

MAAKRI KVARTALI ARHITEKTUURIVÕISTLUS

TEISE ETAPI VÕISTLUSÜLESANNE

Tööversioon 24.09.2012

Võistlusülesande koostaja:

Toomas Paaver, Eesti Arhitektide Liit / OÜ Linnalahendused
kontakt +372 52 86 595, paaver@linnalahendused.ee

VÕISTLUSÜLESANDE KOOSSEIS

- 1. Võistluse üldised eesmärgid**
- 2. Võistluse I etapi kirjeldus**
- 3. Esimese etapi tööde võrdlus graafiliselt**
- 4. Vahepealse aja arengud**
- 5. Kõrghoonete teemaplaneeringust tulenevad tingimused**
- 6. Põhitingimused võistlustöö lahendusele**
- 7. Liiklusskeem**
- 8. Ehitusgeoloogiast tulenevad tingimused**
- 9. Etapiviisilise arendamise mudel**
- 10. Hoonestustiheduse, arendusüksuste ja avaliku ruumi võrdse jaotamise mudel**
- 11. Tingimused võistlustöö koosseisule**
- 12. Teise etapi hindamiskriteeriumid**
- 13. Võistlusülesande lisad**

1. Võistluse üldised eesmärgid

Maakri kvartali arhitektuurivõistluse peamiseks eesmärgiks on planeerida Tallinna ühe peamise kõrghoonete kvartali terviklik ruumiline lahendus, mis saab maa-ala detailplaneerimise ning hoonete ja avaliku ruumi projekteerimise aluseks.

Võistluse peamiseks objektiks on kõrghoonete vaheline avalik ruum, mis peab kujunema Tallinna üheks keskseks avalikuks ruumiks oma inimsõbralikkuse ja kasutusintensiivsuse poolest. Selle juures tuleb erilist tähelepanu pöörata avaliku ruumi jalakäijasõbralikkusele, seostele hoonete siseruumiga ja parkimissüsteemiga, leides lahendusi ka välisruumi maksimaalselt pikaajaliseks kasutamisevõimaluseks Eesti kliimas.

Võistluse maa-ala on Maakri, Lennuki ja Kuke tänavate vaheline ala. Võistlejatel tuleb lisaks lahendada ka külgnev Lauteri 3 maaüksus, mille lahendus on võistlusalaga lahutamatult seotud.

Võistlusala asukoht on üsnagi keerukas liikluskemmi ning autode juurdepääsu poolest. Kombineerides jalakäijasõbraliku ruumi eesmärki liikluse vajadustega, tuleb eelistada jalakäijaid, samas unustamata elementaarset parkimis- ja teenindusvajadust.

Enamuse võistlusala olemasolevast hoonestusest võib lugeda väärtusetuks. Alal on kaks muinsuskaitsealust hoonet, mis tuleb säilitada ja võtta kasutusele planeeritavat kooslust mitmekesisstavate ja rikastavate osadena. Ala erinevates osades leidub erineva väärtusega haljastust. Kuna üksikpuude säilitamine sedavõrd suure arenduse juures läheb liigselt keerukaks, siis määratakse säilitamiseks üks tihedam väärtuslikumate puude grupp ala loodeosas.

Planeeritaval hoonestusel on oluline mõju linna siluutile kaugvaadetes. Võistluse käigus tuleb silmas pidada, et lõpptulemusel oleks Tallinna siluetti rikastav mõju, arvestades ka naaberkvartalitesse planeeritvaid kõrghooneid.

Võistluslal on erakordselt keerukas ja killustunud omandistruktuur. Selle tõttu nõuab maa-ala planeerimine ja arendamine omanikevahelist erilist vastutulelikkust ja koostööd. Võistlusega tuleb leida selline planeeringulahendus, mis on igaühe suhtes õiglane ning saab seeläbi olla koostöö aluseks.

2. Võistluse I etapi kirjeldus

Maakri kvartali arhitektuurivõistlus on kahe-etapiline. Esimene etapp toimus 2006. aastal. Esimese etapi võistlustingimused olid üsna paindlikud, andes osalejatele võimaluse otsida uudseid lähenemisviise kvartali planeerimiseks. Esimese etapi ideeliste võistlustööde realiseeritavus peab selguma teises etapis.

Pärast esimese etapi lõppemist toimusid maaomanike vahelised pikaajalised läbirääkimised võistluse teise etapi finantseerimiseks. Vastavalt läbirääkimiste käigus tehtud kokkulepetele otsustati võistluse teine etapp kuulutada välja avalik-kutsutud võistluse vormis, kutsudes osalema esimeses etapis valitud 5 töö autorid, kuid andes võimaluse ka uutele tulijatele. Võistluse esimeses etapis võistlustöödest tehtud järeldused on samal ajal teise etapi lähtematerjal.

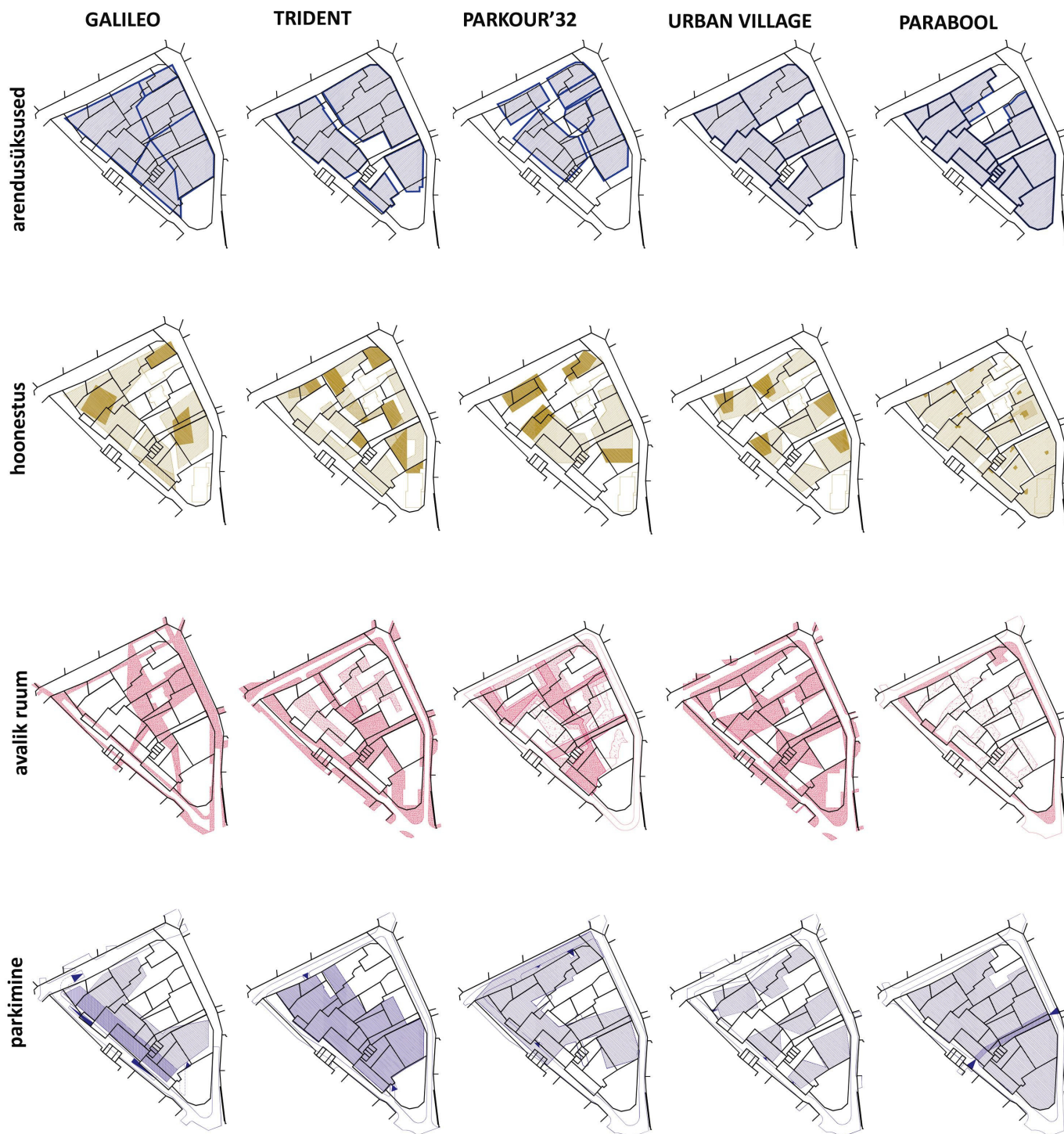
Võistluse I etapis valitud 5 töö võrdlus:

	Galileo	Trident	Parkour'32	Urban Village	Parabool
arendusüksuste arv	4 (+kaitsealused)	4 kvartalit (veelgi jaotatav, parkla ühine)	4 (+ kaitsealused)	5 (+ Maakri 28)	Palju (samas parkla ühine)
kogu-brutopind (ilma ol.ol.hooneteta)	84800m ²	Visuaalse mulje järgi ca 100000m ²	100000m ²	48857m ²	Kruntide pind * 9 (vt märkus) ca 80000m ²
kogutihedus	5,6	ca 6,4	6,4	3,5	ca 5,3
parkimiskohtade arv	429	300 (kahe tasandi korral 600)	Tabelis 600, plaanil 300	286	Ei ole loetav
parkimistasand	Lennuki tn alune mitmetasandiline + 1 maa-alune	1 või 2 maa-alust	1 või 2 maa-alust + Kuke tn alune	2.korruse tasandil kõrgusmärgil ca +10	Maa-alune Tasand

Märkus: Võistlustöö "Parabool" esitatud matemaatiline mudel brutopinna arvutamiseks. Sõnaliselt kirjeldatud arvutuskeem matemaatilises keeles tähendaks krundi brutopinna arvutamisel valemit:

Lõpmatu jada summa $[x \text{ astmes } k]$, kus $x=0,9$. See lõpmatult kahanevatest arvudest moodustuv summa on kokku täpselt 10. Lahutades maa-aluse 100% parkimistasandi annab krundi tiheduseks 9. Olgu märgitud, et kirjeldatud arvutusmudeli alusel moodustuv kõverjoon, mida võistlustöös nimetatakse parabooliks, on tegelikult eksponentfunktsiooni graafik, mitte parabool (ruutfunktsiooni graafik).

3. ESIMISE ETAPI TÖÖDE VÕRDLUS GRAAFILISELT



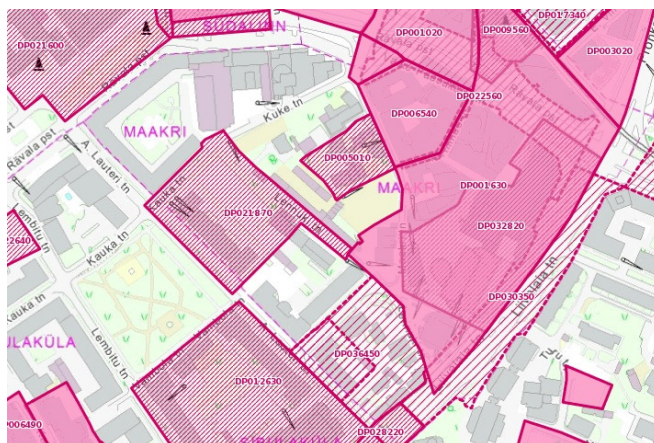
4. VAHEPEALSE AJA ARENGUD

Järgnevalt on kirjeldatud pärast võistluse esimese etapi lõppemist, perioodil 2006-2011 tehtud otsuseid ja toimunud olulisemaid arenguid võistluslalal ja selle vahetus ümbruses, millega tuleb teise etapi võistlustööde koostamisel arvestada.

4.1 Üldplaneeringud

- Tallinna Linnavolikogu kehtestas 16.04.2009 teemaplaneeringu “Kõrghoonete paiknemine Tallinnas”, millega määrati üldised põhimõtted uute kõrghoonete detailplaneeringute koostamiseks ning ka kõnealuse maa-alale planeeritavate hoonete maksimumkõrgus (130m) ja eeldatav kvartali tihedus (4,5), jättes võimaluse maksimummäära arhitektuurivõistluse tulemuse alusel vajadusel suurendada.
- Esimese etapi toimumise ajal tööversioonina alusmaterjaliks olnud Keslinna ehitusmäärust (KLEMM), mis oma olemuselt oleks käsitletav keslinna üld- või teemaplaneeringuna, ei ole kehtestatud ning edasist menetlust ei ole toimunud. Teise etapi võistlustöö koostamisel võib KLEMM-i kasutada soovitusliku taustamaterjalina, lähiümbruse tulevikuga seostumise eesmärgil.
- 2007. aastal on koostatud Tallinna rohealade teemaplaneering (kehtestamata), milles Maakri kvartal on märgitud kui loodava või säilitatava rohevõrgustikuga arendusala, kus haljastuse osakaal kujundatakse vastavalt kavandatava välisruumi tüübile.

4.2 Detailplaneeringud



(skeemil hõreda viirutusega taotlused, tiheda viirutusega menetluses planeeringud ja roosa värviga kehtivad planeeringud)

- 19.12.2008 kehtestati Maakri 19/21 detailplaneering. Planeeringus on kavandatud planeeritavale maa-alale kaks krunti ja määratud ehitusõigus kuni 30-korruselise ärihoone (kõrgusega kuni 110 m maapinnast) ning kuni 10-korruselise äri- ja parkimishoone ehitamiseks ning olemasolevate säilitatavate hoonete rekonstrueerimiseks.. Maakri tänava äärne hoonefront säilib 3-4-korruselisena. Planeeringuga on kavandatud maa-alune parkla juurdepääsuga Tornimäe tänavalt. Planeeringu avaliku väljapaneku ajal esitas EAL ettepaneku Maakri tänava jalakäijate tänavaks planeerimise ja sealtkaudu autoga juurdepääsude vältimise kohta, mis põhiolemuselt võeti ka arvesse. Maakri 19/21 detailplaneeringuga tuleb teise etapi võistlustöös arvestada.
- LPA-le on 26.01.2012 esitatud taotlus algatada detailplaneeringu koostamine, et liita Lennuki tn 22 // Maakri tn 29, Lennuki tn 24 ja Lennuki tn 26 kinnistud ning määrata ehitusõigus moodustatavale krundile kuni 31 korruselise eluruumidega ärihoone ehitamiseks. Taotlus on menetlusse võetud, planeeritavaks alaks on määratud kogu Lennuki tänava, Liivalaia tänava, A. Lauteri tänava ja Maakri tänava vaheline kvartal. Detailplaneeringut ei ole algatatud. Lähtudes kõrghoonete teemaplaneeringu lahendusest võib eeldada, et Liivalaia-Lauteri-Maakri-Lennuki kvartalis võib lisanduda üks kõrghoone, kuid konkreetsemad lahendused ja otsused puuduvad.
- 15.06.2011 algatati Liivalaia tn 49 // 53 // Maakri tn 25 // 27 kinnistu ja Liivalaia tn 51 kinnistu detailplaneering, millega kavandatakse Stockmann kaubamaja laiendust. Jalakäijate liikumisskeemi osas on Eskiislahenduses on mõnevõrra parandatud Stockmanni ja Liivalaia 45/47 kinnistu vahelise ala liiklusskeemi võrreldes praeguse jalakäijate ja autoliikluse vahelise konfliktiolukorraga, kuid arvestades Maakri kvartali oluliselt suurenevat ehitusmahtu ja jalakäijate hulka, väärks ka see lahendus veel edasiarendamist. Võistlejatel tuleb selle

detailplaneeringu lahendusega arvestada, tehes vajadusel ettepanekuid, mis seostaks selle alaga võistlusala autode ja jalakäijate liikumisskeemid.

- 31.08.2011 algatati A. Lauteri 3 kinnistu ja lähiala detailplaneering. Detailplaneeringu lahenduse kohaselt soovitakse kavandada 25-korruseline ja 100m (abs) kõrgune hoone, lisanduva maa-pealse brotopinnaga 27456m² ning 277 parkimiskohaga kolmel tasandil maa all. Planeeritav ala kattub osaliselt võistlusalaga, haarates Lennuki tänava maa-ala ja osaliselt ka tänavaäärseid kinnistuid. Võistlusala ja Lauteri 3 terviklahenduse omavaheliseks sidumiseks tuleb Lauteri 3 DP lahendust pärast Maakri kvartali võidutöö väljavalimist vajadusel täpsustada. Võistluse käigus tuleb pakkuda planeeringuline lahendus ka Lauteri 3 maa-alale, arvestades et Maakri kvartali ja Lauteri 3 planeeringud oleksid kooskõlas, tasakaalus ja teineteist arvestavad. Tervikliku lahendusega peab kavandama:

- 1) Lennuki tänava ruumi, parkimissüsteemi ning autode ja jalakäijate ühendused Lennuki ja Lauteri tänava vahel;
- 2) Uushoonestuse mahulise lahenduse, arvestades vajadusega tagada Kuke tänava põhjaküljel asuva elamu eluruumides ja lasteaia ruumides piisav insolatsiooni kestus ning samuti päikesevalguse jõudmine Maakri kvartalisse kavandatavasse avalikku ruumi ;
- 3) Arenduste koosmõju linna siluetilile ja kaugvaadetele.

Pakutav lahendus peab tasakaalustatult arvestama ka Lauteri 3 omaniku huvi, mida väljendab menetletav A. Lauteri 3 kinnistu ja lähiala detailplaneeringu versioon (lisatud võistlusülesandele).

- Jaanuaris 2011 toimus Maakri 28 ja 30 kruntide detailplaneeringu (asub võistlusalal) teistkordne avalik väljapanek (esimene avalik väljapanek märtsis 2006). Detailplaneeringule esitati taaskord rohkelt vastuväiteid eelkõige sama kvartali maaomanike poolt. Vastuväite esitas ka EAL. Vastuväidete esitajad soovisid eelkõige kvartali terviklahenduse leidmist arhitektuurivõistluse kaudu ning detailplaneeringu koostamist võistlustulemuse alusel. Käesoleval hetkel leiab Tallinna LPA, et Maakri 28 ja 30 detailplaneeringuga tuleb teise etapi võistlustöodes otseselt arvestada, kuid maaomanikud sellega ei nõustu. Planeering on maavanema järelevalves, kuid vastav otsus seni puudub. Planeeringu kehtestamise korral ei saa välistada vaidluse lahendamist halduskohtus. LPA soovib planeeringu siiski kehtestada ning on seisukohal, et võistlustööd võivad sisaldada detailplaneeringu elluviimiseks ettepanekuid, mida saab sobivusel arvestada detailplaneeringu alusel koostatavate ehitusprojektide lahenduste väljatöötamisel ja projektide menetlemisel.

Võttes arvesse poolte lahnevaid seisukohti ning vaidluse etteteadmata lõpptulemust, pakub käesolev võistlusülesanne kompromisslahenduse, mille järgi tuleb võistlustöös arvestada selle DP-ga kavandatud krundipiiride ja lubatud brutopinnaga igal planeeritaval krundil, muutes tulenevalt terviklahendusest hoonestuse mahulist lahendust ja parkimisskeemi. Lisatud skeem planeeritud kruntide ja brutopindade kohta.



4.3 Projekteerimine ja ehitustegevus

- 2008. aastal toimus külgneval alal kutsutud arhitektuurivõistlus Kuke 4 krundile uue hoone projekteerimiseks (olemasoleva hoone juurdeehitis 1/3 mahust, mida saab rajada ilma detailplaneeringuta). Ehitusprojekti kohaselt on juurdeehitav hooneosa 5-korruseline, maa-aluse parklaga. Selle projekti alusel ei ole väljastatud ehitusluba, kuid Kuke tänava ruumi ja liikluskeemi lahendamisel tuleb selle arendusega arvestada.
- Vahepealsel ajal on külgneval alal valmis ehitatud Liivalaia 45/47 büroohoone (1998. aastal kehtestatud DP alusel).
- Maakri-Lennuki-Kuke kvartalis ehitustegevust ei ole toimunud.

4.4 Maaüksuste moodustamine ja omanditehingud

- Pärast Maakri kvartali arhitektuurivõistluse läbiviimist on moodustatud reformimata maa baasil Maakri tn 28, Maakri tn 30, Maakri tn 28b, Maakri tn 32b ja Lennuki tn 5a maaüksused. Krunt on moodustamata kvartali keskel asuva haljasala osas. Maakri 28 ja 30 kruntide detailplaneeringus on sellele alale ette nähtud sotsiaalmaa (üldkasutatava maa) sihtotstarbega krundi moodustamine. Võistlustööd peavad lähtuma sellest krundistruktuurist.
- Maakri kvartali omandistruktuur ja kruntide omanikud ei ole sisuliselt muutunud.



4.5 Krundijaotus ja maaomand

Võistlusülesande koostamise ajal jaotub võistlusala krundi- ja omandistruktuur järgnevalt:

(omanike poolt täpsustada, kui on muutusi)

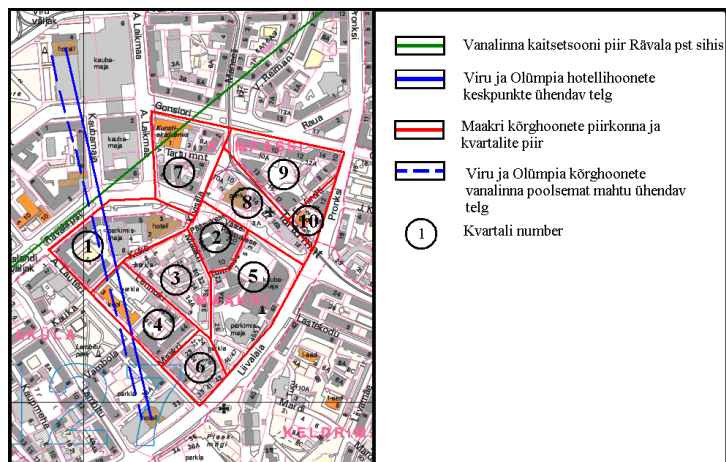
Address	Pindala (m2)	Omanik
Enne I etappi eksisteerinud maaüksused		
Kuke 5	914	Eesti Vabariik
Kuke 7	356	OÜ Klausmark
Kuke 8	324	OÜ Klausmark
Maakri 26, krt 1, 2, 3/4, 5, 8, 9,10,11,12	494	Ektornet Project Estonia I OÜ
Maakri 28A	1176	OÜ Maakri KVF
Maakri 30A/1	35	Vladimir Ptšelin
Maakri 30A/2	31	Vladimir Davõdov
Maakri 30A/3	31	OÜ Lewis Invest
Maakri 30A/4	34	OÜ Lewis Invest
Maakri 30B	161	OÜ Pro Kinnisvara
Maakri 30C	247	Hooneühistu Lennuki-III
Maakri 30D	78	Eesti Vabariik
Maakri 32A	589	Eesti Vabariik
Maakri 34	1324	OÜ Versio Kinnisvara
Maakri 34A	710	OÜ Mark Invest
Maakri 36C	577	Maakri 36C Garaažiühistu
Lennuki 5	1062	Ektornet Project Estonia I OÜ
Lennuki 9	451	OÜ Mark Invest
Lennuki 5B/Maakri 30A	1037	Hooneühistu Lennuki 5b/Maakri 30a
Tornimäe tänava pikendus	652	Eesti Vabariik
Pärast I etappi moodustatud maaüksused		
Maakri 28	482	Mark Invest OÜ (Mark Investil täpsustada kaasomaniku andmed)
Maakri 30	886	OÜ Lewis Invest
Maakri 28b	382	OÜ Lewis Invest, OÜ PartnerRe
Maakri 32B	165	Eesti Vabariik
Lennuki 5A	104	Lilja Mulkahainen, Kristjan-Paul, Virve Nadežda Platonova, Hilje Berg
Moodustamata maaüksus (piirid määratud menetletavas Maakri 28 ja 30 detailplaneeringus)		
sotsiaalmaa krunt	411	Reformimata riigimaa, mis eeldatavalt antakse munitsipaalomandisse

Märkus: Maakri 28 ja 30 detailplaneeringuga on täiendavalt kavas.

- liita Maakri 28b ja 30 üheks maaüksuseks pindalaga 1268m2
- liita Maakri 32a ja 32b üheks maaüksuseks pindalaga 754 m2
- jagada Tornimäe tänava pikendus kaheks maaüksuseks pindaladega 321 ja 331 m2.

5. KÕRGHOONETE TEEMAPLANEERINGUST TULENEVAD TINGIMUSED

Linnavolikogu poolt 16.04.2009 otsusega nr 77 kehtestatud teemaplaneering “Kõrghoonete paiknemine Tallinnas” täpsustab tingimused kõrghoonete planeerimiseks ja ehitamiseks. Maakri-Lennuki-Kuke tänavate vaheline kvartal ühtib kvartaliga nr 3 kõrghoonete piirkonnas nr 1.



Teemaplaneering määrab kvartali nr 3 hoonestustiheduseks 4,5 ja maksimaalseks absoluutkõrguseks 130 meetrit (ca 125 meetrit kvartali maapinnast). Hoonestustiheduse juures on märgitud, et see võib täpsustuda vastavalt arhitektuurivõistluse tulemustele. Võistlustöös tuleb leida kvartalile kaalutletult mõistlik hoonestustihedus, lähtudes arvust 4,5. Võistlustöö võib sisaldada hoonestustiheduse suurendamise ettepanekut lähtudes üksnes avalikust huvist, vastavad põhjendused tuleb esitada seletuskirjas. Tiheduse suurendamise ettepaneku korral peab kvartali terviklahendus olema kooskõlas võistlusülesande muude eesmärkidega.

Kvartali pindala, millest lähtudes arvutatakse hoonestuse brutopind, on määratud ümbritsevate tänavate kesktelgede baasil. Kuna tänavate ja tänava maa-alade muutliku laiuse ning ristmike ebastandardse konfiguratsiooni tõttu on võimalik seda pindala määrata mitmel erineval viisil, siis on otstarbekas lähtuda kvartali pindala määramisel varasemate hinnangute aluseks olnud KLEMM-i kvartalist MAA3, mille pindala on 17632 m². Selle järgi saab kvartali hoonestuse brutopind olla kuni $4,5 \cdot 17632 = 79344 \text{ m}^2$.

Olemasolevate säilivate hoonete brutopinda ehtisregistris ei kajastu, kuid hinnanguliselt on see järgmine:

- Maakri 36 korterelamu ca 12000 m²
- Maakri 28 muinsuskaitsealune hoone ca 500 m²
- Maakri 28a muinsuskaitsealune hoone ca 1300 m²

See tähendab, et tiheduse 4,5 korral saab kvartalisse planeerida 65000-66000 m² lisanduvat brutopinda. Sellest arvust jääb 14000m² eeldatavalt Maakri 28 ja 30 detailplaneeringu alale.

Kõrghoonete teemaplaneering märgib Maakri piirkonna hoonete kõrguse kohta täiendavalt järgmist:

Kõrghoonete kavandamisel piirkonda tuleb teha aeronavigatsiooni, lennuliikluse ja lennuohutuse ekspertii, mille käigus määratakse ühtlasi ka ehitise maksimaalne kõrgus maapinnast meetrites. Seda teeb Lennuamet detailplaneeringu kooskõlastamise käigus. Seega võivad teemaplaneeringus antud piirkondade ehitiste absoluutkõrgused varieeruda, kusjuures ei ole välistatud ka tabelis 2 antust kõrgemate ehitiste rajamise võimalus.

See tähendab, et võistlustöös võib kaaluda ka 130 meetrist kõrgemate hoonete kavandamist, kui see on terviklahendust arvestades mõistlik ja linna siluetti rikastav. Sellise lahenduse pakkumisel tuleb arvestada riskiga, et lahendus võib täpsustuda detailplaneeringu kooskõlastamisel Lennuametiga.

Kõrghoonete teemaplaneering seab Maakri piirkonnas lisaks detailplaneeringu terviklikkusele kõrgendatud ootused ka iga üksiku hoone arhitektuursele lahendusele:

Kõrghoone paiknemine Tallinna city piirkonnas seab suuremad nõudmised ka hoone välisilmele – kui piirkonnas on juba mitu kõrghoonet, muutub üha olulisemaks arhitektuuri omanäolisus. Lisanduv hoone peab olema uue imagoga, väljapaistev ning pakkuma olemasolevatest kõrghoonetest moodsamate ja uudsemate tehnoloogiliste võimalustega ruumilahendusi.

See tähendab, et planeermisalase võistluse töodes tuleb mõelda ka hoonete projekteerimise korraldamisele nii, et tagatud oleks nii planeeringulahenduse säilimine kui ka piisav paindlikkus täpsemate mahuliste lahenduste jaoks projekteerimisel.

Lisaks tingimustele Maakri kõrghoonete piirkonna kohta on teemaplaneeringu peatükis 7 määratud kõigi piirkondade detailplaneeringute kohta järgmised üldtingimused:

- 1) Kõrghoone või kõrghoonete grupi kavandamisel mingisse piirkonda tuleb arvestada nende mõju avalikule välisruumile ja inimesele ning looduskeskkonnale ja liiklusele. Selle tagamiseks on vajalik luua piirkonna terviklahendus, mis võimaldab kasutusfunktsioone kinnistute vahel jagada. Detailplaneering koostatakse linnaehituslikult piiritletud tervikalale.
- 2) Planeeringute koostamisel tuleb seada eesmärgid hoonestusele ja kogu kujundatavale keskkonnale, sealhulgas aktiivsemas ühiskasutuses olevate teede ja tänavate ruumile.
- 3) Kõrghoonete ümbruse liikluskorralduse lahendamisel peab tagama, et võimalikult vähe häiritaks linna magistraaltänavate liiklust (tuleb planeerida aeglustus- ja kiirendusrajad, taksode ja ühistranspordi peatuskohad jne).
- 4) Kõrghoonete parkimisprobleeme ei tohi lahendada olemasoleva ega rajatava haljastuse arvelt, haljakute suureneva kasutuskoozumuse tõttu tuleb need kujundada või rajada suure kasutustaluvusega.
- 5) Hoonestustiheduse ja maa-ala kasutusotstarvete kavandamisel tuleb arvestada sellega, et katusehaljastust (sh maa-aluse ehitise pealset haljastust) ei saa käsitada krundi, kvartali ega piirkonna haljastusprotsendi määramisel haljasmaa (kõrghaljastuse) osana.
- 6) Parkimiskohad kõrghoonete juures tuleks planeerida kinnistu piirides, kõrghoones või näha ette parkimismaja rajamine koos kõrghoone rajamisega.
- 7) Parkimiskohtade arvu kavandamisel ei pea lähtuma ainult ehitusnormides ja parkimise arengukavas toodud näitajatest, vaid iga planeeringuala juures tuleb arvestada ka ühistranspordi ning jalgrattateede olemasolu ja piisavust ning nende transpordiliikide eelisarendamise vajadust. Sõltuvalt kõrghoone funktsioonist tuleb teha analüüs, kui palju on hoone juurde vaja autode seisukohti, eelkõige klientidele ja hoone teenindamiseks.
- 8) Igal konkreetsel juhul tuleb hinnata, kas ja mil määral suurendab kavandatav kõrghoone piirkonna liiklustihedust võrreldes muude hoonestustüüpidega ning kas on vajalik tänavavõrgu rekonstrueerimine, et parandada läbilaskvust. Praegu ei ole kõrghoonete teemaplaneeringu koostamisel selliseid analüüse tehtud, sest puuduvad liiklusprognoosid, mis võtaksid arvesse liikluse kontsentreerumist kõrghoonete piirkondadesse, ega auto alternatiivide (ühistransport, kergliiklus) kasutuselevõtu võimalusi.
- 9) Detailplaneeringute koostamise käigus tuleb koos teiste maakasutust kitsendavate ja piiravate teguritega (liiklussõlm, sissesõidud, parklad jmt) arvestada kergliiklusteedega ning siduda need rohevõrgustikuga.
- 10) Iga kõrghoonete piirkonna kohta on antud maksimaalne hoonestustihedus, mida tuleb täpsustada detailplaneeringu koostamise käigus, mis arvestab piirkonda mahtuvaid parkimiskohti ning ümbritseva tänavavõrgu (ristmike) võimet tulla toime lisanduva liikluskoozumusega.
- 11) Kuna kõrghooned on linnakeskkonnas olulise keskkonnamõjuga objektid, on mõju ulatuse täpsemaks määramiseks vaja teha KSH igale kõrghoonet taotlevale detailplaneeringule, mis pärast teemaplaneeringu kehtestamist menetlusse võetakse.
- 12) Detailplaneeringute koostamise käigus tuleb rohevõrgustiku paremaks toimimiseks leida võimalus luua mikrorohevõrgustik, mis kompenseeriks rohestruktuuride ebapiisavust. Lisaks kõvakattega maale tuleb piirkonnas leida ruumi haljasaladele. Tuleb luua või säilitada ka toimiv rohevõrgustik ja siduda see ümbritsevate rohestruktuuride ja kergliiklusvõrgustikuga.
- 13) Detailplaneeringute koostamise käigus tuleb endistes tööstuspiirkondades teha uuringud, et teha kindlaks võimaliku jääkrestuse olemasolu.
- 14) Planeerimis- ja projekteerimisstaadiumides analüüsida hoonete energiakulu, energiatarbimise efektiivsust ja heitmete vähendamise meetmeid.
- 15) Detailplaneeringute koostamisel tuleb elanike arvust ja sotsiaalsetest gruppidest lähtudes analüüsida avaliku ruumi piisavust ja eri funktsioonidega avaliku ruumi struktuuri ja paiknemist. Vastavalt sellele tuleb kavandada mitmekesine ja funktsionaalne avalik ruum. Rajatav haljastus peaks täitma nii piisava eraldamise kui ka liitmise otstarvet. Keskkond tuleb kujundada selliselt, et mõjub kutsuvalt ning pakub esteetilist elamust.
- 16) Välisruumi kvaliteedile ja ruumiüleminekute selgusele tuleb pöörata suurt tähelepanu. Sotsiaalselt mõjusalt liigendatud välisruumi kõige olulisem tunnus on ühiskasutatavate ning privaatsete ruumiosade kindel vahekord ja järgnevus koos iseloomulike üleminekutega nende vahel. Välisruumi kvaliteet kõrghoonete ümber on kasutustiheduse tõttu eriti oluline. Käsitlemist vajavad järgmised kõrghoonete välisruumi mõjutavad tegurid: tuuled ja varjutus; suurenenud liiklustihedusest põhjustatud müra ja õhureostus; suurenenud parkimiskohtade vajadus ja kõvakatted (asfalt jmt). Planeerimise ja projekteerimise staadiumis puudulikult hinnatud aerodünaamiline olukord võib hiljem viia vajaduseni ehitada avatud jalakäijate alad ümber kinniseks ning sellega kaob esialgselt kavandatud välisruum sootuks.
- 17) Muinsusväärtuste olemasolu korral kõrghoonepiirkonnas arvestada edasisel kavandamisel muinsuskaitse eritingimustega.
- 18) Soovitav on iga kõrghoonete piirkonna kohta, aga eriti ohtlike objektide ohualas olevate või sellega piirnevate kõrghoonepiirkondade kohta koostada detailplaneeringu staadiumis riskianalüüs, et hinnata riskide tõenäosust ja välja töötada ohuolukorras käitumise meetmed.
- 19) Detailplaneeringute koostamise käigus on vaja teha kõrghoonete piirkondades kompleksed mürauuringud, et määrata mürataseme alusel (müratundlike) objektide sobivus keskkonda ja võtta vajalikud meetmed müra mõju vähendamiseks.
- 20) Raudtee mõjualas paiknevates piirkondades tuleb lisaks mürale arvestada rongide põhjustatavat vibratsiooni. Kõrghoonete konstruktsioonide kavandamisel tuleb vibratsiooni tugevus arvesse võtta, sest maapinna tasandil tühisena tunduv vibratsioonitase võib korruste kasvades võimenduda, kui konstruktsioonid ei ole seda mõjutegurit arvestades projekteeritud. See projekteerimisnõue peab kajastuma nende kõrghoonete piirkondade detailplaneeringutes.
- 21) Tagada eluruumidele esitatud nõuetekohased insulatsioonitingimused nii kõrghoonete grupi sees kui ka naaberhoonestuse suhtes. Loomuliku valgustuse, vaate ja selle juurde kuuluva privaatsusega tuleb arvestada nii elu- kui ka ärihoonete juures, aga ka eriotstarbeliste hoonete, nt ravi- ja õppeasutuste puhul.
- 22) Järgnevates planeerimis- ja projekteerimisstaadiumides analüüsida hoonete energiakulu, energiatarbimise efektiivsust ja heitmete vähendamise meetmeid.
- 23) Enne detailplaneeringu koostamist tuleb teha hüdroteoloogilised uuringud, mis on oluline ja tingimata vajalik alusmaterjal kõrghoonete ja nende juurde kuuluvate rajatiste kavandamisel. Nõrgalt kaitsitud ja kaitsmata põhjaveega aladel tuleb põhjavee kaitseks rakendada erineva rangusega meetmeid, mis tuleb välja töötada detailplaneeringu staadiumis.
- 24) Iga kõrghoonepiirkonna detailplaneeringu koostamisel tuleb prognoosida liikluse kasvuga kaasnevat õhusaastet, seejuures arvestades õhu liikuvust analüüsitava piirkonnas. Õhusaaste seisukohast tuleb arvestada ka külgnevate alade õhusaaste taset ja allikaid.
- 25) Kõrghoonete kavandamisel tuleb analüüsida tekkivaid tuulekoridore, sest kõrghoonete ümbruses muutub õhu liikumine. Olulised on termilise komponendi uuringud, sest hoone fassaadi kuumenemise korral lisanduvas vertikaalses õhuvoolud, mis samuti muudavad üldpilti.
- 26) Iga kõrghoonete piirkonna kohta tuleb detailplaneeringu staadiumis koostada riskianalüüs, et hinnata riskide tõenäosust ja töötada välja ohuolukorras käitumise meetmed.
- 27) KSH koostamise käigus on eriti oluline hinnata liiklusest põhjustatud keskkonnamõju. Eriti suurt tähelepanu tuleb pöörata nendele piirkondadele, kus hoonestus- ja liiklustihedus oli juba varem kõrge: Maakri kvartal, Kitseküla, Järvevana, Haabersti ja Tondiraba.

Eelnevalt loetletud tingimusi tuleb võistlustöös silmas pidada, arvestades et need ei ole mõeldud otseseks käsitlemiseks võistlustöös, vaid arvestamiseks välja valitud lahenduse alusel detailplaneeringute koostamisel.

6. PÕHITINGIMUSED VÕISTLUSTÖÖ LAHENDUSELE

Võistlustöö peab vastama järgmisele tingimustele.

6.1 Avalik ruum

Planeerida kvartalisene avalik ruum lähtudes jalakäijatele suunatud ruumi maksimaalse sidususe eesmärgist, arvestades ka kvartalit ümbrusega siduvaid perspektiivseid jätkumisi. Planeerida avalikuks ruumiks kvartali keskel asuv kõrghaljastusega kaetud reformimata sotsiaalmaa, Tornimäe tänava pikendus ning nendega külgnev ala nii, et kvartalisel moodustuks piisava suuruse ja otstarbeka kujuga rekreatsiooniala. Lähtuda põhimõttest, et avaliku ruumi tarbeks tuleb kavandada äralõikeid erinevatest kinnistutest. Kvartal peab olema jalakäijatele erinevates suundades mugavalt läbitav, sealhulgas vähemalt Tornimäe tänava sihis. Kvartalisene avalik ruum peab moodustama sidusa, mitmekesise ja inimsõbraliku terviku ning sisaldama vähemalt üht avaramat avalikult kasutatavat maa-ala (mõnes esimese etapi võistlustöös nn Maakri plats). Maakri tänav kavandada peamises osas läbiva autoliikluseta jalakäijate tänavaks, kuid tagada tuleb juurdepääsud kõikidele kruntidele ning olemasolevate hoonete teenindamise võimalused. Luua võimalikult head seosed ühistranspordiga.

6.2 Hoonemahud

Planeerida kvartali hoonestuse mahuline lahendus lähtudes hoonestustiheduse võrdse jaotamise põhimõttest (p 10) ning võttes aluseks kõrghoonete teemaplaneeringust tuleneva tiheduse 4,5 (65000-66000m² lisanduvat pinda, sh Maakri 28 ja 30 DP maa-alal eeldatavalt 14000m²). Selle juures arvestada olemasolevast olukorrast ja senistest kokkulepetest tulenevaid erisusi (Maakri 28 ja 30 DP, muinsuskaitsealused hooned, kokkulepitud avalikud ruumid) ning kaaluda kõrghoonete teemaplaneeringust tulenevaid võimalusi (kirjeldatud p 5).

6.3 Hoonefronidid

Kavandada olemasoleva Maakri tänava äärde teisel pool tänavat asuva olemasoleva hoonestusega haakuv hoonefront, mille kõrguse kavandamisel lähtuda vastasfrondi räästa- ja harja kõrgusest. Kõrghooned kavandada frondist eemale. Tingimust ei pea arvestama Kuke-Maakri nurgas Kivisilla tänava sihis.

6.4 Hoonete funktsioonid

Kvartal peab olema mitmefunktsiooniline, kus segunevad elamis- ja büroopinnad ning kaubandus-teenindus. Arvestada ka hotellide kavandamise võimalusega. Omanike täpsema nägemuse puudumise tõttu võib funktsioonide jaotust käsitleda vastavalt ruumilisele loogikale.

6.5 Hoonete omavaheline mõju

Kõrghoonete kavandamisel arvestada nende püstitamisest tulenevate mõjutustega lähiala hoonetele ja elanikele ning üksteisele, sh tagada piisav insolatsiooni kestvus nii säilivate kui planeeritavate hoonete eluruumides. Arvestada võimalikult suures ulatuses ka akendest avanevate vaadetega.

6.6 Kaugvaated

Planeerida hoonestus linna siluetti kaugvaadetes rikastava tervikuna, arvestades ka ümbrusesse planeeritud või planeeritavaid teisi kõrghooneid (Maakri 19/21, Lauteri 3) ning vältides etteantud maksimumkõrgusest (130m) ja tavapärasest ehitusloogikast tulenevat üksluist lameda-tipulist siluetti.

Eelistada arhitektuurilist mitmekesisust ja mahulist omapära võimendavaid lahendusi.

Võistlustöö koosseisus esitada kaugvaated vähemalt võistlustingimuste lisana kaardil etteantud punktidest.

Arvestada kaugvaadetega ka planeeritavatest hoonetest, sealjuures lisades avaliku vaateplatvormi kõrgeima hoone viimastele korrustele.

6.7 Säiliv hoonestus

Säilitada muinsuskaitse alused hooned Maakri 28 ja 28a ning arvestada nende hoonetega ümbruse planeerimisel.

Arvestada Maakri 28 ja 30 detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimustega. Maakri 28a kohta ei ole eritingimusi koostatud – selle hoone vahetu ümbruse planeerimisel arvestada mälestisega, eeldades et eritingimused koostatakse pärast võistlust.

6.8 Haljastus

Säilitada võimalikult palju olemasolevat kõrghaljastust, samuti rajada alale uut kõrghaljastust ning rohelist, kaasa arvatud tänavahaljastust. Järgneval skeemil on märgitud I ja II väärtusklassi puud, mille säilitamist on peetud oluliseks. Arvestades maa-aluse parkla vajadust on otstarbekas suuremate puudegruppide säilitamine ning üksikpuudest loobumine. Üks olulisem puudegrupp asub Maakri 30B ümbruses, ulatudes ka Lennuki 5 ja 5B piirialadele ja kinnistamata sotsiaalmaale. Teine puudegrupp asub Tornimäe tänava pikenduse läänepoolses laiemas osas. Samuti võib arvestatava kolmanda puudegrupina käsitleda Maakri 28 hoonet ümbritsevad puud. Nimetatud 3 puudegruppi asuvad eeldatavate arendusüksuste piirialadel, mistõttu nende säilitamine ei tekita ülemääraseid raskusi. Nende gruppide likvideerimine ei ole soovitatav ning peab olema väga hästi põhjendatud, samas kui üksikpuude likvideerimine ei vaja olulisi põhjendusi. 3 puudegruppi ja muud väärtuslikumad üksikpuud on tähistatud järgneval skeemil. Säilitatavate puude ning uue planeeritava kõrghaljastuse asukohtades tagada puudele piisavad kasvutingimused.



6.9 Ilmastikumõju

Avaliku ruumi ja hoonestuse seostamisel arvestada ilmastiku mõju, eelistades lahendusi ja luues erinevaid kohti, mis võimaldavad tuulevaiksemat ruumi, pakuvad varju sademete eest ja avanevad eelkõige õhtupoolikul päikesevalgusele. Hoonestuse lahenduses tuleb püüda liigendatud mahtude abil vähendada tuulekoridore, samuti kasutada samal eesmärgil haljastust. Luua võimalusi päikesele avatud tänavakohvikute ja istumiskohtade rajamiseks.

6.10 Etapiviisiline arendamine

Planeerida hoonestus ja parkimine omavahel seostatult, lähtudes kvartali etapiviisilise väljaehitamise põhimõttest (p 9). Võistlustöös näidata ära, milliste terviklike kvartaliosade kohta on välja valitud võistlustöö alusel võimalik koostada eraldi detailplaneeringud (esitada käsitletava ala detailplaneeritavateks aladeks jagamise skeem).

6.11 Maaomanike huvide arvestamine

Maaomanike huvi on saada arhitektuurivõistluse tulemusel lahendus, mille elluviimisel on planeeritava hoonestuse iga väljaehitav ruutmeeter kvaliteetne ja väärtuslik, mis tähendab muuhulgas, et kavandatavatest hoonetest avanevad head vaated, planeeritaval pindadel on hea insulatsioon ja muud väärtused. Vältida tuleb pimedate ja halvasti kasutatavate plaanilahenduste kujunemist hoonetes.

6.12 Ülesandest kõrvalekaldumine

Tingimustest võib kõrvale kalduda üksnes avalikes huvides hästi põhjendatud juhtudel. Vastavad põhjendused esitada võistlustöö seletuskirjas. Võistlustööde tingimustele vastavuse kohta koostatakse enne žürii tööd ekspertiis, milles hinnatakse kõrvalekaldumise põhjendatust ja vajalikkust.

7. LIIKLUSSKEEM

7.1 Alale juurdepääsud

Pärast võistluse esimest etappi, 2007. aastal K-Projekti projekti poolt koostatud liiklusanalüüsis otsiti lahendusi võistlusala paremaks ühendamiseks linna põhitänavatega. Lahenduses pakuti välja Liivalaia tänava aluse mahuka parkla rajamine ning maa-alune ühendustee Maakri kvartaliga. Inseneribüroo Stratumi poolt 2008. aastal koostatud liiklusskeemi analüüsis vaadeldi ristmikele lisanduvat koormust. Need tööd on koostatud buumiaegse optimismilainel ja täna pigem päevakorrast maha võetud. Seetõttu kuuluvad need arvestamisele üksnes taustamaterjalina. Juurdepääsud maa-alale tuleb lahendada olemasolevate tänavate baasil, kaaludes ka võimalikku lisanduvat teed Lauteri 3 detailplaneeringus võistlusalt Lauteri tänavale.

7.2 Jalakäijate ruumi põhimõtted

Mistahes tänaval ja ristmikul peab esmajoones arvestama jalakäijate igasuunalise mugava liikumisvõimaluse tagamisega.

Maakri kvartalit muu linnaga ühendavatele jalakäiguteedele tuleb edaspidi lisada või ühendust parandada järgmistes sihtides:

- Tornimäe tänav Tartu mnt suunas
- Tornimäe tänava pikendus Lauteri tänava suunas
- Rävalla parkimismaja läbipääs Kaubamaja tänava suunas
- Stockmanni kaubamaja ja Liivalaia 45/47 büroohoone vaheline ühendus

Lisaks on olulised kõigi olemasolevate tänavate kõnniteed.

7.3 Parkimine

Parkimise lahendamisel kombineerida maa-alust parkimistasandit (kõrgusmärk ca +1.00) ja tänavatasandi äripindadest kõrgemat parkimistasandit (võistlustöö "Urban Village" põhimõttel, kõrgusmärk üle +10.00). Parkla sissesõitude asukohavalikul tuleb lähtuda maapinna erinevatest kõrgustest, vältides ülemääraseid ja ruumi katkestavaid panduseid. Kõrgemale tasandile juurdepääsuks on mõistlik kasutada Lennuki tänavat. Maa-alusele tasandile on otstarbekas juurdepääsud Kuke-Maakri ja Lennuki-Maakri ristmike lähedusest. Maaomanike nägemuses on eelistatud ülemise parkimistasandi tõstmine 2.korrusest veelgi kõrgemale, arvestades et lisaks tänavatasapinna korrusele on ka 2-3 korrus äripindadena kasutatavad ning et elu- ja bürookorruused on otstarbekas planeerida parkimistasandist kõrgemale. Parkimiskohtade arvuks kavandada sõltuvalt lahenduse eripärast kokku 400-500, kaldudes sellest vahemikust kõrvale üksnes põhjendatud juhul terviklahenduse huvides. Arvestada parkimiskohtade riskkasutusega. Eristada parklate avalikumaid (äripindade klientidele) ja privaatsemaid (töötajatele ja elanikele) osi. Lisaks parkimismajadele kavandada tänavate äärde lühiajalist parkimist (nt. 15 minuti parkimised tänavalaial).

7.4 Muud üldnõuded

Võistlustöö liikluslahendus peab olema kolmemõõtmeline, kõigi teede kõrgusmärk peab olema töös näidatud. Arvestada olemasoleva maapinna ja sobivate loodavate kalletega, vältida treppe ja jalakäijaruumi katkestavaid autode panduseid. Lahendada üldjoontes äripindasid teenindava transpordi liikumine. Konkursitöodes ette näha ka tehnilised juurdepääsu lahendused (Prügivedu, kauba laadimine jne). Hotelli planeerimise korral lahendada turismibussi liikumine ja peatumiskoht. Tagada juurdepääsud kõikidele olemasolevatele ja planeeritavatele kruntidele ning olemasolevate hoonete teenindamise võimalused.

7.5 Maakri tänav

Maakri tänav tuleb kavandada võimalikult suures ulatuses läbiva autoliikluseta jalakäijate tänavana, kus on võimalik liikuda teenindaval transpordil. Maa-ala nurkadest saab kavandada juurdepääsud maa-alusesse parklasse.

7.6 Lennuki tänav

Lennuki tänav asub nõlval ja tänavaruumi alla tuleb kavandada täiendavaid parkimistasandeid vastavalt terviklahendusele. Maa-alune parkla tuleb siduda Lauteri 3 maa-aluse parklaga. Maapealne tänavaruum peab olema jalakäijasõbralik linnatänav. Lennuki tänavalt saab kõrguse tõttu kavandada juurdepääsud 2-4. korrusel asuvatele parklatele, samuti kaaluda pandustega juurdepääsuid maa-alusele parkimistasandile ilma jalakäijate ruumi liigselt lõhkumata. Tervikliku arhitektuurse ja linnaehituslik lahenduse korral on lubatud ehitada hooned ka konsoolselt Lennuki tänava kohale tingimusel, et tänavaruum jääb piisavalt avar, planeeritavate hoonete kaugus olemasolevatest elamutest piisav ning lahenduse elluviimisel jääb tagatuks piisav insolatsioon kestus nii olevates kui planeeritavates eluruumides.

7.7 Kuke tänav

Kuke tänav on tuntava pikisuunalise kaldega, tõustes Maakri tänavast Lennuki tänavale ca 5m. Kuke tänava alla on samuti võimalik kaaluda parkimiskohtade kavandamise võimalust ning see on sobiv koht maa-alusele parkimistasandile juurdepääsude kavandamiseks. Arvestada tuleb ka tänava põhjaküljel oleva parkimismaja erinevate tasanditega ning kavandatava Kuke 4 maa-aluse parklaga. Tervikliku arhitektuurse ja linnaehituslik lahenduse korral on lubatud ehitada ka hooneid konsoolselt Kuke tänava kohale.

7.8 Maakri-Lennuki ristmik

Ristmik asub järsul nõlval ning seda läbib Stockmanni kaubamajaga seotud liiklusvoog. Seetõttu on tegemist ruumiliselt keeruka sõlmega, mille lahendamiseks tuleb otsida loomingulisi võimalusi, et tagada liikluse sujuvus ilma erisuunalisi jalakäiguühendusi katkestamata.

7.9 Lennuki-Kuke ristmik

Ristmiku lahendamisel arvestada Rävalla parkimismajaga, samuti vajadusega luua uus jalakäijate ühendus läbi selle parkimismaja.

7.10 Maakri-Kuke ristmik

Ristmikul kohtuvad erinevad teed ja parklate sissesõidud ning võistlustöö saab lisada sellesse piirkonda juurdepääsu võistlusala maa-alusele parklale. Arvestada, et Maakri tänav suletakse läbivale autoliiklusele.

8. EHITUSGEOLOOGIAST TULENEVAD TINGIMUSED

Ehitusgeoloogilise uuringu järelduste alusel ei ole otstarbekas maa-aluseid ehitisi rajada möllsavi ja savimõlli kihile lähemale kui 5 meetrit. See kiht asub keskmiselt kõrgusmärgil –5, sügavnedes Maakri tänava pool ja tõustes kõrgemale Lennuki tänava pool, mis tähendab et Lennuki tänava poolses kvartaliosas, on kaheldav rohkem kui ühe maa-aluse parkimistasandi ehitamine tavalisest maapinnast allapoole.

Maakri kvartalis ja lähialal on ülemine liivakompleks ja sellega koos pinnaseveekihid (kihid 3...5) suhteliselt paks. Samas laskub liivakompleksi lamapind uuringuala piires oluliselt läänest itta (joonis 4), olles Maakri kvartali läänenurgas abs. kõrgusel ca –1 m ja kirdenurgas abs. kõrgusel ca –7,5 m. See loob teatavad erinevused maa-aluste parklate ja ühenduste rajamise tingimuste osas uuringuala lääne- ja idaosa vahel. Kuna surveiline põhjaveekihid alumises liivakompleksis (kihid 6...8) jääb paksu veepideme alla, siis alumise liivakompleksi surveiline põhjavesi ehitussüvendeid ei ohusta.

Soovitatakse allmaaehtiste põhi jätta lamavast nõrgast möllsavist ja savimõllist (kiht 6) vähemalt ca 5 m võrra kõrgemale ja seda järgmistel põhjustel. Kuigi möllsavi ja savimõll on üldiselt vettpidavad pinnased, leidub siin siiski üksikuid liivasemaid ja staatilist vaba vett sisaldavaid läätsi, mis on sügavusest tingitud hüdrostaatilise surve all ja möllsavi ja savimõlli kihini (või sellele liiga lähedale) ulatuv ehitussüvendi põhi võib ülesse kerkida ning veelduda. Kuna pinnaseveekihid veeläbilaskvus väheneb sügavuse suunas, muutub ehitussüvendi põhja dreneerimine sügavuse suurenedes ka järjest ebaefektiivsemaks. Kui sügavad allmaaehtised lõikavad läbi kogu pinnaseveekihid või ka suurema osa sellest (see on realne eeskätt Lennuki tn piirkonnas), tekib veel uus oht. Nimelt tõkestaksid sügavad allmaaehtised siis oluliselt loodusliku pinnaseveevoolu, millega kaasneks pinnaseveetaseme tõus Maakri kvartalid edela pool (ülesvoolu) ja sealsete vanade majade keldrid võidakse uputada.

Lennuki tänava alla nõlva sisse on siiski võimalik kavandada 1-2 parkimistasandit. (Sama on pakutud esimese etapi võistlustöös "Galileo" ja hilisemas K-Projekti liikluskavanduses).

Ehitusgeoloogiline uuring on lisaks märkinud järgmist:

Kõrghoonete rajamise kulukus suureneb Maakri kvartali piires mõnevõrra läänest itta seoses vaia kandekihtide sügavnemisega selles suunas.

9. ETAPIVIISILISE ARENDAMISE MUDEL

Esimese etapi võistlustöödest on võistlusala etapiviisiline väljaehitamine kõige paremini läbi töötatud võistlustöös "Urban Village", mille järgi saab hoonestust ja parkimist sõltumatult arendada 3 etapis. Põhimõtteliselt on see võimalik ka 5 etapis, kuid sel juhul tuleb alustada Lennuki tänava poolsetest üksustest. "Urban Village" on ainuke töö, mis loobus ehituslikult keerukast maa-alusest parkimissüsteemist ning kavandas parklad 2.korruse tasandile.

Põhimõtteliselt on etapiviisiliselt arendatavad ka võistlustööd "Parkour '32" ja "Galileo", kus maa-aluse parkla ehitamine on võimalik jagada hoonestusüksuste kaupa kuni 4 etapiks, nii et igaühel on omaette sissepääs. Võistlustööde lahendust on võimalik edasi arendada, eristades selgemalt väljaehitamise tsoonid ja täpsustada seda krundistruktuuriga paremini kohanduvaks. Tõenäoliselt osutub Lennuki ja Kuke tänava alla maa-aluse parklaosa ehitamine etappide kaupa siiski liiga komplitseerituks, mistõttu sõltumatuid ehitusetappe võib jääda ka 2-3.

Võistlustööde "Trident" ja "Parabool" lahendus eeldab maa-aluse parkla väljaehitamist ühtse tervikuna, mis võimaldab ala etapiviisilist arendamist alles pärast parkla ehitust. Nende tööde üldlahendust on samas võimalik täpsustada, millega koos saab tekkida ka etapiviisilise väljaehitamise võimalus.

Võistluse teises etapis eelistakse lahendusi, mis võimaldavad üksuste arendamist ja detailplaneeringute koostamist teineteisest sõltumatult, arvestades nii hoonestust kui parkimist. Igal sõltumatul arendusüksusel peab olema sissepääs parklasse avalikult tänavalt. Hoonetevaheline avalik ruum peab eesmärgipäraselt funktsioneerima ka siis, kui teised arendusüksused on veel välja arendamata.

Võistlustöös tuleb esitada selge arendusetappide ning välja valitud võistlustöö alusel koostatavate detailplaneeringute alade skeem. Eraldi tuleb läbi mõelda ka avaliku ruumi väljaehitamise etapid ning nende seosed hoonestuse ja parkimise väljaehitamisega.

10. HOONESTUSTIHEDUSE, ARENDUSÜKSUSTE JA AVALIKU RUUMI VÕRDSE JAOTAMISE MUDEL

Hoonetustiheduse ja avaliku ruumi jaotumine omanike suhtes on Maakri kvartali lahenduse loomisel üks keerukamaid ülesandeid. Ühegi omaniku jaoks (kaasa arvatud riik) ei ole ootuspärane tema maa jätmine avaliku ruumi arendamiseks ega keskmisest väiksema hoonetustiheduse planeerimine. Seepärast tuleb omanikke kohelda võimalikult võrdselt, arvestades olemasolevatest regulatsioonidest või kokkulepetest tulenevate eranditega:

- Maakri 28 ja 28a hooned on muinsuskaitse all ning peavad säilima.
- Kvartalisese sotsiaalmaa (411 m²) ja Tornimäe tänava pikenduse, sh Maakri 30D (652+78 m²) maaüksused on mõeldud avalikuks ruumiks.
- Maakri 28 ja 30 detailplaneeringu ala (Maaüksused Maakri 28b, Maakri 30, Maakri 32a ja Maakri 32b) peab jääma eraldiseisvaks terviklikuks arendusüksuseks ja detailplaneeringu alaks, kvartali terviklahenduse koostamisel lähtuda koostatud detailplaneeringu lahendusest. Soovi korral võib esitada ettepanekuid detailplaneeringu lahenduse elluviimiseks, mis täpsustaksid detailplaneeringu lahenduse kvartali terviklahendusega sidumise võimalusi.

Arhitektuurivõistluse esimene etapp ei loonud omanike jaoks piisavalt selgust, kuidas paratamatut koostööd nõudvas olukorras kavatakse tagada igaühe jaoks õiglane tulemus.

Vahepealsel ajal viie aasta jooksul püsinud omandistruktuur, ebaõnnestunud ühissettevõtte loomise katsed ja omanike kahtlused võistlustulemuse alusel tehtavate edasiste otsuste suhtes näitavad, et teises etapis vajame sellist võistluseelselt kokkulepitut mudelit, milles omanike ootused oleks võrdselt tagatud, sõltumata võistlusel leitatavast ruumilisest terviklahendusest.

Ilmselt ei ole võimalik vältida planeeritava kvartali jagamist krundistruktuuri alusel sellisteks liitkruntideks, kus praegused omanikud muutuvad kaasomanikeks. Kuigi ka see ei taga tulevaste kaasomanike vahelist üksmeelt, on piiritletud omanikeringi sees üksmeelse arenduse (või kaasomandi võõrandamise rahalise kokkuleppe) leidmise tõenäosus oluliselt suurem, kui kogu kvartali omanikeringi sees.

Seepärast tuleb teise etapi võistlustöös rakendada sellist mudelit, mis põhiolemuselt moodustab esimese etapi võistlustööde "Urban Village" (krundipõhine jaotus), "Galileo" (avaliku ruumi sõltumatus) ja "Parabool"

(pindalapõhine hoonestustihedus) pakutud mudelite kombinatsiooni. Üldjoonetes on võimalik iga esimese etapi tööd võimalik sellise põhimõtte alusel korrigeerida.

(a)

Võistlusala (kvartali krundid peale Maakri 36) tuleb võistlustöös jaotada olemasoleva krundistruktuuri baasil (jättes sellest jaotusest välja kvartali keskel asuva sotsiaalmaa tüki (411 m²) ja Tornimäe tänava pikenduse, sh Maakri 30D (652+78 m²)) osadeks niiviisi, et iga osa planeeritav hoonestustihedus oleks üldjoontes (keskmisest kuni 10% suurem või 10% väiksem) võrdeline osa pindalaga (avalikku ruumi eristamata). Sellise jaotuse alusel saab olemasolevad maaüksused liita kruntideks nii, et praeguste maaüksuste omanikud muutuvad liidetud krundi kaasomanikeks vastavalt maaüksuse pindalade proportsioonile.

(b)

Avalik ruum (kvatalisisene ruum, sealhulgas kvartalisene sotsiaalmaa, Tornimäe tänava pikenduse maa-ala ning võistlustööga lisanduv väljakuruum, jalgteede ruum ja ümbritsevate tänavate maa-ala võimalikud laiendused kokku) tuleb planeerida vastavalt ruumilisele terviklahendusele, sõltumatult olemasolevast krundistruktuurist. Avaliku ruumi krunt (või krundid) eraldatakse liitkruntidest ja antakse munitsipaalomandisse sõltumata sellest, milliste maaüksuste baasil see tekkis.

Arvestades, et eeldatavalt on tegu keerukama kolmemõõtmelise lahendusega (kus näiteks hooned võivad ulatuda avaliku ruumi kohale ja parkla selle alla), tuleb osa avaliku ruumi ja arenduskruntide suhteid lahendada servituutidega. Võistlustöös tuleb avaliku ruumi krundid pakkuda mõistlikus ulatuses, näidates arenduskruntidel lisaks ka vajalikud servituudialad nii, et avalik ruum moodustaks sidusa terviku.

(c)

Pärast punktis (b) kirjeldatud avaliku ruumi krundi või kruntide eristamist punktis (a) kirjeldatud liitkruntidest, jäävad liitkruntidest järele tegelikud hoonestatavad krundid, mis ühtlasi peaks ideaallahenduse korral moodustama teineteisest sõltumatult väljaehitatavad arendusüksused.

Seda mudelit järgides saab tagada üheaegselt võistlustööde võrreldavuse, edasise rakendatavuse ning omanike võrdse kohtlemise ja eeldatava heakskiidu väljavalitavale võistlustööle.

Üksuste määramisel tuleb eelistada lähtumist järgmisest skeemist, milles on arvesse võetud omanike eeldatavat koostöövalmidust ja riigimaa kasutamise kavatsusi.



11. TINGIMUSED VÕISTLUSTÖÖ KOOSSEISULE

Teise etapi võistlustöö koosseisus tuleb esitada:

- Maa-ala ruumilise terviklahenduse põhiplaan 1:500
- Soovitavalt kvartali plaanid eraldi ka olulisemate tasapindade kohta.
- Hoonestuse lõiked koos funktsioonide jaotumisega ning lahenduse funktsionaalne jaotus tasapindade kaupa koos vertikaallikumistega.
- Krundijaotuse skeem, eristades hoonestustiheduse aluseks olevad liitkrundid, avaliku ruumi krundid ning avaliku ruumi arendamisel tekkivad arenduskrundid. Märkida skeemil ka servituudialad.
- Arendusüksuste skeem koos brutopinna funktsionaalse jaotuse ja parkimiskohtade jaotusega ning välja valitud võistlustöö alusel koostatavate detailplaneeringute alade skeem.
- Parkimise skeem koos ümbritseva ala liikluskkeemiga, parkimiskohtade arvuga ja parkla ehitamise etappidega, vajadusel tasapindade kaupa.
- Kaugvaated linna siluutile konkreetsetest punktidest (punktid antakse võistlustingimuste lisas linna kaardil ette, koos samast kohast tehtud fotoga) – Piritalt, Toompealt, Linnahalli katuselt, Tartu mnt raudteeviaduktilt, Kumu nõlvalt. **(Täpsustame pildistades)**
- Otsese päikesevalguse skeem avalikus ruumis, esitatuna vähemalt kevadise/sügisese ja suvise pööripäeva keskpäeval ja õhtul (18:00).
- Makett, mõõtkavas 1:500, mis sobitub Eesti Arhitektuurimuuseumis asuva linna maketi vastava kvartali kohale (maatüki piirjooned antud võistlustingimustele lisatud plaanil).
- Seletuskiri, milles on antud lahenduse põhjendused, edasise planeerimise põhiprintsiibid, arvulised näitajad ning vajadusel ka tingimustest kõrvalekaldumise põhjendused.

Võistlustöö peab silmas pidama kehtivaid detailplaneeringu eskiisi vormistamise nõudeid. Võistlustöö peab eelistama loetavat väljendusviisi kehtestatud vormistusnõuetele, kuid peab samas veenma, et töö alusel on võimalik koostada nõuetekohane eskiis. Võistlustöös antud krundijaotus ja ruumiline terviklahendus (hoonestuse mahuline ja funktsionaalne lahendus, avalik ruumi, parkimise, haljastuse ja reljeefi terviklahendus, samuti jalakäijate, kergliikluse, autode, teenindava transpordi ja ühistranspordi liikumine) peavad olema omavahel vastastikususes seoses ja võimaldama detailplaneeringu eskiisi koostamist.

12. TEISE ETAPI HINDAMISKRITEERIUMID

Teise etapi võidutöö valiku hindamise kriteeriumiteks on:

1. Maa-ala ruumilise terviklahenduse selgus, terviklikkus, inimsõbralikkus, funktsionaalsus ja esteetilisus;
2. Lahenduse värskus ja tänapäevasus;
3. Jalakäijasõbraliku avaliku ruumi sidusus ja kvaliteet, sealhulgas sobivus kliimatingimustega;
4. Liikluskkeemi loogika ja sobivus erinevatele funktsioonidele;
5. Lahenduse rikastav mõju linna siluutile;
6. Lugupidav suhtumine alal ja lähiümbruses leiduvatesse olemasolevatesse väärtustesse;
7. Arendusloogika tunnetus ja lahenduse sobilikkus mitmefunktsioonilise linnakeskkonna reaalseks väljaarendamiseks;
8. Maaomanike huvide arvestamine eelkõige iga ehitatava ruutmeetri väärtustamise seisukohalt.
9. Etapiviisilise arendamise võimalused ja hoonestustiheduse võrdväärne jaotumine ja muud asjaolud, mis veenavad lahenduse teostatavuses.

13. VÕISTLUSÜLESANDE LISAD

Võistluse I etapi materjal

1. Võistluse esimese etapi dokumendid
2. Võistluse esimese etapi tööd
3. Väljavõtted meediast
4. Tööde võrdlev graafiline analüüs

Alusplaanid

5. Võistlusala geodeetiline alusplaan 1:500
6. Linna aluskaart, millel on tähistatud kaugvaadete punktid
7. Maketiala piiri joonis
8. Võistlusala skeemid lähtematerjalina
9. Ortofoto

Alusuuringud

10. Ehitus- ja hüdrogeoloogia aruanne (REI Geoloogia, 2007)
11. Puittaimestiku haljastuslik hinnang (O.Abner 2005)
12. Maakri kvartali liiklusskeem ja analüüsid (K-Projekt 2007, Stratum 2008)
13. Maakri 28 ja 30 detailplaneeringu muinsuskaitse eritingimused

Üldplaneeringud

14. Teemaplaneering "Kõrghoonete paiknemine Tallinnas"
15. Tallinna rohealade teemaplaneering
16. Kesklinna ehitusmäärus (taustainfo)

Detailplaneeringud

17. Maakri 28 ja 30 detailplaneeringu menetletav versioon (võistlusalal vastavalt p 4.2)
18. Lauteri 3 detailplaneeringu menetletav versioon (võistlusega lahendataval alal vastavalt p 4.2)
19. Kehtiv Maakri 19/21 detailplaneering
20. Stockmanni laienduse menetletav versioon
21. Kuke 4 ehitusprojekti eskiis

Kirjavahetus

22. EAL poolt esitatud vastuväited DP-dele ja nende vastused
23. LPA ja EAL ühispöördumine maaomanike poole

Fotod

24. Fotod, mille baasil koostada kaugvaated
25. Aerofotod ja maapinnalt tehtud fotod