

Emajõe Ärikeskuse ja bussijaama ümbruse linnaruumi arhitektuurne ideevõistlus

Võistluse žürii koosoleku lõpp-protokoll

Toimumisaeg:	26.september 2013.a, algus 10.30, lõpp 15.00. ja 27.september 2013.a, algus 10.30, lõpp 13.30
Toimumiskoht:	Emajõe Ärikeskuse Dorpati konverentsikeskuses
Osalejad:	Ain Tammvere, AS Emajõe Ärikeskus Kersti Seli, Dorpat OÜ Tõnis Arjus, linnaarhitekt, Tartu LV Andres Kadarik, arhitekt, Eesti Arhitektide Liit Margit Aule, arhitekt, Eesti Arhitektide Liit
varuliige:	Veiko Keerberg, AS Tasku Keskus
eksperdid:	Kalle Rõõmus, arhitekt, Eesti Arhitektide Liit Mart Hiiob, Artes Terrae OÜ esindaja Liikluslahenduse Oü esindaja saatis kirjaliku ekspertiisi.
Koosoleku juhataja:	Ain Tammvere, AS Emajõe Ärikeskus
Protokollija:	Kalle Komissarov (žürii sekretär)

Koosoleku päevakord:

1. Võistlustööde avamine ja ekspertide hinnangute esitamine
2. Võistlustööde kommentaarid ja žürii töö kokkuvõte
3. Võidutööde valimine

1. Võistlustööde avamine ja ekspertide hinnangute esitamine

Ideekonkursi tähtajaks saabus 9 võistlustööd, mis kõik tunnustati kvalifitseeruvaks. Ekspertid hindasid kõigi võistlustööde vastavust detailplaneeringule, planeeringu liikluskorraldusele ning Emajõe Ärikeskuse juurdeehituse lahendusele. Ekspertiisidest tehti kokkuvõtte žüriile, Kalle Rõõmus kommenteeris töid jooksvalt. Ekspertiisid on lisatud p.2 kommentaaride hulka. Otsustati hinnata kõiki kvalifitseerunud võistlustöid.

2. Võistlustööde kommentaarid ja žürii töö kokkuvõte.

Kavandite tutvustused on tähestikulises järjestuses.



1. Bussitasku

Žürii kommentaar:

Töös on välja pakutud esplanaad Soola tn-a pikendusel koos atraktiivse lõpetusega selle otsas. Samas ei muuda lahendus võistlusosal praegust ebamäärast olukorda. Pakutud pargilahendus ei pruugi tööle hakata. Aur on läinud väikevormidele, Soola tn-va esine väljak ei abista aga kuigivõrd bussijaama esist ooteala. Tasku keskus on jäänud tagahooviks, kogu tähelepanu on suunatud teisele poole teed naaberkruntidele. Jalakäijate sillalt lähtuv suund peaks olema rohkem rõhutatud- Annelinna suund on oluline ning sellelt võiks saada hõlpsamalt Tasku keskusse. Positiivne on autode toomine poolsaare otsa hoonete vahele ja sadamateatri telg koos amfiteatriga.. Kvartalisisene, ilma läbisõiduta liiklus toetaks planeeritud hooneid.

DP eksperdi kommentaar: Dorpati hotelli ja praeguse turu parkla vaheline ala (Soola tänava pikendus) on erinevalt planeeringulahendusest näidatud auto- ja bussiliikluse alana. Soola tänava äärde on Kaluri ja Väike-Turu tänava vahelises lõigus näidatud ühel sõidureal taksopeatused. Soola tn 3a kinnistule ei ole erinevalt planeeringulahendusest kavandatud parkimist. Sissesõit Tartu hotelli esisesse parklasse on kavandatud otse Väike-Turu tänavalt kohast, kuhu Tartu hotelli planeeringu eskiisiga kavandatakse uut hooneosa.

Liikluseksperdi kommentaar:

- Turu sillalt Taskusse suunduv kergliiklejate suund on parkivate bussidega läbi lõigatud.
- Takso reisijad sisenevad sõidutee poolt.



2. Linnamootor

Žürii kommentaar:

Lahendus keskendub põhiliselt võistlusalale ega käsitle poolsaare suuremat linnaehituslikku skeemi. Lahendus järgib planeeringut, lahendus on realistlik ja selle teostatavus ei tekita küsimusi. Ning töö täitis konkursil seatud ülesande. Lahenduses pakutud väljakute ja väikevormide esteetika tekitas kahtlusi.

Võistlustöös väljapakutud *Kiss&Go* parkla on oluline täiendus, kuna sellest on praegu väga puudu. Samas Soola tn 3a krundil säilib sisuliselt praegune olukord. Töös pakutakse Soola tn-a liikumiste ristumispunkti väljakut. Väljaku asukoht on õige, esile kerkib teema kui suur väljak peaks olema. Bussijaama vahetu ümbrus on nõrgemini lahendatud. Samuti on vähem lahendatud jõe-äär. Tagab liikluse sujuvuse, juurdepääsud hotellile ning kiire parkimise ala. Bussijaama ümber on näidatud piisav hulk ooteala.

DP eksperdi kommentaar: Erinevalt planeeringulahendusest kavandatakse Tartu hotelli esise haljasala muutmist parkimisplatsiks ja taksode ooteplatsiks. Erinevalt planeeringulahendusest on Dorpati hotelli ja praeguse turu parkla vaheline ala (Soola tänava pikendus) näidatud auto- ja bussiliikluse alana.

Liikluseksperdi kommentaar:

- *Kiss&Go* parkla on huvitav lahendus.
- Arusaamatuks jääb väide, et ülekäigurajad vähendavad autoliikluse kiiruseid. Sellisel kujul (vahetult peatuvate või parkivate sõidukite vahele) on need ohtlikud ja vastuolus liikluseadusega (puudub nõutav nähtavus).



3. Lisajõgi

Žürii kommentaar:

Lahendus ühendab kogu võistlusala ühtseks terviklikuks jalakäijatele suunatud avalikuks ruumiks, mis on kiiduväärt ettepanek.

Katendiga liikluse rahustamine on laialt kasutatav ning euroopalik lähenemine. Töö käekiri on tundlik, kuid lahendus sellises mahus ebareaalne ning majanduslikult on see esitatud võistlustöödest üks kõige kallimaid lahendusi. L-kujuline avalik ruum pöörduv ümber Dorpati hotelli ning ühendab Soola tn-a ristmiku jõeäärsega. Disain on omapärane ning nutikas. Positiivsetena tuleb välja tuua bussijaama esise laia jalakäijate ala ja jõeäärse lahenduse. Väikelaevade sadamale ei pruugi olla piisavalt kasutust, kuid ühe suure aluse randumisala võiks siin kindlasti olla.

Kahjuks pole kohta leidnud *kiss & go* parkla ja küsitav on, kas selle asemele pakutud park selles kohas piisavalt kasutust leiaks. Lainelise katuse alused jalgrattaparklad on kenad, aga väga kallid ja hoone sissepääsudest kaugel.

DP eksperdi kommentaar: Soola tänavale on Kaluri ja Väike-Turu tänava vahele kavandatud üks sõidurida vähem kui planeeringus, kuid see ei pruugi olla probleemiks. Taksopeatus on kavandatud erakrundile (Kaluri tn 2), mis vajab krundiomanikuga eraldi kokkulepet. Soola tn 3a parklat ei ole kavandatud, kuid see ei pruugi olla probleemiks. Ei ole näidatud juurdepääsu Tartu hotelli esisesse parklasse.

Liikluseksperdi kommentaar:

- Arusaamatuks jäävad tänavate dimensioonid : Väike-Turu tänaval on sisuliselt omaette rada Tasku parklasse (Dorpati parklasse) eraldi vasakpöördeks Soola tänavale. Samas on Tasku parklast väljasõiduks (sissesõit ka Riia tn –lt) ainult üks võimalus - rada Soola tänaval, mida tuleb jagada Väike –Turu liiklusega.
- Arusaamatuks jääb kiire peatumiskoha toimimine.



4. Matteus

Žürii kommentaar:

Läbiv visuaalne kujund on ristuvad teljed, teljelisus- klassikaline telgedele rajatud haljastus. Väikevormid ei loo muljet väärtuslikust linnaruumist, nende vormikeel tekitab küsimusi. Pakutud on avalikud alad, kus rohelust läbivad diagonaalsed teed – lihtsalt teostatav ja ratsionaalne lahendus, kuid ei piisa žürii meelest linnaruumile lisaväärtuse loomiseks. Ujumiskoht on hea ettepanek, kuid asukoht ei veena.

DP eksperdi kommentaar: Soola tn 3a parkla on erinevalt planeeringulahendusest näidatud haljasalana/puhkealana, kuid see ei pruugi olla probleemiks. Sissesõit Tartu hotelli esisesse parklasse on kavandatud otse Väike-Turu tänavalt kohast, kuhu Tartu hotelli planeeringu eskiisiga kavandatakse uut hooneosa.

Liikluseksperdi kommentaar:

- Ülekäigurada sellisel kujul bussijaama ees ei ole realiseeritav.
- Taksopetuse ja busside ooteparkla kohta midagi ei leidnud.



5. Punane vaip

Žürii kommentaar:

Piirkonna jõuline avamine Emajõeale on sümpaatne, kuigi mastaap on tugevalt ülepaisutatud. Jõe

telg on totaalne ning meenutab pigem Odessa mastaapi. Konkreetne Soola tn-va liikluslahendus (allasõidud) on vähem õnnestunud.

Palju väikseid otsuseid on kuhjatud ning tekitab pigem segadust. Selged suured kujundid poolsaare otsas mõjuvad paremini kui võistlusala lahendus.

DP eksperdi kommentaar: Erinevalt planeeringulahendusest kavandatakse Tartu hotelli esise haljasala parklaks muutmist ja teises etapis täisehitamist. Sissesõit Tasku alusesse parklasse on toodud Soola tänavale (mis tundub ebamõistliku kulutusena), kuid väljasõit on jäetud praegusesse asukohta. Soola tänaval Kaluri ja Väike-Turu tänava vahelises lõigus on vähendatud autode sõiduradade arvu ühe võrra, mis aga ei pruugi olla probleemiks. Dorpati hotelli esist parklat ei ole kavandatud.

Liikluseksperdi kommentaar:

- *Kiss&Go* parkla tundub huvitav.

- Soola tänaval ühe sõiduraja reserveerime bussidele ei ole aita busse, võib neid aga takistada.

Õhtusel tippunnil väljub Soola tn Turu tänavale ca 500 sõidukit, s. h ca 40 bussi (keskmiselt 1 buss/tsükklis). Seega oleks bussirada alakoormatud ja järjekorrad naaberradades sulgeksid tõenäoliselt sagedasti pääsu bussiratta.

- Kaugliini busside parklas on ainult 9 kohta, mis ei taga ootamisvõimalust kõigile kuni 3 tundi seisvatele bussidele (vajadus vähemalt 16).

- Kaugliini busside parkla on teest eraldatud ainult teemärgisega, mis ei tundu eriti turvaline lahendus. Kindlasti ei saa näha ette sõiduautode parkimiskohta kurvile väljatagurdamisega otse sõidurajale.

- Sadama ja Väike –Turu ristmik on ühest nurgast “lahti jäänud”, mis ei saa olla toimiv lahendus.



6. Saag

Žürii kommentaar:

Bussijaama sissepääsu ettepanek ei lahenda võistluse ülesannet. Bussijaama nähtavus on autoritele olnud oluline, kuid peasissepääsu taga pole midagi ning varikatus on ebamastaapne.

Jõeäärne trepistik on jõhker, jõeplatvorm on õnnestunud ettepanek.

Liikluslahendus järgib planeeringut.

DP eksperdi kommentaar: Erinevalt planeeringulahendusest on Dorpati hotelli ja praeguse turu parkla vaheline ala (Soola tänava pikendus) näidatud auto- ja bussiliikluse alana koos juurdepääsuga turule.

Liikluseksperdi kommentaar: lahendus vastab DP liikluslahendusele.



7. Sadama värav

Žürii kommentaar:

Isikupärase käekirja ja selge visiooniga töö pakub välja planeeringust erineva nägemuse. Tasku plaanitav juurdeehitus loob Soola tn-a äärde totaalse ja perimetraalse mahu. Töös on pakutud välja idee seda tasakaalustada teisel pool tänavat asuva hoonefrondiga. Tekib lõpetatud ja selge linnaruumiline kujund. Sümpaatne on jõe avatud plats, rõhutatud tänavate teljed, perimetraalne tänavaruum ja Soola tänava avarus. Töö suurim argument on autodelt ruumi andmine tagasi jalakäijatele.

Konkreetsed lahendused on ettepanek üldplaneeringu eskiisile. Konkreetse võistluse eesmärgile vastab töö vähem ning liikluslahendus pole lõpuni toimiv (bussijaama ümberkeeramise). Väljapakutud liikluslahendus on küll erinev aluseks olnud planeeringu eskiisist, ent ühtib planeeringule tellitud liikluse eksperthinnangu ettepanekuga.

Väikevormide osas vastab töö võistluse lähteülesandele, et bussijaam oleks linnas nähtav.

Väikevormid ja valgustid on leidnud julge ja uudse lahenduse. Uudne käsitlus on sobilik 'Uueks Kesksinnaks' tituleeritud piirkonnale.

Samas tuleks väikevormid lahendada rohkem kohalikule kontekstile vastavalt. Tähelepanuta on jäänud mitmed praktilised aspektid: bussijaama jaoks on liiga vähe ruumi, kiss&go parkla jaoks pole kohta, Dorpati hotelli sissepääsule ei saa autoga ligi jne.

DP eksperdi kommentaar: Töö kõige nõrgem koht on bussijaama paigutamine Soola tänava äärde praegusesse asukohta, mis on vastuolus detailplaneeringuga. Soola tänava ja Väike-Turu tänava nurgale on kavandatud hoonestus ning Tartu hotelli esine haljasala on näidatud sillutatuna. Soola tänava autode sõiduradade arvu on vähendatud ühe võrra. Kõige raskemini planeeringulahendusega kokkuviidav võistlustöö.

Liikluseksperdi kommentaar:

- Kuigi ajalise piiratud tõttu pole võimalik kontrolli teostada liikluse mudeliga võib hinnanguliselt öelda, et Sadama tänaval ei ole pakutud liikluskorraldusega juba praeguse liikluse korral võimalik läbilaskvusi tagada nii Sadama – Turu kui Sadama – Väike – Turu ristmikul.

- Pöörderajad on liiga lühikesed arvestades kasutatavaid fooritsükleid. Juba teine buss, mis ootab pööret Sadama tänavalt Kaluri tänavale sulgeb otsesuuna liikluse.

- Sadama tn tee krunt on Turu tn poolses otsas 10m laiune ja sellele ei mahu 3 sõidurada jalgrattateed ja kõnnitee.

- Kui kõik avaparklad on likvideeritud ja tõepoolest on piisavalt kohti parkimismajade (kus need

asuvad) siis jääb ikkagi arusaamatuks, kuidas töötavad Statoili tankla, McDonaldisi restoran ja Tartu hotell.

- Saabuvate – väljuvate busside peatuskohtade arv ei ole piisav (12).



8. Spekter

Žürii kommentaar:

Loodud on mitte-hierarhiline linnaruum, mis on selle töö peamiseks ja tunnustamist väärivaks ideeks. Samas leiti, et muster on liigselt abstraktne- seega ka ebarealistlik ja liiklust häiriv. Linnaehituslik lahendus on nõrgem, jõeäärne lahendus ja väikevormid on sümpaatsemad.

DP eksperdi kommentaar: Parkimislahendus Dorpati hotelli ees kui ka Soola tn 3a krundil mahutab märgatavalt vähem sõidukeid, kui planeeringus näidatud lahendus. Soola tänavale on Kaluri ja Väike-Turu tänava vahelises lõigus kavandatud üks autode sõidurada parkimiseks, kuid see ei pruugi probleemiks olla. Ei ole näidatud juurdepääsu Kaluri tn 2 ja Tartu hotelli esisesse parklasse.

Liikluseksperdi kommentaar: Taksosse sisenemine toimub sõiduraja poolt, mis ei tundu kuigi mõistlik lahendus, ka rahustatud alaga piirkonnas.



9. Suhtlev ruum

Žürii kommentaar:

Töös on sarnane püüdlus aktiivse linnaruumi tekitamisele nagu võistlustöös 'Sadama värav', kuid järgib lahenduses rohkem planeeringut.

Töö osutab niigi aktiivses kergliiklejate kasutuses olevale Soola tänavale, mis on bussijaama ja kergliiklussilla tõttu oluliseks sõlmpunktiks jalakäijatele. Kui valmib ostukeskus Vana Kaubamaja kohale, siis suureneb jalakäijate liikumine Soola tn suuna ülekäigul. Turu ja Dorpati hotelli vaheline väljak on näidatud konkreetsema ja esindusliku ruumina, võibolla tuleks hotelli sissepääs ümber tõsta.

Suurenev Tasku keskus vajab enda ümber rohkem avalikku ruumi, mida konkursi töös ka välja pakutakse. Oluliseks on peetud avada äripinnad tänavale mis elavdab sellega veelgi tänavat. Lahendus toob bussijaama kohalolu linnaruumis nutikalt esile, positiivne on jalakäijate ja kergliiklejate tähtsustamine linnaruumis. Töö tugevus on fokuseeritud lähenemine võistlusosalal, mis arvestab ühtlasi ka võistlusülesannet.

Pakutud varikatused on siiski liiga kõrged, et kaitsta vihma eest. Välikohvikutes ja muidu ilusa ilmaga istumisalaks sobib jõeäär võibolla rohkem, kui Soola tn äärne bussijaama esine.

DP eksperdi kommentaar: Soola tänav on erinevalt planeeringulahendusest avatud vaid bussidele ja Tasku alumisele parklale ligipääsuks, mis eeldab Sadama tänava kahe-suunaliseks muutmist või Väike-Turu tänava läbilaskevõime suurendamist või mõlemat. Sissesõit Tartu hotelli esisesse ja Kaluri tn 2 parklasse on kavandatud otse Väike-Turu tänavalt kohast, kuhu Tartu hotelli planeeringu eskiisiga kavandatakse uut hooneosa. Soola tn 3a parklas ei ole taksodele näidatud ümberkeeramise võimalust.

Liikluseksperdi kommentaar: Sadama tänav ei ole võimeline vastu Soola tn koormust. Lisaks tuleb nüüd Sadama tänavat kasutada ka kõigil ooteparklasse suunduvatel bussidel. Sadama tn liikluse kohta samad märkused, mis töö nr 1 kohta.

3. Võidutööde valimine

Žürii luges võistlust kordaläinuks- esitatud tööd olid kõrgetasemelised ning võistlustööde valik mitmekesine. Žürii hindas töid lähtuvalt ideevõistluse tingimustele (p.C 8) ning valis premeerimiseks välja kolm ideekavandit. Lõplik paremusjärjestus kolme esimese ideekavandi osas oli konsensuslik. Ühte selget favoriiiti ja kõiki osapooli rahuldavat lahendust kahjuks polnud, mistõttu otsustati 1.preemiat mitte välja anda.

Teist kohta jagavad võrdselt (a' 8000.- EUR) võistlustööd märgusõnaga „**Linnamootor**“ ja „**Suhtlev ruum**“; Kolmas koht (4000.- EUR) võistlustööle märgusõnaga „**Sadama värav**“.

Žürii üldine kommentaar:

Piirkonna arengus on ülioluline Soola tn 3a krundi mahuline lahendus. Selleks on põhimõtteliselt kaks lahendust:

- mahuline lisandus Soola tn-a tänavaruumi konkreetsemaks tähistamiseks;
- avatud linnaruum, mis seob jõeäärset Soola tn-a haljasalade ja platsidega.

Mitmes töös oli pakutud ümber hotell Dorpati pöörav L-kujuline väljak, mis tundub oluline ja vajalik lisandus.

Žürii ettepanekud auhinnatud võistlustööde rakendamiseks:

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 edasisse planeerimisprotsessi leidmaks planeeringule parim võimalik linnaruumiline lahendus. Võidutööde autoritega teha koostööd leidmaks bussijaamale ja selle teenindamiseks vajaminevate krundiväliste alade ja väikevormide kujundus.

Žürii avalik koosolek ja võitjate avalikustamine

30.septembril 2013 teatatakse auhinnatud võistlustööde märgusõnad võistluse kodulehel. Võistluse võitjad kuulutatakse välja neljapäeval 3.septembril kell 13.00 Tartus, Tasku keskuse Dorpati konverentsikeskuses. Peale avalikustamist avatakse kõigist võistlustöödest näitus Tasku keskuses.