

Tammemäe laululava ja Rapla staadioni piirkonna linnaehituslik analüüs

Rapla linn



Töö nr: 1678KP3

Tellijaja: Rapla vallavalitsus

Projekti juht, volitatud maastikuarhitekt, ruumilise keskkonna planeerija: Heiki Kalberg

Maastikuarhitekt: Karl Hansson



Sisukord

1. Eesmärk.....	5
2. Tänavate kirjeldused ja võimalikud arengutsenaariumid.....	5
2.1. Alu tee.....	5
2.2. Kevade	6
2.3. Staadioni	6
2.4. Laulu.....	7
2.5. Piiri	8
2.6. Põllu	8
2.7. Vahtra	9
2.8. Hariduse.....	10
2.9. Keskkooli	10
2.10. Palli	11
2.11. Sulupere.....	12
2.12. Tammemäe	13
2.13. Kevade-Staadioni-Laulu-Piiri kui alternatiivne peatänav.....	13
2.14. Muud tähelepanekud	15
3. Parkimine	15
4. Ühisgümnaasiumi harjutusväljak	15
4.1. 65x100 väljak ida-lääne suunaliselt	16
4.2. Täismõõtmes tribüüniga väljak ida-lääne suunaliselt	17
4.3. Täismõõtmes tribüüniga väljak põhja-lõuna suunaliselt.....	17
Joonised.....	19
1. Analüüsi skeem	19





1. Eesmärk

Analüüsi eesmärgiks on enne laululava ja staadioni rekonstrueerimist analüüsida piirkonna linnaehituslikku olukorda, kujundada seisukohad ning leida lahendused vähemalt järgmistele küsimustele:

- suuremate tänavate optimaalsete arengustsenaariumide ettenägemine;
- parkimiskohtade loomine piirkonna igapäevaste vajaduste rahuldamiseks;
- parkimisvõimaluste ettenägemine suurürituste tarbeks;
- Palli tänava pikendamine Staadioni tänavani Rapla linna ja Sulupere vahelise ühenduse tagamiseks;
- piirkonna sidumine olemasolevate kergliiklusteede võrgustikuga ja kergliiklustee, promenaadi või korraliku kõnnitee ettenägemine Tammemäelt Mahlamäele ja Vigala jõepromenaadini;
- kus võiks olla kunstmuruväljak.

2. Tänavate kirjeldused ja võimalikud arengustsenaariumid

2.1. Alu tee



Pilt 1. Vaade Alu teele (allikas Google Maps)

Suunalisus: kahesuunaline.

Sõidutee ligikaudne laius: 5 m.

Kergliiklustee olemasolu: ei.

Tänavakoridori ligikaudne laius: 18 m.

Võimalik arengustsenaarium: tänavakoridor on piisavalt lai võimaldades lisada tänavale eraldatud kergliiklustee (ette nähtud ka üldplaneeringuga). Alu tee on suurem jaotustänav, mis ühendab linnaosa linna läbiva põhimagistraali Tallinna maanteega.



2.2. Kevade



Pilt 2. Vaade Kevade tänavale (allikas Google Maps)

Suunalisus: kahesuunaline.

Sõidutee ligikaudne laius: 7 m.

Kergliiklustee olemasolu: ei.

Tänavakoridori ligikaudne laius: 15 m.

Võimalik arengustsenaarium: tegemist on olulise tänavaga, mis ühendab Päästeametit Alu tee kaudu Tallinna maanteega ja Rapla kesklinnaga. Tänavakoridor on piisavalt lai võimaldades lisada tänavale eraldatud kergliiklustee.

2.3. Staadioni



Pilt 3. Vaade Staadioni tänavale (allikas Google Maps)

Suunalisus: kahesuunaline.

Sõidutee ligikaudne laius: 5 m.

Kergliiklustee olemasolu: ei.

Tänavakoridori ligikaudne laius: põhjapoolses osas 20 m, lõunapoolses osas 13 m.

Võimalik arengustsenaarium: tegemist on olulise tänavaga, mis ühendab Päästeametit Rapla linna lääne- ja lõunaosaga. Kuna tänavalt on erakruntidele juurdepääse vähe (2-3), võiks tänav

toimida jaotustänavana. Tänavakoridor on Päästeameti hoone ning Sulupere tänava vahelises lõigus piisavalt lai võimaldades lisada tänavale eraldatud kergliiklustee, samuti on võimalik sõidutee vähene laiendamine.

2.4. Laulu



Pilt 4. Vaade Laulu tänavale (allikas Google Maps)

Suunalisus: Sulupere-Tammemäe vahelises lõigus ühesuunaline; Tammemäe-Põllu vahelises lõigus kahe-suunaline.

Sõidutee ligikaudne laius: ühesuunalises osas 4 m; kahe-suunalises osas 5 m.

Kergliiklustee olemasolu: ei.

Tänavakoridori ligikaudne laius: põhjapoolses osas 20 m, lõunapoolses osas 12 m.

Võimalik arengutsenaarium: tänavat ääristavad selle idapoolsel küljel tänavale lähedal asuvad ühepereelamud, läänepoolsel küljel asub laululava koos seda ümbritseva pargiga, laululava piirkonnas on küngas ja suured ilusad puud, mis piiravad tänava laiendamist. Katastri piiride osas on tänavakoridor piisavalt lai, et hetkel ühesuunalist sõiduteed laiendada ning kasutada tänavat kahe-suunalise liiklusega. Füüsilise ruumi võimaldab tänavakoridor laiendamist väljaspool Laulu-Tammemäe ristmikku; ristmikul piirab seda väljakujunenud maastik. Et tagada laululava piirkonnas eeskätt jalakäijatele suunatud miljöö, peaks Laulu tänav olema piiratud sõidukiirusega kõrvaltänav, mida ei kasutata läbivaks liikluseks. Läänepoolsele tänavaküljele on vajadusel võimalik lisada ka kergliiklustee. Juhul, kui Laulu tänav jääb ainult kohalikule liiklusele, võib kergliiklusteed mitte ehitada ning teha Laulu tänav ja Tammemäe tänav lõigus Laulu-Keskkooli õueala liikluskorraldusega. Lauluväljakul toimuvate ürituste ajal tuleks tänav mootorsõidukitele sulgeda, vt ka ptk 2.13.

2.5. Piiri



Pilt 5. Vaade Piiri tänavale (allikas Google Maps)

Suunalisus: kahesuunaline.

Sõidutee ligikaudne laius: 4-5 m.

Kergliiklustee olemasolu: ei.

Tänavakoridori ligikaudne laius: 13 m.

Võimalik arengustsenaarium: tänav on kasutatav eelkõige laululavale juurdepääsuks lõuna suunast alates Rapla – Märjamaa tugimaanteest. Laululaval toimuvate sündmuste ajal on tänava lääneküljele jäävat ala võimalik kasutada parkimiseks. Senisest liiklustihedusest lähtuvalt ei ole tänava laiendamine vajalik (juurdepääs on 3-le krundile), kui lähtuda aga laululava teenindavatest parklatest, siis tuleks tänavat laiendada ning arutleda ka parklatest piirneva kergliiklustee rajamise üle.

2.6. Põllu



Pilt 6. Vaade Põllu tänavale (allikas Google Maps)

Suunalisus: kahesuunaline.

Sõidutee ligikaudne laius: 5 m.

Kergliiklustee olemasolu: ei.

Tänavakoridori ligikaudne laius: 12 m.

Võimalik arengustsenaarium: tänav suundub laululavani ida suunast alates Tallinna maanteest. Sõidutee Tallinna mnt poolne ots on lahendatud tupikuna, Tallinna maanteelt on tänavale juurdepääs vaid kergliiklusele. Tänav põhjapoolsel küljel asuvad ühepereelamud ning lõunapoolsel küljel üksikud kortermajad. Tänu kergliikluse heale juurdepääsule linna peatänavalt Tallinna maanteelt, oleks Põllu tänava lõunaküljele sobiv rajada kergliiklustee, mis viib kuni laululavani. Omakorda koos Tallinna maanteest ida suunas viiva Mahlamäe tänavaga oleks Põllu tänav ja Mahlamäe tänav kergliikluse ühendussuunaks linna lääne ja idaosa vahel, kus ühel pool asuvad laululava koos seda ümbritseva pargiga, staadion ja Rapla Ühisgümnaasium ning teisel pool Vesiroosi gümnaasium, spordihoone ning Vigala jõe äärsed terviserajad.

2.7. Vahtra



Pilt 7. Vaade Vahtra tänavale (allikas Google Maps)

Suunalisus: kahe-suunaline.

Sõidutee ligikaudne laius: 4 m.

Kergliiklustee olemasolu: ei.

Tänavakoridori ligikaudne laius: 9 m.

Võimalik arengustsenaarium: tegemist on kitsa kõrvaltänavaga, mis on juurdepääsuks ühepereelamutega. Tänav peaks säilima olemasolevana.

2.8. Hariduse



Pilt 8. Vaade Hariduse tänavale (allikas Google Maps)

Suunalisus: peamiselt ühesuunaline – gümnaasiumi poolt kesklinna suunas.

Sõidutee ligikaudne laius: 3 m.

Kergliiklustee olemasolu: jah.

Tänavakoridori ligikaudne laius: 11 m.

Võimalik arengustsenaarium: tegemist on kergliikluse eelistusega tänavaga, mis on juurdepääsuks gümnaasiumile, staadionile ning Vigala jõe äärsele rekreatsioonialale. Kergliiklustee tuleks pikendada ida suunas kuni Tallinna maanteeeni.

2.9. Keskkooli



Pilt 9. Vaade 1 Keskkooli tänavle (allikas Google Maps)





Pilt 10. Vaade 2 Keskkooli tänavale

Suunalisus: põhjapoolses osas osaliselt ühesuunaline (Palli tänavast gümnaasiumini), ülejäänud osas kahe-suunaline.

Sõidutee ligikaudne laius: ühesuunaline osa 3,5 m, kahe-suunaline osa 4,5 m.

Kergliiklustee olemasolu: olemas Palli ja Hariduse tn vahelises lõigus, Hariduse tänavast põhja suunas on olemas ühendus Vigala jõe äärsel terviserajaga; ülejäänud osas puudub.

Tänavakoridori ligikaudne laius: 10 m.

Võimalik arengustsenaarium: sobiv on säilitada praegune liiklusskeem – kooli juures ühesuunaline liiklus ning lõuna suunas kahe-suunaline liiklus. Kuna tegemist on kooli lähialaga, siis tuleks kergliiklustee pikendada kuni Sulupere tänavani. Arvestades Põllu tänava perspektiivset kergliiklusteed ja Põllu tänavast lõuna ja kagu suunda jäävaid korterelamuid, oleks otstarbekas kool siduda ka nendega ning ette näha kergliiklustee pikenedamine Põllu tänavani ning tulevikus mõelda ka Nurme-Lõuna suunale või leida läbimurre hoonete vaheliselt alt.

2.10. Palli



Pilt 11. Vaade Palli tänavale (allikas Google Maps)

Suunalisus: ühesuunaline.

Sõidutee ligikaudne laius: 4,5 m.



Kergliiklustee olemasolu: ei.

Tänavakoridori ligikaudne laius: 11 m.

Võimalik arengustsenaarium: Keskkooli tänava äärsel kergliiklustee jätkuvuseks oleks sobiv Palli tänava ühesuunalist sõiduteed kitsendada u 1 m võrra ning rajada tänavale ühepoolne kergliiklustee, mis ühendab gümnaasiumit ida suunas Tallinna maanteega. Lääne suunas võib kaaluda kergliiklustee pikendamist läbi staadioni kinnistu kuni Staadioni tänavani. Palli tänava sõidutee pikendamine Staadioni tänavani lisaks liikluskoormust kooli piirkonda, samas võib vähendada see Hariduse või Sulupere tänava liikluskoormust.

Kui Palli tänava asemel rajada kergliiklustee lõuna pool paralleelsest kulgevale Sulupere tänavale tuleks Keskkooli tänava kergliiklusteed pikendada lõuna suunas kuni Sulupere tänavani.

2.11. Sulupere



Pilt 12. Vaade 1 Sulupere tänavale



Pilt 13. Vaade 2 Sulupere tänavale

Suunalisus: kahesuunaline.

Sõidutee ligikaudne laius: 4,5 m.

Kergliiklustee olemasolu: olemas Tallinna mnt ja Lasteaia tänava vahelises lõigus; ülejäänud osas puudub.

Tänavakoridori ligikaudne laius: 12 m.

Võimalik arengustsenaarium: Sulupere tänavalt on juurdepääs rammatukogule ning lasteaiale ning ka Päästeametist linna lõunapoolsemale osale. Tänav ühendab kesklinnaga Sulupere küla. Tänav idapoolses osas asuvat kergliiklusteed oleks sobiv pikendada kuni Staadioni tänavani. Sulupere tänavale kergliiklustee rajamise korral Palli tänavale kergliiklusteed mitte rajada. Juhul kui Päästeametil on vajalik parem ühendus Tallinna mnt-le piki Sulupere tänavat, võib kaaluda tänava ühesuunaliseks tegemist peale Palli tänava ühendamist Staadioni tänavaga.

2.12. Tammemäe



Pilt 14. Vaade Tammemäe tänavale

Suunalisus: kahesuunaline.

Sõidutee ligikaudne laius: 4,5 m.

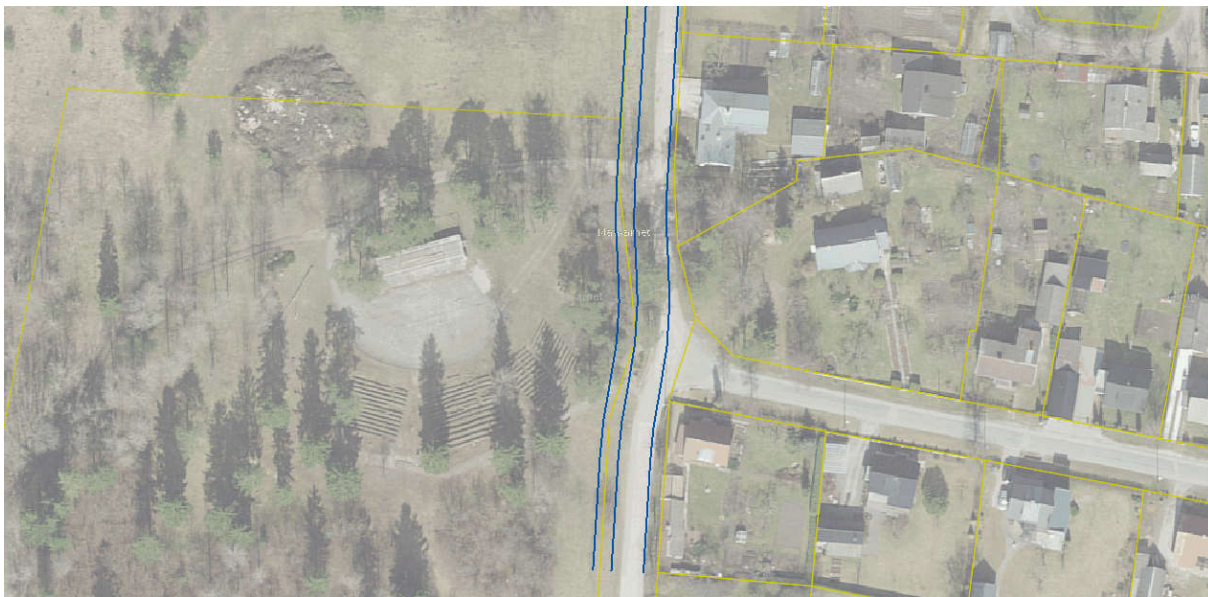
Kergliiklustee olemasolu: ei.

Tänavakoridori ligikaudne laius: 12 m.

Võimalik arengustsenaarium: tegemist on suhteliselt kitsa kõrvaltänavaga, mis on juurdepääsuks ühepereelamutega. Tänav peaks säilima olemasolevana.

2.13. Kevade-Staadioni-Laulu-Piiri kui alternatiivne peatänav

Vaadates Päästeameti (autor ei ole Päästeameti esindajat intervjuerinud) asukohta on küsimuseks, kas lõuna suunal väljasõitudeks peaks looma suurema tänavakoridori Staadioni-Laulu-Piiri tänavaid mööda. Autoril puudusid töö tegemisel liiklusloenduse andmed Rapla linna kohta, kuid isiklikust kogemusest lähtuvalt puudub teadmine ummikute kohta Rapla linnas, mille alusel saaks väita, et Laulu tänav peaks ehitama välja märkimisväärselt suuremaks. Intervjuust laululaval sündmusi korraldava isikuga on autoril arusaam, et suuremate sündmuste ajal on Laulu tänav sõidukite liikluseks suletud – autor peab seda väga heaks lahenduseks, kuna see on inimeste hajumisala. Senine praktika Laulu tänava sulgemise osas näitab, et see töötab ning nii kohalikud elanikud kui ka külalastajad on sellise liikumisviisiga harjunud. Kui kujutada ette, et Laulu tänav tehakse täies ulatuses kahesuunaliseks, siis on seal hajumisruumi vajadusest lähtuvalt vajalik ka nelja meetrise kergliiklustee rajamine, mis omakorda tähendaks avatud tänavakoridori tekitamist vähemalt 12 meetri lauselt – Laulu tänav kaotaks oma inimõõtmelisuse muutudeks laiaks teeks, mis kutsub kihutama ning millel tekiks Tammemäe ristmikul olevast künkast lähtuvalt ilmselt liiklusohulik koht.



Pilt 15. Laulu tänava plaanilahendus, kui sellel oleks seitsme-meetrine sõidutee osa ja nelja-meetrine kergliiklustee

Selline tänava laiendamine nõuaks ka laululava ääres olevate suurte ja efektsete mändide likvideerimist, mis omakorda vähendaks laululava eraldatust Tammemäe ja Laulu tänavast.



Pilt 16. Vaade laululavalt Laulu tänava suunas puudest tekkinud „seinale“, mis kaoks, kui ehitada Laulu tänav kahesuunaliseks ja eraldi kergliiklusteega

Eelnevast lähtuvalt soovib autor:

- Laulu tänaval jätta alles sealne väljakujunenud tänavaruum – kungas koos kõrghaljastusega;
- Laulu tänavat uuendades jätta seal senine liikluskeem, st ühesuunaline lõigus Sulupere-Tammemäe;
- kergliikluse lahendus töötada välja koos lauluväljaku esindajatega – arutleda võimaluse üle, et Laulu-Tammemäe ristmiku piirkonnas suurte puude säilitamise nimel läheb kergliiklustee läbi laululava territooriumi. Kui on igapäevane liiklus, siis puuduvad reeglina laululaval sündmused, kui on laululaval sündmused, siis suletakse Laulu tänav sõidukitele ning kergliiklus saab kasutada senist sõiduteed – huvide konflikt justkui puuduks. Alternatiivina kaaluda ka Laulu tänavale õueala liikluskorralduse kehtestamist ning Laulu tänava

kujundamist jagatud tänavaruumina (*shared space*) – kui tänavaruum oma kujundusega füüsiliselt toetab rahustatud liiklust, on vähem konflikte; tõenäoliselt on ainult uue eraldiseisva kergliiklustee ning olemasoleval alusel tee ümberkujundamine jagatud ruumiks sarnase maksumusega (jagatud ruumis on kulukamad katendid ja väikevormid, eraldiseisval teel on vaja ehitada tee alus + sõidutee korrastamise osa jääb ikkagi teemana üles);

- Päästeameti jaoks tagada väljapääs Tallinna mnt-le piki Sulupere tänavat. See on eelkõige vajalik võimalike kesklinnas liiklust sulgevate sündmuste puhuks, võimalik, et siis tuleb ka parkimist piirata.

2.14. Muud tähelepanekud

Jalgrattaliikluse arendamiseks soovib autor enne üksikute lõikude projekteerimist omavalitsusel selgeks teha, missugust jalgliikluse ja jalgrattaliikluse (kergliikluse) liiklusskeemi omavalitsuses kasutama hakatakse/jätkatakse: jalgratta- ja jalgte segaliiklusena ühel pool tänava servas; jalgratta- ja jalgte liiklus omavahel eraldatuna, jalgrattarajad tänava servades pärisuunas vms. Oluline on et liikumise põhimõtte lõiguti ei erineks, et inimesed oskaksid teedel vastavalt käituda. Samuti ei ole vaja kergliiklusteede võrgustikku ajada liiga tihedaks – Hariduse-Palli-Sulupere tänavatel ei ole vaja ilmselt kolme eraldi kergliiklusteed (praegu ka joonisel esitatud kolm tk) – tuleks otsustada, missugusel tänaval on kergliikluse eelistus ning sellest lähtuvalt saab teisel tänaval jätta vaba ruumi.

3. Parkimine

Autori arusaama kohaselt ei ole alal igapäevast parkimiskohtade puudust. Suurürituste jaoks on parkimist võimaldada ajutiste parklatega ning üksikutesse kohtadesse on võimalik luua ka alalisi parklaid.

Analüüsi käigus vaadati võimalikke asukohtasid parklate tegemiseks ning märgiti peale parklakohad lähtuvalt standardis olevast koha suurusest ning liikumise loogikast. Parkimiskohtade arv on ligikaudne, et kätte saada suurusjärg. Joonisel on esitatud kaks arvu: suurem on parkimiskohtade arv joonisel, väiksem on joonisel olevate kohtade arv korrutatuna 0,75-ga – ajutisi parklaid tehes ei ole võimalik autosid nii tihedalt parkida, kui joonitud parklas ning alalistes parklates on vajalik ka parkla liigendamise kõrghaljastusega.

Parklate suurust ja kuju tuleb arvestada lähtuvalt reaalsest parkimisvajadusest, joonisel näidatud parkimisaladele on võimalik paigutada kokku vähemalt tuhat autot

Suurürituste ajal on võimalik lahendada ajutine parkimine Piiri tänava lääneküljele jääval Automi alal, kuhu mahub ligikaudu 900 parkimiskohta. Statsionaarseid parklaid võib rajada laululavast põhja poole Laulu tänava äärde (u 50 kohta) ning Sulupere tänava äärde (kuni u 250 kohta), mis rahuldaksid nii laululava kui ka staadioni parkimisvajadust.

4. Ühisgümnaasiumi harjutusväljak

Soov on ehitada ühisgümnaasiumi juurde 65x100 m kunstmurukattega harjutusväljak. Sellega seondult tekib küsimus Palli tänava välja ehitamise võimalikkuse kohta lõigus Keskkooli-Staadioni. Alternatiivina on väljaku asukohta kaalutud ka Kevade 10 maaüksusele, mis on eemal ühisgümnaasiumi spordihoonest ning seega olemasolevast tugiteenusest. Kevade 10 eeliseks võib olla võimaliku valgustushäiringu väiksem mõju – juhul kui pimedal ajal soovitakse väljakut valgustada, siis Kevade 10 läheduses puuduvad elamud erinevalt ühisgümnaasiumi läheduses olevate Sulupere

tänavate elamutega. Allpool on erinevad käsitlused ühisgümnaasiumi vahetus läheduses – kuna 65x100 m on võimalik ühisgümnaasiumi vahetusse lähedusse teha, siis töö autor pooldab harjutusväljaku tegemist gümnaasiumi juurde, seda just lähtuvalt olemasolevast tugistruktuurist.

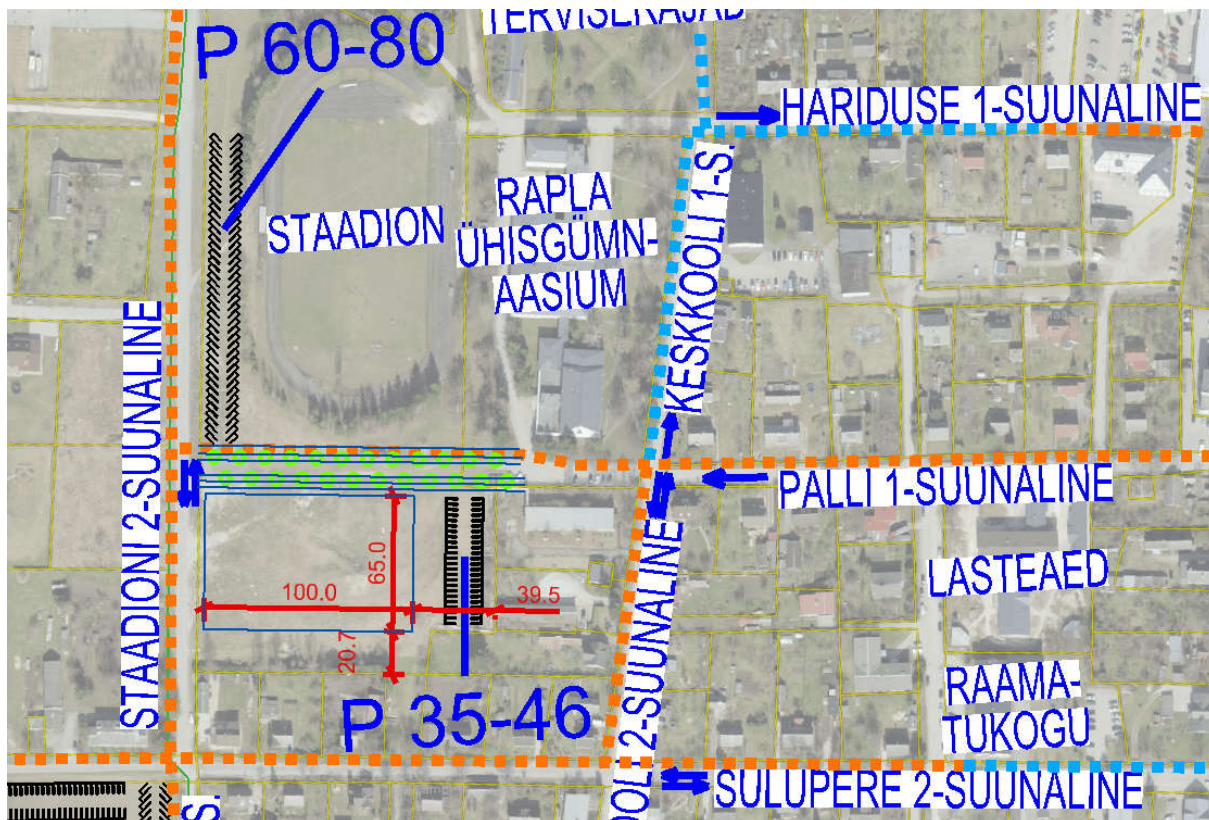
4.1. 65x100 väljak ida-lääne suunaliselt

Palli tänav on võimalik välja ehitada, allpool skeemil (ülevalt alla) jalgratta- ja jalgte 4 m, haljasriba 3 m, sõidutee 7 m, haljasriba 3 m, jalgte 3 m.

Väljak on paigutatud 3 m kaugusele staadioni tänav krundi piirist ja Palli tänav jalgte servast – võimalik on piirde rajamine ja puhverruumi tagamine. Lisaks on võimalik lõunapoolsele küljele rajada väiksem tribüün või abihoone võimalike võistluste vaatamiseks. Täiendavalt on ruum idapoolsele küljele väiksema abihoone ehitamiseks või ligikaudu 40-kohalise parkla ehitamiseks, Staadioni tänav ääres on ruum ligikaudu 70-kohalise parkla ehitamiseks, kokku seega ligikaudu 110 kohta – 600 kohalise tribüüni jaoks on standardi kohaselt vajalik 60 parkimiskohta.

Lõunapoolsele küljele on võimalik ehitada kuni 4 m kõrgune (7 rida istumiskohtasid) kõngas-tribüün, mille väljakupoolne külg oleks istumiskohtadeks ja mille elamutepoolne külg oleks võimalik haljastada, vajadusel saaks künka laele rajada ka müratõkkeseinana töötava seina (autor ei pea seda vajalikuks).

Autor leiab et 65x100 m väljak on võimalik teha selliselt et võimalik on Palli tänav kahe-suunaline välja ehitamine ning ühtlasi on võimalik tagada ka Sulupere tänav eramute eraldatus künka ja haljastusega. Palli tänav olemus, väljaku täpne asukoht, võimaliku künka kõrgus ja parkla ehitamine tuleb detailselt läbi projekteerida, kuid seda on võimalik alale teha. Võimalikke häiringuid naabruses olevatele elamutele saab leevendada. Arvestades piirkonna kitsaid tänavaid soovib autor väljaku asukoha valikul tagada võimalus (st reserveerida selleks koridor), et tulevikus on Palli tänaval kahe-suunaline liiklus, st autotee jaoks on 7 meetrit maad.



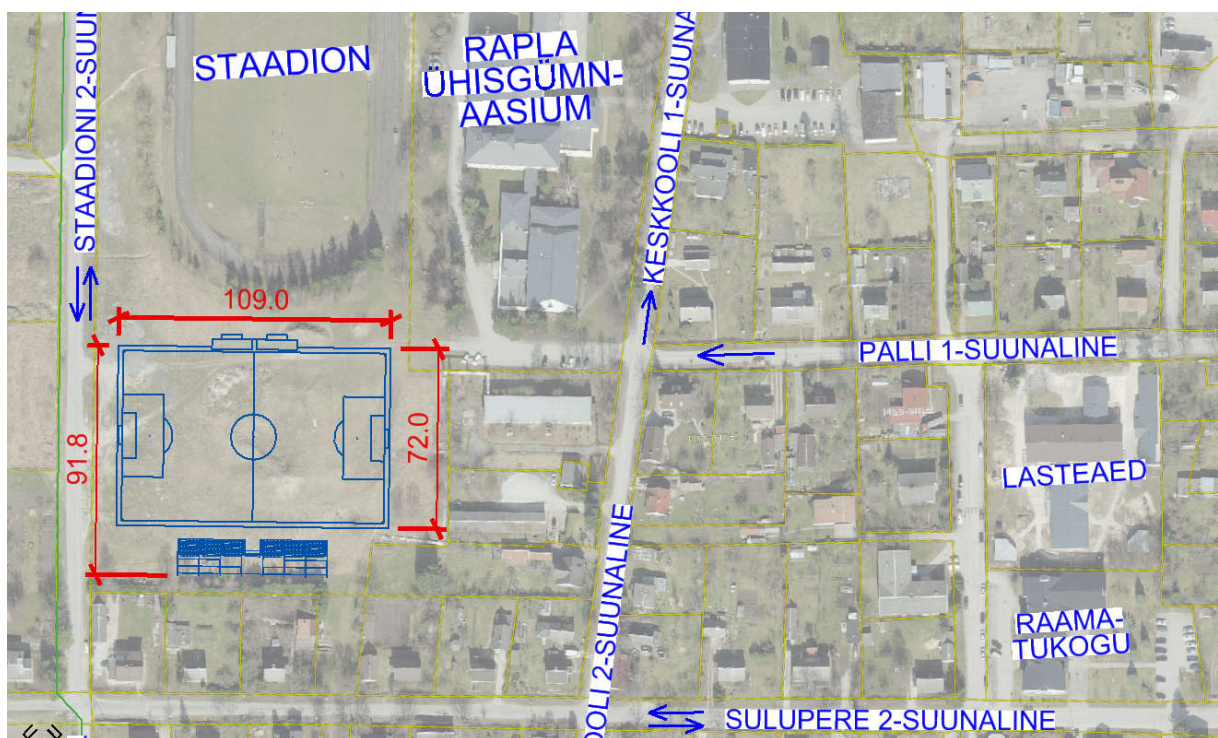
Skeem 1. 65x100 m jalgpalliväljaku paigutus

4.2. Täismõõtmes tribüüniga väljak ida-lääne suunaliselt

Aluseks on võetud täismõõtmes jalgpalliväljak mõõtmes 109x72 m (koos serva-alaga), mis võimaldaks pidada Eesti tasemel võistlusi ja millel oleks 600-kohaline tribüün.

Palli tänava välja ehitamine ei ole võimalik, võimalik on vaid jalgratta- ja jalgte ehitamine Palli tänava sihis.

Väljaku ümber on piisavalt ruumi puhveralaks hajumiseks ja piirete ehitamiseks. Täiendavalt on ruum idapoolsele küljele väiksema abihoone ehitamiseks. Staadioni tänava ääres on ruum ligikaudu 70-kohalise parkla ehitamiseks (vajadusel võib seda pikendada), lisaks on Lauu tänava ääres võimalik parklad ehitada. 600 kohalise tribüüni jaoks on standardi kohaselt vajalik 60 parkimiskohta – 200 m raadiuses on võimalik tagada vähemalt 1,5 korda nii palju parkimiskohtasid.



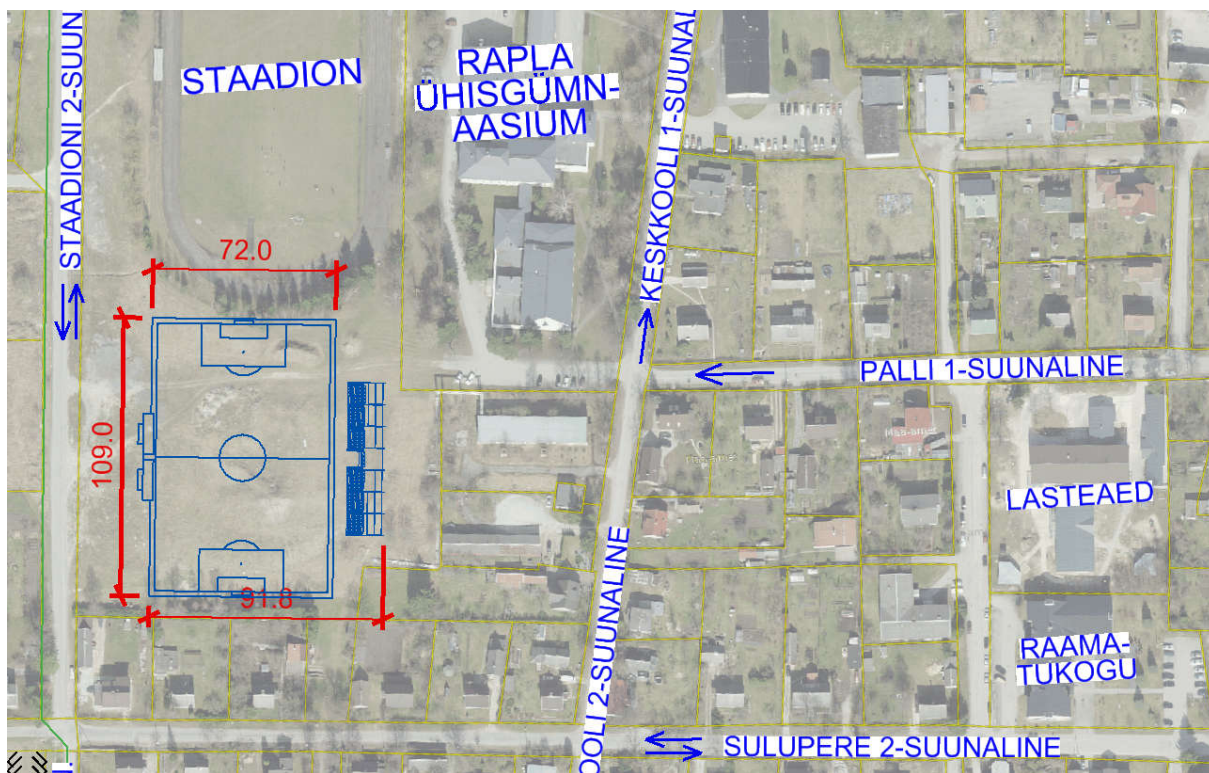
Skeem 2. Täismõõtmes jalgpalliväljaku paigutus

4.3. Täismõõtmes tribüüniga väljak põhja-lõuna suunaliselt

Aluseks on võetud täismõõtmes jalgpalliväljak mõõtmes 109x72 m (koos serva-alaga), mis võimaldaks pidada Eesti tasemel võistlusi ja millel oleks 600-kohaline tribüün.

Palli tänava välja ehitamine ei ole võimalik, võimalik ei ole ka jalgratta- ja jalgte ehitamine Palli tänava sihis – sellest lähtuvalt ei pea autor seda lahendust heaks variandiks ning seda ei tuleks alternatiivina kaaluda.

Väljaku ümber on piisavalt ruumi puhveralaks hajumiseks ja piirete ehitamiseks. Täiendavalt on ruum idapoolsele küljele väiksema abihoone ehitamiseks. Staadioni tänava ääres on ruum ligikaudu 70-kohalise parkla ehitamiseks (vajadusel võib seda pikendada), lisaks on Lauu tänava ääres võimalik parklad ehitada. 600 kohalise tribüüni jaoks on standardi kohaselt vajalik 60 parkimiskohta – 200 m raadiuses on võimalik tagada vähemalt 1,5 korda nii palju parkimiskohtasid.

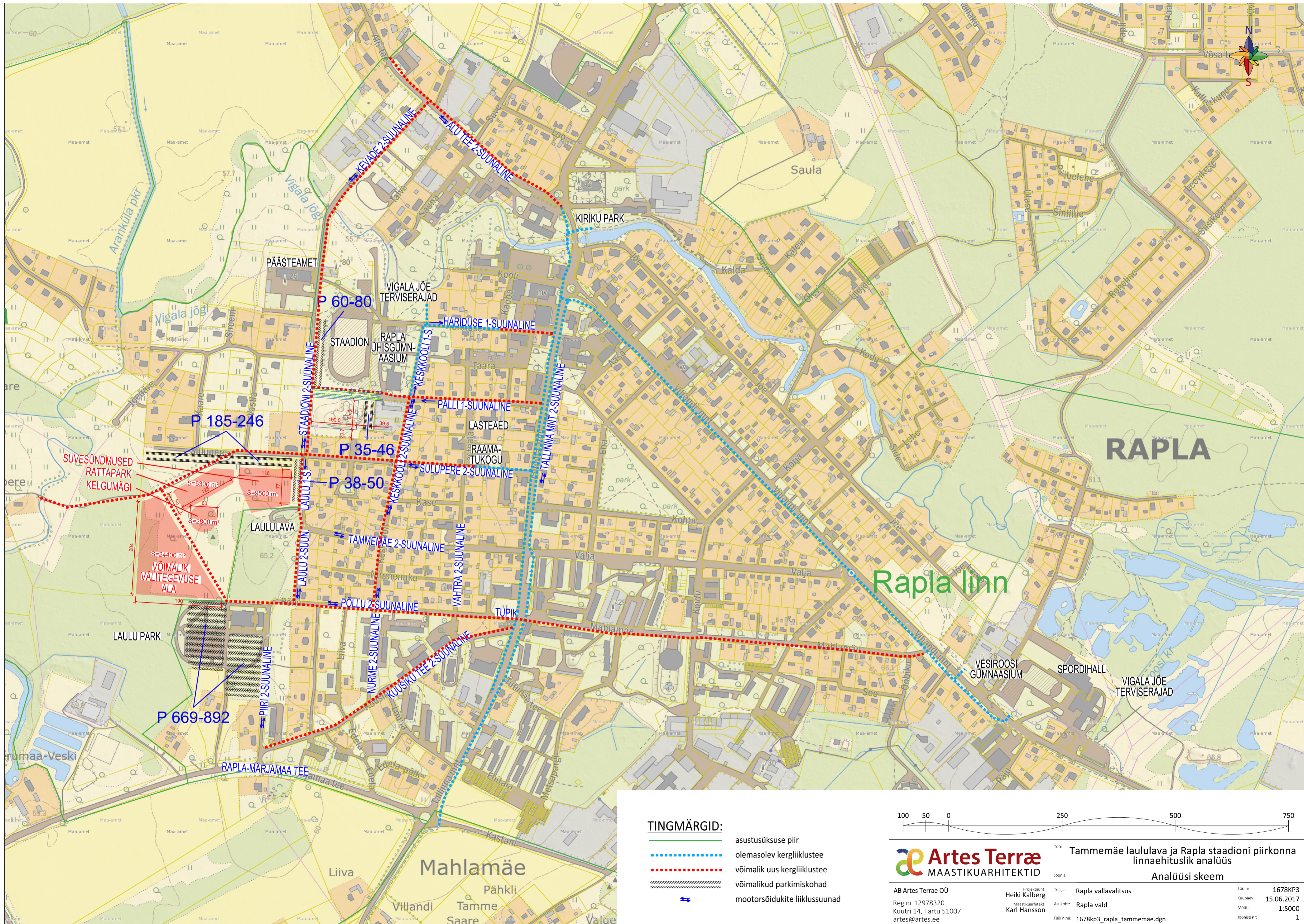


Skeem 3. Täismõõtmetes jalgpalliväljaku paigutus

Joonised

1. Analüüsi skeem





- TINGMÄRGID:**
- asustusüksuse piir
 - - - - - olemasolev kergliiklustee
 - - - - - võimalik uus kergliiklustee
 - võimalikud parkimiskohad
 - mootorsõidukite liiklussuund



Artes Terrae
MAASTIKUARHITEKTID

AB Artes Terrae OÜ
Reg nr 12978320
Küütri 14, Tartu 51007
artes@artes.ee

Projektijuht: Heiki Kalberg
Maastikuarhitekt: Karl Hansson

Tellijä: Rapla vallavalitsus
Asukoht: Rapla vald

Faill nimi: 1678kp3_rapla_tammemäe.dgn

Töö: Tammemäe laululava ja Rapla staadioni piirkonna linnaehituslik analüüs

Analüüsi skeem

Töö nr: 1678KP3
Kauplev: 15.06.2017
Mööb: 1:5000
Joonise nr: 1