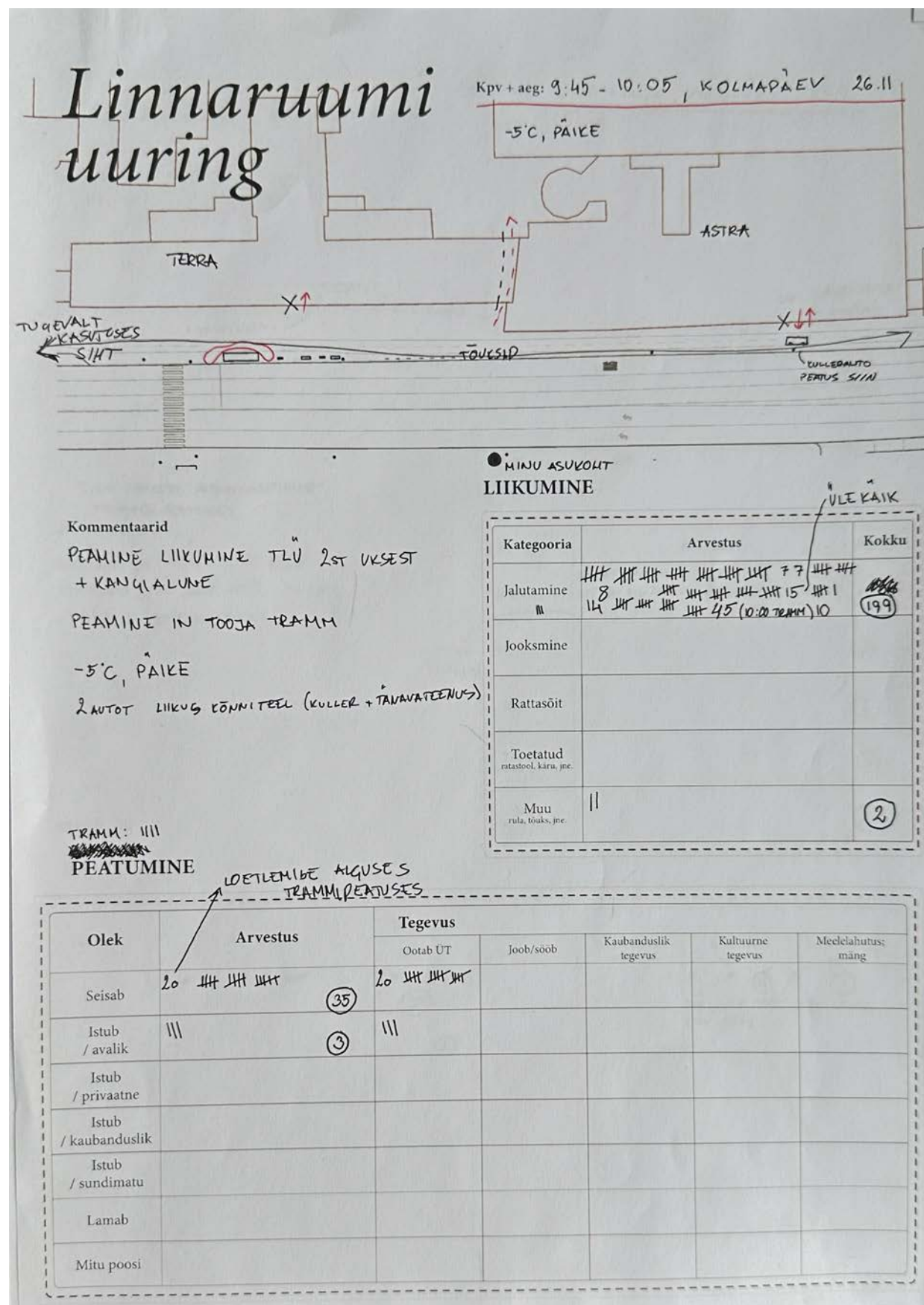
LIIKUMINE

Kommentaarid

Kategooria	Arvestus	Kokku
Jalutamine		
Jooksmine		
Rattasõit		
Toetatud ratastool, käru, jne.		
Muu rula, tõuks, jne.		

PEATUMINE

Olek	Arvestus	Tegevus				
		Ootab ÜT	Joob/sööb	Kaubanduslik tegevus	Kultuurne tegevus	Meelelahutus; mäng
Seisab						
Istub / avalik						
Istub / privaatne						
Istub / kaubanduslik						
Istub / sundimatu						
Lamab						
Mitu poosi						



Võrdlus tänase olukorra, Tallinna Linnaruumi juhendis toodud eesmärkide ning magistritöös loodud ruumi vahel.

	Tallinna Tänavaruumi Juhend 2025	Tänane olukord	Magistriprojekt
Kiirus	30-40 km/h	40km/h	30 km/h
Katendid	Soovituslikult kogu ulatuses sillutiskatend (võimalusel tardkivikatend). Sõidu- ja rattateede puhul võib kaaluda asfaltkatendit	Kogu ulatuses asfaltkatend	Katend sõltub antud koha tsoneeringust.
Tänavaväli	Ülekäigurajad on kõigil jalakäijate liikumisteedel (ristmikud, ühissõidukipeatused, sihtkohad), valgusfooriga reguleeritud, erandina foorita. Ratturite tänavaväli seotud jalakäijate tänavavälitusega	Täna on mitmed ülekäigukohad jalakäija suhtes ebamugavas asukohas ning asuvad teineteisest liiga kaugel.	Ülekäigurajad on kõigil jalakäijate liikumisteedel ja/ või 60m vahemaaga. Ratturite ülesõit ristmikel eraldatud jalakäija ülekäigust.
Juurdepääs kinnistule	Vaba ligipääs jalgrattaga ja jalgsi. Mootorsõidukiga vajadusel ligipääs kohalikele elanikele ja teenindavale transpordile	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.
Tänaval parkimine	Pikiparkimine on lubatud vastava taristu olemasolul	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.	Paralleelseks peatumiseks mõeldud parkimisribad iga kvartali pikkuses vähemalt 3 kohta.
Rattateed	Võimalikult palju eri tasapinnal. Väljakulise lahenduse korral on rattatee tähistatud näiteks teist värvi katendi või tee tasapinnas oleva äärekiviga (0-äärekivi)	Rattatee tähistatud teist värvi katendiga, katkendlik kahe-suunaline rattatee ühel pool tänavat.	Ühesuunaline rattatee, eraldatud haljasalaga. Selge märgistus. Sõiduteest eraldi tasapinnas.
Äärekivi	Kõnni-, ratta- ja sõidutee ristmikel ühel tasapinnal, mujal kõik eri tasapindadel (väljakulistes kohtades / väljakulise lahenduse korral võib tähistusena kasutada ka tee tasapinnas äärekivi)	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.
Tänavanurgad	Minimaalsed pöörderaadiused, ühissõidukitele katendiga lisaraadius	Pöörderaadiused suuremad kui vaja.	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.
Haljastus	Kõrg- ja madalhaljastuse (põõsad, rohttaimed) kooslus. Võimalikult palju säilitada olemasolevat kõrghaljastust (suurele puule jätta vähemalt 3 m juureruumi). Võimalusel immutada sademevesi pinnasesse (suunata rohealadele, vihmapiirkondadesse). Kitsastes oludes kasutada kõrghaljastuse rajamiseks võimalusel juurekaste ja juurekaitsereste, lisaks kasutada konteinerhaljastust ja ronitaimi	Kõrghaljastus olemas, madalhaljastus puudub. Sademevee immutamine puudub.	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.

Valgustus	Tänavavalgustus nii autodele kui ka jalakäijatele ja ratturitele, disainvalgus	Kõrge tänavavalgustus autodele, disainvalgus puudub	Kõrge valgustus (12m kõrge) sõidutee valgustamiseks. Madalam valgustus rattatee ja jalakäijate liikumise valgustamiseks. Lisaks disainitud kohtvalgused, et valgustada lävepakuruumi.
Liikluskorraldusvahendid	Ühtse stiiliga, pulbervärvitud (disain)postid, pollarid ja liiklusemärgid. Disainitud trolli- ja trammiliini kontaktvõrgu lahendused. Poste võimalikult vähe, torupiirded keelatud	Palju ja erinevaid poste.	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.
Seos hoonetega	Sissepääsud avanevad kõnniteele (ei ulatu liikumisruumi), 1 m minimaalselt kaubandusele (seda ei arvestata liikumisruumi), 1. korrusel äripinnad	Sissepääsud avanevad kõnniteele, mõned ulatuvad liikumisruumi. 1.korrusel äripinnad.	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.
Pöörded	Lubatud pöördetada, kanaliseeritud parempööret vältida	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.	Pöördetajad puuduvad.
Liiklust rahustavad elemendid	On	Ei ole	On
Ühistransport	Bussi-, trolli- ja trammipeatused, ühistransporditerminalid	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.	Kattub Tänavaruumi Juhendi väärtustega.
Kõnnitee laius	Vaba liikumisruum min 2,5 m	Vaba liikumisruum min 2,5 m, kohati kitsendused.	Vaba liikumisruum min 2,5 m
Rattatee laius	Ühesuunaline 2 m, lubatud lokaalsed kitsendused	Kahesuunaline 2.5m	Ühesuunaline 2 m
Sõidutee laius	ÜT-ta sõidurada 2,75-3 m ÜT-ga sõidurada 3,25 (kui ühes suunas rohkem kui 1 rada), kui 1+1, siis 3,5 m	Sõidurada 3m, kohati kuni 4.5m.	ÜT-ta sõidurada 3m, ÜT-ga sõidurada 3.5m
Kompromissi otsimine	Kõik, v.a ühistransport ja jalakäijad. Liikluse maht on suur, aga kiirust piiratakse disainiga		Kõik, v.a ühistransport ja jalakäijad.
Peatused	Bussitasku, eraldi ühissõidukiraja puhul peatumine ühissõidukirajal	Peatumine ühissõidukirajal	Tänavakesksed peatumissaared
Hooldus	Võimalusel tagada vaalutusala ja lokaalsed lumekogumiskohad, rentsliribad üldiselt puuduvad		





Foto: "Punane Rel" uue korpuse välisvaade
Tallinna Linnamuuseum TLM Pn 7390, aasta ja autor teadmata.



Foto: Hobustramm Narva maanteel
Rahvusarhiivi meediateek EPA.546.0.330760, aasta ja autor teadmata.



Foto: Tallinna Tallinna Pedagoogilise Instituudi hoone.
Eesti Ajaloomuuseum AM N 10792, aasta ja autor teadmata.



Foto: Narva maantee. Esiplaanil endine Riikliku Kolledži hoone.
Eesti Arhitektuurimuuseum SA; EAMFk1021, aasta ja autor teadmata.



Foto: ETKVL / Tsentrosojuzprojekti maja, vaade hoonele.
Eesti Arhitektuurimuuseum EAM Fk 12277, aasta ja autor teadmata.



Foto: Narva maantee ja J. Anvelti (V. Reimani) tänava nurk 1973.
Eesti Ajaloomuuseum AM N 39641, autor teadmata.



Foto: Narva mnt, cinema "Forum" 1970, autor Ivar Vilde.
Eesti Ajaloomuuseum AM N 39632



Foto: Hobujaama tänava Narva mnt poolne ots, 1975, autor Ivar Vilde.
Eesti Ajaloomuuseum AM N 38695



Foto: Narva maantee tänavavaade Viru hotelli sihil. Paremal tehase “Eesti Kaabel” hoone Eesti Arhitektuurimuuseum EAM Fk 1023 autor ja aasta teadmata.



Foto: Vaade Narva maanteele, esiplaanil vabaõhukohvik Narva 1960. Rahvusarhiivi meediateek, EFA.204.1.2117, autor teadmata.

Foto: Vabaõhukohvik Narva maanteel 1961, autor Boris Murd. Rahvusarhiivi meediateek, EFA.765.0.406387.



Foto: Narva maantee siht, autor Hans Mirka. Tallinna Linnamuuseum TLM Fn 6577:41 aasta teadmata.





Foto: Lippude sättimine Narva maantee (Olümpiamängud Tallinnas), autor Peeter Langovits.
Tallinna Linnamuseum, TLM F 12115:933.



Foto: Rongkäik Narva maanteel kino "Forum" juures.
Tallinna Linnamuseum, TLM F 7674:6, autor ja aasta teadmata.



Foto: Kauplustega elamu Narva mnt 19-23 peaaegu valminuna, vaade hoonele.
Eesti Arhitektuurimuseum EAM Fk 13103.6, autor teadmata.



Foto: ETKVL hoone, sh. Narva mnt 7B, 1970.
Zenith ärimaja Facebook, autor teadmata.

