

**Eesti Arhitektide Liit**  
25.03.2014

## **EKSPERTARVAMUS**

### **Ekspertarvamuse objekt**

Turu tn 2, Soola tn 8, Soola tn 4 ja Soola tn 4a kruntide detailplaneering Tartu linnas.

### **Ekspertarvamuse eesmärk ja tellija**

EALi poole pöördus VL Vabakund eesmärgiga saada vastus detailplaneeringu lahendust puudutavatele küsimustele.

### **Lähtematerjalid**

EALile esitati tutvumiseks detailplaneeringu avalikule väljapanekule esitatud versioon. Lisaks esitati taustainfona lingid linna üldisematele arengudokumentidele ning Emajõe ärikeskuse ja bussijaama ümbruse arhitektuurivõistluse materjalidele.

### **Ekspertid ja ekspertarvamuse koostamine.**

Esitatud materjale analüüsis EALi ekspertide töögrupp. Ekspertidele andsid selgitusi AS Estiko 21.03.2014 ja Tartu LV arhitektuuriteenistuse esindajad 17.03.2014 toimunud EALi juhatuse koosolekul. Ekspertarvamuse koostamisel osalesid **Katrin Koov, Tõnu Laigu, Andres Levald, Toomas Paaver ja Kalle Vellevoog**. Ekspertid jõudsid konsensuslikule seisukohale.

## **Vastused ekspertarvamuse tellija küsimustele**

### **1.**

***Kas detailplaneering ja bussijaama projekt järgivad häid tavasid ning väljapakutud lahendus on parim võimalikest (sh kaalutud on piisavalt teisi alternatiive, tagatud on bussijaama, ärikeskuse, linnatänavate kasutajatele piisav ruum, sh hajumiseks)?***

Planeeringu lahenduse järgi ehitatav ruum võimaldab jalakäijale ohutut ja mugavat lähenemist Tartu bussijaamale üksnes läbi kaubanduskeskuse. Sissepääsud bussijaama Soola tänavalt on raskesti leitavad nii Turu silla kui Turu tänava poolt tulevatele jalakäijatele. Soola tänava poolsest küljest on jalakäijate lähenemisvõimalused bussijaamale ebatavalised, segunedes liigselt busside ja autode manööverdamisteedega. Eeldatavale jalakäijate hulgale vastava suurusega linnaruum Soola tänava ääres bussijaama esisel alal on planeeringulahenduses sisuliselt olematu. Hoonekompleksi Soola tänava poolses küljes, Soola-Väike-Turu ristmiku ja bussijaama ühendustes, samuti ärikeskuse ja hotell Dorpat vahelisel alal ning ka Turu-Soola ristmikul ei ole loodud piisavaid eelised jalakäijatele ja kergliiklusele. Bussijaama poolses küljes puudub üldse jalakäijate ülepääs Turu tänavast. Selgelt eelistatud autoga liikujaid, teenindavat transporti ja hoonestuse mahu kasvatamisest tulenevat logistilist lahendust.

Läbi planeeringuala kulgeb ülelinnaliselt oluline jalakäijate liikumissuund Annelinnast ja Turu sillalt kesklinna suunas. Heade tavade järgi tuleb seda suunda ruumis rõhutada, luua maksimaalselt mugavad ja turvalised ühendused ning eelistada ristmikel jalakäijaid ja

kergliiklust. Arvestades, et bussijaam on üleriigiline avalik ruum, paljude inimeste sihtkoht ning linnadevahelise ja maapiirkondade vahelise liikumise oluline sõlmpunkt, tuleb hea tava kohaselt arendada bussijaama nii, et selle ühendus erinevatest lähenemissuundadest muutub maksimaalselt mugavaks ja arusaadavaks, bussijaam kergelt leitavaks ja kaubandusest eristatavaks. Olemasolev olukord ei ole jalakäijale mugav, kuid planeeringulahenduse elluviimise korral muutub see veelgi ebamugavamaks. Bussijaama sümboolne ja linnaruumi organiseeriv mõju on ka praegu nõrk, kuid nõrgeneb planeeringu kohaselt veelgi. Planeeringu lahendus võimendab tänaseni üha süvenenud probleemi, mitte ei paranda seda. Seega ei saa lahendust pidada hea tava kohaseks ega kindlasti mitte parimaks võimalikest. Detailplaneeringuga ei ole esitatud võimalikult paljude ühiskonnaliikmete vajadusi ja huvisid tasakaalustavalt ja säästvalt arvestavat ruumilist lahendust.

## **2.**

**Millised on võimalikud lahendused ja kriteeriumid alternatiivide hindamiseks ning kas senine nn alternatiivide võrdlus on piisav? Milliseid lisauuringuid või alternatiive tuleks EALi hinnangul kaaluda ja koostada? Näiteks on linna arhitektuuri osakond tutvustanud alternatiivset lahendust bussijaama arendamiseks Soola tn ääres, bussijaama suuruseks ca 900 m<sup>2</sup>, mis sisaldab ka kohviku (ca 200 m<sup>2</sup>) rajamist. (Vt. alternatiivskeemid <http://taipla.ut.ee/zane/img-PDF-07071.pdf>, autor Tartu LV arhitektuuriteenistus). Samuti on kesklinna üldplaneeringu raames on tehtud ettepanek bussijaama viimiseks praeguse Turu tn-I paiknevale Statoili krundile. Kas Statoili asemele või mujale bussijaama kavandamine oleks pidanud olema planeeringu osaks? Palun võimaluse korral esitada täiendavad esikiisid või kirjeldused senini käsitlemata alternatiividele, lähtudes põhimõttest säilitada aktiivne tänavafraat, suurendada senist reisijate ooteala ja tagada piisav bussiplatvormide arv.**

Ekspertiisi jaoks esitatud andmete hulgas on pakutud kaalumiseks kaks teie poolt viidatud varianti, kus ühes on bussijaama ooteruumid tänavatasandil kaubakeskusega liidetud ja teises on need eraldiseisvalt tänava ääres. Mõlema variandi puhul oluliselt ei erine ümbritsevate tänavate liikluskorralduse lahendus, samuti on nendes võrdne hoone ülemiste korruste maht. Oluline erinevus nende kahe variandi vahel on nende paiknemises Soola tänava suhtes, mis esialgse hinnangu andmiseks on piisav.

Täiendavalt tuleks hinnata ümbritsevate tänavate ja ristmike liiklust jalakäija ohutuse ja mugavuse seisukohast. Osaliselt on selliseid variante kaalutud arhitektuurivõistlusel, kuid töödest tulenevaid järeldusi ja lahendusi ei ole detailplaneeringus sisuliselt kasutatud.

Alternatiivide hulgas võinuks kaaluda ka piirangute seadmist ärikeskuse (sealhulgas hotell Dopatiga planeeritava ühenduse) brutopinnale ehk selle vähendamist võrreldes planeeritava mahuga. Kui brutopind jääks väikemaks ehitusaluse pinna ja korruste arvu korrutisest, siis sellise piirangu kaudu saab hoonet liigendada. Hea lahenduse korral võimaldab liigendus sealt kaudu bussijaamale ja ümbritsevatele välisruumile rohkem õhku ja valgust. Nii saab jätta ka rohkem paindlikke võimalusi mugavamate ja turvalisemate jalakäijate ühenduste lahendamiseks.

Detailplaneeringu algatamisotsuse kohaselt ei ole bussijaamale uue asukoha kaalumise planeeringu eesmärgiks. Arvestades aga olukorda, kus olemasolev bussijaam ei mõju linnaruumis esinduslikult ning hea lahenduse leidmiseks olemasolevas mahus on ruumi liiga vähe, peame mõistlikuks alternatiivsete asukohtade kaalumist juba kõnealuse detailplaneeringu koostamise ajal.

Täiendavate eskiiside ja linnaruumiliste lahenduste väljatöötamine ja esitamine ei kuulu tavapärase ekspertarvamuse mahtu.

### 3.

**Kas arhitektuuriteenistuse väljapakutud asukoht (vt ülalviidatud alternatiivskeem) olemasolevas kohas Soola tänaval koos bussijaama rekonstrueerimisega (vajadusel kahekorruselisena) on teostatav ja milline on selle ettepaneku linnaehituslik/arhitektuurne hinnang?**

Alternatiivlahendusena pakutud võimalus paigutada bussijaama ooteruumid vahetult Soola tänava äärde võimaldab elavdada Soola tänava äärset hoonefronti, muutes selle aktiivsema frondiga linnalikumaks tänavaks, kus hoone esimene korrus suhtleb tänavaruumiga (detailplaneeringu lahenduse järgi suunatakse inimesed tänavalt kvartali sisse). Praeguse lahenduse kohaselt jääb Soola tänav kaubanduskeskuse tagahoovis olevaks läbipääsuteeks. Alternatiivlahendus on teostatav ning vastab linnaruumi kvaliteedi mõttes rohkem headele tavadele, kuid ikkagi ei lahenda jalakäijate logistika terviklikku toimimist hotelli ja Turu tn ristmikel. Hea terviklahenduse leidmine eeldab ruumiliste ja liikluslahenduste muutmist ka külgnevatel tänavatel ja ristmikel.

### 4.

**Kas detailplaneering järgib Tartu linna arengu eesmäärke (Planeerimisseadus § 18), sh liiklusskeemis kergliikluse ja ühistranspordi eelistamine?**

Kui eesmärgiks on seatud kergliikluse eelistamine, siis detailplaneeringu lahendus ei vasta püstitatud eesmärgile. Ristmike ületamine on kergliiklejale ohtlik, on seotud paljude ülekäikudega sõiduteest. Samuti ei ole selge, kas kergliikleja pääseb välisruumist alati mugavalt bussini, et näiteks tõsta jalgratas bussile ja kombineerida sõiduvahendeid. Planeeringu tulemusel elluviidav ruumiline lahendus soodustab igati inimeste lähenemist bussijaamale kaubanduskeskuse siseruumi kaudu ning raskendab lähenemist Soola tänava poolt. Arvestades eriti Turu silla poolt lähenejate suurt hulka, toob see olukord kaasa jalakäijate ja autode konfliktikohad, mis muudavad loodava ruumi ebameeldivaks ja ebaturvaliseks.

### 5.

**Kas korraldatud arhitektuurivõistlus, sh töödega arvestamine planeeringu koostamisel (põhijoonis, seletuskiri) vastab detailplaneeringu lähteseisukohtadele? Kuidas on arvestatud arhitektuurivõistluse töö tulemusi ja kas need on piisavalt kajastatud planeeringu dokumentides eesmärgiga tagada planeeringualale parim lahendus?**

Tartu LV on detailplaneeringu algatamisotsuses täpsustanud üldplaneeringust tulenevat võistluse kohustust ning märkinud: „Võistluse eesmärgiks on leida bussijaamale ja selle esisele alale selgelt tajutav linnaruumiline tervik“. Võistlus viidi läbi nii, et hoonestuse laienduse etteantud lahendus oli võistlustööde aluseks, mis muutis võistlejatele linnaruumilise terviku lahendamise keerulisemaks. Siiski leidub võistlustööde hulgas lahendusi, mis vastavad seatud eesmärgile paremini kui detailplaneeringu lahendus.

Võistluse tingimused märgivad järgmist: „Võistluse võitja kaasatakse edaspidi võistlusalasse jääva linnale kuuluva maa ning teiste võistlusalasse jäävate kruntide detailplaneeringute linnaruumilise lahenduse väljatöötamisse.“ Seda tingimust ei ole täidetud. Asjaolu, et I preemia asendati kahe II preemiaga, ei ole detailplaneeringu koostamisel oluline – töösse saanuks võitjatena kaasata mõlema töö autorid ja see oleks andnud kindlasti parema lõpptulemuse.

Võistluse žürii protokollis on märgitud: „Edasises planeerimisprotsessis tuleb kaaluda mitmes töös esinenud ettepanekut vähendada Soola tänava autoliiklust ja suurendada jalakäijate hajumisruumi bussijaama esisel territooriumil. Lisaks kaaluda aktiivse tänavafrondi loomise võimalusi kogu Soola tänava ulatuses. Soovitus kaasata võidutööde autorid ka edasises planeerimisprotsessi leidmaks planeeringule parim võimalik linnaruumiline lahendus. Võidutööde autoritega teha koostööd leidmaks bussijaamale ja selle teenindamiseks vaja minevate krundiväliste alade ja väikevormide kujundus.“

Detailplaneeringust ei nähtu, et žürii järeldusi, võistlustingimusi ja algatamisotsust oleks piisavalt arvestatud. Detailplaneeringu seletuskiri viitab töö jätkumisele projekteerimise staadiumis, kuid selline järjekord ei võimalda enam olulisi lahendusi muuta ega vasta ka algsele eesmärgile.

## **6.**

***Kavandatava ja olemasoleva bussijaama ligikaudne pindade võrdlus. Seletuskirjas on esitatud kavandatava bussijaama pindalaks 1136 m<sup>2</sup>. Eelnimetatud alternatiivskeemilt leiate täpsustatud mõõtmise, mis annab tulemuseks ca 750 m<sup>2</sup> – seega on planeering vastuolus ka lähteülesandega (reisijate teenindamiseks mõeldud otsesest busliiklusest eraldatud ala ehk bussijaama siseruumi suurus on minimaalselt 850 m<sup>2</sup>). Nagu selgub, on Tasku arendajad pindala sekka arvestanud eskalaatorid, Taskust väljapääsu Soola tn ja eskalaatorite ümbruse. Kas planeeringulahenduses toodud pindalad vastavad seletuskirjas määratletule ja kui mitte, siis kui suur on planeeringulahenduses antud ala?***

Küsimusele vastamine nõuab põhjalikumat ehitusprojekti analüüsi. Praegune lähtematerjal ja ekspertarvamuse lühike tähtaeg ei võimalda küsimusele täpselt vastata. Esmasel vaatlusel tunduvad küsimuses esitatud andmed õiged. Juhime tähelepanu, et inimeste hajumisruumi hindamisel sise- või välisruumis jäävadki pindalal põhinevad näitajad enamasti mitmeti tõlgendatavaks, eriti sellise lahenduse korral, kus kaubanduskeskus ja bussijaam on sisuliselt kokku sulatatud.

## **7.**

***Kas liiklusanalüüsis on käsitletud kõiki võimalikke alternatiive, kas üksnes liiklusohutuse analüüs on piisav?***

EALile esitatud liiklusanalüüsis on käsitletud üksnes bussikohtade mahtu. Ohutuse analüüsi ei ole esitatud. Täiendavalt on asjakohane analüüsida jalakäijate liikumise mugavust ja ohutust. Samuti saab hinnata terviklahenduse linnaruumilist mõju, vastates küsimusele, kas kavandatav bussijaam mõjub piisavalt esinduslikuna, võrreldes teiste riikide ja linnade samaväärsete logistiliste sõlmpunktidega.

## **8.**

***Kas busside peatumisala lahendus (sh kõrgus) hoone sees on esitatud piisava detailsusega ja parim lahendus bussireisijate seisukohast?***

Planeeringujooniste detailsusaste ei võimalda hinnata siseruumi mõju. Selleks tuleks hinnata ehitusprojekti. Ekspertid juhivad tähelepanu, et kaetud ja/või siseruumidesse projekteeritavad bussiterminalid võivad kergesti osutuda mürarikkaks, pimedaks, ebakvaliteetse õhuga kõledaks ja anonüümseks kohaks, luues inimestele bussiootamiseks ebaturvalise atmosfääri. Sageli on võimalik leida lahendusi, mis väldivad sellist mõju, näiteks piisav ruumi kõrgus, loomulik valgus katuse või seinte kaudu. Arvestades praeguse detailplaneeringuga kavandatud bussiterminali kõrgust, selle kohale kavandatavaid korruseid, sh ka välisruumi kohale kavandatavat ühendust Dorpati hotelliga, samuti vastavate nõuete puudumist planeeringus, ei ole kõnealuse detailplaneeringu alusel tõenäoline, et projekteerimisel tekiks bussiterminalis avar ning inimsõbralik sise- ja välisruum.

9.

**Kas arendaja kohustused linna ees on võrreldes praeguse lahendusega (arendaja kohuseks on vaid Tasku keskuse Soola tn poolse külje ümberehitamine) proportsionaalsed Soola tn jm planeeringuala väljaehitamisel? Millised on EALi hinnangul arendaja poolsed kohustused planeeringuala välja- või ümberehitamisel, esitada vastavad ettepanekud?**

EALi eksperdid ei pea end pädevaks, et anda vastus linna ja arendaja vaheliste kokkulepete ning rahaliste kohustuste jagunemise asjakohasuse kohta.

*/digitaalselt allkirjastatud/*

Indrek Allmann  
Eesti Arhitektide Liit  
esimees