



SADAMARAUDTEE MAA-ALA TULEVAST KASUTUST MÄÄRAV UURING

LISA 3 - LINNAEHITUSLIKUD PÕHIMÕTTED

Koostaja:
Uko Künnap, volitatud arhitekt, tase 7
U-DISAIN OÜ
Registrikood: 10352243
Aadress: Kopli 1, Otepää, Otepää vald
Telefon: +372 5032813
E-post: uko@u-disain.ee
Töö nr. UD-21-02



SADAMARAUDTEE KORIDORI UURINGU LINNAEHITUSLIKUD PÕHIMÕTTED

“Sadamaraudtee vabanemine on ainulaadne olukord, kus linna keskuse läheduses avanevad potentsiaalsed arenduspiirkonnad ning uued võimalused piirkondade elanikele.”

1. Uuringu linnaehitusliku osa ja selle konkreetse ülesannete tutvustus.

Uuring on jagatud kolme ossa: rohekoridori osa, liikluse osa ja käesolev, linnaehituslik osa. Antud uuringu osa analüüsib, milliseid linnaehituslikke võimalusi annab sadamaraudtee ja selle kaitsetsooni kadumine ning sadamaraudtee koridori (edaspidi SR koridor) rekonstrueerimine rohekoridoriks. Peamiselt on keskendutud SRK-ga vahetult piirneva ala ehitusmahtude arendamise võimalustesse: hoonestuse funktsioonid, suurus, paiknemine. Samuti analüüsitakse juurdepääsuvõimalusi autoga ja jala, parkimise põhimõtteid alal. Käsitletud on erinevate stsenaariumite (A, B, C) erinevat mõju linnaehituslikule arendustegevusele.

2. SK koridori sektorid.

Vastavalt lähteülesandele on SK koridor jagatud neljaks sektoriks: Riia tn - Väike kaar; Väike kaar - Võru tn; Võru tn - Tähe tn; Tähe tn - Turu tn.

3. Võimalikud rohekoridori ja teede väljaehitamise eri stsenaariumid.

Kõikide stsenaariumite korral rajatakse SR koridori kogu pikkuses läbivad kergliiklusteed ja rohekoridor, kus lisaks haljastusele paiknevad ka erinevateks tegevusteks mõeldud alad. Liikluse osas on uuringu meeskond, peale kolmepoolset analüüsi, kokku leppinud kaks põhilist arengustsenaariumit:

A - autoliikluseks mõeldud ühendustänav rajatakse ainult sektori 1 osas, Riia tänavast kuni Väike kaare tänavani.

B - autoliikluseks mõeldud jaotus ühendustänav rajatakse kogu SR koridori pikkuses, Riia tänavast kuni Turu tänavani.

Tulenevalt linnaehituslikust analüüsist on tekkinud ka kolmas stsenaarium:

C - autoliikluseks mõeldud ühendustänav rajatakse sektorite 1 ja 2 osas, Riia tänavast kuni Võru tänavani. Seda pakkus esialgu välja ka liiklusanalüüs, sujuva liiklemise tagamiseks.

4. Uued linnaehituslikud võimalused, SR koridoriga piirneval alal üldiselt.

Sadamaraudtee ja selle piiranguvööndi kadumisel, ning rohekoridori rajamisel tekib soodus olukord linnaruumi tihendamiseks uute hoonemahtudega. Piirkond on elamuehitusele soodne keskkond, peale tekkivate heakorrastatud rohealade, soosib kortermajade ja eramute ehitamist ka allesjääva raudteeala korrastamine ja helibarjääri rajamine ning koos sadamaraudteega kadunud või linna ääre poole taanduv tööstus. Lisaks saab kohati alale rajada ka ärihooneid, funktsioonideks kaubandus, teenindus, bürood jm. Väiksemate äripindade rajamise võimalus on ette nähtud, seal kus võimalik, ka kortermajade alumistele korrustele. Suuremad ärifunktsiooniga hooned on koondatud gruppidesse ja paiknevad suuremate tänavate läheduses. Kahele poole Tähe tänavat, pargi ja



rohekoridori lähedusse on sobiv ühiskondlike hoonete (lasteasutus, hooldekodu vm.) uute mahtude rajamine. Skeemidel antud ehitusmahud on pigem maksimaalsed võimalikud ja tulevane väljaehitamine jaotub ilmselt pikale ajale. Kõige suurem küsimärk, mis mõjutab ka antud ala on emajõe uute sildade tulevik.

5. Väljapakutud hoonestus, SK erinevate sektorite kaupa.

Sektor 1 Riia tn - Väike kaar. Selles lõigus A ja B stsenaariumid ühtivad. See on alakasutatud piirkond, arvestades selle koha kättesaadavust kõigi liikumisviisidega ja lähedust keskusele. Täiendava ligipääsu rajamisega on võimalik luua täiendavat linnalikkust, anda juurde linna tihedusele ning tagada piirkonda teenindavad teenuseid. Loodav keskkond ei ole orienteeritud läbivaks liikluseks, vaid tekib uus linnalik ruum, kus juurdepääsud on lahendatud koos rahustatud liiklusega. Uus hoonestus arvestab miljööväärtuslike hoonetega ning tagab kvaliteetse linnaehitusliku terviku. Kuna on tegemist piirkonnaga, kus olemasolevate kinnistute hoovid paiknevad raudtee poole ja fassaadid on piki Kastani tänavat ääres, on kavandatud uus hoonestus, Vaksali tänava pikenduse äärde, aktiivsete fassaadidega raudtee suunas.

Tamme ja Kase tänavate vahelises osas on kuni 4-korruselised kortermajad, mille esimesele korrusele on antud võimalus rajada äripindu. Parkimisalad asuvad hoonete vahel.

Riia – Kastani – Tamme – Vaksali pikenduse vahelisse ärikvartalisse on planeeritud uued 4-korruselised ärihooned, mis sulgevad kvartali tervikuks. Selles piirkonnas on juba praegu suur parkimiskohtade puudus, lisaks kaovad tühermaade korrastamisest tulenevalt aegamööda, stiihiliselt tekkinud parklad. Parkimiskohtade kompenseerimiseks, on kvartalisse võimaldatud, esimese korruse üüripindade peale, parkimismaja ehitamine.

Kase – Kesk kaare pikenduse lõigus on võimaldatud uute, kuni 3-korruseliste hoonete kõrguste, ärihoonete ehitus ümber Sõbra keskuse. Kuna raudtee poolse ala korrastamine annab võimaluse parkimise ümberkorraldamiseks, siis saab uued hooned paigutada mööda kvartali perimeetrit tänavate äärde, mis on antud kohas ainuõige moodus linnaruumi tihendamiseks.

Sektor 2 Väike kaar - Võru tn. Selles lõigus annavad A ja B stsenaariumid linnaehituslikult kõige suurema võimaluse erinevate hoonestusvariantide loomiseks. Sektoris olev osa sadamaraudteest on kõige järsema reljeefiga ning paikneb üksikelamute aedade kõrval.

A stsenaarium. Juhul kui läbivat liiklust selles lõigus ei looda, tekib võimalus arendada ala välja atraktiivse rohekoridori osana vaba aja veetmiseks ning tervisespordiks. Lisaks tekib sellisel juhul potentsiaal lahendada Võru tänavaga ristumine kahetasandiliselt sellisel moel, et Võru tänav läheb sillana üle sadamaraudtee koridori. Kahetasandilise ristmiku saab alternatiivselt lahendada ka vastupidi, kergliiklussillaga üle Võru tänava. Kahele poole rohekoridori tekib võimalus ehitada väga hea elukeskonnaga, 3-korruselisi kortermaju, juurdepääsuga Võru tänavalt ja Kabeli tänavalt.

B stsenaarium. Kui valida läbiva autotänava rajamine, on linnaehituslikke võimalusi mitu, ja mitte enam nii hea elukeskkond. Sel juhul saab raudtee ja SR koridori vahele tekitada ärikvartali, kus on nii kaubandust-teenindust kui ka büroopindu. SR koridori teisel pool tekib potentsiaalne võimalus luua külgnevatele kinnistutele 3-korruseliste kortermajadega uus hoonestusfront. Elamute esimestele korrustele saab anda võimaluse äripindade väljaehitamiseks.

Sektor 3 Võru tn - Tähe tn. A ja B stsenaariumite vahe seisneb siin põhiliselt autoga juurdepääsus hoonetele, vastavalt kas Ropka ja Teguri tänavalt või SR koridori poolt. Tegemist on



väljakujunenud elukeskkonnaga, mille kõrge väärtus on nähtav ka Tartu linna mürakaardilt. Põhjajalje eramuala hoonestust on võimalik tulevikus tihendada üksikelamutega analoogselt kinnistutele Teguri 11a, Teguri 17a ja Teguri 19a ligipääsuga, vastavalt valitud stsenaariumile, kas Teguri tänavalt või sadamaraudtee poolt.

Lõigu Võru tänava poolsesse otsa on planeeritud, sarnaselt Tähe tänava poolse otsaga, 3-korruselised kortermajad. Tähe tänava pool saab vajadusel lisada mõned uued korpused lasteaiale.

Sektor 4 - Tähe tn - Turu tn. Selles lõigus pole A ja B stsenaariumitel suuri erinevusi, autoliiklusega tänava puudumine annab parema, vaiksema ja rohelisema elukeskkonna, autotänavana olemasolu võimaldab esimesele korrusele rajada äripindu. Tegemist on asukohaga, kus lõuna pool paikneb kõrge väärtusega mõisapark. Põhjapoolsel küljel on aga kõrge arengupotentsiaaliga kvartal. Teguri tänava ja sadamaraudtee koridori vahelise kvartali tihendamisel on võetud aluseks põhimõte, et suurem ettevõtluse osakaal ning tihedamhoonestus asub Teguri tänava ääres ning madalama tihedusega elupindadega hoonestus on pargipoolses küljes.

Mõisapargi vastas paikneb vabama planeeringuga ja vahelduva kõrgusega kortermajade ala. Park koos rohekoridoriga ja kvartalisine parkimisala annavad võimaluse selles kohas ehitada kõrgemaid, kuni 7-korruselisi hooneid. Autoga juurdepääs kortermajadele on A variandis Teguri tänavalt ja B variandis kas SR koridori poolt või mõlemat võimalust kasutades. Pargi poolele on võimalik planeerida madalamaid ühiskondlikke hooneid, mille juurdepääsuloogika on A ja B variandi puhul sarnane, autoga kas Ropka tänavalt või SR koridori poolt. Turu tänava äärde on kavandatud ärihooned.

6. Kokkuvõtvad järeldused. Põhimõtteliselt on positiivne linnaehituslik areng võimalik mõlema variandi puhul.

A variandi (autoliiklus Riia ja Väike-Kaare tänavate vahel) puhul tekib rohelisem ja seega ka parem elukeskkond ning suuremat rõhku saab panna elamuarendustele. Rohekoridori äärne tekkiv elukeskkond on väga hea ja kruntidele kõrget lisandväärtust loov – mõnes mõttes võib seda võrrelda jõe kaldal elamisega. Hea roheline kergliikluskoridor koos selle ristumispunktides olevate ühistranspordipeatustega loob ka võimalused väikeettevõtlusele teenuste pakkumiseks seda nii kohvikute, väikebüroode kui ka vähese kaubakäibega teenuste pakkumiseks – on võimalik, et Tartu linna tekib täiesti omamoodi tänavakeskkond, mida seni ei ole olnud.

B variant (autoliiklus Riia tänavast Turu tänavani) annab linnalikult mitmekesisema, rohkemate ärifunktsioonidega rikastatuma, aga vähem rohelise keskkonna. Selle stsenaariumi puhul ei saa rääkida enam jõulisest atraktiivsest linnaosasid läbivast rohekoridorist ja sadamaraudtee koridori tuleb käsitleda pigem haljastusega tänavana. Küsitav on, kas on vajalik sellises mahus (sadamaraudtee koridori pikkuses) äripindasid. Lisaks võib arutleda kas magistraaltänav võimaldab mahapöördeid ja parkimist ning kuidas suudetakse lahendada eri tasapindadega seonduv.

C variant on segu kahest eelnevast, erinevus seisneb Väike-Kaare ja Võru tänava vahelises lõigus ja ka tulemus on midagi vahepealset. C variant loob suuremad eeldused Kabeli tänava pindade kasutuselevõtuks.

Kõiki asjaolusid arvesse võttes on stsenaariumite linnaehituslik paremusjärjetus A, C, B, aga samas pole hinnanguline vahe eri stsenaariumite korral väga suur.

Arhitekt
Uko Künnap