

Sadamaraudtee koridori uuringu põhimõtted rohevõrgustiku osas

Sadamaraudtee maa-ala tulevast kasutust määrav uuring – LISA 2



Volitatud maastikuarhitekt-ekspert: Sulev Nurme

Volitatud maastikuarhitekt-ekspert, ruumilise keskkonna planeerija: Heiki Kalberg

Tellija: Tartu linn

Tellija kontaktid: Tartu linn Raekoja plats 3

Tellija esindaja: Peep Margus, 736 1158, peep.margus@tartu.ee

Töö nr: 20124MT3

Kuupäev: 08.02.2021



Sisukord

1	Metoodilisi lähtekohti	5
2	Sadamaraudtee koridor Tartu rohevõrgustikus ülelinnalisel tasandil	6
2.1	Ökoloogiline roll linna rohevõrgus	6
2.2	Mitmeotstarbeliste ülelinnaliste rohealade kättesaadavus.....	8
3	Sadamaraudtee koridor Tartu rohevõrgustikus piirkondlikul ja lokaalsel tasandil.....	10
3.1	Ökoloogiline roll piirkondlikus ja kohalikus rohevõrgus	10
3.2	Mitmeotstarbeliste piirkondlike rohealade kättesaadavus	11
4	Kokkuvõte.....	13



1 Metoodilisi lähtekohti

Sadamaraudtee koridori analüüsil selle võimaliku rolli kohta rohevõrgustiku osas on uuringu eesmärk anda hinnang sadamaraudtee koridori üldplaneeringus haljasmaaks (rohevõrgustiku osa, mis täidab linnalise ökosüsteemi ülesandeid) määramise vajaduse ja võimaluste kohta. Töös keskenduti eelkõige sellele, kas sadamaraudtee koridor omab tähtsust rohevõrgustiku osana piirkonna edasisel planeerimisel. Uuringu koostamisel võeti aluseks rohevõrgustiku planeerimisjuhend. Kuna planeerimisjuhend käsitleb linna rohevõrku üldiselt (va rohevõrgustik puhkevõimaluste pakujana¹) on lähtutud lisaks ka Rakvere², Pärnu³, Kuressaare⁴ ja Põltsamaa⁵ rohevõrgustike analüüsidel kasutatud metoodilistest aspektidest. Teoreetilistel lähtekohtadel juhitud rohevõrgustiku planeerimise juhendist, käsiraamatust „*Green Infrastructure: Smart Conservation for the 21st Century*“⁶, Säästva Eesti Instituudi väljaandest „*Juhend elurikka linna planeerimiseks*“⁷ ja eelpoolviidatud praktilistest uuringutest. Rohevõrgu ökoloogiliste aspektide puhul juhitud käsiraamatust „*Designing Greenways. Sustainable Landscapes for Nature and People*“⁸.

Töös analüüsiti ja selgitati sadamaraudtee rolli ja potentsiaalsust ülelinnalses, piirkondlikus (asumi tasandil) rohestruktuuris, arvestades rohevõrgustiku elementide, tugialade ja koridoride olemasolu, piisavust, sidusust, kättesaadavust ja mitmeotstarbelisust.

Töö kokkuvõttes osas on arvestatud võimalike erinevate töö koostamise käigus tekkinud stsenaariumitega (A – autoliikluseks mõeldud ühendustänav rajatakse ainult Riia tänavast kuni Väike-Kaare tänavani; B – autoliikluseks mõeldud jaotus ühendustänav rajatakse kogu sadamaraudtee koridori pikkuses, Riia tänavast kuni Turu tänavani; C – autoliikluseks mõeldud ühendustänav rajatakse Riia tänavast kuni Võru tänavani. Seda pakkus esialgu välja ka liiklusanalüüs, sujuva liiklemise tagamiseks).

Sadamaraudtee koridori vaadeldi Tartu linna rohevõrgu kontekstis Skeem 1 näidatud piires. Sadamaraudtee koridori vaadeldi Turu tänav ja Riia tn vahelises lõigus.

Analüüsil lähtuti alljärgnevast:

1. haljasaladena arvestati Tartu linna üldplaneeringu 2040+ põhilahenduses näidatud aladega⁹;
2. puhkealadeks ei loetud Ropka-Tamme kalmistut, samas ökoloogilises kontekstis arvestati seda tugialana;
3. mitmeotstarbeliste aladena ei arvestatud tänaväärseid suuri murualasid (nt Sepa-Tähe tn äärne ala);
4. mitmeotstarbeliste aladena ei käsitletud hetkeolukorra analüüsil ka Tartu linna üldplaneeringu 2040+ põhilahenduses planeeritud rohealadid, mis hetkeseisus ei ole majandatavad

¹ Keskkonnaagentuur/Hendrikson&Ko. 2018. Rohevõrgustiku planeerimisjuhend; lk 45

² Nurme, S., Paju, K.-M. 2009. Rakvere haljastu analüüs. Kõide I. Rakvere haljastu ja rohestruktuur. Artes Terrae OÜ, töö nr 02HI09, Tartu

³ Kalberg, H. jt. 2006. Pärnu linna rohestruktuuri teemaplaneering. AS K&H, Tartu

⁴ Nurme, S. 2017. Kuressaare linna rohestruktuuri analüüs. AB Artes Terrae OÜ, töö nr 1720HI2, Tartu

⁵ Nurme, S. 2021. Põltsamaa linna rohestruktuuri analüüs. AB Artes Terrae OÜ, töö nr 20082HI2, Tartu

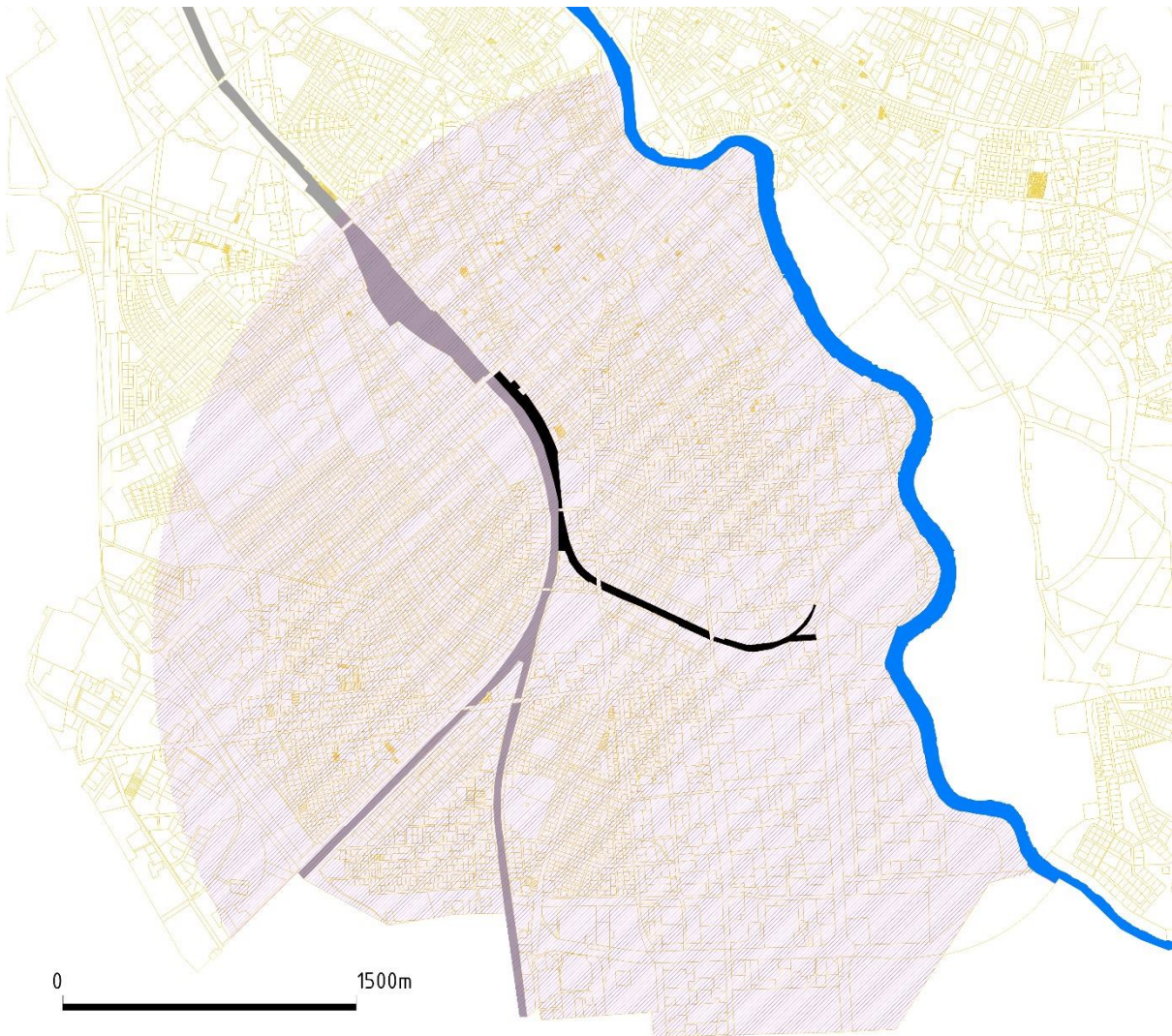
⁶ Benedict, A., M., McMahon, E., T. 2000. Green Infrastructure: Smart Conservation for the 21st Century. Sprawl Watch Clearinghouse Monograph Series, Washington

⁷ Uustal, M. 2013. SEI Tallinna väljaanne nr 22. Juhend elurikka linna planeerimiseks. Säästva Arengu Instituut. Tallinn

⁸ Hellmund, P.C., Smith, D.S. 2006. Designing Greenways. Sustainable Landscapes for Nature and People. Island Press, London

⁹ <https://gis.tartulv.ee/portal/apps/webappviewer/index.html?id=ad627f9e97dd48d38947c926328c3f0d>

- mitmeotstarbeliste haljasaladena nagu Emajõe kallas Ropka tee ja Ringtee vahel, Voolu tn ja Ringtee vaheline haljasala jt; küll arvestati selliste alade ökoloogilise rolliga;
5. puhkealade kasutajatele kättesaadavuse puhul arvestati rohevõrgustiku planeerimisjuhendist lähtuvalt piirkondlike haljasaladena rohealaid, mille pindala oli 5000-10000 m²; alad loeti kasutajatele kättesaadavaks 0,3 km raadiuses;
 6. puhkealade kasutajatele kättesaadavuse puhul arvestati rohevõrgustiku planeerimisjuhendist lähtuvalt ülelinnaliste haljasaladena rohealaid, mille pindala oli üle 10000 m²; alad loeti kasutajatele kättesaadavaks 1,5 km raadiuses;
 7. analüüsil ei arvestatud haljastatud tänavate ja väiksemate haljasaladega, nn roheliste taskutega, mis on kättesaadavad lokaalselt (teenindusraadius ca 100 m) ja mis ei mõjutavad rohevõrgustikku lokaalselt;
 8. sadamaraudtee ökoloogilise rolli puhul vaadeldi selle potentsiaali tugialade ühendajana, potentsiaali elupaikade pakkujana ja potentsiaali muude ökosüsteemi teenuste pakkujana.



Skeem 1. Piirkond, mille ulatuses analüüsiti sadamaraudtee koridori Tartu rohevõrgustiku kontekstis.

2 Sadamaraudtee koridor Tartu rohevõrgustikus ülelinnalisel tasandil

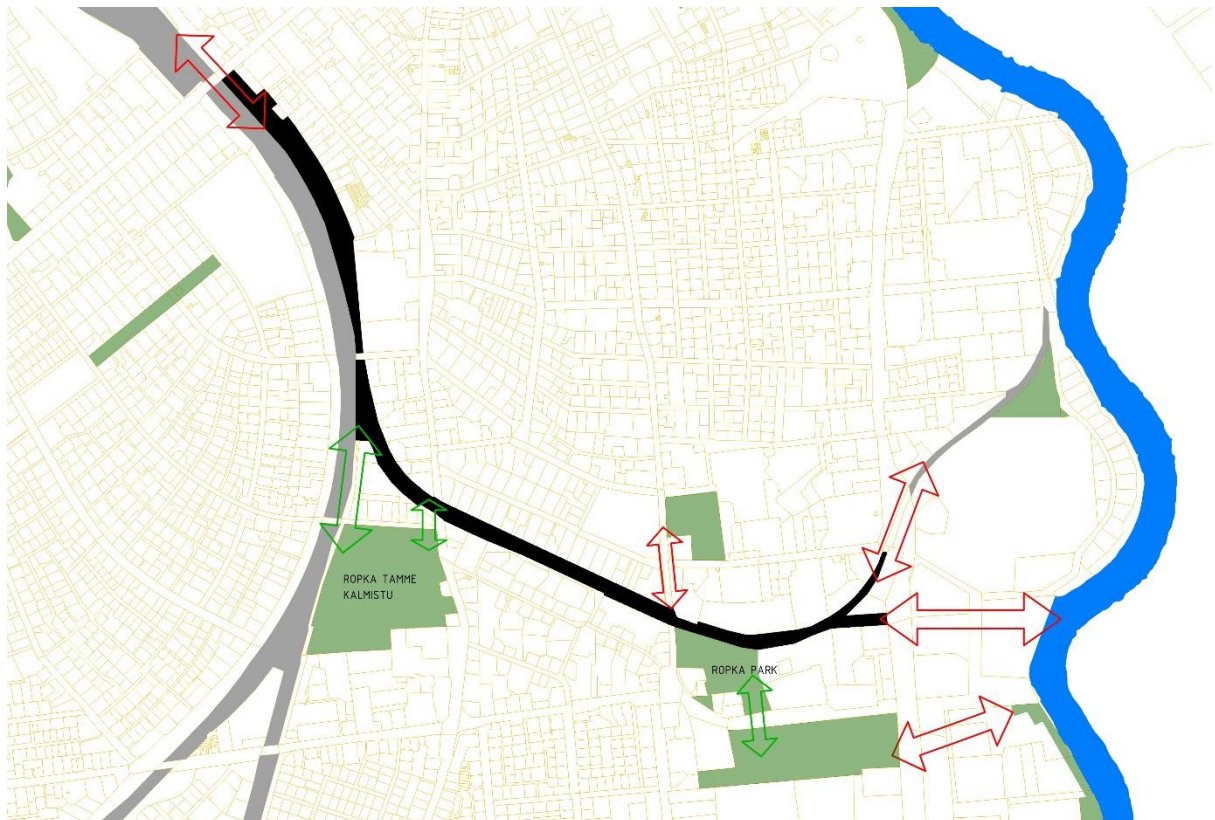
2.1 Ökoloogiline roll linna rohevõrgus

Sadamaraudtee koridor paikneb linna kahe ökoloogiliselt olulisema rohestuktuuri osa vahel. Neist tähtsam on Emajõe koridor, mis pakub kõiki ökosüsteemiteenuseid. Raudteekoridor läbib linna

ühendades linnavälised poollooduslikud ja looduslikud alad linnaga, mistõttu suudab see pakkuda eelkõige ökosüsteemi tugiteenuseid (elupaigad, liikide levik jms) ja reguleerivaid teenuseid (nt tolmeldamine, sademevee infiltratsioon, õhutemperatuuri reguleerimine jne). Sadamaraudtee koridor ühendab ruumiliselt mõlemad alad.



Skeem 2. Sadamaraudtee raudtee ja Emajõe vahelise rohekoridorina. Punasega on näidatud konfliktpiirkonnad.



Skeem 3. Sadamaraudtee koridor rohekoridorina. Linkalad ja konfliktalad.

Ülelinnalise tähtsusega ökoloogiliste tugialadena toimivad Ropka-Tamme kalmistu ja Ropka park ühes sellega liituvate rohealadega Ropka tee äärsel hoonestuse ümber ja eeskätt jäätmaadega Teguri 37 a ja Teguri 43 kruntidel. Sadamaraudtee toimib otsese rohekoridorina mõlema tugiala vahel. Teatava katkestuse osale elustikule tekitab Kabeli tn, kuid põhjapoolsete tänavaäärsete kinnistute mitmerindelise haljastuse seob sadamaraudtee koridori siiski küllaltki hästi kalmistuga. Lisaks tekitab sadamaraudtee koridor koos raudteekoridoriga lingid teatud elustikurühmade jaoks (eelkõige tolmeldajad, linnud, tuultolmlejad jm). eelkõige Uus-Tammelinna, Ropkamõisa ja Taga-Karlova asumite vahele.

Ökoloogilisest seisukohast on otstarbeliselt probleemne Turu tänava ja jõe vaheline osa, kus koridori pidevuse katkestab Turu tänav ning koridorilõik Turu tänavast jõeni, on, võrreldes läänepoolse koridori osaga (30-40 m), üsna kitsas: 13-15 m (mitmeotstarbeliselt toimiva linnasisese rohekoridori minimaalseks laiuseks arvatakse 30 m). Sadamaraudtee koridori ühendamiseks Emajõe kaldaga on alternatiiviks luua ühendus mööda Siili tänavat või Ropka teed.

Katkestused tekitavad ka Võru tn, Tähe tn ja Väike-Kaare tn, mis pärsib eelkõige vegetatiivselt levivate taimede ning mullafloora ja fauna otsest levikut, ent ei piira otseselt muud elustikku. Teiseks suuremaks konfliktalaks on Riia tn liiklussõlm, kus bioloogilist levi ja suhtlust piirab eelkõige viadukt.

Sadamaraudtee koridori arendamisel ökoloogiliselt toimiva ülelinnalise rohekoridorina tuleb:

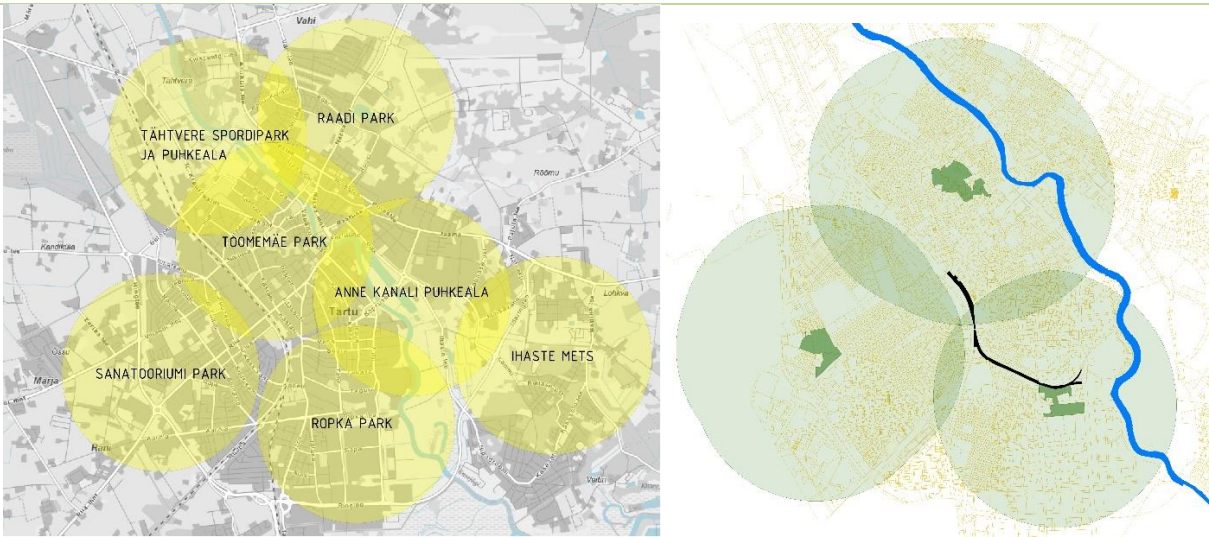
- eelistada sadamakoridori arenduslahendusi, mis võimaldavad luua/säilitada haljastuse võimalikult sidusalt ning killustamata massiividena;
- säilitada selle ruumiline sidusus Ropka pargiga;
- säilitada sidusus Ropka-Tamme kalmistuga nähes ette Kalmistu tn kinnistutel oleva mitmerindelise haljastuse säilitamise ja Kabeli tn 15 ning Kabeli tn 17 kasvava kõrghaljastuse säilitamise ja täiendamise;
- luua sidusus üle Turu tänava Emajõe kaldaga, seejuures ruumiliselt ja ökoloogiliselt on otstarbekam kaaluda ühenduse loomist mööda Ropka teed, kus võimaliku rohekoridori loomiseks on rohkem ruumi ning Turu tänavast põhjustatud katkestus väiksem;
- tuleb sadamaraudtee koridori täiendada puittaimedega, eelkõige pöösastikega. See on vajalik mitmekesisema elustiku edendamiseks ja efektiivsema ökoteenuste pakkumise tagamiseks kuna raudtee koridorid pakuvad elupaiku ja levilat avamaastikku eelistavale elustikule.

2.2 Mitmeotstarbeliste ülelinnaliste rohealade kättesaadavus

Arvestades rohevõrgustiku planeerimisjuhendis esitatud haljasalade teenindusraadiusi, kus üle 10 ha mitmeotstarbelist kasutust võimaldavad rohealad on ülelinnaliselt kasutatavad ja elanikele kättesaadavad 1,5 km raadiuses, võib öelda, et Tartu puhkealad on kindlasti kättesaadavad rohkem kui 66,6% elanikest (Skeem 4). Seetõttu on eelkõige vaja tegeleda olemasolevate kasutustaristu edendamisega, mitte uute pargialade ehitamisega.

Sadamaraudteekoridoriga seotud linna piirkonda katab hetkeseisus enamuses Ropka park, mille pindala kahe kinnistu peale (Ropka tee 10, 6,06 ha ja Ropka tee 21, 4,26 ha) on 10,3 ha ja põhjaosas ka Toomemäe park (Skeem 4).





Skeem 4. Vasakul Tartu suuremate mitmeotstarbeliste parkide kättesaadavus arvestades pargi teenindusraadiuseks 1,5 km. Paremal: 2021. a sadamaraudteekoridoriga seotud piirkondi teenindavad ülelinnaliselt kasutatavad mitmeotstarbelised haljasalad arvestades pargi teenindusraadiuseks 1,5 km.

2040+ üldplaneeringuga kavandatakse Ropka tee 21 kinnistule osaliselt ühiskondlike hoonete maa, millega pargi pindala väheneb neljandiku võrra, mis tähendab seda, et pindala kriteeriumist lähtuvalt muutub park piirkondliku tähtsusega pargiks.

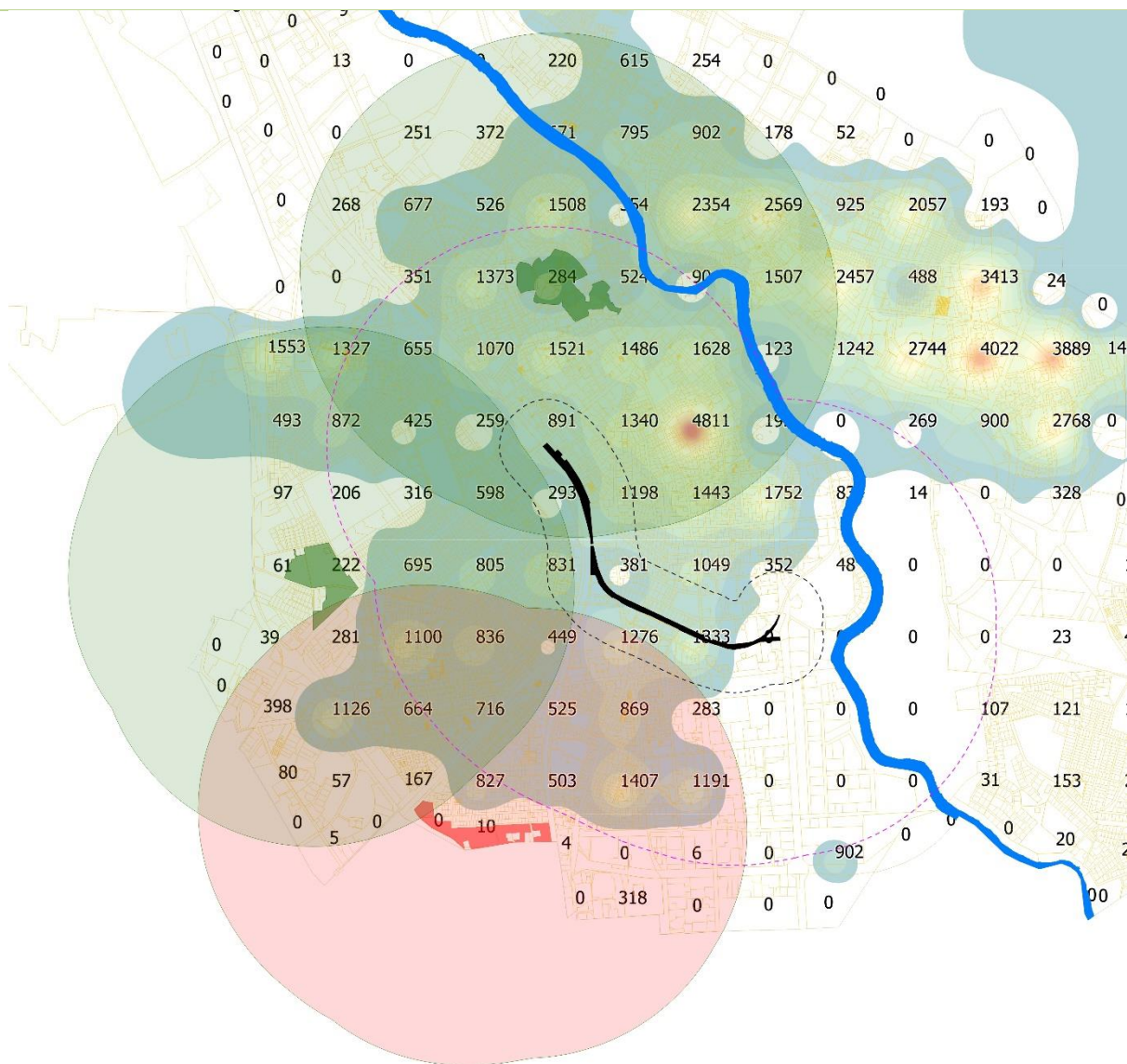
Üldplaneeringuga nähakse ette Voolu tänava äärde haljasala, mille pindala on üle 10 ha ja mis kvalifitseerub ülelinnaliselt kasutatavaks haljasalaks. Kuna Voolu tn haljasala paikneb osaliselt kõrgepingeliinide all, on selle arendamine mitmeotstarbeliseks haljasalaks komplitseeritud, mistõttu selle kasutus jääb suure tõenäosusega piirkondlikuks või lokaalseks.

Ropka pargi pindala vähenemine Tartu linnas tervikuna see ülelinnaliste mitmeotstarbeliste rohealade kättesaadavust ei oluliselt ei muuda (seda enam, et ühiskondliku hoone ümber rajatav haljasala võiks toetada Ropka pargi mitmeotstarbelist toimimist) – 2/3 elanikest on ülelinnalistele puhkealadele endiselt tagatud, kuid tekib olukord, kus Ropkamõisa, Ropka-Jalaka, Kastani-Filosoofi ja Taga-Karlova piirkondades ei ole osadele elanikele ülelinnaliselt mitmeotstarbeliste puhkealade kättesaadavus 1,5 km raadiuses tagatud (Skeem 5).

Sadamaraudtee arendamine mitmeotstarbelisi puhkevõimalusi pakkuva lineaarpargina või mitmeotstarbelise kergliikluskoridorina, tekitaks uue ülelinnalise tähtsusega roheala (tekkiva pargi pindala on ligikaudu 10 ha), mis tagaks praktiliselt kogu Tartu lõunaosa elanikele mitmeotstarbeliste ülelinnaliste puhkealade kättesaadavuse.

Parema kättesaadavuse tagamiseks tuleb eelistada kergliiklussõbralike ja universaalsidaini põhimõtetest lähtuvate tänavaruumide arendamist ülelinnalistele rohealadele pääsuks. Sadamaraudtee koridor seejuures pakub ise võimalust luua rohelised ühendused kergliiklusele Emajõe kalda ja Tähe, Võru ning Riia tänava vahel, eelkõige sadamaraudtee ja mainitud tänavatega seotud asumite elanikele.





Skeem 5. Sadamaraudtee koridori kui haljasala teenindusalad. Rohelisega on näidatud üle 10 ha suured mitmeotstarbelised puhkealad. Musta punktiiriga näidatud 300 m teenindusala, kui sadamaraudtee koridor on osaliselt läbiviiklusega tänav-haljasala, roosaga on näidatud teenindusraadius 1,5 km, kui raudteekoridor ehitatakse lineaarpargiks. Kaardi alusel näidatud Statistikaameti andmetele tuginedes rahvastiku tihedus (numbrid esitatud 500x500 m alade kaupa).

3 Sadamaraudtee koridor Tartu rohevõrgustikus piirkondlikul ja lokaalsel tasandil

3.1 Ökoloogiline roll piirkondlikus ja kohalikus rohevõrgus

Sadamaraudtee koridor ühendab piirkonna suuremad haljasalad – Ropka-Tamme kalmistu, Ropka park, Tähe tn 98a park ja Tähe tn 103 koolimaja aed (Skeem 3) ühte sidusasse tervikusse. Koridoriga ühenduvad Teguri, Ropka tänava, Ropka tee, Võru tn, Kase tn ja Kastani tn kinnistud, mis moodustavad ühtse sidusa terviku. Tänu kruntide mitmerindelisele haljastusele tekib nii piirkondlikult ja lokaalselt piirkondlik tugiala, mille potentsiaali ökoteenuste pakujana sadamaraudtee koridori haljastuse mitmekesistamine suurendab.

Sadamaraudtee koridori arendamisel ökoloogiliselt toimiva ülelinnalise rohekoridorina tuleb:

- eelistada sadamakoridori arenduslahendusi, mis toetavad koridori ja piirnevate kruntide haljastuse koondamist võimalikult vähekillustatud massiividesse;

- eelistada koridori arenduslahendusi, mis tagavad sidusad ühendused Ropka pargi, Tähe 98a pargi, kooliaia ja Ropka-Tamme kalmistuga;
- luua koridoriga vahetult piinavate eramukinnistute koridori poolse haljastuse osas regulatsioon, mis toetab mitmerindelist haljastust krundil ja sadamaraudtee koridoris ning võimalusel ka piirdeaedadeta ruumilahendusi;
- näha ette kinnistutele nende arendamisel Teguri tn 43, Teguri tn 45d, Teguri tn 47b, Teguri tn 51, Teguri tn 53, Turu tn 39a, Turu tn 39b, Ropka tn 34, Kabeli 13, Kabeli 15, Kabeli 17, Võru tn 55 ja Kastani tn 181a sadamaraudtee koridoriga piirnevas osas puittaimedega haljastuse istutamine ja olemasolevate puittaimede säilitamine;
- sadamaraudtee koridoris ja sellega piirnevatel kinnistutel eelistada maastikuehituslikke lahendusi, mis võimaldavad efektiivsemat ökoteenuste pakkumist (sademevee immutamine, vihmaaiad, heledad ja vett läbilaskvad pinnakatted, mitmerindelise haljastuse, sh põõsastike eelistamine niidetavatele murualadele nõlvadel jne);
- sadamaraudtee koridori arenduslahendustel liita Ropkamõisa korterelamualade haljasalad sadamaraudtee koridori haljasmassiividega;
- piirnevate alade ja koridori jäävate alade hoonestamisel kasutada lahendusi, mis võimaldavad hooned ümbritsevate rohealade omavahelise sidusa liitumise;
- sadamaraudtee koridoris eelistada arenduslahendusi, mille puhul on vajalik minimaalne olemasoleva maapinna suuremahuline ümberplaneerimine, et maksimaalselt säilitada alal välja kujunenud looduslikku ja isetoimivat taimestikku.

3.2 Mitmeotstarbeliste piirkondlike rohealade kättesaadavus

Piirkondlike haljasalade teenindusraadisuseks on rohevõrgustiku planeerimisjuhendi kohaselt 300m. Sellest lähtuvalt ei ole sadamaraudteega seotud piirkondades piirkondlikult mitmeotstarbelised haljasalad kättesaadavad (Skeem 6) Ropkamõisa asumis ja Ropka-Jalaka asumis ligikaudu pooltele elanikele, Taga-Karlovas ja Kastani-Filosoofi asumis vähem kui pooltele, samuti Vana-Tamme ja Variku asumites vähem kui pooltele. Seejuures tuleb arvestada seda, et suurepindalised tänavahaljasalad ei paku mitmeotstarbelisi puhkevõimalusi.

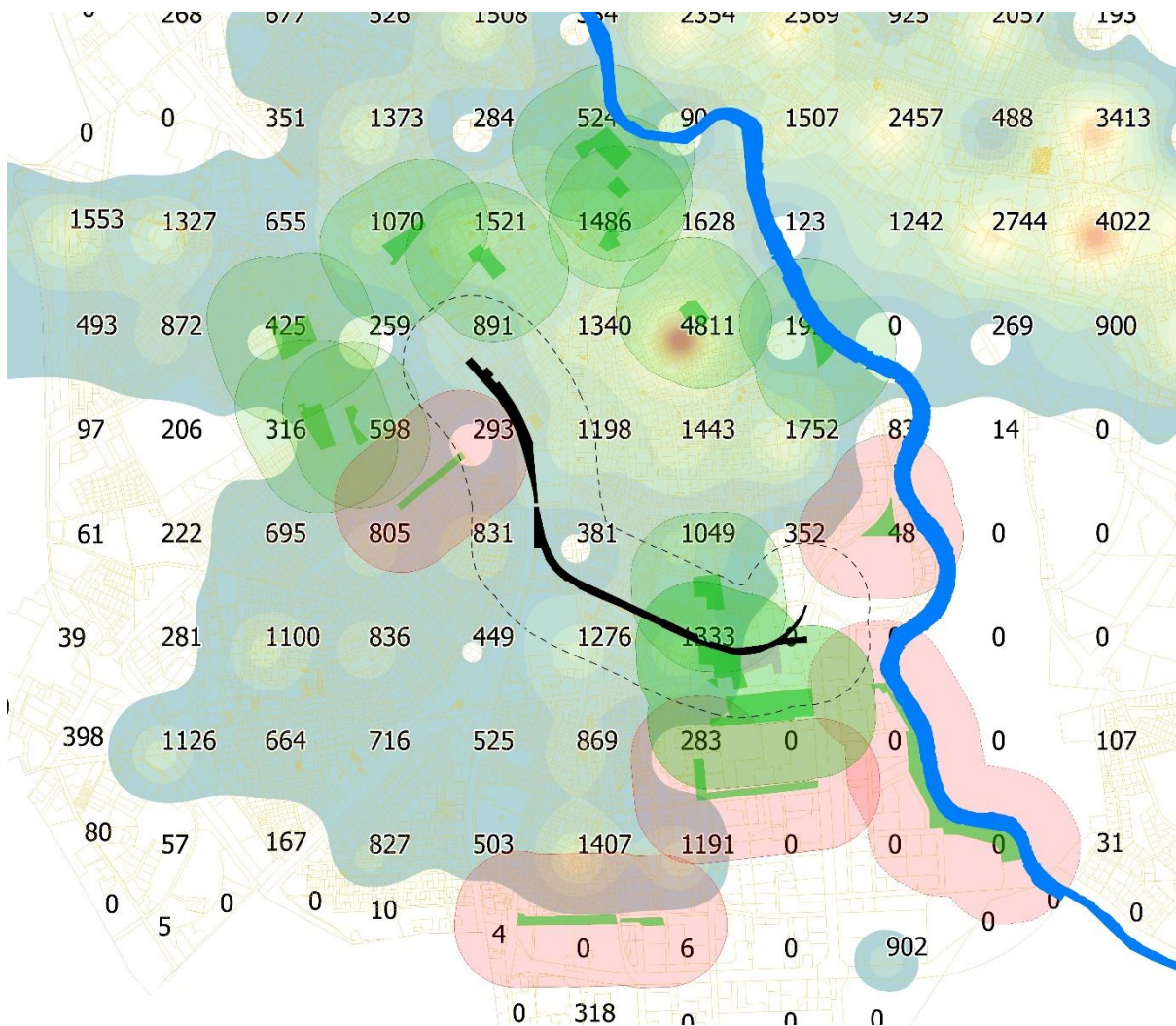
Sadamaraudtee arendamine lineaarpargina või mitmeotstarbelise kergliikluskoridorina tagaks heatasemelise kättesaadavuse (2/3 elanikest) Ropkamõisa asumis. Parandaks see puhkealade kättesaadavust Taga-Karlova ja Ropka-Jalaka asumis. Vana-Tamme asumi elanikele piirkondlike puhkealade kättesaadavus sadamaraudteekoridori näol ilmselt mõnevõrra paraneb tulenevalt piiratud ühendustele (Kesk-Kaare tn, Kabeli tn, Riia tn) Tammelinna. Muudes asumites sadamaraudteekoridor piirkondliku puhkealana lähtuvalt 300 m teenindusraadiusest mõju ei avalda.

Lähtudes soovitatavalt vajalikust puhkeala pinnast kasutaja kohta, siis praegune Ropka park ka ÜP 2040+ kohases mahus pakub oma teenindusraadiuses kasutajatele pinda ligikaudu 46 m² inimese kohta, mis on piisav (piisavaks loetakse rohestruktuuri planeerimisjuhendi kohaselt vähemalt 40 m²/in kohta). Samas, kui arvestada Ropkamõisa asumi prognoositavat elanike arvu (1935 inimest¹⁰) ja Ropka pargi plaanitavat pindala (ca 7 ha), tuleb asumi elaniku kohta mitmeotstarbelist puhkeala 36m², mis ei taga minimaalset mitmeotstarbelist puhkeala ruumivajadust inimese kohta. Arvesse tuleb seejuures võtta, et Ropkamõisa korterelamualal elab üle poole asumi elanikest, kes jäävad pargi teenindusraadisusest välja. Sadamaraudtee koridori arendamine aitaks tagada Ropkamõisa asumi elanikele piisaval hulgal puhkeala pinna olemasolu.

Sadamaraudtee koridori arendamine puhkealana võimaldab piisava mitmeotstarbelise puhkeala pinna 2500 inimesele. Arvestades, et Ropkamõisa park tagab piisava puhkeala pinna (ja on mugavalt

¹⁰ ÜP 2040+ seletuskiri tabel 1

kättesaadav) poolele Ropkamõisa asumi prognoositavale elanikkonnale, suudaks sadamaraudtee koridor, juhul, kui see arendatakse välja mitmeotstarbelise puhkeala teenuseid pakkuva alana, veel u 1500 inimesele, eelkõige siis Taga-Karlova ja Kastani-Filosoofi asumite elanikele.



Skeem 6. Üle 5 ha pargid ja tänavahaljasalad teenindusraadiustega 300 m. Rohelisega on näidatud olemasolevad mitmeotstarbelised puhkealad. Punasega on näidatud haljasalad, mis ei ole mitmeotstarbelised puhkealad. Musta punktiiriga on näidatud sadamaraudtee teeninduspiirkond piirkondliku puhkealana. Kaardi alusel näidatud Statistikaameti andmetele tuginedes rahvastiku tihedus (numbrid esitatud 500x500 m alade kaupa).

Piirkondliku ja lokaalse kättesaadavuse edendamiseks on otstarbekas sadamaraudtee koridori arendamisel arvestada alljärgneva:

- soodustada piirnevate tänavate kergliikluse mugavat ja ohutut juurdepääsu sadamaraudtee koridori (eelkõige Taga-Karlovast ja Kastani-Filosoofi asumitest);
- sõltumata ruumilisest lahendusest tuleb planeerida lisaks läbivliiklusele täiendavaid puhkevõimalusi;
- puhkevõimaluste ruumilisel planeerimisel eelistada nende asukohtade ühendamist kortermajade haljasaladega;
- võimaldada piirnevate kinnistutelt otsepääsu sadamaraudtee koridori;
- piirnevate alade ja koridori jäävate alade hoonestamisel kasutada lahendusi, mis võimaldavad hoonetevahelise ruumi kasutamist jagatud puhkealana;
- kasutada ruumilahendusel jagatud ruumi ja universaalsidaini põhimõtteid.

4 Kokkuvõte

Sadamaraudtee koridor omab ökoloogilist potentsiaali linna rohevõrgustiku osana (nii ökosüsteemiteenuse pakkumise kui puhkealade kättesaadavuse seisukohalt) eelkõige piirkondlikul tasandil ühendades Ropka-Tamme kalmistu ja Ropka pargi. Ülelinnaliselt on sadamaraudtee koridoril potentsiaal ühendamiseks raudtee ja Emajõe koridorid, mis võimaldaks parandada ökoteenuste pakkumise võimet ja kvaliteeti linna kesk- ja lõunaosas – selleks tuleb tagada sidusühendus üle Turu tn Emajõe kaldaga ja teiste raudteekoridoridega. Ökoloogiliselt on eelistatumad arendusvõimalused need, mille puhul saab säilitada olemasolevad sidused ja luua uusi sidusaid ühendusi naabuskonna rohealadega, sh eramuaiad ja korterelamute haljasalad. Samuti need arendusvõimalused, mille puhul sekkumine säästab maksimaalselt alal välja kujunenud looduslikku taimestikku ning muudab olemasolevat reljeefi on minimaalselt. Stsenaariumi A korral on eeskirjeldatu suures osas tagatud (ühendus Emajõega on väljaspool käsitletavat ala).

Puhkealade kättesaadavuse seisukohalt võimaldaks sadamaraudtee koridori arendamine piirkondliku parema juurdepääs puhkealadele eelkõige Ropkamõisa ja Taga-Karlova elanikele, kellel puudub täna vajalik mahus juurdepääs piirkondlikele puhkealadele (vt Skeem 6). Koridori arendamine mitmeotstarbelise lineaarpargina, mis ei välista transiitset kergliiklust, Pariisi La Promenade Plantee või New Yorki High Line sarnaselt aitaks oluliselt parandada puhkealade kättesaadavust piirnevates asumites. Selline lahendus võimaldaks säilitada reljeefi ja olevat taimestikku ning pakuks ka ökoloogilises plaanis süsteemseimalt toimivat lahendust (suured, pidevad massiivid kahel pool keskset teed). Ala arendamine lineaarpargina oleks puhkeala ökosüsteemiteenuste pakkumise ja piirkonna elanikele puhkealade kättesaadavuse seisukohalt kõige otstarbekam.



Foto 1. La Promenade Plantee - lineaarpark endises raudteekoridoris Pariisis (Sulev Nurme foto).



Sadamaraudtee koridori planeerimine autoliiklusega tänavaks (stsenaarium B) kahandab oluliselt (sisuliselt viib nullilähedaseks) koridori ökoteenuste pakkumise võimet ja välistab ala kasutatavuse mitmeotstarbelise puhkealana. Lisapõrderadadega ristmike ehitamine ei jäta võrgustiku elementidele ruumi ja katkestab sidususe, efektiivne haljastus surutakse kitsasse koridori, mis vähendab ökoteenuste pakkumise võimet.

C-stsenaariumi elluviimisel kaob oluline sidusühendus teiste raudtee koridoridega ning rohevõrgustiku seisukohast lähtuvalt ei tohiks seda teha.

Koridori arendamisel segaliiklusega tänavaks on soovitatav tagada võimalikult paljusid ökosüsteemi tugiteenuseid pakkuv lahendus (eelkõige oleva loodusliku väljakujunenud taimestiku säilitamine, täiendavate elupaikade loomine, isetasakaalustuvad kooslused jne), st planeerida haljastus võimalikult sidusate tervikmassiividenä; põhimõte on – mida laiem, seda parem, mida vähem katkestusi, seda parem. Kättesaadavus parandamiseks planeerida täiendavaid puhkevõimalusi (nt erineva eesmärgiga taskuhaljakud). Kirjeldatu on kompromisslahendus, mis ei ole võrreldav A-stsenaariumiga.

