

Ettepanek

Antsla TÜ maa-ala ja lähiümbruse detailplaneeringule

Detailplaneeringu eskiisi järgse lahenduse kohaselt paigutatakse Antsla linna keskusalasse Tarbijate Ühistu kauplusehoone ning selle ette Veski tänava poole parkimisala 45 autole.



Skeem 1. Antsla TÜ maa-ala ja lähiümbruse DP järgne lahendus. (Skeemi alus: Maa-amet)

Juba täna on detailplaneeringuga külgnev ala Antsla oluline tõmbekeskus. Siin, Jaani ja Kreutzwaldi tänava frondil asuvad mitmed olulised avalikud teenused: vallamaja, noortekeskus, erinevad kauplused ja postkontor (kust küll postiteenus välja kolib, kuid mida võiks näha näiteks Antsla keskusala kohvikuna), mis avanevad mugavalt nii jalakäijatele-kergliiklejatele kui ka autokasutajatele. Mistõttu on Antsla keskusala laiemalt, selle olulistel teenuste ja liikumissuundade lõikepunktil potentsiaali saada hubaseks, omanäoliseks ja sidusaks linnasüdameks!

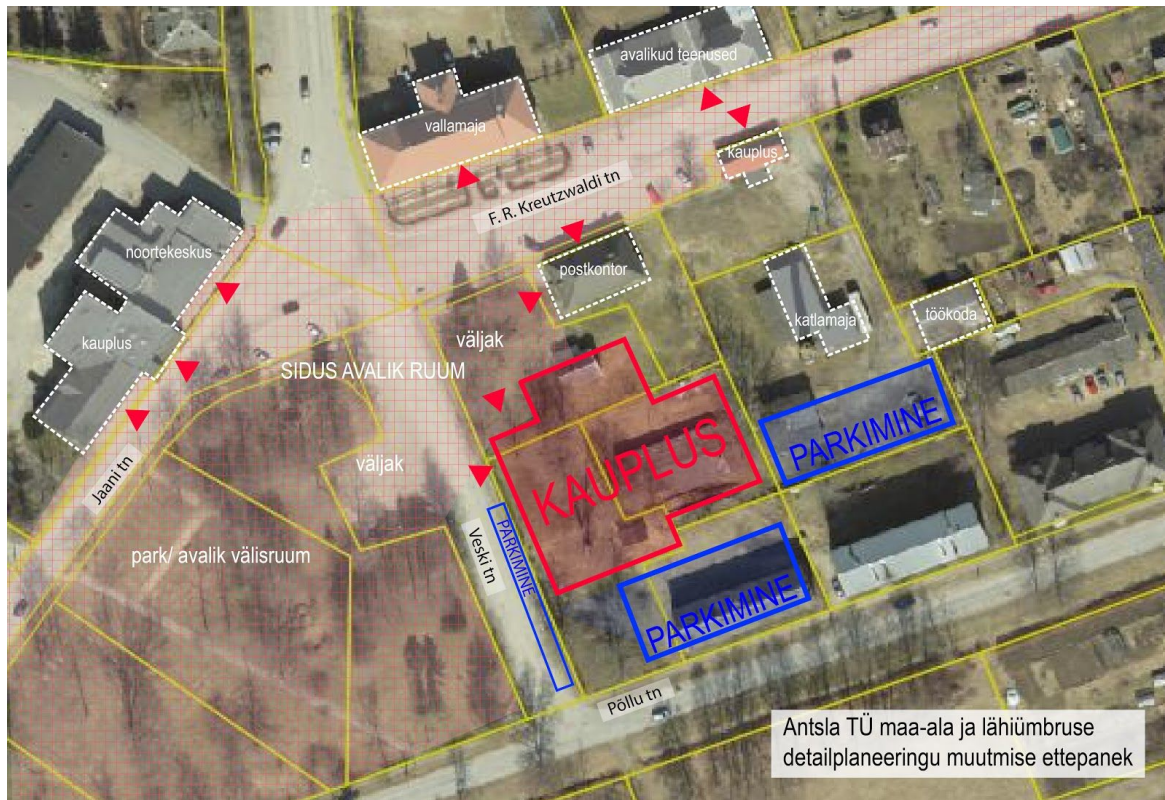
Praegune avalik ruum juhatab kasutaja pargialale, mida mugavalt ühendades (katenditega, tõstetud ülekäiguga jms) saaks tekitada tervikliku keskusala, kuhu võiks kavandada ka väiksemahulise linnaväljaku. Sellist avaliku ruumi head praktikat rakendatakse juba aastakümneid asulakeskuste planeerimisel mujal maailmas. Ka Eestis on viimaste aastate väiksemate keskusalade kavandamisel edukalt rakendatud sarnaseid võtteid: näiteks Valgas on värske keskväljak andnud hoogu uutele investeeringutele ja piiriülesele koostööle.



Ideepildid 1. Tänavaruum ja väljak moodustavad tervikliku avaliku ruumi
(Näited Saksamaalt ja Prantsusmaalt.)

Me näeme, et välja pakutud detailplaneeringu lahendusega minnakse mööda võimalusest meelitada rohkem investeeringuid ja kasutajaid poodi ja keskusalale ning lõhutakse perspektiivselt sidus keskusala avalik ruum. Esiteks, **parkimine peidab uue kauplusehoone**, st jalakäijad-kergliiklejad peavad kauplusesse pääsemiseks liiklema läbi parkimisala. See ei ole eeskätt turvaline ega ka esteetiline lahendus. Teiseks, **keskusala esindusväljakule jääks tooni andma suur asfaltplats**, mille planeerimisloogika pärineb Ameerika ühendriikide kaubanduskeskustest, kus eeldati tühi majaesine parklariikum loob mulje, et poes on ruumi ja kõik on teretulnud. Selline loogika aga eelistab ainult autoga tulijaid ja ei muuda elu mugavaks teistel linnaruumikasutajatel.

Seega pakume kaalumiseks järgmise variandi:



Skeem 2. Antsla Tü maa-ala ja lähiümbruse DP muutmise ettepanek. (Skeemi alus: Maa-amet)

Pakume välja, et võiks kaaluda kauplusehoone kavandamist Veski tänava frondile - selline ruumiline võte elavdab tänavaruumi ja seob juba olemasoleva hästi korrastatud avaliku linnapargi ala. Erinevate kaasaegsete maastikuarhitektuursete võtetega - näiteks eri materjalides katendid, ülekäigu tõstmine, saaks tunnetuslikult tekitada jalakäijatele-kergliiklejatele eelistatud tänavaruumi, arvestades ka autokasutajatega.



Ideepildid 2. Jalakäijate-kergliiklejate liikumissuundade rõhutamine Põlva keskväljaku näitel.
(Fotod: Tõnu Tunnel)

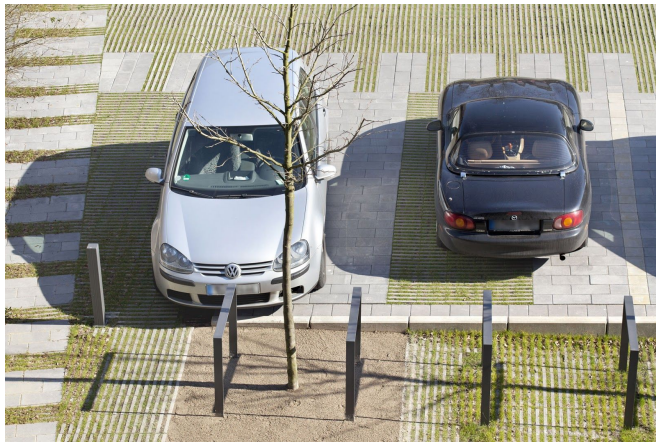


Ideepildid 3. Tõstetud ja sillutatud ülekäigurajad aeglustavad autode kiiruseid ja muudavad
jalakäijatele-kergliiklejatele tee ületamise mugavamaks ja turvalisemaks. (Näited Taanist ja Inglismaalt.)
Kas võiks lahendada nii Antsla keskväljaku sujuva jätkuvuse üle Veski tänava pargi alal?

Selline lahendus looks võimaluse olukorraks, kus avalikud teenused (k.a. poed!) hakkaksid üksteist toetama, st ruum kutsub kõndima, liigeldes ühest poest teise, vajamata selleks pisikeste vahemaade puhul autot. Nii võidetakse linnalae suurema keskusalale, kus võib näiteks mõelda parki uute tegevuste toomist (uued mänguatraksioonid, liikumisteed, istumiskohad jms).

Miks mitte rajada keskusalasse kohvik, mis avaneks otse väljakule. Aktiivsest ruumist võidaks ka TÕ uus kauplus, sest selle peasissepääsud avaneksid Antsla kõige magusamasse kohta! Rõhutame, et parkimise ümberkorraldamise puhul ei kaota keskusalale ja poodi autoga saabujad, sest parkimine ei vähene, vaid parkimiskohad on "peidetud" hoone

“kõhtu”. Parkimiskohtade arvutamisel mõistame, et riigimaantee ümberehitusega kaovad mitmed harjumuspärased kohad ning poe parkla kaudu nähakse võimalust igapäevateenuste tarbimiseks. Sellegi poolest võiks kaaluda 45 parkimiskoha vajadust ning vähendada arvu (nt 38-le, mis oleks Linnatänavate standardi järgne nõutud parkimiskohtade arv). Me ei näe põhjust kogu parkimise koondamiseks, vaid pigem kaaluda parkimistaskuid ning nende liigendamist haljastuse ja katenditega. Selline avaliku ruumi planeerimine ja kujundamine on kõikjal maailmas ja juba ka Eestis üha leviv praktika!



Ideepildid 4. Parkimisalad on liigendatud erinevate katendite ja haljastusega. (Näide Saksamaalt.)

Meie jaoks on linnaruumi planeerimisel kõige olulisem ressurss inimene, kelle kohalemeelitamise osas käib kibe võitlus ning hea linnaruum, kus on mõnus, mille üle uhkust tunda ja enda identiteeti siduda on argument ka klientide ning investeeringute meelitamisel. Usume et Tarbijate ühistu võiks olla ka ettevõtte, kes hindab hea avaliku ruumi mõju. Inimesi meelitab harjumuspärane tootevalik huvitavas ruumis, mis meenutab ajaloolist kaubahoovi või turuplatsi. Soovime panustada mõtlemisse, kus väikelinnade- ning asulate keskusosa ei defineeri vaid suletud hoonemaht, vaid kodupood, kuhu saab tulla autoga, kus võiks ka peatuda ning see kõik on loogilises ühenduses keskusosa võtmeteenustega ja rekreatsioonialadega, nagu omavalitsushoone, park, noortekeskus jne. Vaadake tulevikku ja planeerige nii oluline koht nagu seda on Antsla keskusala tuleviku vajadustele vastavalt.

